



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO**

---

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES**

**A R A G O N**

RETOS Y PERSPECTIVAS DEL SECTOR DEL  
TRANSPORTE EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA  
CARRETERA EN EL SURESTE DE MÉXICO EN EL  
MARCO DEL PROYECTO MESOAMÉRICA

# **T E S I N A**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

**P R E S E N T A:**  
**ESTEFANIA ORTIZ HEREDIA**

**ASESOR:**

**LIC. ROSALBA GARCÍA AGUIRRE**



**FES Aragón**

**MÉXICO, D.F.**

**ABRIL, 2012.**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## **Agradecimientos**

Agradezco a mis padres, quienes siempre me han apoyado, impulsado y dado las herramientas necesarias para luchar y lograr todos y cada uno de mis objetivos y a los cuales nunca podré defraudar.

A mi hermana, quien ha sido mi mejor amiga, mi confidente y me ayudó en el presente trabajo con su paciencia y buen humor.

A todos y cada uno de los miembros de mi familia, que con su amor y cariño me han aconsejado en todos los momentos de mi vida y han colmado la misma de buenos recuerdos, momentos y alegrías.

A la Lic. Rosalba García Aguirre, que a pesar de toda adversidad, siempre creyó en mí y en mi trabajo; y que me apoyó, orientó y ayudó para poder concluir este trabajo.

A la Universidad Nacional Autónoma de México y a todos los maestros que con su sabiduría me dieron las herramientas necesarias para poder completar este ciclo, la universidad.

A todos, mil gracias. Lo logramos!!!!

## Índice

<b>Introducción</b> .....	i
<b>Capítulo I. Generalidades del Proyecto Mesoamérica.</b> .....	1
1.1 Antecedentes .....	2
1.2 Misión y visión .....	4
1.3 Estructura y organización .....	8
1.4 Importancia del Proyecto Mesoamérica .....	12
<b>Capítulo II. Infraestructura carretera en el sureste mexicano.</b> .....	15
2.1 Características de la red de carreteras en el sureste mexicano .....	15
2.2 Importancia del sector del transporte para el comercio en la región ...	19
2.3 Programa Nacional de Infraestructura de México (2007- 2012) .....	21
2.4 Evaluación de la infraestructura carretera en el sureste mexicano a partir de la aplicación del Proyecto Mesoamérica .....	27
<b>Capítulo III. Retos y perspectivas del Proyecto Mesoamérica en el sector carretero.</b> .....	33
3.1 Retos y perspectivas del Proyecto Mesoamérica sobre la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas .....	33

3.2 Avances de las recomendaciones realizadas por parte del Proyecto Mesoamérica al sector carretero en el sureste de México ...	41
3.3 Tratado comercial entre México y Centroamérica de 2011 .....	46
3.4 Propuestas viables para el mejoramiento de la infraestructura carretera en el sureste en México .....	49
<b>Conclusiones</b> .....	<b>54</b>
<b>Fuentes de información</b> .....	<b>58</b>
<b>Bibliografía</b> .....	<b>58</b>
<b>Hemerografía</b> .....	<b>59</b>
<b>Cibergrafía</b> .....	<b>59</b>
<b>Documentos</b> .....	<b>60</b>

## Introducción

Desde los años setentas, los presidentes Luis Echeverría y José López Portillo iniciaron una política exterior activa con el objetivo de mejorar las relaciones de México con el resto de América Latina, siendo este último mandatario quien propició un mayor acercamiento hacia la región centroamericana. En ese sentido, en 1987, se reformó la Constitución y se incorporó en el artículo 89, fracción X, el término de “cooperación internacional para el desarrollo”, dando pie a la aproximación de México con los países Centroamericanos<sup>1</sup>.

A la par y bajo el proceso de globalización, el gobierno mexicano emprendió cambios estructurales en el sector del transporte, con la finalidad de contar con la infraestructura y el servicio de desplazamiento que demandaba el comercio sin fronteras. Para lo cual, en los años ochentas, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) empezó con el proceso de desregulación y promulgación de nuevas leyes y reglamentos de transporte sobre la apertura a la competencia y la participación privada nacional y extranjera; con el objetivo de participar en el comercio mundial a través del mejoramiento de la infraestructura y de los servicios de transporte, con el fin de garantizar el continuo flujo de la logística de las mercancías mundiales<sup>2</sup>.

Sin embargo, la crisis económica de los ochentas en adelante, que afectó entre otros países latinoamericanos a México, incidió de forma notable en la región sureste del país, ya que se presentó una escasez de recursos económicos, lo cual disminuyó la posibilidad de construir nuevas obras o darle mantenimiento a las existentes, y el poco dinero se destinó a las autopistas que se construyeron principalmente en el norte y centro del país<sup>3</sup>.

Así, el gobierno mexicano, tratando de darle continuidad al acercamiento del país con Centroamérica, creó diversos mecanismos para iniciar el proceso de cooperación con las naciones centroamericanas, y fue en la administración de Carlos Salinas de Gortari que fundó la Comisión Mexicana para la Cooperación

---

<sup>1</sup>Cairo Carou, Heriberto; Preciado Coronado, Jaime; Rocha Valencia, Alberto. *La Construcción de una Región: México y la geopolítica del Plan Puebla- Panamá*. Madrid, Catarata, España. Universidad Complutense de Madrid, Instituto Universitario de Desarrollo y Cooperación, 2007. P. 54.

<sup>2</sup>Torres Torres, Felipe; Gasca Zamora, José. *Los Espacios de Reserva en la expansión global del capital: el sur-sureste mexicano de cara al Plan Puebla- Panamá*. México, D.F. Plaza y Valdés, 2006. P. 363.

<sup>3</sup>Ibíd. P. 365.

con Centroamérica y la realización de la Primera Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla (1991), el cual en años recientes, constituye parte del marco institucional de las relaciones de México con dicha región<sup>4</sup>.

En ese sentido, México consciente de la extensión geográfica de su territorio, que es de 1,964,375 km<sup>2</sup>, más grande que Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá juntos, tomó la decisión de suscribir las bases de un acuerdo de cooperación económica con el objetivo de lograr la conformación de un área de libre comercio en el que México asumiría de nueva cuenta su papel de líder regional.

Para ello, en el año de 1998, durante la 3<sup>o</sup> Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, se impulsó la firma de un Tratado de Libre Comercio entre México y el Triángulo del Norte (Guatemala, Honduras y El Salvador) aunado al Acuerdo de Alcance Parcial de México con Panamá. En el primero se estableció crear una zona de libre comercio, así como la estimulación y diversificación del comercio de bienes y servicios entre las partes, promover condiciones de libre competencia dentro de la zona, eliminar las barreras al comercio y facilitar la circulación de bienes originarios y servicios de los países, suprimiendo las barreras al movimiento de capitales y de personas de negocios entre los territorios, aumentando las oportunidades de inversión y la cooperación entre las partes mediante procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento de dicho Tratado<sup>5</sup>. El segundo tiene por objeto el otorgamiento de concesiones, que permitan fortalecer y dinamizar sus corrientes de comercio mutuo y coadyuvar a la consolidación del proceso de integración de América Latina<sup>6</sup>.

En el año 2000, se introdujo por primera vez la idea de “Región Mesoamericana” y el de “Comunidad Mesoamericana de Naciones”. Un año después en el mes de Marzo, se propuso la consolidación del Plan Puebla Panamá (el cual se transformó en 2008 en el Proyecto Mesoamérica) cuya

---

<sup>4</sup>Cairo Carou, Heriberto; Preciado Coronado, Jaime; Rocha Valencia, Alberto. *Op. Cit.* P. 55.

<sup>5</sup> Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y las Repúblicas de El Salvador, Guatemala y Honduras. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de Mayo de 2008. Documento en PDF. P. 4.

<sup>6</sup>Acuerdo de Alcance Parcial entre la República de Panamá y los Estados Unidos Mexicanos. Publicado en el Diario Oficial de la Federación en 26 de junio de 2000. Documento en PDF. P. 3.

estrategia conjuga el desarrollo para el Sureste Mexicano y la modernización de Centroamérica en el siglo XXI<sup>7</sup>.

Durante la X Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, realizada en Villahermosa, Tabasco, el 28 de junio de 2008, los Jefes de Estado establecieron el compromiso de buscar la convergencia de los tratados de libre comercio entre México y Centroamérica, creándose así el Proyecto Mesoamérica. Convertido en un mecanismo de cooperación económica multilateral, el cual surgió para la coordinación y articulación de esfuerzos de colaboración, desarrollo e integración entre Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y Colombia, con la firme intención de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Así mismo, se persiguió la ampliación y fortalecimiento de medidas para poder realizar proyectos que beneficiaron a los habitantes de dichos países en materia de infraestructura, desarrollo social y conectividad.

El Proyecto Mesoamérica comprende 100 proyectos e inversiones por valor de más de 8,000 millones de dólares, distribuidos en los campos de desarrollo humano, desarrollo sustentable, energía, telecomunicaciones, la facilitación del comercio, la prevención de desastres naturales y lo referente a transporte<sup>8</sup>.

De este modo, el propósito de esta investigación consiste en destacar los desafíos que enfrenta el sector del transporte carretero respecto a la infraestructura con la que se cuenta en el Sureste de México, así como la evaluación de las propuestas dictadas por parte del Proyecto Mesoamérica al momento de apoyar el incremento del comercio a lo largo de esta zona.

Al comprender las deficiencias de la infraestructura carretera en el sureste de nuestro país e invertir en la misma, se estará luchando contra la desaceleración económica que enfrenta México, y permitiendo la reactivación de los motores del mercado interno para tratar de compensar con eso la caída del mercado externo y evitar que el gobierno Mexicano caiga en un endeudamiento excesivo, logrando un gasto más focalizado en infraestructura.

---

<sup>7</sup>Cairo Carou, Heriberto; Preciado Coronado, Jaime; Rocha Valencia, Alberto. *Op. Cit.* Pp. 58 y 63.

<sup>8</sup>OECD-Organization for Economic Cooperation and Development. *La Ayuda para el Comercio en Síntesis 2009: Mantener el Impulso*. Publishing, 2009. P. 109.



Esto implicaría que el gobierno de México en apoyo al Proyecto Mesoamérica, mejore el sector comercial, industrial, agrícola, ganadero y turístico del sureste del país, por medio del sector del transporte a través de mejoras a la infraestructura carretera, que beneficien el comercio de la región con los países de Centroamérica.

Por lo mismo, el objetivo de este proyecto es el de revisar y analizar las disposiciones creadas a partir de una investigación previa de la situación de la infraestructura carretera en la región del sureste mexicano, por parte del Proyecto Mesoamérica y conocer los puntos clave para la creación y funcionamiento del Proyecto, así como de su plan de acción para la infraestructura en las zonas de operación, y de esta forma saber los desafíos a los cuales se enfrenta al tratar de dar solución a los problemas para el mejoramiento del sector carretero de los países que lo suscriben. Evaluar la infraestructura carretera en el Sureste de México a fin de aportar nuevas ideas y propuestas al final de esta investigación para el mejoramiento de la misma.

Mesoamérica es un espacio regional compartido, además de un territorio de tradiciones colectivas, de culturas ancestrales vivas y de pueblos indígenas, una región con problemas comunes de pobreza y desarrollo<sup>9</sup>, el cual se caracteriza por tener una cooperación multilateral y binacional marcada por el hecho de que México es un país que contribuye al desarrollo de lazos de participación y Centroamérica dentro del conjunto de países receptores de cooperación internacional.

Para el gobierno mexicano poseer la hegemonía de Centroamérica entre este bloque de países le representa una ventaja, ya que puede imponer políticas que beneficien directamente sus principales actividades económicas y al mismo tiempo, poder ayudar en este caso a Centroamérica. Aprovechando la interdependencia existente entre México y los países de América Central, se pretende construir una hegemonía regional con Centroamérica por medio del establecimiento de relaciones geoeconómicas y de cooperación para su desarrollo, así como al avanzar en temas económicos y comerciales, y así

---

<sup>9</sup>Cairo Carou, Heriberto; Preciado Coronado, Jaime; Rocha Valencia, Alberto. *Op. Cit.* P. 58.

como alcanzar una integración regional, pese a su relación primordial con Estados Unidos.

Con respecto al enfoque teórico se propone la utilización de la teoría de la Interdependencia, ya que los actores a estudiar, en este caso, México, Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y Colombia, estos nueve países firmaron el Proyecto Mesoamérica, se proponen unir esfuerzos de cooperación, desarrollo e integración. Con este entendido, las Relaciones Internacionales, permiten comprender el fondo de los intereses expresados en las agendas mutuas o diferentes que proponen dichos actores. La interdependencia que existe entre México y Centroamérica se puede medir por los costos que tendría, en un momento dado, la supresión de una relación económica o de otro tipo entre las dos partes, trayendo como consecuencia altos costos para este grupo de países, además del crecimiento de la población en la zona fronteriza.

La Teoría de la Interdependencia, explica todas aquellas situaciones caracterizadas por los efectos recíprocos, de carácter creciente o decreciente, entre naciones o entre actores de diferentes países; a menudo estos resultan de intercambios internacionales como flujos de dinero, de bienes, personas y mensajes que cruzan fronteras, aunque suelen ser la mayoría de las veces, de índole económico; tiende a aprovecharse de la vulnerabilidad de uno de los actores por parte del actor poseedor del status quo, y así conseguir objetivos de carácter interno, transnacional y/o gubernamental<sup>10</sup>

El Modelo de Interdependencia desarrolla la idea de las relaciones de cooperación privilegiadas y la idea de comunidad de interés, tendiendo a ignorar o encubrir la dimensión conflictiva de las relaciones internacionales o transnacionales y las profundas diferencias económicas, sociales y culturales que son características del sistema internacional<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup>Borja Tamayo, Arturo (compilador); Acevedo, Atenea (traducción). *Interdependencia, cooperación y globalismo: ensayos escogidos de Robert O. Keohane*. México, D.F.: Centro de Investigación y Docencia Económicas, CICE 2005. Reimpresión 2009. 1º Edición. Pp. 96, 391 y 392.

<sup>11</sup>Del Arenal, Celestino. *Introducción a las Relaciones internacionales*. México: Rei, 1993. Red Editorial Iberoamericana. P. 314.

En su definición más simple, interdependencia, significa dependencia mutua, la cual se da cuando la acción de una parte influye en la otra<sup>12</sup>. Los cofundadores de la Teoría de la Interdependencia son Robert Keohane y Joseph Nye, desarrollada en los años ochentas, desde su perspectiva la política mundial es un tapiz de relaciones diversas, que exigen la combinación de distintos modelos en orden a su aplicación<sup>13</sup>; dichos autores definen a la Interdependencia en términos de interacciones o transacciones que tienen efectos mutuamente costosos para las partes<sup>14</sup>. Se pueden localizar los casos en los cuales se presenta el fenómeno de la interdependencia, ya que se dan en donde existan efectos de costos recíprocos en los intercambios de cualquier tipo.

El problema en la infraestructura carretera en materia de transporte en la región sureste de México, radica en la mala señalización que hay en las carreteras, el poco mantenimiento o en algunos casos nulo de las mismas, las deficiencias en las que se ve inmersa la infraestructura carretera de las principales vías de comunicación debido a la poca inversión destinada a este sector en cuanto al sureste mexicano se refiere, aunado a la delincuencia e inseguridad que se vive en la región, lo cual merma el comercio entre nuestro país y las naciones de Centroamérica, afectando a su población y por ende a su calidad de vida.

Respecto a lo que a infraestructura se refiere, se propone llevar a cabo las recomendaciones hechas por el Proyecto Mesoamérica, mediante la innovación y orientación a las mejoras de las condiciones del sector del transporte para así influir positivamente en la calidad de vida de los que habitan la región de Mesoamérica.

Por lo anterior resulta importante invertir, remodelar y dar mantenimiento a la infraestructura carretera en el Sureste Mexicano, y promoviendo así el comercio entre México y la región de Centroamérica, a través de una fuerte y mejorada infraestructura vial, que derivaría en beneficios a los comerciantes,

---

<sup>12</sup>Borja Tamayo, Arturo. *Op. Cit.* Pp. 101-105

<sup>13</sup>Ianni, Octavio. *Op. Cit.* P. 47.

<sup>14</sup>Del Arenal, Celestino. *Op. Cit.* P. 321.

transportistas y productores tanto mexicanos como centroamericanos, favoreciendo incluso a la población local frente a temas como los de la inseguridad que aqueja a la región del Sureste de México y del resto de los países de Centroamérica

## Capítulo I. Generalidades del Proyecto Mesoamérica

El Proyecto Mesoamérica es la continuación del Plan Puebla Panamá, el cual surge como una iniciativa propuesta por parte de nuestro país en el año 2001, para contribuir a mejorar la calidad de vida de los habitantes del Sureste de México y Centroamérica. Este mecanismo complementa la integración regional impulsada por el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), ampliándola a los nueve países que conforman la región mesoamericana (Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y Colombia)<sup>15</sup>. Su agenda de trabajo fue una suma de la estrategia de desarrollo para la Transformación y Modernización de Centroamérica en el Siglo XXI\* y del Sureste de México.

El 15 de junio de 2001, en el marco de la Cumbre Extraordinaria de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla en El Salvador, se empezaron a tomar los acuerdos fundamentales para el Plan Puebla Panamá, los actores implicados adoptaron un conjunto de políticas cuyos efectos son las redes de dependencia y cooperación características de la interdependencia.

Algunas de las causas por las que el Plan Puebla Panamá no prosperó, fueron la pobreza extrema, emigración rural masiva e incremento de la delincuencia organizada, que se agudizó en el Sureste de México, el tema de seguridad fue un punto clave para que no se llevara a cabo el Plan Puebla Panamá, que durante la administración de Vicente Fox, se dio prioridad a la seguridad del país siguiendo los intereses marcados por Estados Unidos a nuestro país; por lo tanto en 2006, naufragó por falta de planeación e indiferencia.

---

<sup>15</sup>Altmann Borbón, Josette; Rojas Aravena, Francisco y Beirute Brealey, Tatiana. *América Latina y El Caribe, ¿Integrados o Marginados?* Buenos Aires, Argentina. 2011. Teseo; CAF; FLACSO, 2011. 1a Edición. P. 181.

\* Dicho documento fue el resultado de un proceso de consultas, en donde participaron representantes designados específicamente por los gobiernos; la institucionalidad del SICA y la sociedad civil centroamericana, incluyendo empresarios e inversionistas. *Transformación y Modernización de Centroamérica en el Siglo XXI*. SICA. Enero 2001. Documento en PDF.

## 1.2 Antecedentes.

El antecedente del Proyecto Mesoamérica es el Plan Puebla Panamá, el cual se empezó a plantearse durante la campaña electoral del ex presidente de México Vicente Fox, el cual proponía promover el desarrollo sustentable del Sureste Mexicano, y que durante una gira de trabajo realizada en los países de Centroamérica en septiembre de 2000, se habló de la posibilidad de una iniciativa que tuviera como principal objetivo el desarrollo económico y humano de la región y por lo tanto lograr el mejoramiento del bienestar de todas y cada una de las poblaciones involucradas en este plan.

En el año 2000 después de la toma de posesión del presidente Vicente Fox, se firmó un acuerdo con los gobernadores de los estados del sureste mexicano llamado *Plan Integral de Desarrollo para la Región Sureste de México*, el cual proponía elevar la calidad de vida de la población, impulsar el desarrollo rural integral, definir la vocación del territorio para el adecuado aprovechamiento de los recursos, reforzar y ampliar el sistema de enlaces y comunicaciones y vincular el desarrollo científico y tecnológico a las condiciones y prioridades regionales. Por su parte, los gobiernos de los países centroamericanos decidieron aprovechar la experiencia ya acumulada en sus esfuerzos de integración nacional y presentaron el documento *Agenda para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible de Centroamérica hacia el siglo XXI* como parte de su participación en el Plan Puebla Panamá. A la par el presidente Fox, decidió crear el Grupo Técnico Interinstitucional, que tenía como objetivo la coordinación de esfuerzos conjuntos de trabajo de los participantes, gobiernos, organismos y empresas privadas en el Plan Puebla Panamá<sup>16</sup>.

Otra iniciativa que apoyó a la participación centroamericana en el Plan Puebla Panamá, fue la que resultó de la Reunión de Estocolmo (1999)<sup>17</sup>, convocada para discutir el apoyo internacional a la región de Centroamérica, que fue la

---

<sup>16</sup>Cairo Carou, Heriberto; Preciado Coronado, Jaime; Rocha Valencia, Alberto. *Op. Cit.* Pp. 21- 23.

<sup>17</sup><http://www.sica.int/cdoc/publicaciones> Portal del Sistema de Integración Centroamericana. Consultada el 29 de febrero de 2012.

más afectada por el fenómeno meteorológico Mitch y los desastres causados por dicho huracán, especialmente los países de Honduras y Nicaragua.

En noviembre del año 2000, el presidente Fox propuso a los gobernantes centroamericanos una iniciativa formal para poner en marcha el Plan Puebla Panamá, con el objetivo de superar las condiciones de pobreza y elevar el bienestar socioeconómico de las poblaciones de esta región. El 15 de junio de 2001, durante la reunión cumbre de mandatarios del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, que es actualmente el organismo encargado de la cooperación entre México y Centroamérica, celebrada en San Salvador, El Salvador, se instaló la Comisión Ejecutiva y el Grupo Técnico Interinstitucional además de crearse la Comisión de Alto Nivel de Promoción y Búsqueda de Financiamiento. Se incluyó el Plan como capítulo del propio Mecanismo de Tuxtla y se aprobaron las 8 iniciativas que desde entonces constituyen el marco de trabajo general, en el que se inscribieron los proyectos concretos y específicos del Plan Puebla Panamá, repartidos de la siguiente forma: Belice como responsable de las iniciativas de turismo, Costa Rica de transporte, El Salvador de telecomunicaciones, Guatemala de energía, Honduras de facilitación comercial y competitiva, Nicaragua de desarrollo sostenible, Panamá de prevención y mitigación de desastres naturales y México de desarrollo humano.

En el mes de junio de 2002, se reunieron en Mérida, Yucatán, los mandatarios de América Central y México, con el propósito de favorecer el marco legal que permitió concretar los programas y metas previstas en dicho Plan. En la denominada “Cumbre de Yucatán”, se aportaron elementos para enriquecer el Plan y se revisaron y analizaron las áreas en las que sería necesario poner énfasis para tener resultados concretos como el desarrollo humano, las telecomunicaciones y el comercio así como su infraestructura; a partir de esta reunión, el Plan Puebla Panamá comenzó con su realización física.

El proyecto del Plan Puebla Panamá no es nuevo, forma parte de la interdependencia y globalización, que en América Latina tiene como precursor el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), el cual era una expansión

del Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá y que busca también un proceso de integración de los estados del continente americano, excluyendo a Cuba.

A grandes rasgos el Plan Puebla Panamá representó la articulación de esfuerzos de cooperación, desarrollo e integración de nueve países, (Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, y Panamá); y México, con la participación de los estados del sureste, que son: Campeche, Chiapas, Guerrero, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz y Yucatán. Uno de los objetivos del Plan Puebla Panamá es facilitar la gestión y ejecución de proyectos orientados a la extracción de recursos naturales en Mesoamérica, así como la implantación de vías para interconectar los dos océanos y facilitar la exportación de la producción obtenida y la comercialización internacional<sup>18</sup>.

## **1.2 Misión y Visión.**

La importancia del Proyecto Mesoamérica radica en la integración mesoamericana, mediante la consolidación de programas e iniciativas que fortalezcan los esquemas de cooperación entre los países, para lograr el bienestar de la región.

La misión y visión del Proyecto Mesoamérica son importantes porque a través de éstas, podremos saber lo que se pretende lograr en beneficio de los habitantes de México y Centroamérica, así como conocer el rumbo por el cual se dirige el Proyecto a corto, mediano y largo plazo, y poder así orientar las decisiones que se tomen respecto a los problemas y sus posibles soluciones.

La misión, es contribuir al crecimiento económico sostenido y a la preservación del medio ambiente y los recursos naturales de la región, coordinando y sumando esfuerzos entre los gobiernos de México y los países centroamericanos en un clima de respeto a la soberanía<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> Cairo Carou, Heriberto; Preciado Coronado, Jaime; Rocha Valencia, Alberto. *Op. Cit.* Pp. 35 -36.

<sup>19</sup><http://www.proyectomesoamerica.org/> Portal del Proyecto Mesoamérica. Consultada el 22 de febrero de 2011.



De acuerdo con el Proyecto Mesoamérica, en su página web se señala que su visión, se encuentra dividida en 3 proyecciones de tiempo, distribuidas de la siguiente forma:

*La región mesoamericana del 2008 al 2011:*

- Aumentar la capacidad productiva y competitiva de los habitantes del Sureste de México y de la región centroamericana, así como de las organizaciones económicas que intervienen.
- Estar interconectados los 10 países suscriptores, con agilidad y seguridad, en sus vías de comunicación (terrestre, marítima y aérea) además de contar con redes modernas de interconexión energética y de telecomunicaciones.
- Duplicar el intercambio comercial entre sus países miembros y así hacia el resto del mundo, y lograr figurar en los mercados globales con un conjunto de productos específicos.
- Armonizar las normas y estándares de comercialización para alcanzar la integración económica entre Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana.
- Establecer diversas formas de cooperación y asociación entre sus sectores (PYMES, cadenas productivas, sistemas de proveedores, etc.) con el objeto de incrementar su productividad y competitividad.
- Disponer de sistemas de acción para mitigar los daños ocasionados por los desastres naturales en sus poblaciones.
- Respetar la diversidad cultural de las comunidades étnicas.
- Ser mundialmente competitiva y consolidada como destino turístico cada una de las zonas en los países participantes especializada en este sector.<sup>20</sup>

En este período de tiempo los avances fueron pocos, como la precisión respecto a la cantidad de millones de dólares que el Banco Interamericano de

---

<sup>20</sup> <http://www.proyectomesoamerica.org/> Portal del Proyecto Mesoamérica. Consultada el 22 de febrero de 2011.

Desarrollo (BID) otorgaría en préstamo para el inicio de los principales planes que conforman el Proyecto, considerando que el Proyecto sólo tenía cuatro años de su creación, sin embargo se empezaron a crear nuevas estrategias para poder alcanzar estas visiones.

*La región mesoamericana del 2011 al 2015:*

- Aumentar la capacidad productiva y competitiva de los habitantes de los 10 países involucrados así como sus organizaciones económicas.
- Estar interconectada la región Centroamericana (incluido México) con agilidad y seguridad en sus vías de comunicación (terrestre, marítima y aérea) y así lograr tener redes modernas de interconexión energética y de telecomunicaciones.
- Lograr que se hayan armonizado sus normas y estándares de comercialización para alcanzar la integración económica del mercado mesoamericano y que figure en los mercados globales con un conjunto de productos y servicios específicos.
- Una región que haya establecido formas diversas de cooperación y asociación entre sus sectores (PYMES, cadenas productivas, sistemas de proveedores, etc.) con el objeto de incrementar su productividad y competitividad y que la mayoría de sus pobladores cuente con acceso a servicios básicos de salud y donde se haya controlado y disminuido las enfermedades materno-infantiles, de transmisión sexual (especialmente el VIH-SIDA) y las enfermedades transmitidas por vectores como el dengue, paludismo, tuberculosis, etc.
- Una región en la que todos los niños y las niñas pueden terminar un ciclo completo de educación primaria, y sus pobladores tienen acceso a sistemas de capacitación para el trabajo digno y productivo.
- Una región en la que sus países hayan reducido a la mitad el porcentaje de personas que padecen hambre.
- Una región que disponga de sistemas de acción para mitigar los daños ocasionados por los desastres naturales en sus poblaciones.
- Una región que respete la diversidad cultural de las comunidades étnicas y donde se hayan reducido las desigualdades entre los géneros.

- Que sea mundialmente competitiva y consolidada como destino turístico.
- Una región que se distinga y se reconozca mundialmente por la conservación y manejo sustentable de los recursos del medio ambiente.<sup>21</sup>

En el año 2011, se avanzó en materia de interconectividad, al evaluarse y empezarse con las labores de mantenimiento a las vías de comunicación mediante las llamadas “Caravanas de Seguridad”, en las cuales, se utilizó un vehículo de alta tecnología llamado “Ángel Naranja”, este recorrió los 3,244 kilómetros de carreteras que integran el Corredor Pacífico desde México, pasando por Centroamérica, hasta llegar a Panamá, para apreciar el estado de la seguridad vial, así como el estado de las carreteras y hacer recomendaciones para mejorar las condiciones de seguridad vial; se instalaron los Comités Ejecutivos de Seguridad Vial (CESVIS) con el fin de coordinar actividades, difundir y recomendar a los gobiernos acciones para fortalecer la infraestructura del Corredor Pacífico; además de la interconexión energética, la cual mediante el Sistema de Intercambio Eléctrico de los Países de América Central se encuentra en su fase final y se espera que entre en servicio en el 2012; se han armonizado las normas y estándares de integración económica con la firma del Tratado Comercial entre México y Centroamérica teniendo como resultado el aumento del intercambio comercial entre los países miembros<sup>22</sup>. Cabe destacar que es de gran importancia para la realización de las visiones en materia social, que la infraestructura carretera se encuentre en óptimas condiciones, ya que es el medio por el cual transita la ayuda para las personas beneficiarias de estas.

*La región mesoamericana del 2015 al 2020:*

- Una región de democracias consolidadas, con paz social duradera y sistemas de justicia confiables.
- Una región en la que se pueda mostrar que la pobreza ha disminuido significativamente.

---

<sup>21</sup> <http://www.proyectomesoamerica.org/> Portal del Proyecto Mesoamérica. Consultada el 22 de febrero de 2011.

<sup>22</sup> Ídem. Consultada 28 de enero de 2012.

- Una región en la que todos sus pobladores cuenten con servicios públicos, infraestructura y oportunidades de capitalización, ver disminuida su asimetría respecto de las ciudades.
- Una región que haya logrado prevenir los daños que causan los desastres naturales en sus poblaciones.
- Una región que haya logrado aminorar su endeudamiento económico, mediante medidas nacionales e internacionales.
- Una región donde todas las poblaciones urbanas y las comunidades rurales focalizadas hayan incorporado las nuevas tecnologías, especialmente las de información y comunicación<sup>23</sup>.

Para realizar los puntos que conforman la misión en este último periodo de tiempo, es necesario el desarrollo de los puntos pasados y la creación de una agenda equilibrada por parte de los países miembros del Proyecto, en donde se continúe con la coordinación y articulación de las iniciativas. Y así poder hacer llegar recursos necesarios a la población social y económicamente vulnerable.

### **1.3 Estructura y organización.**

La estructura y la forma de organización de este mecanismo de cooperación multilateral es importante para entender la forma de relación y comunicación dentro de este organismo, así como observar el nivel de influencia en el comportamiento de las personas y/o grupos de tal modo que se logre una eficacia en su forma de actuar.

Se compone de:

*La Cumbre de Mandatarios:* Es el órgano superior del Proyecto Mesoamérica, sesiona regularmente en el marco de la Cumbre del Mecanismo de Dialogo y Concentración de Tuxtla, aunque también ha sesionado de manera independiente.

---

<sup>23</sup><http://www.proyectomesoamerica.org/> Portal del Proyecto Mesoamérica. Consultada 22 de febrero de 2011.

*Reunión de Cancilleres y Comisionados:* Formado por Cancilleres y Comisionados Presidenciales de los países miembros, a fin de lograr una mayor coordinación y propiciar el apoyo de los proyectos al más alto nivel.

*Comisión de Promoción y Financiamiento:* Es la instancia a cargo de apoyar a los países en la identificación y creación de mecanismos de financiamiento y la búsqueda de recursos financieros y de cooperación para el diseño y ejecución de los proyectos.

Instalada oficialmente el 5 de abril de 2008, ésta se conforma por la Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica, los Presidentes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) y la Corporación Andina de Fomento (CAF), e integra la participación activa de los Ministros de Hacienda y de Finanzas de los países miembros del Proyecto Mesoamérica.

*La Comisión Ejecutiva:* Es la instancia que coordina los trabajos del Proyecto Mesoamérica y se reúne de manera periódica para dar seguimiento al avance de los proyectos y programas mesoamericanos, estrategias de promoción, financiamiento y de vinculación con organismos internacionales, así como en la difusión y participación social.

Coordina sus trabajos bajo el esquema de una Presidencia *Pro Témpore*, lo que quiere decir que es un cargo temporal, el cual sigue el ciclo de rotación semestral del Sistema de Integración Centroamericana (SICA) entre los países de Centroamérica, y una Co-Presidencia Permanente a cargo de México.

La importancia de esta comisión radica en que es el órgano responsable de la evolución de los proyectos y programas ante los mandatarios de los países que participan en el Proyecto.

Las funciones de la Comisión Ejecutiva son las siguientes:

- Velar por el cumplimiento de los objetivos del Proyecto Mesoamérica y someter a la decisión de los respectivos Jefes de Estado y de Gobierno, las propuestas vinculadas que así lo requieran, previa coordinación con los Cancilleres de los Países Miembros.

- Dar seguimiento y cumplimiento a los Planes de Trabajo para cada uno de los programas y proyectos.
- Integrar comisiones técnicas y/o grupos de apoyo para objetivos específicos relacionados con el desarrollo de proyectos y actividades esenciales de la propia Comisión Ejecutiva, y en su caso, continuar coordinando aquellas comisiones técnicas conformadas bajo el esquema original de seguimiento a iniciativas, cuando éstas justifiquen su permanencia.
- Coordinar y dar lineamientos al Grupo Técnico Interinstitucional (GTI) sobre las acciones necesarias para el cumplimiento de los objetivos del Proyecto Mesoamérica.
- Coordinar con la Comisión de Promoción y Financiamiento las acciones y estrategias para la promoción y búsqueda de recursos financieros y de cooperación que se requieran para la ejecución de los proyectos.
- Fungir como vocera oficial del Proyecto Mesoamérica y divulgar ampliamente sus objetivos, contenidos, alcances y avances.
- Establecer las alianzas pertinentes con el sector privado, académico y con las organizaciones de la sociedad civil, conforme a sus objetivos.
- Emitir recomendaciones a la Cumbre de Mandatarios sobre la incorporación de nuevos Miembros y Observadores; y cuando se admitan nuevos miembros y suscribir el correspondiente convenio de adhesión.
- Elegir al titular de la Dirección Ejecutiva, con base en el perfil que la propia Comisión Ejecutiva establezca.

*Dirección Ejecutiva:* Es la encargada de ejecutar, apoyar y dar seguimiento a las decisiones, acciones y lineamientos de la Comisión Ejecutiva.

La Dirección Ejecutiva, se estableció en el marco del Sistema de Integración Centroamericana (SICA), con sede en San Salvador, El Salvador, a partir de enero de 2005 y cuenta con un equipo de trabajo conformado por un titular y tres ejecutivos que trabajan alrededor de tres ejes estratégicos:

- Integración productiva, intercambio comercial y competitividad.
- Desarrollo humano y su entorno.

- Comunicación y difusión.

*Las Oficinas Nacionales:* Son las encargadas de procesar y otorgar las solicitudes de prensa, así como desarrollar y dar a conocer los comunicados de prensa y otros trabajos administrativos.<sup>24</sup>

## Estructura del Proyecto Mesoamerica



*Fuente: Elaboración propia con información del Proyecto Mesoamérica.*

<sup>24</sup>Altmann Borbón, Josette; Rojas Aravena, Francisco y Beirute Brealey, Tatiana. *Op. Cit.* Pp. 180-184.

#### **1.4 Importancia del Proyecto Mesoamérica para México.**

Al reconocer la importancia geopolítica y económica de la región centroamericana, se estableció como premisa de la política exterior mexicana hacia los países de Centroamérica el desarrollo compartido y sustentable a través del trabajo conjunto. La cooperación con Centroamérica ha permitido fortalecer e incrementar los vínculos tanto en el ámbito bilateral como regional, asimismo se han desarrollado instrumentos que le dan una mayor dinámica a nuestra política de cooperación hacia esta región.

La geopolítica se define como *toda aquella influencia de los factores geográficos en la vida y evolución de los estados, la cual afecta la política interna y externa de los mismos; mediante una competencia entre grandes poderes y aspirantes a ser poderosos por controlar territorios, recursos y posiciones geográficas importantes, sistemas de ríos y canales, oasis y otras fuentes de riqueza o influencia*<sup>25</sup>. Este vínculo se da entre los elementos geográficos de un estado con relación a su política exterior, siendo no importante la extensión del territorio, sino el control que se tenga sobre él.

A finales de los años ochentas se notó un cambio en la política exterior de México, sin abandonar el apego al derecho y siempre intentando vincular al país con capitales extranjeros para lograr el objetivo de abrir paso a la inversión e incentivar la economía mexicana que en ese momento pasaba por una crisis monetaria.

México, para replantear su política exterior, tenía que tomar en cuenta: la ubicación geográfica de su territorio (al lado de Estados Unidos, que se encontraba en expansión, cerca del Caribe, como centro estratégico de cruce y rutas comerciales y ubicado arriba de Centroamérica, quien atravesaba por revueltas políticas); sus recursos (en los años ochentas, se tenía una producción de materias primas minerales y una economía en desarrollo); y sus más de 2,000 kilómetros de litoral oriental (que bien podrían representarle una

---

<sup>25</sup>Barrios, Miguel Ángel. *Diccionario Latinoamericano de Seguridad y Geopolítica*. Buenos Aires, Argentina. Biblos, 2009.Pp. 193.194.



ventaja y acercamiento con otros países, puesto que, la mayoría del comercio internacional se realiza por medio de barcos)<sup>26</sup>.

En los años noventas, latinoamérica empezó a entrar a una etapa de formulación de políticas públicas, las cuales se modificaron y se adoptaron procedimientos jurídicos internacionales cuyos protagonistas son los organismos internacionales y los gobiernos nacionales<sup>27</sup>. En cuanto al contexto económico mundial, se abre más la brecha entre los países ricos y pobres; por lo cual América Latina solicita créditos al Fondo Monetario Internacional (FMI) y al Banco Mundial (BM), y así empiezan a incrementar su deuda externa.

Por lo anterior, el Proyecto Mesoamérica, representa uno de los planes de modernización, cooperación y apertura global, y en el caso de México, la integración de la región sureste con Centroamérica, pretendiendo convertirlo en una región de libre tránsito de mercancías, incrementando las economías de los países participantes, y así poder hacerles frente a las tres principales regiones económicas del mundo: Estados Unidos, el sureste Asiático (China, Japón, Taiwán, Singapur y Corea del Sur) y la Unión Europea<sup>28</sup>; por lo cual el Proyecto Mesoamérica ambiciona formar entre México y Centroamérica, una sola economía, sin dejar de lado que estaría supeditada a los intereses comerciales, políticos y sociales de los Estados Unidos, lo cual representa una estrategia regional para la redefinición del mercado que impulsa principalmente México, aprovechando su geopolítica y su *status quo*.

La importancia del comercio entre México y Centroamérica, radica en que los principales destinos de los alimentos mexicanos son Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá, siendo los siguientes productos los más comercializados: aguacate, cebollas, cerveza de malta,

---

<sup>26</sup>Muñoz Mata, Laura. *Geopolítica, seguridad nacional y política exterior: México y el Caribe en el siglo XIX*. Morelia, Michoacán: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 2001. Pp. 33-41.

<sup>27</sup>Acevedo López, María Guadalupe. *Restauración económica y desarrollo en América Latina*. México. Siglo XXI, 2004. Pp. 26.

<sup>28</sup>Villafuerte Solís, Daniel; Leyva Solano, Xochitl. *Geoeconomía y geopolítica en el área del Plan Puebla Panamá*. México, H. Congreso de Diputados, LIX Legislatura. CIESAS: M.A. Porrúa, 2006. Pp. 19-37.

harina de trigo, tequila, jarabe de glucosa, chocolates y alimentos preparados como la comida para bebé<sup>29</sup>.

Según el diario Milenio, durante 2010 se comercializaron, entre México y los países de América Central, productos agroalimentarios por 514 millones de dólares, lo que permitió registrar un superávit comercial de 17 millones de dólares en estos países. Asimismo, se experimentó un crecimiento en las exportaciones de productos agroalimentarios de México hacia Centroamérica, que aumentaron 25% durante 2010 en comparación con 2009<sup>30</sup>.

El estudio realizado por Apoyos y Servicios a la Comercialización Agropecuaria de México, señaló que las ventas de productos mexicanos a las naciones de Centroamérica fueron por 644 millones de dólares, lo cual representó un incremento de 130 millones de dólares en relación al año 2009; ese mismo informe arrojó que en los últimos cuatro años la curva de exportaciones a Centroamérica ha crecido en 74%<sup>31</sup>.

Por todo esto es necesario proponer el incremento de recursos que se destinen a la infraestructura carretera para mejorar y modernizar las vías por las cuales se realiza el transporte de las mercancías comercializadas entre los países de esta región, por parte del proyecto mesoamérica, para continuar con el beneficio de los habitantes y consumidores de los principales productos que se mercantilizan.

---

<sup>29</sup><http://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/mexico-incrementa-exportaciones-agricolas-centroamerica>. América Economía 1986 - 2011 Consultada el 19 de Septiembre de 2011.

<sup>30</sup>Ídem.

<sup>31</sup>Ídem.

## **Capítulo II. Infraestructura carretera en el sureste mexicano.**

La importancia de la infraestructura carretera en el sureste de México es determinante para el crecimiento económico y el bienestar social. La infraestructura es la base necesaria para que la economía funcione, y está compuesta, en México, por subsectores como el de telecomunicaciones y transportes (compuesto por puentes, caminos, carreteras, ferrocarriles, puertos marítimos y aeropuertos); obras diversas y su manejo relacionado con la explotación de recursos naturales y energéticos, así como por la construcción de vivienda, y la provisión de salud y educación.

El Gobierno Federal Mexicano en conjunto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, considera que la región sureste del país está conformada por Campeche, Chiapas, Oaxaca, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz y Yucatán. Región integrada por 1,035 municipios y 22 millones de habitantes, lo que representa el 42.1% total de la población Mexicana<sup>32</sup>.

Siendo el sureste de México la región próxima a los países de Centroamérica y la puerta de entrada y salida de mercancía tanto mexicana como centroamericana, la infraestructura carretera es de gran importancia en ésta porción de nuestro país para poder realizarse el comercio en la región sin obstáculos que entorpezcan la entrega de las mismas en hora y tiempo. Por lo tanto es trascendental que se invierta en instalaciones carreteras para lograr una modernización y mantenimiento a las principales vías de comunicación. Y lograr disminuir la pobreza que aqueja a los habitantes de la región.

### **2.1 Características de la red de carreteras en el sureste mexicano.**

El transporte terrestre implica el movimiento de bienes del proveedor al usuario, con el objetivo de asegurar su entrega en el momento adecuado, en buenas condiciones y con un coste mínimo respecto a la cadena de suministro<sup>33</sup> y utiliza como principal herramienta a la infraestructura carretera que constituye

---

<sup>32</sup> Portal del Instituto Nacional de Estadística y Geografía. <http://www.inegi.org.mx/> Consultada el 30 de noviembre de 2011.

<sup>33</sup> Ruiz Rodríguez, José Manuel. *Transporte por Carretera*. Barcelona, Madrid. Marge, 2006. P. 11.

un insumo básico para otras actividades económicas. El transporte carretero se caracteriza por el hecho de contar con gran capacidad de penetración, ya que puede llegar a cualquier punto por recóndito que éste sea, es técnicamente rápido por sus facilidades al momento de cargar y descargar mercancía, y es capaz de realizar el servicio "de puerta a puerta", se coordina fácilmente con otro tipo de medios de transporte por su facilidad de acceso a puertos, aeropuertos y terminales ferroviarias.

Se encuentra estructurado con redes viales, instalaciones de carga y descarga como son las bodegas, distribuido a lo largo de extensas áreas geográficas, además de que el camión, que es su principal herramienta, no está sujeto a calendarios ni a horarios ya que puede iniciar la marcha tan pronto está cargada la mercancía<sup>34</sup>.

El presidente de México, Felipe Calderón, en los años 2006 al 2011, ha emprendido diversas obras carreteras con una visión estratégica, construyendo o modernizando más de 16,500 kilómetros de carreteras y manteniendo en buen estado el 80% de la red carretera<sup>35</sup>. La importancia de la infraestructura vial en nuestro país radica en que constituye la principal forma de comunicación, propicia la creación de cadenas de producción generada por el movimiento de mercancías e impulsa el comercio y la producción industrial. Por lo que necesita de una correcta planeación en la construcción y mejoramiento de las vías terrestres para aumentar la seguridad del flujo vehicular y abatir los costos del transporte.

En la región sureste de México destacan las siguientes carreteras debido a la importancia que tienen para la realización del comercio económico y turístico, nacional y con los países de Centroamérica. Sus principales características como los kilómetros que las conforman, tiempo aproximado de recorrido (conduciendo a una velocidad de 50 km/hora en tramos con bastantes curvas o terrenos montañosos, de 60 a 70 km/hora en tramos mixtos [curvas-rectas], de 80 a 90 km/hora en tramos rectos o planos y un máximo de 100 km/hora en

---

<sup>34</sup>Ibidem. P. 14.

<sup>35</sup>Ramos, Jorge. El Universal. Sección: Nacional. Lunes 26 de septiembre de 2001. P. 12.

tramos rectos) y el estado de la República Mexicana en las que se ubican descritas en la siguiente tabla.

Principales Carreteras del sureste de México			
Estado de la República	Origen y destino	Distancia (en KM)	Tiempo de recorrido
<b>Campeche</b>	Escárcega- Champoton	86	1:15
	Campeche- Champoton	66	1:15
	Escárcega-Chetumal (Q Roo)	270	3:00
	Escárcega-Palenque (Chis.)	213	2:30
	Campeche-Mérida (Yuc.)	177	2:50
	Champoton-Cd. Del Carmen	146	2:30
	Cd. Del Carmen- Frontera (Tab.)	94	1:30
<b>Chiapas</b>	Tuxtla Gutiérrez- San Cristóbal de las casas	80	1:40
	Tuxtla Gutiérrez-Villahermosa (Tab.)	293	5:45
	Tuxtla Gutiérrez- Tehuantepec (Oax.)	158	2:35
	San Cristóbal de las Casas- Ocosingo	98	1:30
	San Cristóbal de las Casa- Comitán	91	1:45
	Ocosingo-Palenque	109	1:30
	Palenque-Villahermosa (Tab.)	138	2:00
	Comitán-Tapachula	241	5:50
	Tapachula- Tehuantepec (Oax.)	300	4:30
<b>Oaxaca</b>	Tehuantepec- Matías Romero	137	3:00
	Matías Romero- Salina Cruz	104	1:50
	Matías Romero- Acayunan (Ver.)	147	1:30
	Matías Romero- Tuxtepec	223	3:30
	Oaxaca- Salina Cruz	267	3:30
	Oaxaca- Bahías de Huatulco	295	6:00
	Oaxaca- Tuxtepec	224	4:00
	Oaxaca- Tehuacán (Pue.)	217	3:00
	Oaxaca- Huajuapán	194	3:30
	Bahías de Huatulco-Puerto Escondido	110	1:30
	Puerto Escondido- Acapulco (Gro.)	402	6:00
	Tuxtepec- Acayucan (Ver.)	162	2:00
	Tuxtepec- La Tinaja (Ver.)	69	1:30
<b>Quintana Roo</b>	Chetumal-Cancún	388	5:00
	Chetumal- Escárcega	270	3:00

<b>Tabasco</b>	Villahermosa- Palenque (Chis.)	138	2:00
	Villahermosa- Tuxtla Gutiérrez (Chis.)	293	5:54
	Villahermosa- Frontera	81	1:25
	Villahermosa- Coatzacoalcos (Ver.)	179	3:00
<b>Veracruz</b>			
<b>Veracruz</b>	Veracruz- La Tinaja	63	:40
	Veracruz-Coatzacoalcos	306	5:00
	Veracruz- Poza Rica	304	5:10
	Veracruz-Xalapa	115	1:45
	Poza Rica- Tuxpan	57	:45
	La Tinaja- Acayucan	200	2:00
	La Tinaja- Córdoba	49	:40
	Coatzacoalcos- Acayucan	71	:45
	Coatzacoalcos- Tuxtla Gutiérrez	194	2:10
<b>Yucatán</b>			
<b>Yucatán</b>	Progreso- Mérida	33	:25
	Mérida- Cancún	317	4:07

*Fuente: GuiaRoji. Por las carreteras de México 2012. P 2.*

Cabe destacar que no todas las carreteras de la tabla anterior entran en el Proyecto Mesoamérica, ya que, aunque son importantes, no se cuenta con los suficientes recursos para mejorarlas todas. Más adelante en la investigación se hará mención de las carreteras que cuentan con la inversión para mejorar o mantener la infraestructura con fondos del Proyecto Mesoamérica. Sin embargo podemos identificar que las carreteras que necesitan mayor inversión para su modernización, son aquellas que conectan a los principales puertos del sureste de México con las ciudades o zonas de comercio.

Los puertos más importantes para el comercio nacional e internacional situados en la región del Sureste de México son los de Puerto Chiapas, en Chiapas que es el primer puerto de México, para el mercado de Centroamérica, en él se manejan cargas generales, gráneles agrícolas y fertilizantes; Salina Cruz en Oaxaca el cual es el enlace comercial para la industria del Istmo de Tehuantepec, es importante para la industria petrolera; el de Dos Bocas en Tabasco se especializa en cargas petroleras, comerciales e industriales; en el puerto de Coatzacoalcos, la industria petrolera y agroindustrial son las principales además de maniobrar materias como el azufre, melaza, productos químicos, gráneles agrícolas y fertilizantes así como el puerto de Veracruz, en

Veracruz y el de Progreso en el Estado de Yucatán se encarga de actividades turísticas, pesqueras y comerciales.<sup>36</sup> Por lo tanto es importante crear infraestructura adecuada en estas zonas o cerca de ellas para poder facilitar el movimiento de mercancías y turistas y lograr que el sureste de México sea una región competitiva.

## **2.2 Importancia del sector del transporte para el comercio en la región.**

Se define como transporte al desplazamiento o traslado de mercancías o personas desde un lugar geográfico a otro, utilizando algún tipo de vehículo como medio para conseguirlo, asimismo, el transporte implica el movimiento de bienes del proveedor al usuario, con el objetivo de asegurar su entrega en el momento adecuado, en buenas condiciones y con un costo mínimo<sup>37</sup>.

La ejecución del transporte implica un acuerdo de voluntades y supone la realización de un contrato entre dos partes: cargador y transportista. Además de requerirse para su realización, la existencia de instalaciones como carreteras, vías férreas, puertos marítimos y aeropuertos que pueden ser utilizadas por los transportistas<sup>38</sup>.

El sector del transporte carretero como medio de comercio en la región de Centroamérica es de vital importancia, porque es la forma por la cual se distribuirán y llevarán a sus destinos los productos comercializados. Principalmente se circula por la Carretera Panamericana, con una longitud de 25,800 km, que empieza en Alaska, Estados Unidos y termina hasta la Patagonia Argentina; pero cruza y conecta a México con los países de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá mediante una vía terrestre capaz de transportar mercancía entre estos.

---

<sup>36</sup><http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina-mercante/puertos-de-mexico/> Puertos más importantes en el sureste de México, Realizado con información del Portal de Puertos de México. Puertos y Marina Mercante. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 30 de noviembre de 2011.

<sup>37</sup>Ruiz Rodríguez, José Manuel. *Op. Cit.* P. 12.

<sup>38</sup>Enrique de Dios, Juan José. *Transporte Internacional de mercancías*. Madrid, España. ESIC: Instituto Español de Comercio, 1994. P. 19.

México invierte en Centroamérica en sectores como las telecomunicaciones, alimentos, manufacturas, entretenimiento y energía, utilizando principalmente al transporte carretero como medio de distribución. La región es el cuarto destino de la inversión mexicana en toda América Latina, con 5,200 millones de dólares. A su vez, México le representa a Centroamérica un mercado importante, cuyas importaciones alcanzan los 3,923,137 millones de dólares<sup>39</sup>. Por lo cual es importante que las carreteras por las cuales circulan los camiones encarados de la comercialización de los principales productos estén en óptimas condiciones.

**Exportaciones totales de México hacia Centroamérica en el 2010 y 2011.**  
*(Valor en millones de dólares)*

País	2010	2011
<b>Belice</b>	92,382	101,199
<b>Costa Rica</b>	806,003	998,979
<b>El Salvador</b>	658,029	667,588
<b>Guatemala</b>	1,467,904	1,787,251
<b>Honduras</b>	424,353	500,665
<b>Nicaragua</b>	307,171	405,211
<b>Panamá</b>	882,297	1,023,683
<b>Total</b>	4,638,138 millones de dólares	5,484,576 millones de dólares

*Fuente: Realizado con datos de las exportaciones totales de México 2010 y 2011. Estadísticas del Comercio exterior de México. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. P. 38.*

**Importaciones totales de México hacia Centroamérica en el 2010 y 2011.**  
*(Valor en millones de dólares)*

País	2010	2011
<b>Belice</b>	8,205	6,335
<b>Costa Rica</b>	1,902,960	2,650,125
<b>El Salvador</b>	105,188	110,259
<b>Guatemala</b>	488,379	543,329
<b>Honduras</b>	272,428	343,916
<b>Nicaragua</b>	124,070	148,455
<b>Panamá</b>	32,281	120,717
<b>Total</b>	2,932,511 millones de dólares	3,923,137 millones de dólares

*Fuente: Realizado con datos de las importaciones totales de México 2010 y 2011. Estadísticas del Comercio exterior de México. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. P. 47*

<sup>39</sup><http://www.economia.gob.mx/> Portal de la Secretaría de Economía. Consultada el 30 de noviembre de 2011.



Según datos de la Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), México exportó a Centroamérica en 2010 4,638,138 millones de dólares y en 2011 fue la cantidad de 5,484,576 millones de dólares en mercancías, e importó de esta región 2,932,511 millones de dólares en el 2010 y en 2011 fue la cantidad de 3,923,137 millones de dólares<sup>40</sup>. Especificados respecto a cada país que conforman la región de América Central la cantidad en millones de dólares de las exportaciones e importaciones en relación a México.

En datos recientes arrojados por la firma del Tratado de Libre Comercio Único, firmado el 22 de noviembre de 2011, entre México, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua; se alcanzó la suma de 6,554 millones de dólares en 2010 en intercambios comerciales, lo que se ha multiplicado por 3.6 veces en los últimos 10 años<sup>41</sup>.

### **2.3 Programa Nacional de Infraestructura de México (2007- 2012).**

El Plan Nacional de Infraestructura de México se deriva del Plan Nacional de Desarrollo y es un instrumento fundamental para elevar el crecimiento, generar empleos y alcanzar el desarrollo humano sustentable<sup>42</sup>, creado y modificado por parte del gobierno mexicano en el periodo presidencial del 2007-2012.

El Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012 establece los objetivos, estrategias, metas y acciones para aumentar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura del país ya que parte del reconocimiento de que ésta es un requisito imprescindible para avanzar más rápidamente en el cumplimiento de tres propósitos centrales para el desarrollo de México, que son<sup>43</sup>:

Primero, funge como un factor esencial para elevar la competitividad de las regiones porque reduce los costos y tiempos de transporte, facilita el acceso a

---

<sup>40</sup>Exportaciones e Importaciones totales de México 2010 y 2011. Estadísticas del Comercio exterior de México .Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Documento en PDF.

<sup>41</sup><http://www.sice.oas.org/> Sistema de Información sobre Comercio Exterior, Organización de los Estados Americanos. Consultada el 30 de noviembre de 2011.

<sup>42</sup>Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012. Gobierno Federal. P. 3.

<sup>43</sup>Gobierno Federal. Op. Cit. P. 4.

mercados distantes, fomenta la integración de cadenas productivas e impulsa la generación de los empleos que tanto necesitamos.

Segundo, es un instrumento clave para contar con insumos energéticos suficientes, de calidad y a precios competitivos que amplíen los horizontes de desarrollo de las familias, de los emprendedores, de los productores, de los artesanos y de los prestadores de servicios.

Tercero, es un recurso poderoso para igualar las oportunidades de superación de las familias más pobres porque rompe el aislamiento y la marginación de las comunidades, promueve la educación, la salud y la vivienda, favorece la introducción de servicios básicos y multiplica las posibilidades de ingreso, principalmente como las comunidades de Chiapas y Oaxaca,.

Para alcanzar estos fines, el Programa Nacional de Infraestructura (con apego a los lineamientos marcados en el Plan Nacional de Desarrollo) ofrece una estrategia clara y definida a fin de convertir a México en uno de los líderes en infraestructura tanto en América Latina como entre los países emergentes.

De acuerdo con el Ranking de Competitividad Mundial del Foro Económico Mundial y su reporte global del 2011 al 2012, el cual realiza un conteo tomando en cuenta las instituciones que tiene cada país, su desarrollo respecto a infraestructura, el ambiente macroeconómico, salud, educación, eficiencia en los mercados, desarrollo de tecnología, mercado laboral, el tamaño de sus mercado y la innovación; ubicó a México en el lugar 58 de 142 países. De acuerdo a la competitividad mundial de infraestructura, México se ubica en el lugar 66 de 142 países.<sup>44</sup>

La siguiente tabla muestra los puestos que ocupan los países integrantes de Centroamérica en cuanto a competitividad mundial e infraestructura, en relación con México y Estados Unidos, en el Reporte Global de Competitividad del Foro Económico Mundial. En la cual podemos observar que los países centroamericanos empiezan a ocupar los lugares más bajos en este conteo, demostrando así la disparidad en relación a Estados Unidos y la necesidad de

---

<sup>44</sup>[http://www.weforum.org/docs/ The Global Competitiveness Report. 2011- 2012. World Economic Forum.](http://www.weforum.org/docs/The_Global_Competitiveness_Report_2011-2012.pdf) Consultada el 1 de abril de 2012.

apoyo para mejorar su competitividad y desarrollo en cuanto a infraestructura se refiere para poder competir con economías más estables.

<b>Reporte Global de Competitividad.</b>		
<b>Conteo de 142 países.</b>		
<b>País</b>	<b>Ranking Mundial de Competitividad</b>	<b>Infraestructura</b>
<b>Belice</b>	123	100
<b>Costa Rica</b>	61	83
<b>Colombia</b>	68	85
<b>El Salvador</b>	91	65
<b>Estados Unidos</b>	5	16
<b>Guatemala</b>	84	70
<b>Honduras</b>	86	91
<b>México</b>	58	66
<b>Nicaragua</b>	115	116
<b>Panamá</b>	49	38

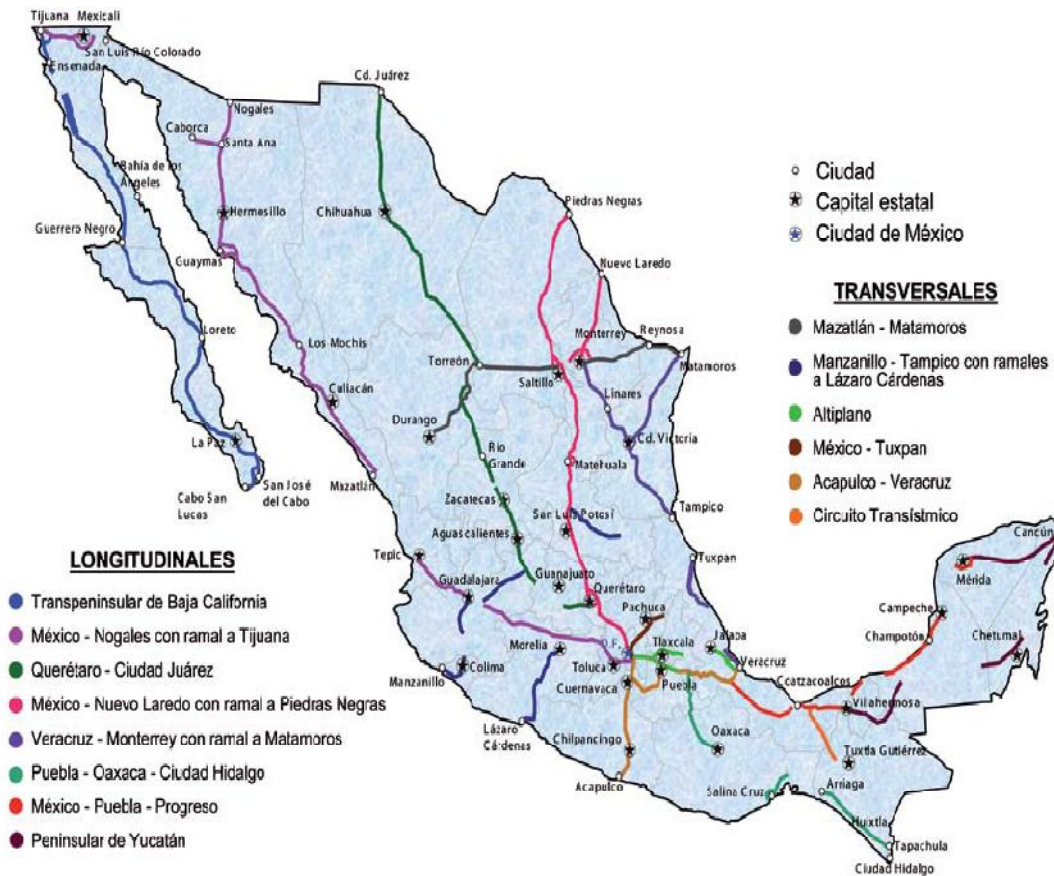
*Fuente: Realizado con los datos de competitividad mundial e infraestructura de "The Global Competitiveness Report. 2011- 2012". Foro Económico Mundial.*

Las estrategias propuestas por parte del Gobierno Federal planteadas en el Plan Nacional de Infraestructura son<sup>45</sup>:

- Completar la modernización de los corredores troncales transversales y longitudinales que comunican a las principales ciudades, puertos, fronteras y centros turísticos del país con carreteras de altas especificaciones.
- Desarrollar ejes interregionales, que mejoren la comunicación entre regiones y la conectividad de la red carretera.
- Dar atención especial a la construcción de libramientos y accesos para facilitar la continuidad del flujo vehicular.
- Mejorar el estado físico de la infraestructura carretera y reducir el índice de accidentes.

<sup>45</sup> Programa Nacional de Infraestructura 2007- 2012. P. 25.

## Infraestructura corredores troncales en el 2006



Fuente: Programa Nacional de Infraestructura 2007- 2012. P. 48.

El mapa anterior es una representación de las principales carreteras en toda la República Mexicana que, en el año 2006 (al inicio del sexenio de Felipe Calderón Hinojosa), componían los principales corredores carreteros con sus entronques, donde se observa que en el sureste de México se contaba con poco desarrollo en el sector carretero, debido a la poca inversión para esta región y mayor impulso a las vías del centro del país.

El siguiente mapa fue la proyección realizada por el Gobierno Federal y plasmado en el Plan Nacional de Infraestructura del periodo 2007-2012, con las mejoras en infraestructura carretera a las principales carreteras de todo el país, destacando sobre todo la construcción de ramales y conexiones complementarias entre las principales vías de comunicación, así como los entronques ubicados principalmente en el occidente del país (Nayarit, Jalisco,

Colima, y el sur de Sinaloa) y la región huasteca (San Luis Potosí, Hidalgo, Tamaulipas y el norte de Veracruz).

### Proyección de infraestructura de corredores troncales para el 2012



Fuente: Programa Nacional de Infraestructura. 2007 -2012. P.49.

Y con el apoyo de recursos provenientes del Gobierno Federal, se pretende conectar a través de carreteras más accesibles y eficientes, al estado de Baja California con los estados de Baja California Norte y Sonora; la franja fronteriza norte del país entre sí (Chihuahua, Nuevo León y Tamaulipas principalmente); la región del altiplano (Guanajuato, Aguascalientes, Querétaro, Hidalgo y el Distrito Federal) con el sur del país (principalmente la zona costera de Oaxaca, Guerrero y Chiapas). Así como se muestra en el siguiente mapa.

## Proyección de Infraestructura Carretera con apoyo del Gobierno Federal para el 2012



Fuente: Programa Nacional de Infraestructura. 2007 -2012. P. 50.

En cuanto a inversión, el Gobierno Federal estimó que en el periodo 2007-2012 se destinarían para la construcción y/o modernización de infraestructura carretera las siguientes cantidades en millones de pesos, entre recursos públicos y recursos privados:

Concepto	Recursos públicos	Recursos privados	Total
<b>Corredores troncales</b>	18	86	104
<b>Fuera de corredores</b>	56	22	78
<b>Obras complementarias</b>	15	0	15
<b>Caminos rurales y alimentadores</b>	20	0	20
<b>Conservación</b>	40	NA	40
<b>Estudios, proyectos y</b>	10	20	30

---

**derechos de vía**

<b>Total</b>	159	128	287
--------------	-----	-----	-----

\*Miles de Millones de pesos.

Fuente: Programa Nacional de Infraestructura. 2007 -2012. P. 56.

## **2.4 Evaluación de la infraestructura carretera en el sureste mexicano a partir de la aplicación del Proyecto Mesoamérica.**

De acuerdo al Programa Sectorial de Infraestructura y al compromiso de la SCT, se pretende conservar de manera eficiente e integral la Red Carretera Nacional, con el fin de poner en funcionamiento autopistas, puentes, libramientos y entronques para la modernización de las carreteras existentes, así como su mantenimiento<sup>46</sup>.

En el periodo comprendido de 2007-2010 se tenía previsto invertir 174 mil millones de pesos en el sector carretero nacional; integrados por recursos del Presupuesto de Egresos Federal (PEF) y las Asociaciones Público-Privadas (APP)<sup>47</sup>.

En el año 2010, el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se dio a la tarea de ampliar y modernizar la red carretera del sureste del país para fortalecer la operación del corredor troncal Puebla – Progreso, que enlaza los estados de Puebla, Veracruz, Tabasco, Campeche y Yucatán<sup>48</sup>.

Con estos trabajos se pretendió optimizar la operación de los servicios públicos y privados e impulsar el desarrollo comercial, industrial, agrícola, ganadero y turístico del Sureste de México para poder mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región, pero aun persisten los principales problemas como son la delincuencia a través de padillas criminales como los “mara salvatrucha” y la inmigración ilegal de personas provenientes de Centroamérica.

---

<sup>46</sup>[www.sct.gob.mx/carreteras/](http://www.sct.gob.mx/carreteras/) Portal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Consultada el 3 de Mayo de 2011.

<sup>47</sup>Ídem.

<sup>48</sup>Secretaría de Comunicaciones y Transportes *.Impulsa Secretaría de Comunicaciones y Transportes obras imprescindibles para el Desarrollo Nacional.* Comunicado de Prensa. Comunicación Social. 28 de Mayo de 2010.

Estas obras consistieron en la ampliación de la carretera a cuatro carriles a lo largo de 151 kilómetros con una inversión superior a los dos mil millones de pesos. La modernización de esta infraestructura aumentará la seguridad del flujo vehicular y abatirá los costos del transporte.

Junto con otros proyectos en marcha en el estado de Campeche, como la ampliación de las carreteras Escárcega-Champotón, Escárcega-Xpujil (*concluidos en el año 2011*<sup>49</sup>) y Escárcega-límite de estados Tabasco-Campeche, se reforzará la infraestructura carretera de la entidad y la dotarán de mejores condiciones para su desarrollo integral.

Esta zona se caracteriza por el paso de personas provenientes de Centroamérica, para prácticas turísticas y de migración, así como el paso de mercancías. La Secretaría de Turismo creó el Programa Mundo Maya<sup>50</sup>, el cual está integrado por los estados de Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán, que comprende un área de 241,784 Km<sup>2</sup>, está considerada dentro de los compromisos del gobierno federal para impulsar el desarrollo regional y consolidar el turismo como una verdadera prioridad nacional.

Este esfuerzo de México forma parte de una alianza multinacional donde participan los países centroamericanos de Belice, El Salvador, Guatemala y Honduras, los cuales comparte este mismo legado cultural, mediante la construcción y/o modernización de la infraestructura carretera que fomenta el turismo y comercio de la zona.

La longitud de la red de carreteras de los estados que conforman el sureste de México es de 412,928 km en total para el año 2011<sup>51</sup>, a continuación se explica la longitud de las carreteras que componen cada estado que comprenden esta región.

---

<sup>49</sup>[http://www.sct.gob.mx/despliega-noticias/article/exposicion-del-titular-de-la-sct-de-logros-al-quinto-ano-de-gobierno/Portal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Sala de Prensa. 1 de Septiembre de 2011. Consultada el 5 de Septiembre de 2011.](http://www.sct.gob.mx/despliega-noticias/article/exposicion-del-titular-de-la-sct-de-logros-al-quinto-ano-de-gobierno/Portal%20de%20la%20Secretar%C3%ADa%20de%20Comunicaciones%20y%20Transportes.%20Sala%20de%20Prensa.%201%20de%20Septiembre%20de%202011.%20Consultada%20el%205%20de%20Septiembre%20de%202011.)

<sup>50</sup>[http://www.sectur.gob.mx/es/sectur/sect\\_Programa\\_Mundo\\_Maya](http://www.sectur.gob.mx/es/sectur/sect_Programa_Mundo_Maya). Consultada el 5 de Septiembre de 2011. Portal de la Secretaría de Turismo.

<sup>51</sup><http://www.sct.gob.mx/informacion-general/centros-sct/> Portal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Centros SCT. Consultad el 27 de Julio de 2011.



## Campeche

Superficie total del estado: 57,924 km<sup>2</sup>

### Indicadores de Infraestructura (Km)

Brechas Mejoradas	607.7
Terracería	793.2
Revestidas	261.6
Pavimentadas de 2 Carriles	3,796.00
Pavimentadas de 4 o más carriles	57
Longitud de la Red de Carreteras	5,515.50

Fuente: Realizado con información de los Centros SCT de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

## Chiapas

Superficie total del estado: 73,628 km<sup>2</sup>

### Indicadores de Infraestructura (Km)

Brechas Mejoradas	59.1
Terracería	1,010.6
Revestidas	15,605.3
Pavimentadas de 2 Carriles	6,338.4
Pavimentadas de 4 o más carriles	310.6
Longitud de la Red de Carreteras	23,324

Fuente: Realizado con información de los Centros SCT de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

## Oaxaca

Superficie total del estado: 93,738 km<sup>2</sup>

### Indicadores de Infraestructura (Km)

Brechas Mejoradas	2,435.4
Terracería	-
Revestidas	17,065.7
Pavimentadas de 2 Carriles	6,087.3
Pavimentadas de 4 o más carriles	210
Longitud de la Red de Carreteras	25,798

Fuente: Realizado con información de los Centros SCT de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

## Quintana Roo

Superficie total del estado: 50,483 km<sup>2</sup>

### Indicadores de Infraestructura (Km)

Brechas Mejoradas	-
Terracería	-
Revestidas	2,860
Pavimentadas de 2 Carriles	2,428
Pavimentadas de 4 o más carriles	215
Longitud de la Red de Carreteras	5,503

Fuente: Realizado con información de los Centros SCT de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

## Tabasco

Superficie total del estado: 24,738 km<sup>2</sup>

### Indicadores de Infraestructura (Km)

Brechas Mejoradas	15
Terracería	-
Revestidas	2,055
Pavimentadas de 2 Carriles	1,639
Pavimentadas de 4 o más carriles	607
Longitud de la Red de Carreteras	2,206.3

Fuente: Realizado con información de los Centros SCT de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

## Veracruz

Superficie total del estado: 72,805 km<sup>2</sup>

### Indicadores de Infraestructura (Km)

Brechas Mejoradas	7,164
Terracería	1,193
Revestidas	9,453
Pavimentadas de 2 Carriles	6,862
Pavimentadas de 4 o más carriles	727
Longitud de la Red de Carreteras	25,399

Fuente: Realizado con información de los Centros SCT de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

## Yucatán

Superficie Total: 39,612 km<sup>2</sup>

### Indicadores de Infraestructura(Km)

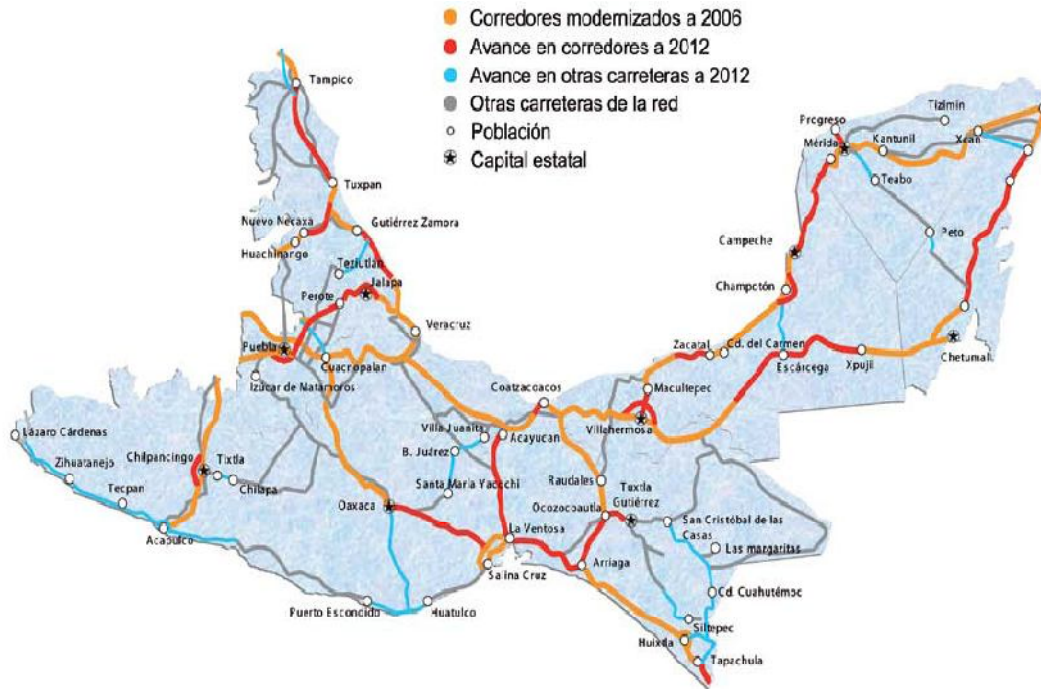
Brechas Mejoradas	3,643
Terracería	-
Revestidas	2,557
Pavimentadas de 2 Carriles	5,864
Pavimentadas de 4 o más carriles	274
Longitud de la Red de Carreteras	12,338

*Fuente: Realizado con información de los Centros SCT de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.*

Como se puede observar los estados del Sureste de México, comprenden el 20% del territorio nacional, y la longitud de su red de carreteras resulta insuficiente y deficiente para poder transportar mercancías y/o turistas provenientes de estas mismas localidades, de otros estados de la república o de otros países, lo cual significa el reto principal para continuar con la expansión de la red e impulsar el desarrollo y la integración regional, particularmente en las zonas de pobreza, y lograr una mejor conexión con las áreas de mayor dinamismo económico como podrían ser Puerto Chiapas o Puerto Progreso, los cuales reciben mercancías para el mercado de Centroamérica.

El siguiente mapa muestra la infraestructura carretera de la región Sureste de México dividida respecto a la situación del 2006 y lo que se espera lograr de avances en cuanto a infraestructura se refiere en el año 2012, como se puede observar en el mapa, marcados en color naranja se encuentran los corredores modernizados a inicios del 2006, en rojo los avances de infraestructura carretera de las vialidades destacadas en color naranja, en azul los avances en construcción y/o remodelación de vías que no son consideradas importantes pero que contribuyen a la conexión de distintas localidades, en gris se señalan otras carreteras a las cuales sólo se les dio mantenimiento.

## Infraestructura Carretera de la Región sur-sureste



Fuente: Programa Nacional de Infraestructura. P. 55.

Las ventajas de la construcción de estos nuevos corredores en el sureste de México, es la de la conexión entre las principales carreteras que están ubicadas cerca o en los puntos económicos característicos de la región, ya sea centros turísticos o complejos creados para el comercio nacional e internacional. Lo cual provoca mayor facilidad para llegar a estos lugares, propiciando un incremento en la economía de la región, y en el caso del turismo promoviendo este sector económico. Además de facilitar la vigilancia y aumentar la seguridad carretera, disminuyendo la delincuencia que aqueja a esta región y que azota principalmente las carreteras, haciendo eficiente el paso de mercancías y disminuyendo su costo.

### **Capítulo III. Retos y perspectivas del Proyecto Mesoamérica en el sector carretero.**

El desafío que enfrenta el Proyecto Mesoamérica en cuanto al sector carretero, es el de unificar mediante este medio al Sureste de México con los países de Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá, a través de una carretera capaz de poder transportar de manera segura, eficaz y rápida, tanto materias primas como personas hacia los principales destinos comerciales de la zona, para así contribuir al mejoramiento económico, político y social de los gobiernos de esta región mediante la cooperación y seguimiento de las políticas y recomendaciones dictadas por el Proyecto Mesoamérica.

#### **3.1 Retos y perspectivas del Proyecto Mesoamérica sobre la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas.**

Al ponerse como meta la unificación de la zona sureste de México con los países de Centroamérica, el proyecto Mesoamérica mediante la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas, optó por empezar este enlace, uniendo las principales carreteras de los países participantes así como modernizarlas y darles mantenimiento para lograr este objetivo.

La Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) es el programa representativo en materia de transporte del Proyecto Mesoamérica. Está compuesto por 13,132 Km. de carreteras, distribuidas en 5 corredores (*dos corredores troncales: el Pacífico con una longitud de 3,152 km y el Atlántico con 2,906 km; un corredor de vocación turística de 1,446 km, un corredor interoceánico con longitud de 1,374, con vocación logística y una serie de vías ramales y conexiones complementarias que miden 4,255 km*), esto se traduce en la posibilidad de integración de Mesoamérica, ya que se lograría facilitar el flujo de bienes y personas en la región, el objetivo es el de conectar poblaciones, zonas productivas y los principales puntos de distribución y embarque de mercancías.

Sus cinco corredores contemplan la incorporación de normas y estándares internacionales para el tránsito vehicular, tanto en la construcción de tramos nuevos como en la modernización de los existentes. Esto permitiría la mejora de las condiciones de tránsito tomando en cuenta la sustentabilidad ambiental y social, con el propósito de disminuir la vulnerabilidad a los desastres naturales comunes en la región. Lográndose, al mismo tiempo, una reducción en las distancias, así como un incremento en la seguridad vial y minimizar el costo de operación vehicular.

A lo largo del año 2009-2010, se concluyeron importantes obras en materia de modernización de cruces y puertos fronterizos, éstos son de gran importancia y por su ubicación han permitido el cruce de mercancías de una manera más ágil y fluida entre los países participantes del Proyecto. Un ejemplo son los señalados a continuación:

1. El Puente Internacional “Río Hondo” (México-Belice)
2. El Cruce Fronterizo “El Ceibo” (México-Guatemala)
3. El Puente Fronterizo “La Amistad” (El Salvador y Honduras)

Que se encuentran ubicados en el siguiente mapa:



*Fuente: Realizado con información del Proyecto Mesoamérica.*

Además, se ha conseguido el financiamiento para la construcción del Puente Internacional sobre el Río Sixaola (Costa Rica-Panamá) y se avanzaron en los estudios para rehabilitar y construir un nuevo puente internacional en el puesto fronterizo “Anguiatú” (El Salvador) – La Ermita (Guatemala); lo que tendría como consecuencia un aumento en el comercio y el turismo en la región<sup>52</sup>.

Para que todas estas obras se puedan llevar a cabo se necesita de grandes inversiones de dinero provenientes de los erarios públicos de los países participantes, además de la toma de decisiones en cuanto a prioridades respecto a otras obras y programas nacionales para su ejecución. Por lo anterior, se realizó un estudio orientado a facilitar decisiones de políticas públicas en la materia. En el cual, ratificó que la alternativa de integración carretera más eficiente para la región es el Corredor Pacífico por la distancia que se recorrería, los lugares que pasará y el tiempo desde Puebla, México, hasta Panamá. Esta decisión fue ratificada por los Ministros de Transporte de la región.



*Fuente: Recorrido el Corredor Pacífico desde México a Panamá. Proyecto Mesoamérica.*

<sup>52</sup><http://www.proyectomesoamerica.org/> Portal del Proyecto Mesoamérica. Consultada el 22 de Febrero de 2011.

El Corredor Pacífico puede transformarse en el corto plazo, en una vía terrestre de integración de primer nivel, bajo los estándares internacionales de tráfico y de seguridad vial, que garanticen la seguridad de las personas y mercancías, haciendo de éste, una “carretera de 5 estrellas” esta calificación la otorga la “Road Protection Score” a las carreteras que cumplen con estándares internacionales de seguridad vial y diseño de infraestructura.

Para ello, los Ministerios de Transporte y Obras Públicas del Proyecto Mesoamérica, han desarrollado un plan de trabajo y la asignación de los recursos financieros necesarios, los cuales son otorgados por el Banco Interamericano de Desarrollo que no son reembolsables para realizar los estudios de pre-inversión que hagan posible la aceleración del Corredor Pacífico\*.

El 9 de Octubre de 2010, los Ministros de Hacienda y Finanzas de los países de Mesoamérica se reunieron en la sede principal del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en Washington D.C., como parte de la primera reunión de la Comisión de Promoción y Financiamiento (CPF) del Proyecto Mesoamérica, con el fin de *coadyuvar a la consecución de recursos financieros para estos proyectos de importancia estratégica para la región*<sup>53</sup>.

En la reunión se dieron a conocer los avances del Proyecto Mesoamérica, el programa de inversiones previstas, y algunas nuevas iniciativas bajo análisis. Se consideraron tres formas de integración:

Un eje de carreteras (llamado Corredor Pacífico), que tendrá una inversión estimada de 1,000 millones de dólares en los próximos 5 años para su operación y mantenimiento de tramos viales y seguridad vial, homologación de pesos y dimensiones, y acondicionamiento de controles fronterizos; la interconexión eléctrica a través del Sistema de Interconexión Eléctrica de los Países de América Central (SIEPAC), las interconexiones complementarias como son la red México-Guatemala y Panamá-Colombia y las

---

\*<http://www.iadb.org/temas/transporte> Banco Interamericano de Desarrollo. Consultada el 1 de diciembre de 2011.

<sup>53</sup>Luis Alberto Moreno en representación de la Comisión de Promoción y Financiamiento en sesión. “*Inversión en Infraestructura, fortalece desarrollo de México.*” Por: Comunicación Social. Secretaría de Comunicaciones y Transporte. 15 de Diciembre de 2010.



telecomunicaciones por medio de red de fibra óptica Autopista Mesoamericana de la Información (AMI)<sup>54</sup>.

Mediante el aumento de la conectividad interna y externa de las economías de la región y la mejora de la infraestructura carretera, se podrán crear nuevas oportunidades para la integración mesoamericana y se mejorará el acceso de los productores de la zona a los mercados de exportación carretera.

La Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) tiene un costo total estimado de 9,300 millones de dólares. Se han identificado fondos para proyectos de carreteras por un total de 7,200 millones de dólares y prevén unas inversiones adicionales de unos 2,000 millones<sup>55</sup>.

Las principales características quedaron definidas en el Memorándum de Entendimiento de la RICAM, clasificándose en dos categorías<sup>56</sup>:

- Corredores Principales de Integración, divididos en el **Corredor del Pacífico** (*ruta más corta entre México y Panamá de 3,152 Km. cruzando 6 fronteras y 7 países, transportando el 95% de bienes de la región. La cual empieza en Puebla, México, cruza por el centro de Oaxaca, llega a Chiapas y recorre la orilla sur del estado, cruza hacia Guatemala y sigue cerca de la costa sur del país, lo mismo sucede al llegar a El Salvador, de ahí se divide en 2, hacia Honduras y Nicaragua, en Nicaragua continúa por la línea costera sur hasta llegar a Panamá por la costa sur*)<sup>57</sup> y el **Corredor del Atlántico** (*Con una longitud de 2,906 km, empieza en Puebla, México; cruza por el centro de los estado de Veracruz, Tabasco y Campeche, hasta llegar al extremo sur de éste último y atraviesa hasta el mar Caribe pasando por el centro-sur del estado de Quintana Roo*).

---

<sup>54</sup>Idem.

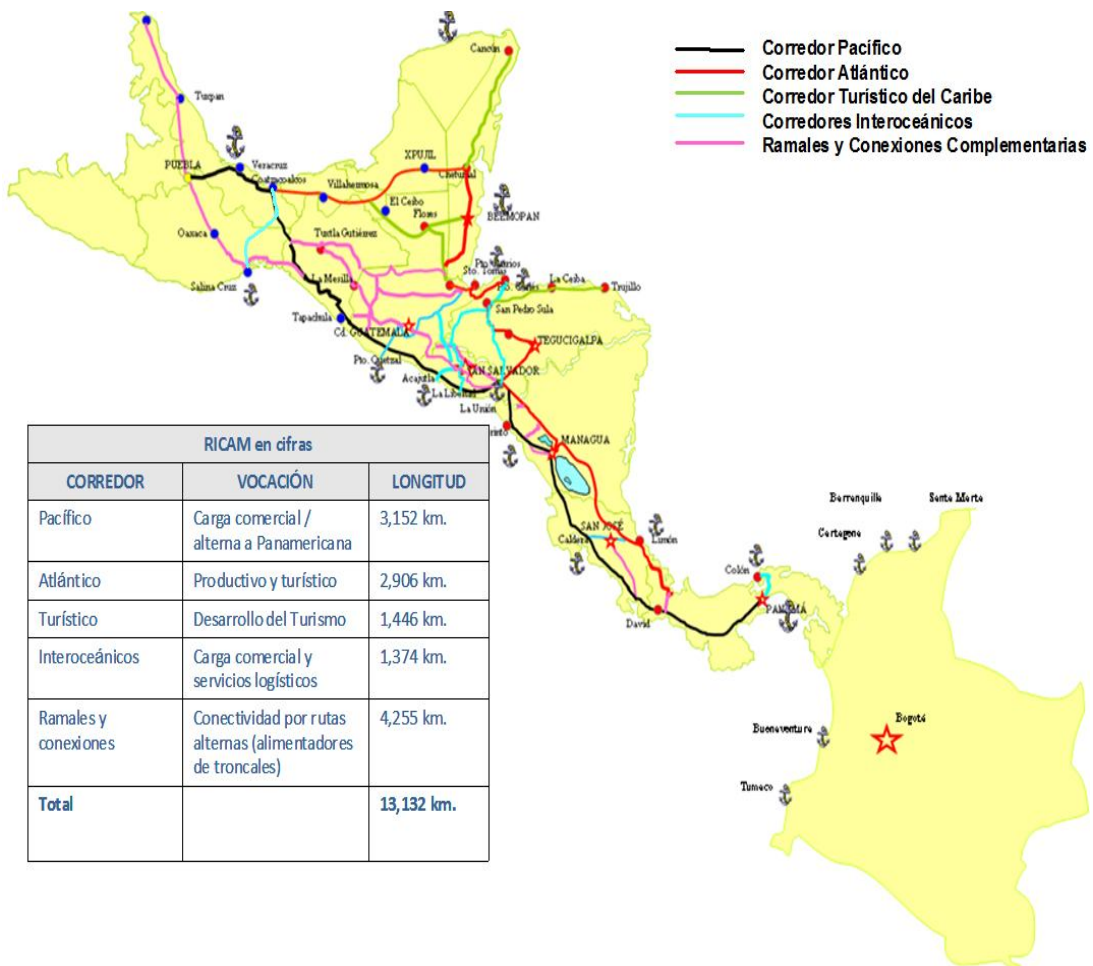
<sup>55</sup>OECD- Organization for Economic Co-operation and Development. *La Ayuda para el Comercio en Síntesis 2009: Mantener el Impulso*. Publishing, 2009.P. 109.

<sup>56</sup>Memorándum de Entendimiento de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas 2006. P. 7.

<sup>57</sup><http://www.proyectomesoamerica.org/Portal del Proyecto Mesoamérica>. Consultada el 22 de febrero, 2011.

- Ramales y Conexiones Regionales Complementarios.** Son 3 ramales principales con una longitud de 4,255 km en total. El primer ramal comienza en Puebla, México; parte hacia el norte cruzando por el extremo norte de Tlaxcala, Pachuca y Veracruz hasta llegar a Tamaulipas. La segunda se localiza en la frontera de México con Guatemala, se desplaza horizontalmente en dicho país hasta llegar a la frontera sur de Belice. Y por último, este ramal empieza en la frontera sur de México y su límite con Guatemala, recorre el centro-sur de El Salvador, el mismo recorrido por Nicaragua hasta llegar al centro del país de Panamá.

### Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas



Fuente: Inventario de Proyectos de Infraestructura en Mesoamérica. P. 11.

Se considera que la ruta más corta entre México y Panamá es de 3 160 km, cruzando 6 fronteras y 7 países y que en sus carreteras se transporta el 95% de los bienes comercializados en la región, el Proyecto Mesoamérica ha puesto énfasis en el desarrollo del Corredor Pacífico de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas. En el 2011, se evaluó las condiciones físicas de este corredor y se concluyó que se deberían de unir esfuerzos para mejorar la seguridad vial y personal de los usuarios de esta vía, definirse políticas y reglamentos adecuados y coordinar esfuerzos entre las entidades.

La evaluación se hizo mediante una camioneta provista del equipo necesario para registrar y evaluar la infraestructura de las carreteras por donde pasaría, a este vehículo se le llamó “Ángel Naranja”<sup>58</sup>; los resultados arrojaron que 1,537 kilómetros se encontraban en buenas condiciones y se necesitaban rehabilitar 1,564 kilómetros para poder reducir el tiempo de transportación de mercancías y personas de México a Panamá y viceversa de 190 horas a 54 horas.

Esta investigación fue realizada por la caravana “Vías Seguras para todos”. Dicho proyecto se contempla llevarse a cabo del 2009 al 2015<sup>59</sup>.

Para lograr convertir el Corredor Pacífico en la principal carretera logística de integración de transporte y comercio de Mesoamérica, mediante la adecuación, mantenimiento y operación de tramos viales, considerando:

- Inversiones actuales y para los próximos 20 años; ya que al tratarse de una inversión tan grande para una carretera tan larga, se debe considerar también el precio del mantenimiento de las vías.
- Armonización de las políticas de peso y dimensiones, para que se agilice el tráfico de mercancías y personas en las aduanas, además de poder contribuir al cuidado de las carreteras evitando el sobrepeso de los camiones y/o creando vías capaces de soportar grandes pesos.

---

<sup>58</sup><http://www.ladb.org/temas/transporte> Temas: Transporte. Banco Interamericano de Desarrollo. Consultada el 1 de diciembre de 2011.

<sup>59</sup> Proyecto Mesoamérica. Informe Ejecutivo del Proyecto Mesoamérica 2008-2009. P. 11

- Seguridad vial, personal y para el transporte de mercancías; para evitar los accidentes así como los robos al transporte tanto de mercancías como de personas.

Además de la modernización de infraestructura vial para la operación eficiente en los pasos fronterizos y la implementación de instalaciones en los mismos necesarias en el Corredor Pacífico.

El siguiente cuadro describe las cooperaciones técnicas no reembolsables otorgadas a los gobiernos nacionales por parte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), estos estudios se pretenden llevar a cabo entre proyectos de factibilidad, adecuaciones y modernización a la infraestructura entre 2010 y 2015.

Cooperaciones técnicas no reembolsables				
Eje	En Curso	Corto Plazo	Mediano Plazo	
<b>Modernización de Infraestructura y equipamiento de pasos de frontera</b>	Cooperación técnica pre inversión US\$ 1 millón	Proyectos de Inversión para licitar	de listos	Pasos de frontera según altos estándares internacionales
<b>Adecuación, mantenimiento y operación de tramos viales</b>	Cooperación técnica pre inversión US\$6 millones	Proyectos de Inversión para licitar	de listos	Carretera según altos estándares internacionales

*Fuente: Informe Ejecutivo del Proyecto Mesoamérica 2008- 2009. Proyecto Mesoamérica. Pág. 12.*

En los años 2009-2010, los países de Mesoamérica avanzaron en la conclusión de 682.95 km de construcción de carreteras de un total de 13,132 km, en México se construyó un corredor Pacífico con una extensión de 10 km, un corredor Atlántico de 42.9 km., y corredor turístico en la zona del Caribe con una longitud de 70.5 km<sup>60</sup>.

<sup>60</sup> Proyecto Mesoamérica. Informe Ejecutivo del Proyecto Mesoamérica 2009-2010. P. 12.

Se informó también que es necesario incrementar la seguridad vial, crear mayor infraestructura mediante la inversión y mantenimiento de la misma; para esto se está trabajando en el “Proyecto de Aceleración Corredor Pacifico”, el cual con una inversión de 2 millones de dólares, busca optimizar los tramos viales y crear corredores multimodales. El proyecto se compone de 2 estudios, el primero trata de la logística de carga y el segundo se enfoca al transporte y su impacto en el cambio climático.

### **3.2 Avances de las recomendaciones realizadas por parte del Proyecto Mesoamérica al sector carretero en el sureste de México.**

El Gobierno de México en el año 2011 destinó 57,087 millones de pesos para la construcción y modernización de 4,200 km de carreteras y caminos a nivel nacional, así como la rehabilitación y conservación de 1,200km de caminos rurales para su óptima utilización con el objetivo de tener una correcta planeación en la construcción y mejoramiento de las vías terrestres<sup>61</sup>.

Igualmente, en el 2011, se han contratado y licitado más de 28 204 millones de pesos, lo que representa más de la mitad del presupuesto destinado para este año. Se estima que la construcción de carrereas tiene gran impacto en la generación de empleos, ya que entre los años 2007-2010, se invirtieron 4 916 millones de pesos en el Programa de Empleo Temporal creando empleos directos para los habitantes de la zona Sureste de México, lográndose el mejoramiento de su calidad de vida.

Otro avance fue el suscitado el 27 de Octubre de 2009, cuando el Presidente de México así como el Presidente de Guatemala inauguraron oficialmente la operación de la carretera Lagunitas - El Ceibo, ubicada en el Estado de Tabasco en México y Guatemala respectivamente, con una longitud de 20 km, como parte de los proyectos de la Red Interamericana de Carreteras de Mesoamérica<sup>62</sup>. La realización de este proyecto constituye un avance en la

---

<sup>61</sup> 5º Informe de Gobierno (2010-2011) Infraestructura para el Desarrollo. Gobierno Federal. P. 327.

<sup>62</sup><http://www.proyectomesoamerica.org/> Portal del Proyecto Mesoamérica. Consultada el 22 de Febrero de 2011.

integración regional y beneficia directamente a la calidad de vida de los habitantes de la zona fronteriza entre ambos países, permitiendo mayores intercambios de bienes y servicios, mejorando la prosperidad de la zona. El monto de la inversión asciende a 133 millones 59 mil pesos aportados por el Gobierno de México.

De los 32 proyectos prioritarios para el mejoramiento de las instalaciones viales en el Plan Nacional de Infraestructura 2011, 12 se realizan en esta región, los cuales son<sup>63</sup>:

- Oaxaca- Puerto Escondido (Oaxaca)
- Barranca Larga- Ventanilla (Oaxaca)
- Villa Hermosa- Escárcega (Tabasco y Campeche, respectivamente)
- Ávila Camacho- Tihuatlán (Puebla y Veracruz, respectivamente)
- Campeche- Mérida
- Perote- Xalapa y Libramiento Xalapa (Veracruz)
- Libramiento de Villa Hermosa (Tabasco)
- Cancún- Chetumal (Quintana Roo)
- Acayucan- La Ventosa (Veracruz y Oaxaca, respectivamente)
- Puerto Escondido- Huatulco (Oaxaca)
- Escárcega- Chetumal (Escárcega- Xpujil) (Quintana Roo)
- Oaxaca- Ejutla de Crespo (Oaxaca)
- Libramiento Playa del Carmen (Quintana Roo)

Todas estas obras representan una inversión de 29,950.2 millones de pesos y una longitud de 1,410 km., con el fin de mejorar el transporte de mercancías y sobre todo de personas con fines turísticos entre los estados de Oaxaca, Tabasco, Campeche, Veracruz y Quintana Roo.

---

<sup>63</sup><http://www.sct.gob.mx/despliega-noticias/article/exposicion-del-titular-de-la-sct-de-logros-al-quinto-ano-de-gobierno/Secretaría de Comunicaciones y Transportes>. Concluido en el año 2011. "Exposición del titular de la SCT de logros al 5º año de gobierno". Sala de Prensa. 1 de Septiembre de 2011. Consultada el 5 de Septiembre de 2011.

Los recursos asignados son por parte del Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF), y para esta región en el año 2011 ascendieron a 12,561.7 millones de pesos, lo que representa el 23.6% del total nacional. Repartidos de la siguiente forma en la región Sureste de México<sup>64</sup>:

- 51% para la construcción y modernización de tramos carreteros.
- 26% para caminos rurales
- 21% para la conservación de los mismos
- 2% para el Programa de Empleo Temporal.

La asignación de un presupuesto por cada estado que conforma la región del Sureste de México es para beneficio de los habitantes de los estados que participan en este proyecto, tanto como los turistas y las mercancías que utilizan las principales vialidades a mejorar, por lo tanto se destaca:

- Chiapas: con 2 564.9 millones de pesos, lo cual representa un 20% del total invertido en la zona.
- Oaxaca: 2 520.6 millones de pesos
- Veracruz: 2 284. 2 millones de pesos
- Campeche 1 559.5 millones de pesos
- Tabasco: 1 323.2 millones de pesos
- Yucatán 1 194.2 millones de pesos
- Quintana Roo: 1 114.9 millones de pesos

Las principales obras que se realizaron en el 2011, en la región, con recursos del Presupuesto de Egresos de la Federación son: Escárcega- Champotón, en Campeche; y Cancún- Tulúm, en Quintana Roo. Las obras de Arriaga- Ocozocoautla y Tapachula- Talismán se han concluido. Y está lista para iniciar su construcción Mitla entronque Tehuantepec II. Y se encuentran en proceso:

- Perote- Xalapa (Veracruz)
- Libramiento Xalapa (Veracruz)

---

<sup>64</sup> Gobierno Federal. Op. Cit. P. 328.

- Ejutla- Puerto Escondido (Oaxaca)
- Ávila Camacho- Tihuatlán (Puebla y Veracruz, respectivamente)

En la visita del Presidente Felipe Calderón Hinojosa a Michoacán y Morelos, se reunió con el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes<sup>65</sup>, Dionisio Pérez-Jácome Friscione, el cual explicó que del 2007 al 2011 se ha invertido casi 230 mil millones de pesos, con esta cantidad se ha modernizado y se le ha dado mantenimiento a 16 500 kilómetros de carreteras y puentes de toda la red carretera nacional.

En el Quinto Informe de Gobierno del año 2011, la inversión autorizada para el desarrollo de infraestructura fue de 674. 7 miles de millones, lo cual representa el 4.8% del Producto Interno Bruto. Conforme al Plan Nacional de Infraestructura (2007-2011) y a través del Fondo Nacional de Infraestructura, se ha logrado la participación de los sectores privados y públicos en la construcción de infraestructura carretera.

En el período de Enero-Junio de 2011, el Comité Técnico del Fondo Nacional de Infraestructura aprobó un total de 5,421 millones de pesos para el desarrollo de infraestructura en todo el país, 3,244 millones de pesos para la expansión y modernización de la red de autopistas de cuota, entre los que destacan la construcción de 4 carriles de la Autopista Perote-Xalapa y el Libramiento Xalapa<sup>66</sup>.

De Enero a Junio de 2011, se ha invertido 30,883.5 millones de pesos, generando 59,400 empleos por parte del Programa de Empleo Temporal. Con el objetivo de ayudar a las comunidades marginadas de los estados del sureste de México, mediante apoyos directos a los habitantes en épocas de baja demanda laboral o a aquellos afectados por fenómenos naturales, a través de incentivos económicos temporales por la participación en proyectos de beneficio familiar o comunitario.

---

<sup>65</sup>Comunicados de Prensa. "Construirá y modernizará SCT 4 mil KM de carreteras este año". Por: Comunicación Social. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 8 de Agosto de 2011.

<sup>66</sup> Gobierno Federal. Op. Cit. P. 328.



Para el año 2012, se estima una inversión en infraestructura carretera de 78,981.9 millones de pesos. Aportados en la siguiente forma:

Sector	Cantidad Aportada (en millones de pesos)
<b>Presupuesto Original</b>	57,368.9
<b>Fondo Nacional de Infraestructura</b>	11,273.1
<b>Sector Privado</b>	10,339.9

*Fuente: Realizado con información del 5º Informe de Gobierno (2010-2011). Infraestructura para el Desarrollo. Pp. 15-21*

En los 14 corredores carreteros de México, se han realizado trabajos en 128.8 kilómetros con una inversión de 6,887 millones de pesos, entre estos trabajos se encuentran los siguientes, realizados en el Sureste Mexicano<sup>67</sup>:

- Villahermosa- Escárcega, tramo: Escárcega- Límite de los estados de Tabasco y Campeche, Tabasco.
- Libramiento sur de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.
- Macuspana, Limite de los estados de Tabasco y Campeche, Tabasco.

En la red básica de corredores del sureste de México, se localizan los de:

- Periférico de Campeche.
- San Cristóbal de las Casas- Comitán- Cd. Cuauhtémoc- Huixtla, tramo Comitán- Teopisca en Chiapas.
- Libramiento de Felipe Carrillo Puerto en Quintana Roo.
- Raudales- Malpaso, El Bellote en Tabasco.

En cuanto a la modernización estratégica de la red de carreteras, se destinaron 2,930.1 millones de pesos, entre estas obras se encuentran:

- El entronque La Pochota en Chiapas

<sup>67</sup>Gobierno Federal. Op. Cit. Pp. 327 - 333.

- Arriaga- La Ventosa y Acceso al Puerto de Salina Cruz en Oaxaca.
- Cafetal- Tulum en Quintana Roo.

Respecto a los corredores interestatales, se destinaron 399 millones de pesos para la construcción de los tramos carreteros, como el localizado en Chiapas (Ángel Albino Corzo- Sultepec)<sup>68</sup>.

El titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dionisio Pérez-Jácome Friscione, en la exposición de logros al 5º año de gobierno del año 2011, revelo que de Junio de 2007 a Junio de 2011, se llevan 16,519 kilómetros de caminos, carreteras, autopistas, puentes, entronques construidos o modernizados, destinándose al sector carretero 228 miles de millones de pesos, incluidas la inversión pública y privada. De las 16 mil 500 kilómetros construidos modernizados, cerca de 11 mil corresponden a caminos rurales, lo cual permite conectar de mejor manera las comunidades distantes a servicios públicos y brindarles la posibilidad de que tengan una ruta para comerciar sus productos y llevarlos a diferentes centros de consumo<sup>69</sup>.

### **3.3 Tratado comercial entre México y Centroamérica de 2011.**

México, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua firmaron el Tratado de Libre Comercio, luego de tres años y siete rondas de negociaciones, iniciadas a finales de los noventa, cuando los mandatarios adoptaron el compromiso de avanzar hacia un acuerdo único.<sup>70</sup>

México y los países centroamericanos concluyeron las negociaciones técnicas para la convergencia de lo que es el Tratado de Libre Comercio Único (TLC-Único) entre Centroamérica y México el 20 de octubre de 2011<sup>71</sup>. El 22 de noviembre de 2011, en El Salvador, se firmó el Tratado de Libre Comercio

<sup>68</sup>Ídem.

<sup>69</sup>*Exposición del titular de la SCT de logros al 5º año de gobierno.* Comunicados de Prensa. Comunicación Social. Secretaría de Comunicaciones y Transporte. 1 de Septiembre de 2011.

<sup>70</sup><http://www.sice.oas.org/> Sistema de Información sobre Comercio Exterior, Organización de los Estados Americanos. Consultada el 30 de noviembre de 2011.

<sup>71</sup> Sistema de Información sobre Comercio Exterior, Organización de los Estados Americanos. <http://www.sice.oas.org/> Consultada el 30 de noviembre de 2011.

Único entre México, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, el cual pretende ayudar a promover y agilizar el comercio, así como atraer inversiones a las zonas que ocupan estos países y fortalecer la relación entre México y las naciones de América Central<sup>72</sup>.

La firma del tratado congregó a la canciller mexicana Patricia Espinosa, a su homólogo salvadoreño Hugo Martínez y a los ministros de Economía y Comercio del Sistema de la Integración Centroamérica (SICA)<sup>73</sup>.

Cabe destacar que los países que suscribieron el TLC Único, ya tenían firmado un tratado comercial de carácter bilateral con México (en la década de los 90 se iniciaron los tratados bilaterales con Nicaragua, Costa Rica, y luego, El Salvador, Guatemala y Honduras, a través del denominado Triangulo del Norte\*), pero en octubre de 2011 se concluyó la creación de un tratado que consiguiera armonizarlos en uno sólo, el tratado desplaza a los tres instrumentos jurídicos suscritos anteriormente entre la región y nuestro país, éste nuevo Tratado deberá ser ratificado por los poderes legislativos de cada país, con el objetivo de dinamizar los flujos comerciales entre la región y México.

El canciller de El Salvador, Hugo Martínez, reveló que de 1995 a 2010 el intercambio comercial ha pasado de 731 millones de dólares a 4,721 millones de dólares entre México y Centroamérica, lo que ha significado un crecimiento de 400 por ciento en beneficio de los países participantes. Agregó que en octubre del 2010, el intercambio comercial sobrepasó los 2 560 millones de dólares, y se espera que al término de 2011 dicha cifra sea superada<sup>74</sup>.

---

<sup>72</sup> Reuters. *México y cinco países de CA firman nuevo TLC que unifica pactos previos*. La jornada. Sección: Finanzas. Miércoles 23 de noviembre de 2011. P. 25.

<sup>73</sup><http://www.sice.oas.org/> Sistema de Información sobre Comercio Exterior, Organización de los Estados Americanos. Consultada el 30 de noviembre de 2011.

\*Los tratados de libre comercio entre México y Centroamérica son: a) TLC México-Costa Rica, vigente desde el 1º de enero de 1995, b) TLC México-Nicaragua, vigente desde 1º de julio de 1998 y c) TLC entre México y las Repúblicas de El Salvador, Guatemala y Honduras, vigente desde el 15 de marzo de 2001. Portal de la Secretaría de Relaciones Exteriores. Tratados Internacionales celebrados por México. <http://www.sre.gob.mx/tratados/index.php> Consultada el 30 de noviembre de 2011.

<sup>74</sup>Camacho, Eduardo. "México firma TLC con Centroamérica". *El Universal*. Sección: Cartera. Miércoles 23 de noviembre de 2011. P. 30.

De acuerdo con la información publicada en el portal electrónico de la Secretaría de Economía en el mes de noviembre de 2011 y con el TLC Único con Centroamérica, cobrarán efecto temas clave como comercio de bienes, inversión, servicios, propiedad intelectual, en tanto que las empresas de México y Centroamérica reducirán sus costos al exportar o importar dentro de la región. Los resultados más relevantes para Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, está la definición de reglas de origen en beneficio de los países antes mencionados.

La creación de este instrumento jurídico permite la utilización de materias procedentes de cualquiera de los cinco países participantes de este Tratado en la elaboración de bienes que se exportan bajo preferencias arancelarias hacia México; asimismo, se permite importar materias primas fuera de la zona de libre comercio, en caso de desabasto, sin que esta sea considerada no-originaria.

Funcionarios de los países firmantes esperan que el intercambio comercial, que a octubre de 2011 sobrepasaba los 2,560 millones de dólares, dinamice las relaciones comerciales entre los países de Centroamérica y México.

Al firmarse este Tratado de Libre Comercio, se da un paso más hacia la integración regional y se estará beneficiando principalmente a las pequeñas y medianas empresas del sureste mexicano, a la par, se logrará disminuir la migración de habitantes de los países centroamericanos hacia México y también a Estados Unidos. Otra ventaja de la realización de este TLC Único será que los seis países de la región que conforman el tratado ahora tendrán un solo mercado donde aproximadamente el 96% de los productos ya están exonerados de aranceles. Este tratado enfatiza las acciones que se toman para responder a los retos impone el actual entorno internacional. Tendrá un efecto determinante al incrementar la competitividad de la región, la interacción entre pequeñas y medianas empresas y ayudará a reducir los costos de intercambios comerciales, en beneficio de los sectores productivos.

### **3.4 Propuestas viables para el mejoramiento de la infraestructura carretera en el sureste en México.**

A lo largo de esta investigación se destacaron las principales características y carencias, respecto a la infraestructura de las carreteras de Centroamérica y del Sureste de México, destacando la poca inversión en éstas, provocando que no se les de mantenimiento, que exista una mala señalización en las carreteras, causando problemas para la realización de actividades económicas que utilice el autotransporte como medio de comercialización.

En los últimos años, mediante las evaluaciones y propuestas hechas por el Proyecto Mesoamérica, y a la inversión destinada a la infraestructura carretera por parte del Gobierno Mexicano, se ha logrado mejorar la situación tan precaria que existía. Se ubicó que la corrupción, las deficiencias en la oferta de infraestructura y el crimen organizado y el robo de mercancías como resultado de ésta acción son los principales obstáculos que dificultan el hacer negocios vía terrestre en esta región. Aunado a esto, se debe de tomar en cuenta que la zona sureste de México es una de las más afectadas por fenómenos meteorológicos como son las lluvias y huracanes, así como temblores y terremotos que afectan directamente a las carreteras de esta región.

Tomando en cuenta todos estos factores que podrían perturbar la creación, modernización o el mantenimiento de las vías de comunicación, es de vital importancia darle seguimiento a las políticas, proyectos y propuestas realizados por parte de Organizaciones Gubernamentales y no Gubernamentales, así como dar termino a los mismos y garantizar un Estado de Derecho.

Ya que siguiendo las recomendaciones propuestas en este apartado, es posible actuar con eficacia y rapidez para evitar el deterioro de la infraestructura carretera y lograr un intercambio comercial entre los países centroamericanos y contribuir al crecimiento de la región. Ya que contando con una extensa y eficiente infraestructura, se reducirían las distancias entre regiones, provocando la integración de los mercados nacionales con

extranjeros y la conexión a bajo costo de los mercados en otros países y regiones.

Esta meta podría llevarse a cabo, por parte del Gobierno Mexicano, a través de propiciar un ambiente óptimo para la licitación pública de las vías de transporte, buscando el avance de las condiciones de calidad, precio y financiamiento de la infraestructura carretera, mediante modos efectivos de transporte como son la creación de carreteras de calidad, interviniendo en la repavimentación de las principales vialidades, ampliando el parque vehicular para que aumente el tránsito de vehículos en éstas, mejorando la visión de las mismas a través de la colocación de postes para alumbrado, corrección y distribución de letreros preventivos luminosos para poder disminuir la gran cantidad de accidentes carreteros, señalización del piso que defina los carriles en las mismas y acotamientos, servicios de auxilio vehicular (postes con teléfonos, pozos, grúas y mecánica de emergencia) que sirvan de ayuda a los transportistas que utilizan estas vías.

Y así cumplir con los tiempos de entrega de las mercancías sin causar grandes pérdidas a las empresas que escogen estas vías para transportar sus mercancías, ampliar el parque de patrullaje en zonas de riesgo (zonas con neblina, de curvas, con altos índices de delincuencia) para poder hacerle frente al narcotráfico que utiliza estas vías de comunicación como medio de transporte y distribución de drogas provenientes de Centroamérica hacia nuestro país y Estados Unidos; para poder lograr un crecimiento económico, y a la par, generar empleos y oportunidades de desarrollo tanto a los transportistas y sus empresas como a los habitantes de la región; revisando las propuestas realizadas hacia el Estado y examinando las que favorezcan al avance de situaciones sobresalientes para el país y su desarrollo.

Otro beneficio de la inversión a la infraestructura carretera es el de contribuir al proceso de urbanización en localidades aisladas, y lograr así la creación de *hinterland's*, que es el territorio o área de influencia que se ven beneficiadas

por la presencia de centros de distribución y/o almacenamiento<sup>75</sup>, además de contar con instalaciones capaces de manejar mercancía para su comercialización, interviniendo positivamente en las cadenas de suministro de las empresas que utilizarán estos lugares y teniendo como resultado la reducción de costos y tiempos significándoles ganancias a las empresas, además de generar empleos y mejorando la calidad de vida de los habitantes de estos lugares.

Respecto a los fenómenos meteorológicos se deberá tomar medidas de acción rápidas al momento que estos sucedan, por parte del Gobierno Mexicano, para poder reducir el impacto de éstos en la infraestructura carretera y hacer llegar, si la situación lo amerita, ya ayuda pertinente a las comunidades afectadas por estos fenómenos.

Asimismo, tomando las medidas pertinentes y favorecedoras para el problema que sufre la infraestructura carretera del sureste mexicano y de Centroamérica, podría propiciarse un entorno favorable para llevar a cabo el comercio mediante un sistema de transporte multimodal, que cubra las necesidades de movimientos de carga de los principales puertos centroamericanos utilizando el transporte automotor, facilitando el intercambio de mercancías, la disminución de costos por pérdidas a causa de accidentes carreteros o de robos y la disminución de tiempos de entrega por la facilidad de acceso, entre México-Centroamérica y Centroamérica-Estados Unidos esencialmente, así como estimular las zonas del sector del turismo entre los participantes del Proyecto Mesoamérica, todo esto gracias a la modernización de las carreteras.

Esto se podría lograr, a través de crear infraestructura carretera que conecte a los puertos de Progreso en Mérida y Puerto Chiapas en Chiapas, con las zonas económicas del centro del país y poder transportar dichas mercancías hacia Estados Unidos por medio del transporte carretero, incrementando notablemente la cantidad de contenedores que reciben al año dichos puertos. Cabe destacar que Puerto Progreso recibe turistas y mercancía proveniente de

---

<sup>75</sup>Enrique de Dios, Juan José. Op. Cit. P. 20.

Europa, Cuba, Colombia, Panamá y Honduras y es parte importante en la distribución de mercancías hacia los estados de Nueva Orleans y Florida en Estados Unidos y Europa; por su parte Puerto Chiapas, recibe productos que se comercializan por el Océano Pacífico conectando a Asia, Estados Unidos, Canadá, algunos países de Sudamérica y Panamá.

El mejoramiento a la infraestructura carretera es factor primordial para continuar con el crecimiento del turismo que se realiza en el sureste mexicano, ya que esta parte del país recibe a turistas de todas partes del mundo. Por lo cual se han creado iniciativas como es el *Programa Mundo Maya*, integrada por los estados de Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán, que comprende un área de 241,784 Km<sup>2</sup>, con el objetivo de impulsar el desarrollo regional y consolidar el turismo como una verdadera prioridad nacional<sup>76</sup>.

Este esfuerzo de México forma parte de una alianza multinacional donde participan los países centroamericanos de Belice, El Salvador, Guatemala y Honduras, países que comparten el legado de la civilización maya prehispánica. Este programa ofrece, tanto a turistas nacionales o internacionales, actividades como las que se realizan en playa, culturales, ecoturísticas y de aventura, buceo, cruceros, negocios y convenciones. Por lo cual, es importante contar con una infraestructura carretera eficiente, capaz de brindar un servicio turístico óptimo a los excursionistas de esta región.

De lograrse estas metas, se necesitaría incrementar la seguridad en la zona, ya que, por la misma situación socioeconómica, tanto de la región sureste de nuestro país como de los países centroamericanos, el robo de mercancías a camiones que transitan por esta zona y los asaltos que sufren los habitantes de la región como los vacacionistas de las mismas, se ha vuelto una de las principales actividades que los grupos delictivos de la región realizan para obtener dinero. Por ello, se deberán tomar las medidas necesarias, como incrementar la vigilancia tanto en carreteras como en las zonas de gran actividad económica y turística, lograr esfuerzos conjuntos para detener a estas

---

<sup>76</sup> [http://www.sectur.gob.mx/es/sectur/sect\\_Programa\\_Mundo\\_Maya](http://www.sectur.gob.mx/es/sectur/sect_Programa_Mundo_Maya) Programa Mundo Maya. Secretaría de Turismo. Consultada el 1 de abril de 2012.



bandas delictivas entre México y los países de Centroamérica; logrando garantizar una zona libre de delincuencia y segura para los usuarios y turistas de las carreteras.

Los efectos positivos no solo beneficiarían a México, ya que como se explicó, por la cercanía entre los países que conforman a la zona de Centroamérica con México y el espacio geográfico que abarcan la propuesta de infraestructura carretera del Proyecto Mesoamérica se estaría beneficiando a 113,062,517<sup>77</sup> personas entre habitantes, transportistas, empresarios y turistas del sureste de México y de los países que conforman el Proyecto, que podrán utilizar las carreteras, corredores y entronques para transportar materias primas, medicinas, alimentos y tecnología.

Tendrá que tomarse en cuenta el impacto ambiental que tendrá la construcción y utilización de las carreteras, ya que, los automóviles y camiones generan un alto porcentaje de contaminación que podría afectar a la flora y fauna de los países involucrados, para ello es necesaria la homologación de políticas pro-ambientales para la protección del medio ambiente.

De realizarse el mejoramiento a la infraestructura carretera del sureste de México con apoyo de las recomendaciones y actividades realizadas por parte del Proyecto Mesoamérica los beneficios serían directamente a los pobladores de estos lugares, a las economías de los estados y países involucrados, al sector agrario, al sector turístico y las empresas implicadas en estas actividades y al comercio internacional. Logrando la prosperidad tan anhelada y necesitada en esta región.

---

<sup>77</sup> <http://www.unesco.org/> Estadísticas Generales por país. América Latina y el Caribe. Consultada el 1 de abril de 2012.

## Conclusiones

En el presente trabajo se analizó a la infraestructura carretera en el Sureste Mexicano en relación a las evaluaciones y propuestas del Proyecto Mesoamérica para el desarrollo y mejoramiento de la misma y su efecto positivo en los países de Centroamérica; para poder ayudar al desarrollo de la región de sureste de México y los países de Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá, y mejorar las condiciones de vida de los habitantes de dicha zona, a través del óptimo transporte internacional de mercancías en esta región.

Para México la relación con Centroamérica, geográficamente se da a través de la región sureste, la cual propicia la vinculación, integración y conexión de México hacia Centroamérica mediante esta región; así es como el Proyecto Mesoamérica es una herramienta regional que favorece el desarrollo de estas dos regiones mediante el perfeccionamiento de la infraestructura carretera.

Se empleó la Teoría de la Interdependencia como sustento de esta investigación, ya que ésta logra determinar el incremento de las relaciones comerciales, financieras, tecnológicas y de desarrollo entre países, así como el aumento de la interdependencia entre países en vías de desarrollo con países desarrollados, y ubica las asimetrías de esas relaciones. El crecimiento de la población, el aumento del ingreso económico en zonas fronterizas así como la migración legal o ilegal, son factores determinantes de una relación interdependiente entre países, la cual se presenta en la frontera del sureste de México y su cercanía con Centroamérica.

El presente trabajo propone que una de las maneras de lograr los objetivos de desarrollo carretero, sea el de mejorar, modernizar y dar mantenimiento a las redes viales, mediante la adaptabilidad y viabilidad de políticas creadas para lograr el objetivo antes mencionado, a los cuales se les pueda dar continuidad y sea posible modificarse según las necesidades lo requieran; siempre siendo congruentes con otras políticas que se relacionen directa o indirectamente con el desarrollo de la infraestructura carretera, y asimismo, la posibilidad de

adaptación a cambios y especificación para permitir una adecuada y oportuna intervención en aras de un progreso nacional y así estas mejoras puedan influir en Centroamérica; ya que así se obtendría un ascenso de la calidad de vida de los habitantes, así como el desarrollo económico de estas zonas y la inserción de Centroamérica, mediante México, a los mercados de Estados Unidos y el mundo.

El Proyecto Mesoamérica efectuó una serie de estudios en las principales carreteras Centroamericanas y en el Sureste Mexicano y destacó que es imperante el mantenimiento de las mismas, por lo tanto México destinó entre los años 2010 -2011<sup>78</sup>, 130 millones de pesos en la construcción y/o mejoras a carreteras o caminos rurales, en la actualidad se construyen 11 000 kilómetros de carreteras y existen 1200 obras de construcción o mejoras a caminos rurales, además de la construcción de 1 000 kilómetros de autopistas por parte de la inversión privada; para la región del Sureste Mexicano, se construye la carretera Arriaga –Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, la cual pretende conectar a la frontera sur de México con Coatzacoalcos, Veracruz, y así poder conectarse con el resto del país.

Se han lanzado fondos de infraestructura para Mesoamérica y el Caribe: el último se dio en el marco de la XIII Cumbre de Tuxtla, en diciembre de 2011, con el objetivo de contribuir al desarrollo económico mediante apoyos financieros y asistencia técnica a programas y proyectos<sup>79</sup>. Esta ayuda económica re-activa la política de cooperación mexicana, basada en la promoción del bienestar social e institucional en Mesoamérica y el Caribe; y persigue el poder fortalecer las capacidades nacionales de estrechar relaciones y buscar soluciones a problemas comunes en la región como la pobreza, la marginación, la desigualdad y la pérdida de capital humano por la migración. Estos fondos serán diseñados y distribuidos por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Centroamericano de Integración Económica.

---

<sup>78</sup><http://cuarto.informe.gob.mx/resumen-ejecutivo/economia-competitiva-y-generadora-de-empleos/Cuarto Informe de Gobierno. Consultada el 12 de Agosto de 2011.>

<sup>79</sup> Becerra, Bertha. "Lanzan Fondo de Infraestructura para Mesoamérica y el Caribe". El Sol de México. Sección: Nacional. Lunes 19 de marzo de 2012.

Lo cual traería como resultado un apoyo directo al Programa de Empleo Temporal en la región del Sureste mexicano, crecimiento comercial e inversión tanto en nuestro país como en Centroamérica; ya que se lograría reducir tiempo y dinero a través de los ejes carreteros a los transportistas, fomentar el desarrollo y crecimiento económico de la región, así como alcanzar un bienestar social para toda la población de estas regiones y mostrar el compromiso y solidaridad con los países de Centroamérica en el proceso de integración y desarrollo.

De aplicarse estas medidas para avanzar en el terreno de la infraestructura carretera, tanto en el sureste de México como en Centroamérica, se logrará reducir las distancias entre las regiones, integrando a los mercados de las naciones involucradas y conectando a bajo costo las diferentes actividades económicas que utilizan las vías terrestres como medio de desplazamiento. Logrando modos efectivos de transporte y conectando a puertos, vías férreas y aeropuertos entre sí, estimulando la competitividad de las naciones con otras más desarrolladas.

Aunque no hay que dejar de lado el entorno político en el cual se encuentra México tanto al interior de la nación como los factores externos, que tienen gran peso en la toma de decisiones y en la realización de proyectos. Se destaca principalmente el papel que juegan el narcotráfico, la inseguridad y sus métodos para combatirla por parte del gobierno mexicano, la influencia de Estados Unidos en la toma de decisiones en nuestro país y las próximas elecciones. En cuanto al tema del narcotráfico, se reconoce que la ruta por la que ingresa la mayor cantidad de droga proveniente de Colombia hacia México y Estados Unidos, es vía terrestre cruzando por Centroamérica y nuestro país. Por lo cual Estados Unidos ha invertido grandes cantidades de dólares, tanto en México como en los países de Centroamérica, para enfrentar a narcotraficantes, paramilitares de derecha, guerrillas de izquierda y restablecer la seguridad, por lo cual, la construcción de infraestructura carretera que logre unir a México, pasando por Centroamérica y llegar a Colombia, se ve entorpecida. Otra razón por la cual no se ha querido construir una vía que logre

conectar a Estados Unidos con los mercados de Centroamérica y Sudamérica, es que se tendrá que construir sobre el Tapón de Darién (ubicado entre Panamá y Colombia) que es una porción de selva que ha separado a estas dos naciones; la región del Darién, mide aproximadamente 160 km, y funciona como una barrera natural entre América Central y del Sur y sólo puede atravesarse por caminos sin asfaltar, si se invirtiera en esta zona, se aprovecharía para comercializar productos legales. A este problema se le atribuye la inseguridad que impera en nuestro país y la forma en la que se le ha venido combatiendo, la cual ha sido prioridad de la presente administración, dejando de lado cualquier otro tipo de problema que enfrente nuestro país y focalizando gran parte de recursos económicos a esta situación. En todos estos problemas se encuentran afectados intereses norteamericanos, dándole el pretexto necesario para poder intervenir en la toma de decisiones respecto a proyectos nacionales.

En el año 2012, el actual presidente de México, Felipe Calderón, cederá paso a la nueva administración en el mes de diciembre, razón por la cual, los proyectos que se empezaron y no se concluyeron en esta gestión, difícilmente se les seguirá dando continuidad, tomando en cuenta que la inseguridad de nuestro país y la forma de combatirla es punto principal de las agendas de los candidatos a la presidencia, dejándose de lado temas como el desarrollo a la infraestructura.

El presente documento sugiere como una de las soluciones a la problemática del rezago a la infraestructura que enfrenta nuestro país en su parte sureste, el establecimiento de una coordinación, continuidad y mayor comunicación por parte del Gobierno Mexicano, con organizaciones de cooperación, en este caso, el Proyecto Mesoamérica, para así poder aprovechar al máximo la adhesión de nuestro país a este tipo de proyectos y que no se fracase con en el Plan Puebla Panamá, y lograr mejorar y posicionar, mediante la cooperación, a México como punta de lanza de la región centroamericana. Ya que como la teoría de la Interdependencia ha comprobado, la adaptación de medidas conjuntas para determinados países, trae como efecto las redes de cooperación y dependencia. Siendo viable y con beneficios para la región de Centroamérica y para México.

## Fuentes

### **Bibliografía**

Acevedo López, María Guadalupe. Restauración económica y desarrollo en América Latina. México. Siglo XXI, 2004. Páginas: 394.

Altmann Borbón, Josette; Rojas Aravena, Francisco y Beirute Brealey, Tatiana. América Latina y El Caribe, ¿Integrados o Marginados? Buenos Aires, Argentina. 2011. Teseo; CAF; FLACSO, 2011.1º Edición. Páginas: 286.

Barrios, Miguel Ángel. Diccionario Latinoamericano de Seguridad y Geopolítica. Buenos Aires, Argentina. Biblos, 2009. Páginas: 390.

Borja Tamayo, Arturo (compilador); Acevedo, Atenea (traducción). Interdependencia, cooperación y globalismo: ensayos escogidos de Robert O. Keohane. México, D.F.: Centro de Investigación y Docencia Económicas, CICE 2005. Reimpresión 2009. 1º Edición. Páginas: 502.

Cairo Carou, Heriberto; Preciado Coronado, Jaime; Rocha Valencia, Alberto. La Construcción de una Región: México y la geopolítica del Plan Puebla-Panamá. Madrid, Catarata, España. Universidad Complutense de Madrid, Instituto Universitario de Desarrollo y Cooperación, 2007. Páginas: 268.

Del Arenal, Celestino. Introducción a las Relaciones internacionales. México: Rei, 1993. Red Editorial Iberoamericana. Páginas: 496.

Enrique de Dios, Juan José. Transporte Internacional de mercancías. Madrid, España. ESIC: Instituto Español de Comercio, 1994. Páginas: 277.

Ianni, Octavio. Teorías de la globalización. El mundo del siglo XXI. Siglo XXI. Universidad Nacional Autónoma de México; Centro de Investigación Interdisciplinaria en Ciencias y Humanidades. 6º Edición, 2004. Páginas: 184.

Muñoz Mata, Laura. Geopolítica, seguridad nacional y política exterior: México y el Caribe en el siglo XIX. Morelia, Michoacán: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 2001. Páginas: 194.

OECD-Organization for Economic Cooperation and Development. La Ayuda para el Comercio en Síntesis 2009: Mantener el Impulso. Publishing, 2009. Páginas: 330.

Roji García, Agustín Palacios; Roji García, Joaquín Palacios. Guía Roji. Por las carreteras de México, E.U.A, Guatemala y Belice. México, D.F., 2012. Págs.: 152.

Ruiz Rodríguez, José Manuel. Transporte por Carretera. Barcelona, Madrid. Marge, 2006. Páginas: 477.

Torres Torres, Felipe; Gasca Zamora, José. Los Espacios de Reserva en la expansión global del capital: el sur-sureste mexicano de cara al Plan Puebla-Panamá. México, D.F. Plaza y Valdés, 2006. Páginas: 408.

Villafuerte Solís, Daniel; Leyva Solano, Xóchitl. Geoeconomía y geopolítica en el área del Plan Puebla Panamá. México, H. Congreso de Diputados, LIX Legislatura. CIESAS: M.A. Porrúa, 2006. Páginas: 304.

### **Hemerografía**

Camacho, Eduardo. “México firma TLC con Centroamérica”. El Universal. Sección: Cartera. Miércoles 23 de noviembre de 2011. Pág. 30.

“Construirá y modernizará SCT 4 mil KM de carreteras este año”. Comunicados de Prensa. Comunicación Social. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 8 de Agosto de 2011.

“Exposición del titular de la SCT de logros al 5º año de gobierno”. Comunicados de Prensa. Comunicación Social. Secretaría de Comunicaciones y Transporte. 1 de Septiembre de 2011.

Luis Alberto Moreno en representación de la Comisión de Promoción y Financiamiento en sesión. “Inversión en Infraestructura, fortalece desarrollo de México”. Comunicación Social. Secretaría de Comunicaciones y Transporte. 15 de Diciembre de 2010.

Reuters. “México y cinco países de CA firman nuevo TLC que unifica pactos previos”. La jornada. Sección: Finanzas. Miércoles 23 de noviembre de 2011. Pág. 25.

Ramos, Jorge. “Invertir en Infraestructura atenúa impactos de crisis: FCH” El Universal. Sección: Nacionales. Lunes 26 de Septiembre de 2011. Pág.: 12.

Becerra, Bertha. “Lanzan Fondo de Infraestructura para Mesoamérica y el Caribe”. El Sol de México. Sección: Nacional. Lunes 19 de marzo de 2012.

### **Cibergrafía**

<http://www.proyectomesoamerica.org/>  
Portal del Proyecto Mesoamérica. Consultada el 22 de Febrero de 2011.

<http://www.sct.gob.mx/informacion-general/centros-sct/>  
Portal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Centros SCT. Consultada el 27 de Julio de 2011.

<http://cuarto.informe.gob.mx/resumen-ejecutivo/economia-competitiva-y-generadora-de-empleos/>  
Gobierno Federal. Cuarto Informe de Gobierno. Consultada el 12 de Agosto de 2011.

<http://www.sre.gob.mx/tratados/index.php>  
Secretaría de Relaciones Exteriores. Tratados Internacionales celebrados por México. Consultada el 30 de noviembre de 2011.

<http://www.sct.gob.mx/despliega-noticias/article/exposicion-del-titular-de-la-sct-de-logros-al-quinto-ano-de-gobierno/>  
Portal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Sala de Prensa. 1 de Septiembre de 2011. Consultada el 5 de Septiembre de 2011.

<http://www.sice.oas.org/>  
Sistema de Información sobre Comercio Exterior, Organización de los Estados Americanos. Consultada el 30 de noviembre de 2011.

<http://www.iadb.org/temas/transporte>  
Banco Interamericano de Desarrollo. Consultada el 1 de diciembre de 2011.

<http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina-mercante/puertos-de-mexico/> Puertos más importantes en el sureste de México, Realizado con información del Portal de Puertos de México. Puertos y Marina Mercante. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 30 de noviembre de 2011.

<http://www.weforum.org/docs/> The Global Competitiveness Report. 2011- 2012. World Economic Forum. Consultada el 1 de abril de 2012.

<http://www.unesco.org/> Estadísticas Generales por país. América Latina y el Caribe. Consultada el 1 de abril de 2012.

[http://www.sectur.gob.mx/es/sectur/sect\\_Programa\\_Mundo\\_Maya](http://www.sectur.gob.mx/es/sectur/sect_Programa_Mundo_Maya) Programa Mundo Maya. Secretaría de Turismo. Consultada el 1 de abril de 2012.

### **Documentos:**

*5º Informe de Gobierno (2010-2011). Infraestructura para el Desarrollo. Gobierno Federal.* Documento en PDF.

*Acuerdos de Alcance Parcial entre la República de Panamá y los Estados Unidos Mexicanos.* Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de Junio de 2000. Documento en PDF.

Estadísticas del Comercio Exterior de México. Enero- Diciembre de 2011. INEGI. Documento en PDF.

*Informe Ejecutivo del Proyecto Mesoamérica 2009-2010.* Documento en PDF.



*Memorándum de Entendimiento de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas 2006.* Documento en PDF.

*Plan Nacional de Desarrollo de México 2007- 2012.* Documento en PDF.

*Programa Nacional de Infraestructura de México 2007- 2012.* Documento en PDF.

*Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y las Repúblicas de El Salvador, Guatemala y Honduras.* Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de mayo de 2008. Documento en PDF.