



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ARAGÓN

LA PROBLEMÁTICA DE LA INFRAESTRUCTURA
CARRETERA EN EL SURESTE MEXICANO Y SU
IMPACTO EN EL COMERCIO CON GUATEMALA
(2005 -2012)

T E S I N A

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A:

ERICK JOSAFAT GARCIA CHAVEZ

ASESORA:

LIC. MA. EUGENIA ESMERALDA NEGRETE VARGAS



FES Aragón

CIUDAD NETZAHUALCÓYOTL ESTADO DE MÉXICO 2013



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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.

**La Problemática de la Infraestructura Carretera en el Sureste Mexicano y su
Impacto en el Comercio con Guatemala (2005 -2012)**

Índice

INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I	9
1. INICIOS DE LA RELACIÓN MÉXICO-GUATEMALA	9
1.1. RELACIÓN BILATERAL MÉXICO-GUATEMALA	9
1.1.1. Actualidad	10
1.1.2. Visita de trabajo de la Canciller de México a Guatemala.....	11
1.1.3. Agenda de Colaboración México–Guatemala	12
1.1.4. Desarrollo fronterizo integral.....	12
1.1.5. Atención del fenómeno migratorio.	13
1.1.6. Desarrollo humano.	15
1.1.7. Seguridad y procuración de justicia.....	16
1.1.8. Comercio e inversiones	16
1.1.9. Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla.....	17
1.2. SITUACIÓN GEOGRÁFICA Y SOCIOECONÓMICA	18
1.2.1. Poder Ejecutivo.....	18
1.2.2. Poder Legislativo	19
1.2.3. Poder Judicial	19
1.2.4. Organización político-administrativa	19
1.2.5. Agricultura, ganadería y pesca	20
CAPITULO II	22
2. MÉXICO-GUATEMALA OBJETIVOS Y METAS	22
2.1. RED CARRETERA MÉXICO-GUATEMALA	28
2.2. Lineamientos de Aplicación del Plan Vial de Guatemala	33
2.2.1. Definición de las redes de carreteras.	36
2.2.2. Fases:.....	38
2.2.3. Políticas básicas	38
2.2.4. Programas de actuación	39
2.2.5. Estudio de accesibilidad	40
2.2.6. Propuestas de ejecución (Proyectos)	41
CAPÍTULO III	43
3. PROBLEMÁTICA DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA MÉXICO- GUATEMALA	43
3.1. Factores que afectan la Infraestructura Carretera en México	44
3.1.1. Carreteras.....	53
3.1.2. Ferrocarriles.....	54
3.1.3. Aeropuertos	54
3.1.4. Puertos	54
3.2.- Problemáticas en la frontera México-Guatemala.....	59
CONSIDERACIONES FINALES	65

INTRODUCCIÓN

Los imperios históricos se construyen sobre las comunicaciones y los transportes constituyen su circulación sanguínea¹. La función principal de las vías de comunicación es la integración de todos los elementos de la sociedad tanto de las personas como de los bienes en ámbitos geográficos más amplios.

La economía actual es heredera directa de la Revolución Industrial, que nace en los países más adelantados en el tránsito del siglo XVIII al XIX. Hoy como ayer, los servicios de transporte aumentan la dimensión del mercado y hacen posible una mayor división del trabajo, una mejor utilización de las economías de escala y una más profunda integración de las economías regionales y nacionales.

En nuestros días las inversiones en sistemas de transporte constituyen un importante factor impulsor del desarrollo económico. Aunque el ferrocarril desempeña un papel importante hoy el transporte por carretera y, el marítimo y aéreo constituyen sectores dinámicos en las economías adelantadas.

La integración de los denominados países en vías de desarrollo y países emergentes en la economía mundial, no es posible sin un adecuado sistema de transporte que permita, en primer lugar, la colocación de sus producciones minerales y básicas.

La creación de nuevas infraestructuras de carreteras no solo modifica la distribución de los flujos de tráfico, sino que genera otros y determina el nacimiento de nuevas necesidades de transporte al desarrollarse económicamente las zonas servidas por dichas infraestructuras.

Las carreteras principales han tenido que ser desviadas de los cascos urbanos por medio de las rondas exteriores, libramientos o los “modernos cinturones” en las grandes urbes, por lo tanto, los transportes están en el inicio de todo fenómeno de concentración del desarrollo económico, pero también experimentan los efectos de dicha concentración.

La planificación de los transportes y en especial de sus infraestructuras, debe tomar en cuenta la vida útil de las mismas así como la dificultad que suele

¹ *Biblioteca Salvat de Grandes Temas, Barcelona, 1973, pág. 19*

plantear su ampliación posterior, forzada por el aumento futuro de la demanda. La necesidad de autopistas aparece claramente con la congestión progresiva de las carreteras existentes, derivada del aumento del tráfico.

Al facilitar el desplazamiento de personas y bienes, los transportes han introducido, desde siempre, un factor de importancia capital en la localización de las actividades humanas y, por lo tanto, en la evolución en el espacio de los grupos sociales.

La vía o el camino constituyen la parte fundamental de la infraestructura del transporte. Su conjunto forma la red circulatoria del país, lo mismo que las comunicaciones pueden asimilarse a su red nerviosa. Su extensión y calidad constituyen también un primer indicador del ordenamiento del espacio y del vigor económico del mismo

...”El Transporte es una actividad productiva en cuanto supone un consumo directo de servicios por los individuos que se desplazan, o en aumento de valor de los bienes que se transportan de los lugares de producción, o de oferta, a los de demanda y consumo”..

“Las Funciones del Transporte son las siguientes:

- 1) Satisfacer las necesidades humanas en cuanto se refiere al deseo de movilidad o desplazamiento.*
- 2) Satisfacer las necesidades de los sectores productivos en orden a la reunión de medios y factores en el lugar donde se llevan a efecto los procesos de transformación, y la distribución en el mercado de bienes elaborados.*
- 3) Contribuir a la integración de los grupos sociales y a la difusión de la cultura².*

En los países de vieja civilización mercantil la carretera había cumplido, al aparecer el ferrocarril, una buena parte de su ciclo que se inicia con la senda, sigue con el camino de tierra y llega a la construcción de firmes. Pero durante la segunda mitad del siglo XIX, el ferrocarril la desposeyó de toda función primordial respecto al transporte a larga distancia, y hasta el presente siglo no recobra su

² *Ibíd.*, pág. 29,

función de vía principal de comunicación, gracias a la aparición de otros medios técnicos: el automóvil.

“El desarrollo de la industria del automóvil impone a la carretera tres condicionantes de importancia creciente: mayor velocidad, mayor carga y mayor capacidad³”

Si bien, hemos notado una creciente demanda en los vehículos automotores sobre el ferrocarril, no hay que dejar de lado que, los caminos, puentes y carreteras son indispensables para llevar a cabo dichas actividades; es decir, las carreteras constituyen además del uso de los vehículos las principales formas del transporte, aunque no estén consideradas como tal cuentan con una importancia abrumadora. La importancia de las carreteras radica en que son una muy importante vía de comunicación para todo el mundo, ya que existen desde antes de la implementación de las líneas férreas, tal vez el único medio que rivaliza con los caminos, serían los ríos, pero su uso no se dio hasta que se prendieron técnicas de navegación, en contra parte de los caminos donde sólo es necesario aprender a caminar.

No fue sino hasta el siglo XIX cuando la infraestructura vial mejoró notablemente debido al incremento del comercio y, en la actualidad, todos los países ejecutan grandes proyectos de inversión pública, dirigidos a la construcción de carreteras de primer nivel, de tal cuenta que la red vial se ha convertido en un factor clave para ampliar y agilizar las transacciones comerciales.

En el presente trabajo, se tratará de dar una mirada a lo que están haciendo ambos Estados, México y Guatemala y sus respectivos gobiernos. Para este trabajo se ha elegido un país con el cual tenemos mucho en común y que debido a nuestros compromisos previos hemos dejado de lado.

Se tratará de dar una visión clara y objetiva de lo que está pasando en la frontera sur de nuestro país, y en el caso de Centro América y específicamente, Guatemala, nos centraremos primordialmente en los estados fronterizos de México que son los actores más involucrados (Veracruz, Oaxaca, Chiapas,

³ *Ibíd* pag,58

Tabasco, Quintana Roo) y en Guatemala los departamentos de El Ceibo y El Petén

En Guatemala ésta es también una preocupación del sector productivo que depende de las carreteras para trasladar sus productos de exportación e importación hacia y desde los distintos puertos y fronteras, pero también para proveer al mercado local. Asimismo, las condiciones viales se relacionan con el impacto que se genera de los turistas, en la productividad del interior del país, entre otros.

Es importante destacar que después de ver las medidas que el Gobierno federal mexicano emprenderá, estas serán acorde a las necesidades económicas y políticas que la sociedad demanda.

El comercio, las inversiones y las remesas son de las principales fuentes de ingresos de nuestro país, por lo que se deben tener óptimos medios de transporte, contar con adecuadas vías de comunicación, aunque en la práctica hay notables diferencias, estas nos hacen constatar el nivel en que se está poniendo el desarrollo y la inversión por parte de ambos Estados. En México como en Guatemala, el sentido de la inversión se percibe de manera completamente diferente, por lo tanto nos daremos a la tarea de dar un panorama que ejemplifique de manera clara y concisa que tenemos en común con éste Estado y que podemos aprender de él.

En el sexenio del Presidente *Felipe Calderón Hinojosa*, se propuso como un punto de partida, la inversión en los sectores carreteros para ayudar al Turismo y a la Economía Nacional además de que diversos sectores del país se están enfocando en la construcción de tramos carreteros y súper-vías para los mismos fines, pero lejos de cumplir con sus propósitos, la mayoría caen en el abandono lo que genera más gastos y por ende mayores pérdidas.

La hipótesis que se plantea es en el sistema carretero de México en la región sureste, como principal vía de comunicación, constituye una de las principales fuentes de ingreso para el país, pero también, notamos que debido a las malas

políticas administrativas, la deficiente planeación logística, la poca consideración geográfica, así como los problemas sociales que genera, han frenado así proyectos de infraestructura vitales para el país.

Por lo tanto, se tiene contemplado la relación político-económico-social, para una planeación eficiente, que ahorre en modo significativo el traslado por la vía carretera, además de una planificación estratégica de los pros de ese sistema de comunicación, aunado a un crecimiento sostenido y constante.

Dentro del campo de acción y del estudio de las ciencias sociales clásicas, contemporáneas y modernas, la conformación de nuevos actores internacionales ha permeado las relaciones entre éstos a una relación de “centro-periferia”, manteniendo un equilibrio.

La teoría del Sistema Mundo o Centro Periferia, originalmente propuesta por *Immanuel Wallerstein*, se ha venido interpretando y desarrollando a lo largo de la historia como una ideología en cuyo contexto político nacional e internacional pretende explicar el por qué las relaciones desiguales de los Estados, para justificar así la expansión e imposición de condiciones en cada uno de los diversos rubros posibles: territorial, económico, ideológico, político, militar y comercial, pues el Sistema Mundo pretende entender cómo es que se han dado estas configuraciones históricas de Estados fuertes y débiles, así como explicar su Estado.

Esta teoría determina que los Estados se dividen en Céntricos y Periféricos. Los primeros son los Estados que aportan la tecnología y las formas de consumo y se localizan en posiciones de comodidad para el comercio; los segundos se caracterizan por ser los productores, pero a diferencia de los Estados en vías de desarrollo, estos se caracterizan por una dependencia hacia el centro, de igual manera tienen un punto importante a su favor en su posición estratégica en esta investigación, Guatemala.

Esta teoría asume que las relaciones son basadas en desigualdades aprovechables entre los Estados, lo que da una relación de interdependencia, es

así como la teoría sostiene que los Estados céntricos aprovechan los recursos, posición estratégica y mano de obra que la periferia ofrece.

Por otra parte, la teoría del Sistema Mundo la interacción que tienen los Estados dentro del Sistema es proporcional al grado de utilidad que tienen para este; es decir, es una relación de dependencia económica, política, militar (en algunos aspectos) y social. Determinando así los Estados céntricos el porvenir de los Estados Periféricos en donde es más claro el impacto que tienen estas relaciones de dependencia.

Para los países que se encuentran fuera de las áreas de conveniencia económica la posición de periferia es la que mejor se acomoda a sus necesidades, por no decir que es el único lugar que pueden ocupar. De esta forma, la teoría del Sistema Mundo ofrece un panorama de acción bastante consistente con la actualidad. Ciertamente es que la conformación de nuevos bloques económicos ha acentuado las divergencias entre Centro y Periferia, aunque también ha convenido para que aparezcan nuevos actores, que surgen como entes cooperativos en un sistema en donde la cooperación no está permitida por ser más fácil tratar con entes separados que en su conjunto, por lo tanto se generan nuevas oportunidades de cambiar la posición de Centro y Periferia.

Con el apoyo de este marco teórico para el desarrollo de la tesis y con el fin de sustentar la necesidad de una estructura eficiente que facilite el fácil transporte de mercancías, así como la correcta utilización de los recursos económicos que esta genera, se tiene como vector principal el de ver la relación de México con su homólogo latinoamericano Guatemala, así como analizar los impactos que tienen la edificación y emplazamiento de carreteras en el territorio mexicano, para las comunidades indígenas en algunos casos, o para el medio ambiente.

Por consiguiente, la presente tesis está estructurada en tres capítulos de los cuales; el primero se encamina en analizar la relación bilateral México-Guatemala, refiriéndonos a los acuerdos o tratados, que han signado siempre encaminados hacia el desarrollo estable que beneficie a ambos Estados, tomando como una base de inicio los acuerdos que se celebraron durante la gestión del ex presidente *Vicente Fox Quesada*, donde se empezaron a notar los primeros puntos para

cimentar una infraestructura eficiente. Siguiendo con esta línea de cooperación esta investigación abordará los acuerdos implementados por el presidente *Felipe Calderón Hinojosa*. Así como se revisarán los puntos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo (2005 – 2007) de los cuales una de las vertientes es la relativa a la Economía Competitiva y Generadora de Empleos.

En el segundo capítulo se continuará con el análisis de la Relación México-Guatemala, enfocándonos en los retos que se les presentaron en materia de infraestructura durante el periodo de 2007-2012. Asimismo, se analizará, de una manera más precisa el tema ya expuesto en el capítulo anterior a fin de examinar las perspectivas reales de la implementación de la infraestructura carretera.

El tercer capítulo es en el que se apoya el título mismo de la tesina, aquí nos explica la importancia de la infraestructura carretera en solo para nuestro país, y se enfoca en el desarrollo que se ha venido llevando a cabo en estos años. La población, además de los factores económicos. Asimismo se incluyen dos subtemas en los que trataremos de dar una crítica objetiva de los factores externos que afectan el compromiso de construcción de las carreteras uno de ellos son los grupos de crimen organizado que vulneran el libre tránsito en las carreteras y el otro, el papel de las casetas de cobro y su contribución al comercio, aspectos que repercuten en la relación México-Guatemala y el comercio.

Como perspectivas finales se analizará el papel de las carreteras internacionales que conectan México con Guatemala, tanto en su impacto social y comercial como en un aspecto que por lo general no tomamos en cuenta por considerarlo común (este es el índice de accidentes automovilísticos que tengan en cualquier tramo de las mismas).

Por último, se examinará el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, en su numeral Eje 2 intitulado. *Economía competitiva y generadora de empleos*, subíndice 2.10 de Telecomunicaciones y Transportes, en el que nos especifica el papel que preponderantemente puede desempeñar, las Telecomunicaciones, aunque éste apartado no es muy grande es de importancia en virtud que brinda panorama de lo que se está haciendo en México con respecto a este tema, el cual es muy amplio y

de saberlo explotar bien, podría convertirse en una muy buena fuente de ingresos para la economía mexicana, ayudando a la economía endeble que nos caracteriza⁴.

⁴ <http://pnd.calderon.presidencia.gob.mx/economia-competitiva-y-generadora-de-empleos/telecomunicaciones-y-transportes.html>

CAPITULO I

1. INICIOS DE LA RELACIÓN MÉXICO-GUATEMALA

1.1. RELACIÓN BILATERAL MÉXICO-GUATEMALA

Las relaciones entre México y Guatemala se remontan a 1838, año en que se conformaron las Repúblicas de Centroamérica luego de la firma de los Acuerdo de Paz de 1996, y la repatriación voluntaria de las poblaciones refugiadas de Champotón Campeche, la relación entre México y Guatemala experimentó un nuevo impulso fundado en el diálogo político, el incremento de los flujos comerciales y la cooperación.

México y Guatemala han establecido distintos mecanismos para abordar cada uno de los temas de la agenda bilateral, entre los que destacan, la Comisión Binacional, el Grupo de Puertos y Servicios Fronterizos, el Grupo sobre Asuntos Migratorios, el Grupo Ad Hoc de Trabajadores Agrícolas Temporales Guatemaltecos, el Subgrupo de Asuntos Laborales Agrícolas, el Comité de Cooperación para Combatir el Narcotráfico y la Farmacodependencia, la Comisión Internacional de Límites y Aguas (CILA), el Grupo de Alto Nivel sobre Seguridad Guatemala-México (GANSEG), el Grupo sobre Asuntos de Salud, el Grupo sobre Asuntos de Medio Ambiente y el Grupo de Género.

Uno de los actos binacionales más recientes, fue la celebración de la X Reunión de la Comisión Binacional México-Guatemala, misma que tuvo lugar del 12 al 15 de julio de 2008, en el Puente Fronterizo Juan Luíz Lizarralde de Guatemala. La Comisión Binacional sesionó en torno a las Subcomisiones de Asuntos Políticos; Asuntos Económicos, Comerciales y Financieros; Asuntos de Cooperación, además de los Grupos de Trabajo en Materia de Medio Ambiente y Recursos Naturales; Protección Civil y Desastres Naturales y Acción Afirmativa para el Adelanto de la Mujeres.

Previo a la celebración de la X Comisión Binacional, habían sesionado grupos sobre diferentes temas: Puertos y Servicios Fronterizos, Asuntos Migratorios, Trabajadores Guatemaltecos Migrantes Temporales, Salud Fronteriza México-

Guatemala, Cooperación Técnica y Científica, Cooperación Educativa y Cultural. Así como la Comisión Internacional de Límites y Aguas.

En el ámbito regional, México y Guatemala impulsaron la consolidación del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla (2001)⁵, como la instancia idónea para el diálogo político, el incremento de los flujos comerciales y la cooperación regional, como partes fundamentales de la Asociación Privilegiada entre México y Centroamérica. El 28 de junio de 2008, se llevó a cabo en Villahermosa, Tabasco, la X Reunión de Jefes de Estado y de Gobierno del mecanismo, en la cual, los mandatarios de Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua y Panamá, acordaron transformar el Plan Puebla Panamá en el Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (Proyecto Mesoamérica). Lo anterior, a fin de alcanzar el desarrollo integral de los pueblos que integran la región.

Asimismo, México participa desde 2004 como observador en el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), donde complementa sus esfuerzos de cooperación y desarrollo a favor de la integración mesoamericana.

1.1.1. Actualidad

Las relaciones entre México y Guatemala se desarrollan actualmente dentro de un marco de excelencia, basado en la voluntad política de ambos Gobiernos. Lo anterior, ha contribuido a impulsar los temas de la agenda bilateral, reanimar los mecanismos y grupos de trabajo existentes y realizar importantes acciones de cooperación.

El presidente *Felipe Calderón Hinojosa* señaló su intención de hacer de Guatemala un socio privilegiado; así como de reforzar la estrategia para lograr una frontera segura. Este especial interés en la relación bilateral quedó de manifiesto al ser Guatemala el primer país del mundo que visitó el nuevo mandatario, el 2 de octubre de 2006, todavía en calidad de presidente electo.

⁵ <http://www.sela.org/view/index.asp?ms=258&pageMs=98099> consultada 06/03/12

Durante ese primer encuentro, el Jefe del Ejecutivo Mexicano señaló que las relaciones entre ambos países se encuentran en un momento destacado, y que existen coincidencias de intereses y prioridades que deben ser incluidas en la agenda de los principales mecanismos de coordinación, sobre todo en materia de comercio, migración y seguridad en la frontera común, con pleno respeto a los derechos humanos de los migrantes.

El señor *Álvaro Colom* presidente de la República de Guatemala manifestó su deseo de fortalecer seriamente la relación bilateral y habló sobre la necesidad de instrumentar acciones conjuntas para ordenar el flujo de personas y mercancías a través de la frontera entre ambos países.

1.1.2. Visita de trabajo de la Canciller de México a Guatemala

La entonces Secretaria de Relaciones Exteriores de México (SRE), Embajadora Patricia Espinosa Cantellano, llevó a cabo una visita de trabajo a Guatemala, los días 23 y 24 de octubre de 2008. Durante su estancia en Guatemala, sostuvo un encuentro con el Presidente, *Álvaro Colom Caballeros* y el Embajador *Haroldo Rodas Melgar*, Ministro de Relaciones Exteriores, en el Parque Nacional Tikal, en el que también participaron los gobernadores de Chiapas, Juan Sabines Guerrero, de Campeche, *Jorge Carlos Hurtado Valdez*, de Tabasco, *Andrés Granier Melo*, así como el representante del Gobernador de Quintana Roo, *Francisco Alor Quezada*.

Durante el encuentro se analizaron las oportunidades y los retos que representa la región fronteriza que comparten México y Guatemala. Con tal propósito se revisaron proyectos e iniciativas para la integración y el desarrollo fronterizo, con el fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región.

En ese sentido, afirmaron que el desarrollo de la región fronteriza debe incluir aspectos como la modernización de instalaciones, la electrificación de poblados, salud, educación, seguridad, empleo, vivienda, preservación de sitios arqueológicos y protección del medio ambiente y de los recursos naturales, entre otros.

Al reafirmar que la seguridad de la región fronteriza es responsabilidad compartida de ambos gobiernos, reconocieron que es necesario coordinar de mejor manera sus acciones en esta materia y acordaron mantener un diálogo permanente de autoridades locales en el área fronteriza el cual será coordinado por el Grupo de Alto Nivel de Seguridad (GANSEG).

Resaltaron las ventajas que para los dos países tiene la ampliación de las formas migratorias de visitante local y de trabajador fronterizo temporal, facilidades que desalientan el tránsito indocumentado, mejora la protección jurídica y la administración de los flujos de personas entre ambos países.

Por otra parte, se acordó promover la expansión y diversificación del comercio de bienes y servicios e incentivar las inversiones entre Guatemala y los estados mexicanos fronterizos, dentro del marco del Tratado de Libre Comercio, el cual ofrece condiciones de transparencia y certeza jurídica a los agentes económicos.

1.1.3. Agenda de Colaboración México–Guatemala

Con el fin de fortalecer la relación bilateral en su conjunto y reafirmar los excelentes lazos de amistad y cooperación existentes entre las dos naciones, mediante un constructivo y efectivo diálogo político entre los dos gobiernos, los Presidentes *Felipe Calderón* y *Álvaro Colom* acordaron darle prioridad a las acciones de colaboración en las siguientes áreas estratégicas para los dos países:

1.1.4. Desarrollo fronterizo integral.

Al reconocer las oportunidades de desarrollo que plantea nuestra vecindad geográfica y los retos derivados de la problemática que enfrentan las comunidades en esa zona, acordaron fomentar el desarrollo fronterizo integral. En este sentido, se comprometieron a impulsar el desarrollo de la infraestructura fronteriza, especialmente en aquellos cruces formalizados entre los dos países y muy particularmente a la conclusión de la construcción de la carretera El Ceibo-Lagunitas y la apertura de los puestos de inspección correspondientes, proyecto

estratégico del programa regional de modernización fronteriza del Plan Puebla-Panamá, que beneficiaría principalmente a las comunidades del Petén y Tabasco, así como al desarrollo del comercio y el turismo. Asimismo, destacaron su interés en desarrollar un programa de reforestación y desarrollo de cuencas forestales sustentables.

Además, convinieron en explorar la posibilidad de instrumentar un mecanismo mediante el cual se pueda certificar de manera conjunta la calidad de los servicios que se prestan en los cruces formales, con el objeto de garantizar una mayor eficiencia en los procedimientos aduanales. Para tales efectos, acordaron instruir a las autoridades aduaneras de ambos países para que busquen armonizar los procedimientos y hacer compatibles sus sistemas informáticos aduaneros, con el objeto de fomentar la facilitación y la seguridad en el comercio, utilizando como herramienta el intercambio de información de manera electrónica.

Adicionalmente, se comprometieron a tener presencia gubernamental en aquellos cruces fronterizos formales en donde la misma no exista. Asimismo, se buscará que las nuevas instalaciones se construyan coordinadamente y que permitan la mayor facilitación migratoria y comercial.

Por otra parte, conocieron las negociaciones que sus cancillerías realizan para suscribir un instrumento que regule los pasos transfronterizos de agua para uso doméstico y consumo humano en la zona fronteriza entre ambos países, y las instruyeron a concluir las de conformidad con lo acordado.

1.1.5. Atención del fenómeno migratorio.

Se acordó atender de manera integral el fenómeno migratorio, con base en un enfoque de responsabilidad compartida, con el propósito de asegurar que el flujo de personas entre ambos países ocurra de manera documentada, segura, ordenada y con pleno respeto a los derechos humanos de las personas. Igualmente destacaron la importancia de alentar el desarrollo y la seguridad de las comunidades fronterizas.

En este sentido, el *Presidente Calderón* destacó los avances del Programa Integral de la Frontera Sur que el gobierno impulsa, con la finalidad de garantizar el respeto a los derechos humanos y la protección jurídica de los migrantes guatemaltecos que tienen como destino temporal o definitivo los estados de esa región. Adicionalmente, subrayó que en fecha próxima las autoridades mexicanas competentes pondrán en vigencia la Forma Migratoria para Trabajadores Fronterizos (FMTF), como resultado del compromiso de México de llevar a cabo acciones para garantizar la documentación de trabajadores temporales guatemaltecos en los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche y Quintana Roo.

Asimismo, mencionó que se ampliaría el uso de la Forma Migratoria para Visitantes Locales (FMVL), con lo que se facilitaría el acceso a 72 municipios de los estados de Chiapas, Tabasco y Campeche, a los ciudadanos guatemaltecos que radiquen en los departamentos de San Marcos, Quiché, Quetzaltenango, Huehuetenango, Petén, Retalhuleu y Alta Verapaz y que visiten las poblaciones fronterizas de México hasta por tres días.

Al respecto, el *Presidente Álvaro Colom*, al celebrar los avances y los objetivos del Programa Integral de la Frontera Sur, expresó su reconocimiento por las acciones que están por entrar en vigencia relativas a la ampliación de las referidas formas migratorias, con lo cual se mejora la documentación, la protección jurídica y la administración de los flujos de personas guatemaltecas que temporalmente se trasladan a México.

Por otro lado, el *Presidente Calderón* dio a conocer al *Presidente Colom* que México cuenta con un Programa de Regularización Migratoria, mediante el cual se han regularizado más de 20 mil extranjeros, la mayoría de ellos procedentes de Guatemala. Destacó que, con la finalidad de mejorar su operación, en el curso del año 2012 se establecerán nuevos criterios conforme a los cuales los nacionales guatemaltecos que se encuentren de manera irregular en territorio nacional y manifiesten su interés de residir en el mismo, puedan promover la obtención de su documentación migratoria. En este ámbito, las autoridades mexicanas migratorias

han decidido considerar que para la regularización migratoria o para la prórroga de ésta, los guatemaltecos podrán presentar pasaporte u otro documento oficial que contenga la misma información.

El *Presidente Colom* dio las gracias los nuevos criterios que se establecerán en el Programa antes mencionado, lo cual motivará a una mayor regularización migratoria.

En dicho sentido, los Presidentes acordaron realizar una campaña de información y orientación entre los guatemaltecos sobre los beneficios de los programas antes mencionados. Ambos Gobiernos, a través de sus autoridades competentes, definirán en qué puntos de internación se podrán documentar los trabajadores fronterizos, tomando en cuenta que éstos sean los más cercanos a sus lugares de residencia.

1.1.6. Desarrollo humano.

Estos Gobiernos coincidieron en que la mejor forma de contrarrestar la pobreza, es a través de la aplicación de programas de desarrollo integral que promueva mejores niveles de vida en los países. Con éste objetivo y debido al interés manifestado por el Presidente *Álvaro Colom*, el Presidente *Felipe Calderón* ofreció desarrollar un programa de cooperación técnica para compartir la experiencia mexicana en el desarrollo de proyectos y programas de desarrollo social, especialmente en relación con el Seguro Popular que el Gobierno de México se encuentra impulsando para la población no cubierta por la seguridad social formal. Asimismo, acordaron dar prioridad al desarrollo de programas en materia de vivienda, aprovechando la cooperación desarrollada a través de la Comisión Nacional de Vivienda de México y la reforestación, a través del Programa Pro Árbol, para coadyuvar a preservar el medio ambiente, particularmente las cuencas hídricas y los bosques.

1.1.7. Seguridad y procuración de justicia.

Ambos gobiernos reconocieron la importancia de una estrecha cooperación bilateral y regional en materia de seguridad y procuración de justicia, como condición necesaria para combatir a la delincuencia transnacional en todas sus formas. En este marco, el Presidente *Colom* manifestó al Presidente *Calderón* el interés de Guatemala de conocer la experiencia de la Agencia Federal de Investigaciones de México (AFI), por lo que se acordó impulsar la cooperación en este ámbito.

1.1.8. Comercio e inversiones

Los Presidentes subrayaron la importancia que tiene el comercio bilateral para los dos países y la oportunidad que representa en particular para las pequeñas y medianas empresas (PYMES). En tal sentido, acordaron impulsar acciones para promover el comercio y las inversiones, tales como la instrumentación de la acumulación de origen prevista en el Acuerdo de Libre Comercio entre Centroamérica, Estados Unidos de América y República Dominicana (CAFTA-RD), y favorecer encuentros entre empresarios mexicanos y guatemaltecos.

De conformidad con la solicitud del Presidente *Colom* y en el ánimo de apoyar las mayores ventajas de comercio, así como en prevención de riesgos para los nacionales centroamericanos que provienen de diversos puntos del territorio estadounidense, el Presidente *Calderón* señaló la disposición de su Gobierno para que, a través de las instituciones respectivas, se revise y eficiente el mecanismo de atención a los transmigrantes.

Dicho mecanismo deberá de facilitar el tránsito de nacionales guatemaltecos y sus mercancías que provienen de los Estados Unidos de América, proporcionando diferentes alternativas de ingreso al territorio mexicano

1.1.9. Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla.

Ambos gobiernos, convencidos de la importancia de concertar las posiciones de los países de la región y del papel fundamental que para ello representa el Mecanismo de Tuxtla, acordaron continuar fortaleciendo este importante foro.

Asimismo, reiteraron su compromiso de apoyar las acciones para el fortalecimiento del Plan Puebla-Panamá, cuyos resultados se presentarían en la X Cumbre de Tuxtla, que se llevará a cabo en México a mediados de 2008. De igual manera, acordaron impulsar los proyectos prioritarios que se deriven de esta iniciativa regional, para consolidarlo como un programa de integración mesoamericano para el desarrollo.

1.2. SITUACIÓN GEOGRÁFICA Y SOCIOECONÓMICA

Guatemala, oficialmente República de Guatemala (del náhuatl Quauhtlemallan 'lugar de muchos árboles'), limita al oeste y norte con México, al este con Belice y el Golfo de Honduras, al sudeste con Honduras y El Salvador, y al sur con el océano Pacífico.

El país tiene 108.889 km² (la República de Guatemala mantiene un diferendo territorial con Belice, por 12.000 km²). Su capital es la Ciudad de Guatemala. Cuenta con una población total (2011): 14.729.000⁶

La actual política de Guatemala está regida por la Constitución Política de la República de Guatemala de 1985 y reformada en 1994 en la que se establece al país como un Estado libre, independiente y soberano. Su sistema de gobierno es republicano, democrático y representativo.

1.2.1. Poder Ejecutivo

Este organismo o poder es ejercido por el Presidente de la República de Guatemala, el Vicepresidente de la República de Guatemala y el Consejo de Ministros y por la demás entidades públicas correspondientes a este organismo. El Presidente y el Vicepresidente son elegidos por un período improrrogable de cuatro años por medio del sufragio universal y secreto.

El Presidente de la República es el Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas de Guatemala. El actual Presidente de la República de Guatemala es *Otto Fernando Pérez Molina* y el actual Vicepresidente de la República de Guatemala es *Roxana Baldetti*.

⁶ <http://www.unescoguatemala.org/datos-generales.html> consultada 26/05/2013

1.2.2. Poder Legislativo

Este organismo o poder está ejercido por el Congreso de la República de Guatemala, el cual consta de un hemiciclo formado por 158 diputados de los diferentes distritos electorales para un período de gestión de cuatro años pudiendo ser reelectos mediante el sufragio universal y secreto. Su función primordial es representar al pueblo, pero también se encarga de decretar, reformar y derogar las leyes según sea para el beneficio del pueblo guatemalteco.

Sus períodos o sesiones ordinarias comienzan del 14 de enero al 15 de mayo y del 1 de agosto al 30 de noviembre de cada año, sin necesidad de convocatoria, así también podrá hacerlo en reuniones extraordinarias cuando sea de principal importancia.

El Presidente del Congreso de la República de Guatemala es el Lic. *Pedro Mvadi Menéndez* Diputado del Partido Patriota.

1.2.3. Poder Judicial

Este organismo es ejercido por la Corte Suprema de Justicia de la República de Guatemala la cual está conformada por 13 magistrados electos por el Congreso de la República para un período de gestión de cinco años pudiendo ser reelectos.

El actual Presidente en Funciones de la Corte Suprema de Justicia de la República de Guatemala es el *Dr. Gabriel Antonio Mediano Valenzuela*, Magistrado Vocal I. Su sede se encuentra en el Palacio de Justicia en la Zona 1 de la Ciudad de Guatemala. El máximo tribunal en materia constitucional es la Corte de Constitucionalidad formada por 5 magistrados, los cuales velan porque se cumpla la Constitución Política de la República de Guatemala.

1.2.4. Organización político-administrativa

Guatemala se encuentra organizada en 8 Regiones, 22 departamentos y 334 municipios.

1.2.5. Agricultura, ganadería y pesca

El sector agrícola conforma un cuarto del PIB, dos tercios de las exportaciones, y la mitad de la fuerza laboral. Los productos agrícolas principales son café, caña de azúcar, y plátanos. También se cultiva tabaco, algodón, maíz, frutas y todo tipo de hortalizas. El país también destaca por el cultivo de productos agrícolas no tradicionales como brócoli, arveja china, col de brúcelas, ajonjolí, espárragos y chile, que en su mayor parte se destinan al comercio exterior.

Además, exporta camarones, langostas y calamares. Guatemala cuenta con ganadería, básicamente para consumo interno.

Como podemos apreciar en la siguiente tabla, nos muestra la balanza comercial entre México y Guatemala.

Secretaría de Economía Subsecretaría de Negociaciones Comerciales Internacionales
Balanza comercial de México con Guatemala Valores en miles de dólares⁷

Año	Exportaciones	Importaciones	Comercio Total	Balanza Comercial
1990	185,231	36,577	221,808	148,654
1991	218,169	86,933	305,102	131,236
1992	153,334	77,682	231,016	75,652
1993	203,831	62,136	265,967	141,695
1994	218,278	83,450	301,728	134,828
1995	330,231	51,063	381,294	279,168
1996	375,167	76,771	451,938	298,396
1997	541,225	80,460	621,685	460,765
1998	622,978	81,286	704,264	541,692
1999	578,018	82,631	660,649	495,387
2000	573,608	90,809	664,417	482,799
2001	597,087	95,248	692,335	501,839
2002	548,187	116,656	664,843	431,531
2003	590,096	151,073	741,169	439,023
2004	672,467	230,012	902,479	442,455
2005	863,711	221,822	1,085,533	641,889
2006	935,444	355,568	1,291,012	579,876
2007	1,151,756	457,326	1,609,082	694,430
2007 /1	1,151,756	457,326	1,609,082	694,430
2008 /1	1,388,290	501,308	1,889,598	886,982

Nota 1: Las exportaciones de 1990 a 1994 la atribución de país sigue el criterio de país comprador. A partir de 1995 el criterio utilizado es el de país destino/1 Periodo enero-diciembre

⁷ Fuente: Secretaría de Economía con datos de Banco de México

CAPITULO II

2. MÉXICO-GUATEMALA OBJETIVOS Y METAS

Dentro de este capítulo ahondaremos más en la relación México-Guatemala, destacando las fuerzas y oportunidad que cada país representa para su homologo, por lo tanto, se dará un marco amplio pero acercándonos cada vez más a nuestro tema principal.

Retos de México

Dentro de este primer apartado destacaremos, la red mexicana se clasifica en: redes federal, redes estatales, caminos rurales y brechas mejoradas.

Las redes estatales cumplen una función de gran relevancia para la comunicación regional, para enlazar las zonas de producción agrícola y ganadera y para asegurar la integración de extensas áreas en diversas regiones del país.

La red federal es atendida en su mayoría por el gobierno federal
Por su parte, los caminos rurales y las brechas mejoradas son vías modestas y en general no pavimentadas; su valor es más social que económico, pues proporcionan acceso a comunidades pequeñas que de otra manera estarían aisladas.

COMPARATIVO INTERNACIONAL DE DENSIDAD CARRETERA

(Km de carreteras por km² de territorio)

MÉXICO	EU	CANADÁ	FRANCIA	ALEMANIA	ITALIA	JAPÓN	REINO UNIDO
0.14	0.64	0.10	1.62	1.77	1.04	3.04	1.61

The World Competitiveness Yearbook 2000

<i>RESULTADOS 1995-2000</i>	
<i>TRABAJOS</i>	<i>LONGITUD (km)</i>
<i>Carreteras federales</i>	
<i>Construcción y modernización</i>	<i>6,521.8</i>
<i>Conservación de carreteras</i>	
<i>Reconstrucción de tramos</i>	<i>5,819.8</i>
<i>Reconstrucción de puentes (unidades)</i>	<i>790</i>
<i>Conservación periódica</i>	<i>28,419.2</i>
<i>Conservación rutinaria</i>	<i>41,865.8</i>
<i>Atención a puntos conflictivos</i>	<i>928.0</i>
<i>Caminos rurales</i>	
<i>Construcción y modernización</i>	<i>3,849.9</i>
<i>Reconstrucción</i>	<i>32,981.5</i>
<i>Conservación</i>	<i>27,561.8</i>
<i>Programa de Empleo Temporal (anual)</i>	<i>68,800.0</i>

Fuente: SCT, Subsecretaría de Infraestructura

Para finales del año 2000, la red carretera nacional tenía una longitud total de 333 mil 247.1 kilómetros, de los que 106 mil 571.5 corresponden a carreteras libres, 5 mil 933.1 a autopistas de cuota, 160 mil 185.1 a caminos rurales y alimentadores y 60 mil 557.4 a brechas. Los caminos rurales en su mayoría se han transferido a los gobiernos de los estados, por lo que la SCT solo mantiene la jurisdicción directa de 4 mil 596.9 kilómetros.

<i>LONGITUD DE LA RED CARRETERA EN 2000</i>	
<i>CARACTERÍSTICAS</i>	<i>LONGITUD (km)</i>
<i>Red federal</i>	<i>47,366.5</i>
<i>Cuota</i>	<i>5,500.7</i>
<i>Libre</i>	<i>41,865.8</i>
<i>Redes estatales</i>	<i>65,138.1</i>
<i>Cuota</i>	<i>432.4</i>
<i>Libre</i>	<i>64,705.7</i>
<i>Red de caminos rurales</i>	<i>160,185.1</i>
<i>SCT</i>	<i>4,596.9</i>
<i>Estados</i>	<i>108,530.2</i>
<i>Otros</i>	<i>47,058.0</i>
<i>Brechas mejoradas</i>	<i>60,557.4</i>
<i>TOTAL</i>	<i>333,247.1</i>

Fuente: SCT, Subsecretaría de Infraestructura.

Los principales aspectos de la problemática de la red federal de carreteras son el deficiente estado físico en que se encuentra, las limitaciones geométricas y de capacidad de una longitud importante de los corredores que constituyen sus tramos más utilizados, la todavía suficiente cobertura, el mal estado de los caminos rurales y la necesidad de consolidar el funcionamiento del sistema nacional de autopistas de cuota, tanto en lo que se refiere a sus aspectos financieros como cuestiones operativas y de conservación.

La atención que le proporciona la secretaría consiste en desarrollar programas de conservación rutinaria, para asegurar buenas condiciones de servicio al público; de conservación preventiva, para evitar mayores deterioros, y de reconstrucción, para recuperar tramos que llegaron a presentar daños importantes en el pasado.

En consecuencia, provoca importantes sobrecostos a la operación de los vehículos que la utilizan ya que se calcula que actualmente importan, tan solo en la red federal, 20 mil millones de pesos anuales.

Uno de los elementos más importantes de la red carretera nacional lo constituyen los 14 corredores que conectan las cinco meso-regiones con que cuenta el país y que proporcionan acceso y comunicación permanente.

A continuación, se muestra un mapa de la Republica mexicana, donde se identifican los corredores carreteros existentes, así como el estado de los mismos

MAPA 1: CORREDORES CARRETEROS



Mapa 18

Por lo que se refiere a autopistas de cuota, México cuenta con uno de los sistemas más extensos del mundo, con una longitud total de 5 mil 933.1 kilómetros e integrado por 74 autopistas y 48 puentes.

<i>SISTEMA DE AUTOPISTAS DE CUOTA</i>			
<i>RED</i>	<i>AUTOPISTAS</i>	<i>PUENTES</i>	<i>LONGITUD</i>
<i>Capufe y Banobras</i> ⁹	<i>47</i>	<i>39</i>	<i>4,714.7</i>
<i>Concesionadas a particulares y gobiernos estatales</i>	<i>27</i>	<i>9</i>	<i>1,218.4</i>
<i>TOTAL</i>	<i>74</i>	<i>48</i>	<i>5,933.1</i>

La red a cargo de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (Capufe) está compuesta por vías construidas por el Estado mismas que fueron entregadas a ese organismo para su administración y explotación. En general se trata de carreteras maduras con altos niveles de aforo e ingreso.

La red Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC) está intriguada por las vías rescatadas en 1997, más las que han entrado en operación a partir de 1998. Se trata de carreteras nuevas concesionadas a Banobras, institución nacional de crédito, cuyos flujos de vehículos e ingresos no han alcanzado todavía una madurez plena.

Durante los últimos años, el subsector ha consolidado su papel como elemento principal del sistema de transporte nacional.

El crecimiento de la economía y del ingreso, las tendencias demográficas, la necesidad de contar con servicios de transporte cada vez más eficientes y

⁹ Incluida la Red FARAC, Fuente SCT, Subsecretaria de Infraestructura

confiables en todo el territorio, permiten anticipar que la demanda nacional de transporte por carretera seguirá creciendo en todas las regiones del país, así como para toda clase de carreteras.

Dentro del plan de acción ideado por la S.C.T., se tiene ya una ruta trazada para la correcta forma de utilizar los recursos materiales y económicos del país, las metas son claras, y los métodos para llegar a ellas están definidos, por lo tanto, lo que resta es en qué medida se seguirán.

Asimismo, nos enfrentemos a retos estructurales y sociales, por lo que se debe tener un correcto funcionamiento y distribución de los recursos económicos, para su mejor aprovechamiento.

2.1. RED CARRETERA MÉXICO-GUATEMALA

Uno de los elementos más importantes de la red carretera es la modernización de los 14 corredores carreteros que proporcionan el acceso y comunicación permanente a las principales ciudades, fronteras, centros turísticos y puertos marítimos; de igual forma es necesario impulsar la construcción de libramientos y accesos, así como la construcción y modernización de carreteras interestatales; también es fundamental no descuidar la conservación y mejoramiento del estado físico de toda la red carretera, incluyendo los caminos rurales.

En el periodo comprendido de enero a julio 2006 y su contraparte en 2007, se observa una caída en los kilómetros realizados y un incremento en la inversión, lo cual se debe a que en el ejercicio 2006 las obras se contrataron en el primer semestre, mientras que en 2007 las obras fueron más caras y su contratación se extiende al segundo semestre.

En el primer semestre de 2007, se adjudicó el contrato para la construcción del tramo Nuevo Necaxa-Tihuatlán, que conjuntamente con la inauguración de la autopista Tejocotal-Nuevo Necaxa y Ávila Camacho-Tihuatlán, de 50 kilómetros de longitud, quedará terminado el corredor México-Tuxpan. Con estas obras se acercan los puertos de Tuxpan (Veracruz), Tampico (Tamaulipas) y Altamira (Tamaulipas) a la zona centro del país, y se tiene ya un importante avance para el

establecimiento de esta ruta comercial y turística que será la más corta de la Zona Metropolitana del Valle de México a costas del Golfo de México. Los ahorros en costos de operación, en tiempo de recorrido y el incremento en la seguridad que proporciona esta ruta, derivan en un incremento sustancial en la competitividad de la infraestructura carretera en esta región del país.

Todo esto se está desarrollando en el Estado Mexicano, por su parte, el Estado de Guatemala tiene varios programas relacionados con la infraestructura, de los cuales muchos son encaminados a una mejora estratégica de las áreas más importantes para el comercio.

Guatemala posee ventajas, que en el ámbito de acción del sector transporte influyen en el desarrollo transgeneracional, debido a que es el medio de transferencia de personas, mercancías, bienes y servicios a diferentes niveles, por lo que su infraestructura es esencial para el comercio.

El Estado de Guatemala está implementando proyectos de infraestructura vial, que van encaminados al mayor aprovechamiento de sus ventajas en clima y posición geográfica, por lo tanto, es necesario revisar dichos programas.

Entre los principales avances en el mejoramiento y modernización de la red de transporte en Guatemala son¹⁰:

- ❖ La aprobación e implementación del Plan de Desarrollo Vial 2008-2017, a cargo del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (MICIVI) a través de la Dirección de Caminos, cuyo plan se realizó en conjunto con el Banco Interamericano de Desarrollo y el Gobierno de Guatemala.
- ❖ La implementación de la Política Pública de la Administración de Transito y Seguridad Vial de la República de Guatemala elaborado por el Ministerio de Gobernación. La política tiene como propósito la operación del tránsito relacionado con la producción de servicios de transporte de carga y de pasajeros, así como el tránsito de vehículos privados y los flujos peatonales. Tiene una deficiente regulación e intervención institucional que

¹⁰Ruiz Clares Fernando Jefe de Sección Internacional de Infraestructuras, "*Planes Viales. Diagnósis y desarrollo del sistema vial*" consultado junio 2012

a la fecha se han iniciado acciones integrales en términos de planificación, gestión e intervención institucional.

También, se menciona que el actual gobierno, con el apoyo del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda recientemente presentó al Congreso de la Republica un proyecto de ley para la adquisición de derechos de vía, diseño, construcción, operación y mantenimiento de la Carretera Franja Transversal Norte.¹¹

Dicha carretera cruzará Guatemala desde el Océano Atlántico, atravesando cuatro departamentos, hasta la frontera con México en el oeste. Se pretende que sea una Carretera multi-vías que conecten importantes ciudades provinciales ubicadas en esta región del país. La carretera tendrá una longitud aproximada de 362 kilómetros (cerca de 226 millas). Adicionalmente, la carretera conectará ininterrumpidamente dos puertos marítimos en el Océano Atlántico con la frontera mexicana. Se espera que la carretera beneficie directamente a más de medio millón de habitantes en las regiones contiguas.

Como podemos observar, ambos Estados están muy comprometidos en una mejor inversión en su infraestructura carretera, así como, la renovación de la ya existente. En el caso de Guatemala, se han hecho muchas gestiones por parte del MICIVI que es el organismo encargado de ver estos asuntos en el país, por su parte, México también tiene la intención de mejorar e invertir en su estructura carretera para así ayudar al incremento del turismo, como al tránsito de mercancías y bienes por territorio nacional.

Entendemos que ambos países trabajan en sus Proyectos de Infraestructura, pero, si bien se han dado avances en estos Estados, estos resultados se reflejan de manera individual así como ante Organismos Internacionales como la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), que vigila muy de cerca el otorgamiento de las concesiones carreteras por parte de los países de América Latina.

¹¹ La Franja Transversal del Norte FTN, es una región ubicada en la parte Norte de Guatemala, constituida en su mayoría por tierras bajas que fueron objeto de colonización inducida por el Estado en la década de 1960-1980. La FTN está definida por el Decreto 60-70 como una Zona de Desarrollo agropecuario importante para el país. Actualmente la Franja Transversal del norte está constituida por 23 municipios de 4 departamentos.

En opinión de la CEPAL, "las causas del descenso en el otorgamiento de kilómetros de autopistas concesionadas en América Latina obedece, entre otras cosas, a las secuelas de las diferentes crisis económicas que han afectado en años recientes a los países de la región, lo cual impactó en el tránsito de las autopistas. Y desalienta la inversión en caminos."¹²

Así mismo, en algunos países se percibe una menor disponibilidad de capital dispuesto a intervenir, lo que se ha traducido en un alza de las tasa de interés y ha elevado el umbral que hace rentables los contratos o incluso descarta la idea de préstamos al sector vial. (Ver Grafica 1)

PAÍS	CANTIDAD	KILÓMETROS	PORCENTAJE DE LA RED	
			INTERURBANA	PAVIMENTADA
Argentina	22	10 691	1.7	15.0
Brasil	36	9 644	0.6	5.6
Chile	25	2 526	3.2	14.4
Colombia	22	3 086	2.7	24.0
Costa Rica	2	144	0.4	2.4
Ecuador	6	1 312	3.0	17.0
Guatemala	1	23	0.2	0.5
México	120	6 436	1.9	5.8
Panamá	2	104	1.0	2.9
Paraguay	1	140	0.2	4.6
Perú		289	0.4	2.8
R. Dominicana	2	136	0.7	2.6
Uruguay	5	1 572	2.3	20.1
<i>Total</i>	<i>246</i>	<i>36 103</i>	<i>1.0</i>	<i>7.3</i>

(Grafica 1) Concesiones Viales en América Latina¹³

¹² Fuente Alberto Bull, *Concesiones viales en América Latina: situación actual y perspectivas*, Comisión Económica de América Latina y el Caribe (CEPAL), Chile, 2004, p.6

¹³ Los resultados dependen de la extensión efectiva de la red interurbana total, que no en todos los casos está disponible con un grado de presión adecuado. Fuente Alberto Bull, *Concesiones viales en América Latina: situación actual y perspectivas*, Comisión Económica de América Latina y el Caribe (CEPAL), Chile, 2004, p.8

Por los datos expuestos se advierte que el alcance de las concesiones es muy diferente de un país a otro en lo que se refiere tanto al número de estas como en la extensión de la red. Como observamos, hay algunos países que han aplicado ampliamente éste mecanismo, como el caso nuestro, mientras que otros como los casos de Paraguay, Guatemala, Perú, Costa Rica y República Dominicana, lo han implementado de manera experimental, mientras que desde una perspectiva porcentual, Colombia, Uruguay, Argentina y Chile, son los países cuya red concesionada abarca, los mayores índices respecto al total de extensión de carreteras.¹⁴

Por tal motivo se estudiarán los flujos de vehículos en las principales carreteras de la red, medidos en Intensidades Medias Diarias (IMD) y datos disponibles obtenidos de aforos realizados ex-profeso.

Los flujos de tráfico se analizarán en los distintos tramos a partir de los datos de los planes de aforo. La información básica a manejar será la IMD y el porcentaje de vehículos pesados. Su análisis servirá para detectar concentraciones importantes de movilidad, su distribución y su composición. Dentro del porcentaje de vehículos pesados conviene diferenciar el porcentaje de autobuses respecto del total de la IMD y sus recorridos fundamentales (transporte público).

El cálculo de los niveles de servicio en parte de la red, se realizará a partir de los datos de geometría de la carretera y del tráfico estimado (Intensidad de Proyecto H100).

Datos recientes del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda indican que Guatemala cuenta con:

Red vial pavimentada: 6,043.61 Km.

Red vial no pavimentada: 5,364.60 Km.

¹⁴Bull Alberto, *Concesiones viales en América Latina: situación actual y perspectivas*, Comisión Económica de América Latina y el Caribe(CEPAL), Chile, 2004, p.43

Caminos rurales: 3,027.98 Km.

Total: 14,436.19 Km¹⁵

Guatemala cuenta con una red de infraestructura vial moderna y creciente. La red cuenta con 6,418.11 Km de carreteras asfaltadas, accesible para el transporte de carga y personas, conectando sus diferentes regiones, puertos y fronteras con México y Centroamérica. Asimismo, se tienen 5,126.9 Km de terracería y 3,642.69 Km de caminos rurales. Existe un órgano de coordinación institucional que es el Consejo Nacional de Infraestructura Vial (COVIAL), ente que tiene a su cargo el mantenimiento de las rutas ya existentes.

2.2. Lineamientos de Aplicación del Plan Vial de Guatemala

El Estado de Guatemala trabaja en una legislación de Alianzas o Participación Público Privadas con la que se busca mejorar y expandir los puertos, aeropuertos y carreteras, mejorando así la infraestructura del país. Al ser aprobada esta iniciativa impulsará aún más la competitividad y el crecimiento económico, habilitando al Estado para que cuente con los fondos suficientes para invertir en el servicio social y la obra pública. La ley pretende establecer reglas claras en un marco de transparencia y competitividad, para el diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento de las obras de infraestructura.¹⁶

Cabe resaltar que es a través de esta ley de Alianzas de Participación Público Privadas que se busca implementar con éxito el programa estratégico del Plan Multimodal de Obras de Infraestructura Prioritarias (PMOI).

¹⁵ http://www.dequate.com/ecofin/article_5813.shtml consultada el 7/julio /2011

¹⁶ http://www.pronacom.org/web/index.php?option=com_content&task=view&id=32&Itemid=34

Consultada el 26/julio/2011

REFORMULACIÓN Y REVISIÓN PLAN VIAL: 2008 - 2017



¹⁷ Clares Ruiz Fernando, Jefe de Sección Internacional de Infraestructura “Planes viales. Diagnóstico y desarrollo del sistema vial” pag. 26

El contenido del estudio de las vías deberá incluir los siguientes apartados:

- Explotación de los datos incluidos en el inventario y propuesta de selección de aquellos que permitan caracterizar mejor una travesía de población.
- Determinación de indicadores de conflictividad de una travesía.¹⁸

Esta información constituirá una base de datos de las travesías más conflictivas de la red para su posterior tratamiento. Resulta conveniente disponer de fotografías aéreas de cada travesía. Se determinarán las travesías conflictivas a partir de los umbrales establecidos en el punto anterior. Éste listado restringido de travesías servirá de base para la realización de futuros Programas de Acondicionamiento de Travesías y Variantes de Población.

El estudio de accesibilidad debe complementar el análisis territorial y el de movilidad. Su objetivo es la detección de áreas o núcleos de población cuya accesibilidad a la red sea notoriamente inferior a la de otras áreas, y que suponga una mejora en su desarrollo. El estudio de accesibilidad incluirá los aspectos siguientes:

- Detección de caminos mínimos en longitud y tiempo entre núcleos.
- Indicadores individuales de accesibilidad a partir de los radios longitud/tiempo.
- Indicadores agregados de accesibilidad y evaluación final de la accesibilidad comparada entre comarcas.

¹⁸ *Ibid* pag. 31

2.2.1. Definición de las redes de carreteras.

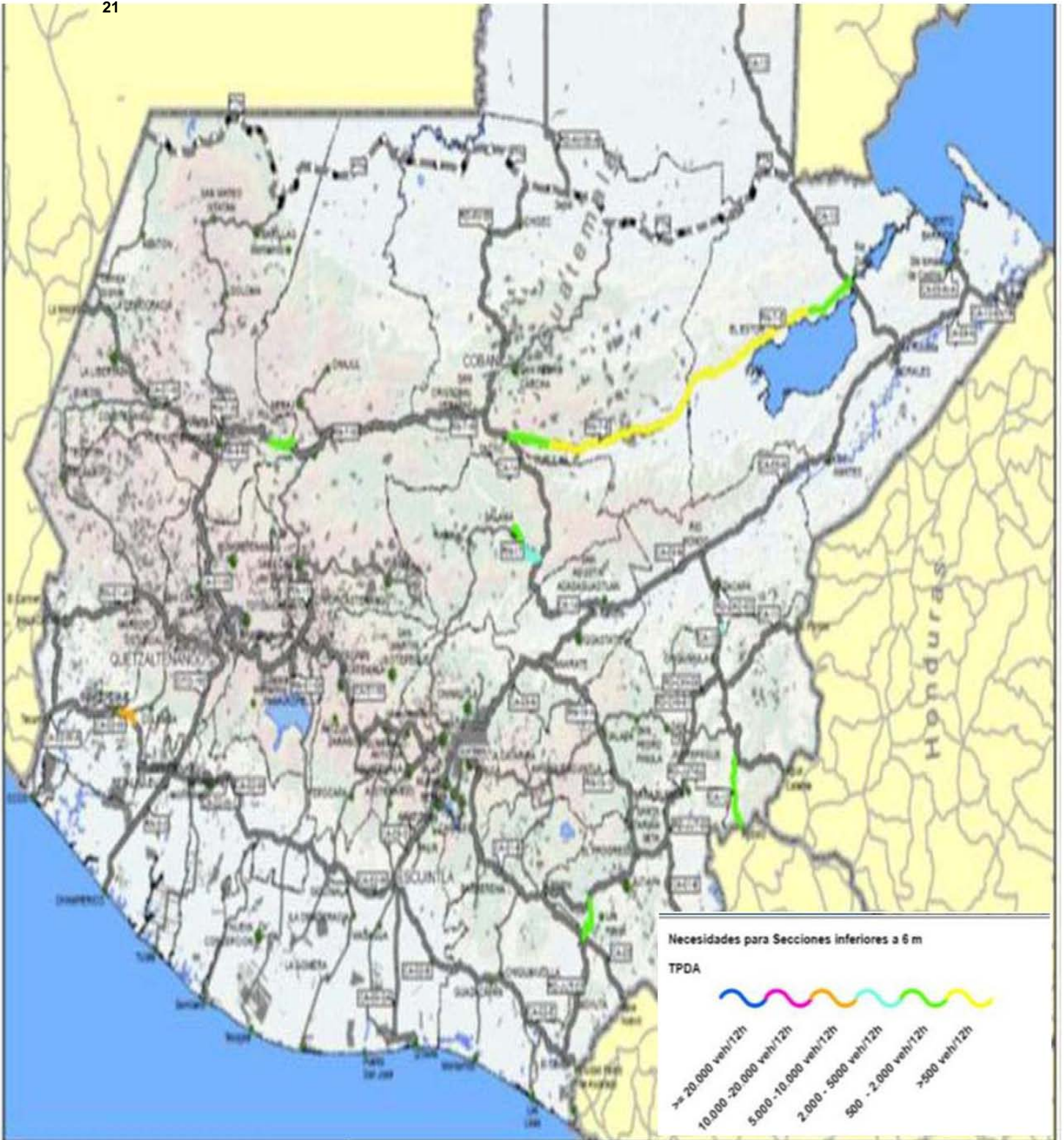
Uno de los primeros resultados de los estudios sectoriales será la determinación de una reclasificación de la jerarquía viaria.¹⁹

Para ello, se realizará una propuesta que podría incluir carreteras de otros organismos o corporaciones locales que, por sus características o funciones, deberían ser incluidas en la red de carreteras de interés general. De igual manera, se podrán segregar de la red de interés principal aquellos tramos que hayan perdido interés, funcionalmente hablando.

El diagnóstico de las carreteras que son objeto del plan, permitirá conocer sectorialmente los distintos problemas planteados. Para establecer un escenario de situación de las carreteras en el año horizonte,²⁰ que es el plazo o fecha que se tiene para la realización de cualquier proyecto, escenario que servirá posteriormente de base para la selección de actuaciones, es necesario, por un lado, determinar previamente los límites de la inversión, lo que permitirá establecer los objetivos que van a caracterizar la red de carreteras en el año horizonte y por otro, los criterios de diseño y umbrales óptimos a aplicar en la red.

¹⁹ Idem pag. 35

²⁰ En ingeniería, se entiende por horizonte de proyecto al lapso de tiempo para el cual se estima que el proyecto debe cumplir cabalmente con sus objetivos. Dentro del cronograma de implementación del proyecto pueden estar contempladas varias etapas, con la finalidad de dosificar la inversión inicial, y adaptar las dimensiones de las obras a la efectiva demanda de un determinado servicio.



²¹ Idem pag. 37

2.2.2. Fases:

- i. Definición de Políticas Básicas.-Constituyen las líneas maestras de la planificación para alcanzar el escenario futuro.
- ii. Programas de Actuación.-Adecuación de las políticas a tipos homogéneos de intervención en la red vial.
- iii. Criterios de diseño.-Especificaciones claves en cuanto a las intervenciones.

2.2.3. Políticas básicas

- Integración internacional: pasos fronterizos o accesos a puertos y aeropuertos.
- Vertebración territorial: integración de las regiones entre sí y reducción de los problemas de accesibilidad dentro de las regiones.
- Adecuar la red vial a la demanda de movilidad, prevista en el periodo de aplicación del plan: modernización de la red.
- Mejorar la seguridad vial: gran impacto social.
- Fomentar el desarrollo: industrial, agrario, turístico.
- Proteger el medio natural y propiciar el desarrollo sostenible: el desarrollo de la red debe ser coherente con las necesidades y sensible con el medio natural.
- Conservar el patrimonio vial
- Fomentar la participación privada: aumentar las posibilidades de mejorar la infraestructura vial.
- Modernizar la gestión vial: capacidad de la Administración. para actuar, etc.²²

²² Ibidem pags. 39-40

2.2.4. Programas de actuación

Antes de acometer el contenido del plan, será necesario conocer los límites económicos y financieros en el que se va a mover dentro del programa. Estas limitaciones deberán ser dimensionadas atendiendo a varios aspectos:

- 1) Limitaciones presupuestarias ordinarias para la ejecución y conservación de carreteras, con base en el análisis de la capacidad inversora de la Administración actuante en los últimos años, y de las futuras previsiones económicas para el período de vigencia del Plan.
- 2) Actuaciones susceptibles de financiarse por vías distintas a los presupuestos ordinarios.
- 3) Establecimiento de estas vías y umbral de financiación previsible en el marco temporal del Plan.
- 4) Asignación orientativa de prioridades a los distintos objetivos de actuación (por ejemplo proponiendo prioridades entre la realización de itinerarios en la red principal, redes de segundo orden y tramos urbanos).²³

²³ Idem pags. 43

2.2.5. Estudio de accesibilidad

El estudio de accesibilidad debe complementar el análisis territorial y el de movilidad. Su objetivo es la detección de áreas o núcleos de población cuya accesibilidad a la red sea notoriamente inferior a la de otras áreas y que suponga una demora en su desarrollo. El estudio de accesibilidad incluirá los aspectos siguientes:

- Detección de caminos mínimos en longitud y tiempo entre núcleos.
- Indicadores individuales de accesibilidad a partir de los ratios longitud/tiempo.
- Indicadores agregados de accesibilidad y evaluación final de la accesibilidad comparada entre comarcas.

A partir de estudios y proyectos realizados con anterioridad y con base en las necesidades de actuación determinadas en el diagnóstico, se seleccionarán aquellos itinerarios o tramos de la red en los que deba estudiarse con mayor profundidad soluciones de trazado.

Para los itinerarios más conflictivos o de mayor relevancia, se estudiarán opciones alternativas, valorándose según criterios funcionales, ambientales o de coste, para determinar su mayor o menor beneficio.

En el resto de los itinerarios, se presentará un análisis crítico de los trazados o esquemas propuestos por los distintos organismos de la administración, planeamiento urbanístico o grupos privados, recomendando la incorporación al Plan de los que se consideren apropiados.

Se partirá de los estudios previos, anteproyectos realizados y los que están en curso de realización y las realizadas en los últimos años, recogiendo las soluciones adoptadas en cada una de ellas.

En el caso de que haya diferentes soluciones, la evaluación de las distintas alternativas de un itinerario se realizará atendiendo los criterios siguientes:

- Capacidad y nivel de servicio de cada alternativa. Eficiencia desde el punto de vista del transporte.
- Accesibilidad.
- Impacto ambiental.
- Relación coste/beneficio, siguiendo los criterios de las recomendaciones publicadas para la evaluación de tramos de carretera.

En caso de que no existan estudios para una problemática detectada de importancia, se planteará la ejecución de los estudios técnicos que se precisen²⁴.

2.2.6. Propuestas de ejecución (Proyectos)

Establecidos los Programas, se procederá a estudiar su contenido (Proyectos). Se pueden plantear las fases siguientes:

- Determinación de prioridades dentro del Programa.
- Adaptación de la actuación al escenario del Plan propuesto y adecuación a los distintos objetivos expresados éste. La evaluación se puede realizar por métodos del tipo multicriterio.
- Adecuación económica de cada actuación. Se realizará una evaluación del tipo coste/beneficio, complementada con un estudio de los recursos absorbidos por cada actuación en el conjunto de los recursos disponibles por programas

²⁴ Op.cit pag. 32

- Establecimiento de grupos de prioridades y necesidades financieras.

Se realizará una programación de actuaciones que permita el ajuste de anualidades en los distintos horizontes presupuestarios plurianuales.

Con estas acciones nos percatamos, el rumbo que está tomando el Gobierno de Guatemala en lo referente a su infraestructura, observamos que los planes y proyectos que se tienen contemplados son a largo plazo, haciendo uso de todas las condiciones que como Estado tienen, así como mejorar las áreas en las cuales se aprecia una debilidad o desgaste.

Por su parte, el estado mexicano tiene acciones de corto y mediano plazo, que generen resultados visibles y que beneficien al comercio y al turismo en nuestro país, dicha estrategia no ha permitido un crecimiento a largo plazo (que sería lo ideal), pero las condiciones gubernamentales impiden que estos planes se lleven a cabo.²⁵

²⁵Idem pags. 47

CAPÍTULO III

3. PROBLEMÁTICA DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA MÉXICO-GUATEMALA

Como hemos estado revisando, las carreteras tienen una presencia relevante en el desarrollo del transporte, comercio y de las comunicaciones para ambos Estados, la importancia que se les da es diferente, pues los presupuestos que se les asignan, y los modelos de aplicación de política son diferentes.

Notamos también que los programas de desarrollo económico y social que se están manejando por parte de los dos Estados son diversos tanto en su tiempo de aplicación como en la forma de aplicarlos, pero de igual manera los objetivos son similares ya que se enfocan a un mejor aprovechamiento de los recursos existentes, como son, las carreteras ya construidas, o el mantenimiento de las mismas.

Asimismo, podemos identificar los puntos en los que ambos Estados son vulnerables y en lo que deben mejorar, esto con el fin de asegurar una mejor red carretera que sea confiable y segura.

En éste capítulo hablaremos de los obstáculos que los Estados en cuestión deben afrontar para lograr que sus carreteras sean las adecuadas y sobre todo funcionales; por tal motivo nos enfocaremos en las causantes de esos desafíos.

Como primer punto señalamos, el estado de las carreteras, aspecto que para los dos Estados representa un problema en sus condiciones, a pesar de que contribuyen al transporte de mercancía, de pasajeros y otros bienes de consumo. Por lo cual es de gran importancia velar por la construcción y el mantenimiento de la estructura carretera adecuada para este fin.

En segundo lugar, tenemos el factor social, que se entiende como el lugar por donde se trazará una carretera, y, si hay población tratar de reubicarla sin cambiar sus usos y costumbres o buscar la manera de que esa vía sea útil para la población. También debemos considerar el factor ecológico, puesto que éste

punto es muy importante para la conservación de la biodiversidad que se tienen en los territorios.

Como último punto hablaremos acerca de los problemas de delincuencia que imperan en esta región y que han mermado en gran medida los flujos de mercancías de y hacia ambos Estados

3.1. Factores que afectan la Infraestructura Carretera en México

Dentro de este capítulo abordaremos los problemas a los que se ven expuestas las infraestructuras carreteras, en una primera instancia estudiaremos las problemáticas que lo afectan directamente del exterior, como son factores sociales, ecológicos y de seguridad. En éste aspecto, nos enfocaremos en las discrepancias a las que se enfrentan los Estados.

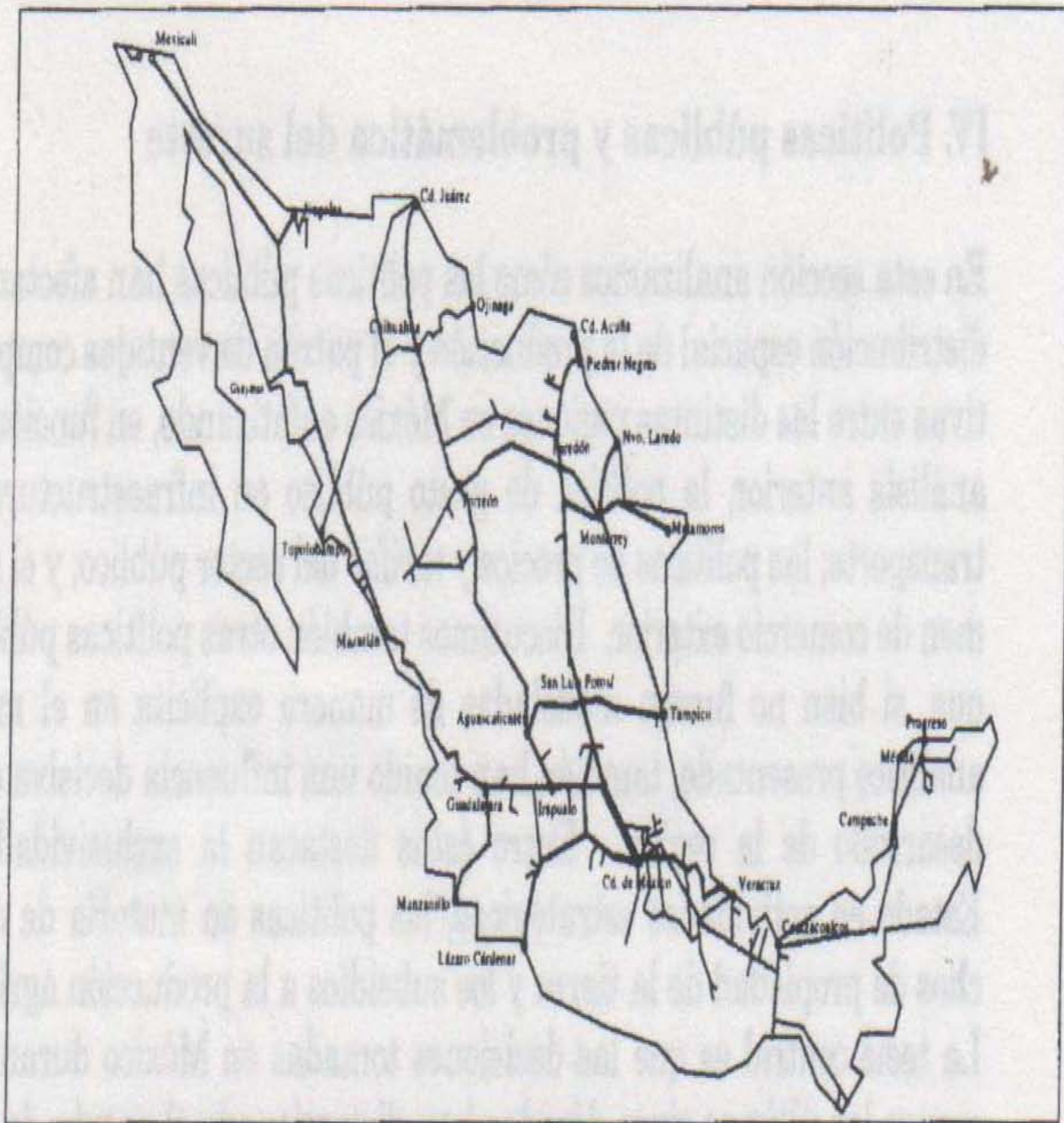
En primera instancia tenemos que la infraestructura carretera se enfrenta con el problema social, es decir, como no se cuenta con un censo de población indígena fidedigno, no es posible determinar donde residen estos grupos, por lo tanto durante el proceso de planeación, se deben especificar muy bien los puntos o tramos por los que se empezará a construir la carretera, para que de esta manera se eviten discrepancias con la población que resida en el área y en posible proporcionarles una alternativa económica, política y social.

Con lo anterior, nos damos cuenta de que las carreteras deben ser correctamente trazadas, no solo por los largos tramos a considerar, sino tomar en consideración las ubicaciones de la población civil.

La región sureste comprende los estados de Chiapas, Oaxaca, Veracruz Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. Se incluye al estado de Veracruz ya que gran parte del sur de esa entidad comparte la misma problemática que el resto del sureste, a pesar de que el norte del estado no lo hace.

La estructura radial de la infraestructura de transporte en México, tanto ferroviario como carretero, origina altos costos de inversión, mantenimiento y operación por la necesidad de superar zonas de muy difícil orografía para llegar a la Ciudad México.

En primer lugar se destacan las amplias zonas de Oaxaca y Guerrero, ya que están totalmente desconectadas de la red por lo que la conexión de la costa de Chiapas con el resto de la red se da con un enlace indirecto.



FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1997.

¹² En adición, debe señalarse que la vía Coatzacoalcos-Mérida es de bajas especificaciones y presenta severos problemas de mantenimiento diferido.

Como se puede observar se muestra la estructura radial de las carreteras de altas especificaciones (autopistas de cuatro o más carriles). La Ciudad de México está enlazada con las principales ciudades cercanas y con el norte del país, a través de autopistas de cuatro o más carriles y estas existen también en el eje costero de Sonora y Sinaloa. En cambio, no se tienen autopistas de cuatro carriles en el norte del Golfo de México ni en el sur del Pacífico y, en las zonas costeras de la Península de Yucatán y del sur del Golfo de México, estas no forman un eje integrado”.²⁶

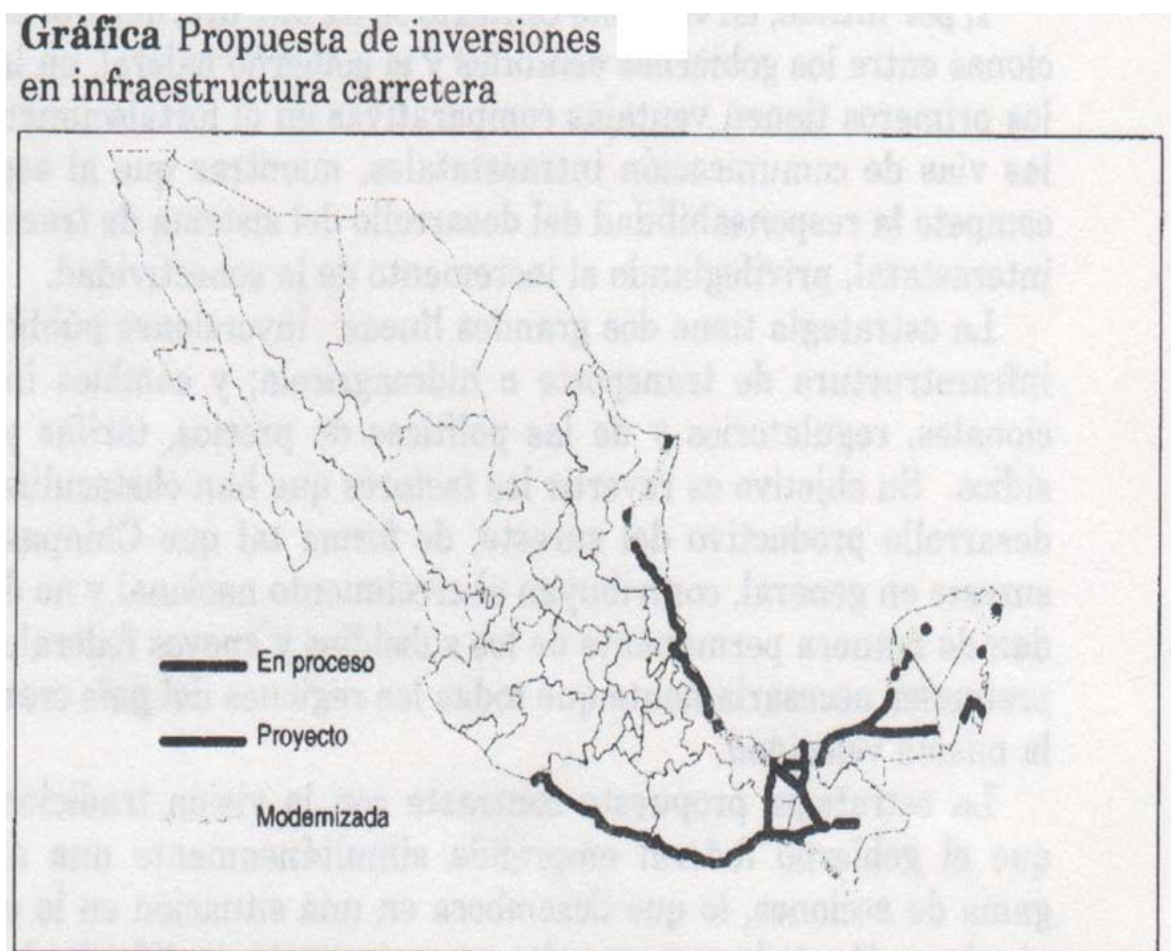
Se propone una estrategia activa que considera a la estructura de las redes de transporte como instrumento para impulsar el desarrollo económico de una región al mejorar o crear enlaces que permitan abatir costos de transportes de insumos o productos. Esta estrategia abre la posibilidad de romper el círculo vicioso de falta de infraestructura adecuada debido a la escasa actividad económica, derivada de las condiciones de las mismas.

En virtud de la importancia de la conectividad terrestre, las inversiones requeridas para impulsar el desarrollo del sureste pueden ubicarse fuera de los límites de la región. Partiendo de la observación anterior, se está a favor de una política activa en inversiones de infraestructura que permitan que el sureste se beneficie de manera muy importante, de las inversiones en el norte del país y en los puertos con mayor potencial exportador. En la medida que estas inversiones se conecten con aquellas que puedan dar salida a las exportaciones del sureste u ofrecerle acceso a insumos baratos se dará solución a la problemática.

Se propone la ampliación y mejorar la capacidad de infraestructura y manejo de la capacidad de carga del eje Matamoros-Tampico-Veracruz-Campeche-Mérida; el eje Tapachula-Arriaga-Salina Cruz-Acapulco-Lázaro Cárdenas; el enlace de Tuxtla Gutiérrez con Cárdenas, Tabasco; y, los Puertos de Progreso, Salina Cruz y Coatzacoalcos.

²⁶ Dávila Enrique, Kessel Georgina y Levy Santiago, *El sur también existe: un ensayo sobre desarrollo regional de México*, economía mexicana Nueva Época, Vol. XI, No.2, México, 2002 p.225

La siguiente gráfica (5.1) identifica las inversiones propuestas en infraestructura carretera²⁷. Su objetivo es reducir, de manera significativa, los tiempos de recorrido entre distintos puntos del sistema de transporte carretero, lo anterior disminuiría los costos directos de transporte-mano de obra, combustibles, mermas, etc.-de mercancías entre el sureste y los mercados tanto nacionales como internacionales entre un 18 y un 25%.²⁸



²⁷ Cabe precisar que una opción adicional puede ser la ampliación del eje costero del Pacífico entre Lázaro Cárdenas y Manzanillo

²⁸ Debe señalarse que en 1977 un grupo de trabajo del gobierno federal propuso realizar dichas inversiones en el periodo 1988-2000 como parte de una estrategia productiva que complementase las acciones sociales que se habían iniciado en Chiapas. La caída en el precio internacional del petróleo en 1988, sin embargo, hizo necesario un ajuste del gasto público que llevó a suspender dichas obras. Posteriormente, en un contexto de menos austeridad relativa, se decidió proseguir con un subconjunto de dichas obras destacando la construcción de una autopista de Coatzacoalcos a San Cristóbal de las Casas-vía Tuxtla Gutiérrez-la modernización de Puerto Progreso, y la terminación de la autopista a Cárdenas en Tabasco.

Ahorros en tiempos de transporte entre distintas localidades del sureste y localidades de exportación

<i>Destinos</i>	<i>Distancia</i>		<i>Ahorro en distancia (kms)</i>	<i>Tiempo de recorrido</i>		<i>Ahorro en tiempo (hrs)</i>	<i>Ahorro en costos por vehículo (pesos 2000)</i>
	<i>Sin inversiones (kms)</i>	<i>Con inversiones (kms)</i>		<i>Sin inversiones (kms)</i>	<i>Con inversiones (kms)</i>		
<i>Chiapas</i>							
San Cristóbal-Matamoros	1,842.3	1,610.9	231.4	23.4	17.1	6.3	411.8
San Cristóbal-Nogales	4,004.0	3,832.3	171.7	45.6	36.2	9.4	602.1
San Cristóbal-Veracruz	789.9	628.5	161.4	8.8	6.3	2.5	209.7
Tapachula-Nogales	4,009.1	3,888.8	120.3	44.8	36.8	8.0	500.7
<i>Guerrero</i>							
Acapulco-Nogales	2,890.1	2,769.8	120.3	29.9	26.2	3.7	342.8
<i>Michoacán</i>							
Lázaro Cárdenas-Nogales	2,527.1	2,406.8	120.3	24.9	22.9	2.0	277.5
<i>Oaxaca</i>							
Salina Cruz-Nogales	3,574.1	3,453.8	120.3	38.6	32.0	6.6	465.9
<i>Quintana Roo</i>							
Cancún-Matamoros	2,371.8	2,291.6	80.2	30.0	23.6	6.4	303.3
Chetumal-Matamoros	2,122.4	2,042.2	80.2	26.9	18.0	8.9	290.4
Cd. del Carmen-Matamoros	1,631.8	1,551.6	80.2	21.4	16.3	5.1	259.4
<i>Tabasco</i>							
Villahermosa-Matamoros	1,489.8	1,409.6	80.2	19.6	14.8	4.8	231.0
<i>Veracruz</i>							
Coatzacoalcos-Matamoros	1,331.2	1,255.6	75.6	18.1	13.5	4.6	206.1
Veracruz-Matamoros	1,062.0	986.4	75.6	15.4	10.9	4.5	206.1
<i>Yucatán</i>							
Mérida-Matamoros	2,005.6	1,925.4	80.2	26.7	20.3	6.4	303.3

Nos hemos dado cuenta del atraso social y económico del sureste del país, el cual es especialmente latente cuando se aísla el efecto de las actividades extractivas realizadas por el Estado en la región. Esta situación resulta paradójica, dada la riqueza del sureste en materia de recursos naturales susceptibles de impulsar un desarrollo agroindustrial, forestal, turístico y manufacturero.

Una primera conclusión es que el desarrollo económico del sureste se ha visto obstaculizado por un conjunto de políticas públicas mal direccionadas. Sobre estas bases, se propone un conjunto de políticas públicas, centradas en la corrección de las distorsiones señaladas, por lo tanto se busca elevar la rentabilidad-efectiva y percibida- de las inversiones privadas a través de la corrección gradual de las distorsiones antes mencionadas y de las externalidades positivas creadas por la inversión pública, y no mediante el otorgamiento de incentivos artificiales de tipo fiscal o crediticio.

El desarrollo productivo del sureste es un reto formidable. Se requiere de un esfuerzo importante de reasignación de recursos presupuestales y la adecuación de varias políticas públicas. Ello requerirá también de un esfuerzo importante de comunicación y concertación política, para llevar a cabo estos cambios en el contexto de una sociedad crecientemente democrática.

Continuando con los problemas que enfrentan ambos países empezaremos a analizar estados-municipios de los estados en cuanto a su importancia toda vez que sus fronteras presentan problemas socio-económicos. Pero antes de comenzar a analizar los problemas que existen en estas áreas, es importante conocer estas regiones.

Comenzando por México, en específico con el estado de Tabasco, como primera instancia nos damos cuenta que la longitud total de la red carretera en el estado es de 5,718.20 kilómetros, correspondiendo 607.85 kilómetros pavimentados al ámbito federal, 2,437 kilómetros pavimentados y 2,032.35 kilómetros revestidos al ámbito estatal, con respecto a caminos rurales hay 641 kilómetros de los cuales 302 kilómetros son pavimentados y 339 de revestidos.²⁹

²⁹ Secretaria de Desarrollo Económico y Turismo, "Red Carretera", *Infraestructura competitiva*, Gobierno del Estado de Tabasco, 2012, www.sedet.gob.mx/es/ubicacion/ubi_redcarretera

A mediados del año 2005 se concluyó la carretera de Cárdenas al Puerto de Dos Bocas, libramiento de la ciudad de Cárdenas, Tabasco y libramiento de la ciudad de Comalcalco, Tabasco. Esta vía de comunicación cuenta con 60 kilómetros de carretera a cuatro carriles³⁰. Con respecto a los municipios fronterizos, Balancan posee una red carretera de 1 044.72 kilómetros, dividida en 273.70 pavimentados y 255.02 revestidos de carreteras estatales, en cuanto a caminos rurales, cuenta con 516 kilómetros revestidos. Por su parte, Tenosique tiene 429.63 kilómetros compuestos de 76 de carretera troncal federal pavimentada, 110.70 pavimentados estatales, 182.93 revestida estatal y 60 kilómetros de caminos rurales vestidos.³¹

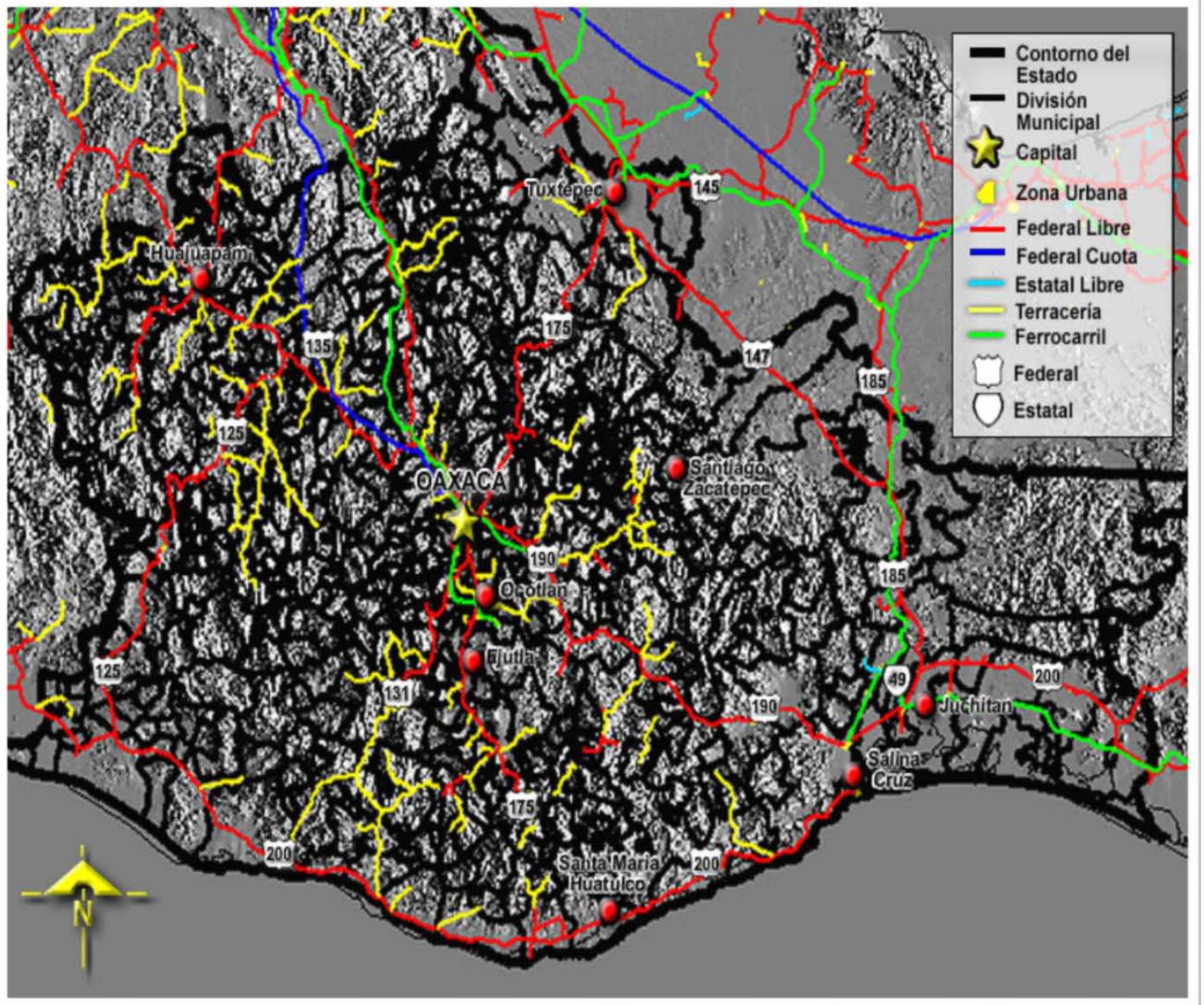
Por otra parte, las condiciones del Estado de Oaxaca son las siguientes: está ubicada al sur de la República Mexicana, cuenta con una amplia red caminera tanto federal como estatal de las cuales 16,113.40 km de carreteras surcan su territorio, lo que da un promedio de 17.26 km de carreteras por cada 100 km².

En cuanto a vías férreas, su longitud es de 287.8 km, para fortalecer más la comunicación estatal, posee 6 aeropuertos y 115 aeródromos, que comunican a las localidades de difícil acceso por vía terrestre y con respecto a la comunicación marítima el estado posee 1 puerto de altura.

Como se muestra en el mapa siguiente

³⁰ Secretaria de Desarrollo Económico y Turismo, "Eje geográfico: Sistema Portuario", *Servicios al Empresario, Gobierno del Estado de Tabasco*, www.sedet.gob.mx/es/programas/serv_empresario

³¹ Gobierno del Estado de Tabasco e INEGI, "Longitud de la red carretera por municipio"



3.1.1. Carreteras

La carretera federal núm. 200 cruza el estado por el sur, bordea la costa oaxaqueña, ingresa por el oeste comunica las localidades de Pinotepa Nacional, Santiago Jamiltepec, Río Grande, Puerto Escondido, El Coyul, Morro Mazatán, Salina Cruz. En esta comunidad y hacia Santo Domingo Tehuantepec, la carretera 200 se transforma a la núm. 185, Santo Domingo Tehuantepec se enlaza la carretera núm. 190, de aquí hacia Juchitán de Zaragoza, la carretera tiene los números 200, 190 y 185 hasta la comunidad La Ventosa, donde se separa la carretera núm. 185 al norte; mientras que la carretera 190 y 200 con dirección al este continúan uniendo las localidades de La Venta, Niltepec, Santo Domingo Zanatepec y San Pedro Tapanatepec donde se separan; la carretera núm. 200 sigue hacia Chahuities y sale de la entidad a Arriaga Chiapas.

La carretera federal núm. 190 tiene una dirección noroeste-sureste, entra cerca de Huajuapán de León, continúa hacia Tamazulapán del Progreso, Oaxaca, Tlacolula de Matamoros, Santiago Matatlán, Santa María Jalapa del Marqués, Santo Domingo Tehuantepec, y en esta zona se unen las carreteras 185 y 200. Mientras que en la comunidad de San Pedro Tapanatepec se separa de la carretera núm. 200 y sale de la entidad hacia Cintalapa, Chiapas.

La carretera federal núm. 175 entra al norte por Tuxtepec, enlaza hacia el sur las localidades de San José Chiltepec, Guelatao de Juárez, El Punto, Oaxaca, San Bartolo Coyotepec, Ocotlán de Morelos, Ejutla de Crespo, Miahuatlán de Porfirio Díaz, San Pedro Pochutla y termina en Puerto Ángel. La carretera núm. 125 une las carreteras federales 190 y 200 en la porción occidental del estado de Oaxaca ingresa al mismo por Santiago Chazumba, llega a Huajuapán de León.

La carretera federal núm. 131 ingresa por Teotitlán de Flores Magón, continúa al sur para comunicar las localidades de Santa María Tecomavaca, San Juan Bautista Cuicatlán, San Francisco Telixhuaca, se une a la carretera 190 y continúan hasta Oaxaca, donde se separan y continúa hacia el sur para enlazar

las localidades de Cuilapan de Guerrero, Zaachila, y llega hasta San Miguel Sola de Vega.

En la porción oriental se ubica la carretera fed. núm. 185 que viene de Acayucan, Veracruz, ingresa por Martín Dehesa, continúa hacia Palomares donde se enlaza la carretera núm. 147, sigue a Matías Romero, y llega hasta la Ventosa donde se une a las carreteras 200 y 190, recorre unida a las anteriores hasta Santa Domingo Tehuantepec y termina en Salina Cruz.

3.1.2. Ferrocarriles

La vía férrea que viene de Tehuacán, Puebla, ingresa al estado por la estación Aldama; esta línea llega a Oaxaca, continúa al sur un ramal hacia Tlacolula de Matamoros. La otra vía férrea que cruza el territorio estatal tiene una trayectoria casi paralela a la carretera fed. núm. 185; la primera estación es Uvero, pasa por Matías Romero, Cd. Ixtepec, Santo Domingo Tehuantepec para llegar a Salinas Cruz.

3.1.3. Aeropuertos

De los seis aeropuertos que posee el estado, dos ofrecen servicios nacional e internacional y se ubican en Bahía de Huatulco y en la ciudad de Oaxaca, los restantes dan servicio nacional. La comunicación del estado se complementa por este medio ya que se cuenta con 115 aeródromos distribuidos en todo el territorio oaxaqueño.

3.1.4. Puertos

El principal puerto es Salinas Cruz, en donde se realizan actividades comerciales, pesqueras y turísticas; existen otros puertos en la entidad como: Puerto Escondido y Bahías de Huatulco con actividades turísticas y pesqueras.

En otro orden de ideas, el sistema de comunicaciones y transportes en Chiapas es uno de los pilares básicos en donde se sustenta el desarrollo; por ello la búsqueda de una infraestructura adecuada y suficiente capaz de integrar la economía e intercambio social de las regiones, movilizar racional y eficientemente los recursos de los sectores productivos

El Gobierno se ha dado a la tarea de conservarlo, pero sobre todo modernizar y ampliar la infraestructura existente incorporando las garantías que hacen posible una mayor participación de los sectores social y privado.

La principal estrategia se orienta a la consolidación de las carreteras troncales, alimentadoras y caminos rurales. Actualmente se cuenta con una longitud de 20,270 kilómetros de longitud de carreteras, de los cuales 4,659 son pavimentadas, 15,057 revestidas y 564 terracerías. La meta es enlazar las cabeceras municipales con las pequeñas comunidades dispersas y con las localidades concentradoras de servicios.

Ante la demanda turística y comercial que se está generando, y considerando a la vía aérea como la única alternativa corta para comunicarse con el resto del país, los dos aeropuertos de Tuxtla Gutiérrez están siendo mejorados en tecnología y capacidad; del mismo modo, ya están siendo instaurados cambios de fondo para operar perfectamente los aeropuertos de Tapachula, Palenque, Comitán y San Cristóbal de las Casas. Si se agregan a esta infraestructura los diversos y funcionales aeródromos de la entidad, se reconocerá a este medio como uno de los más eficientes de Chiapas.

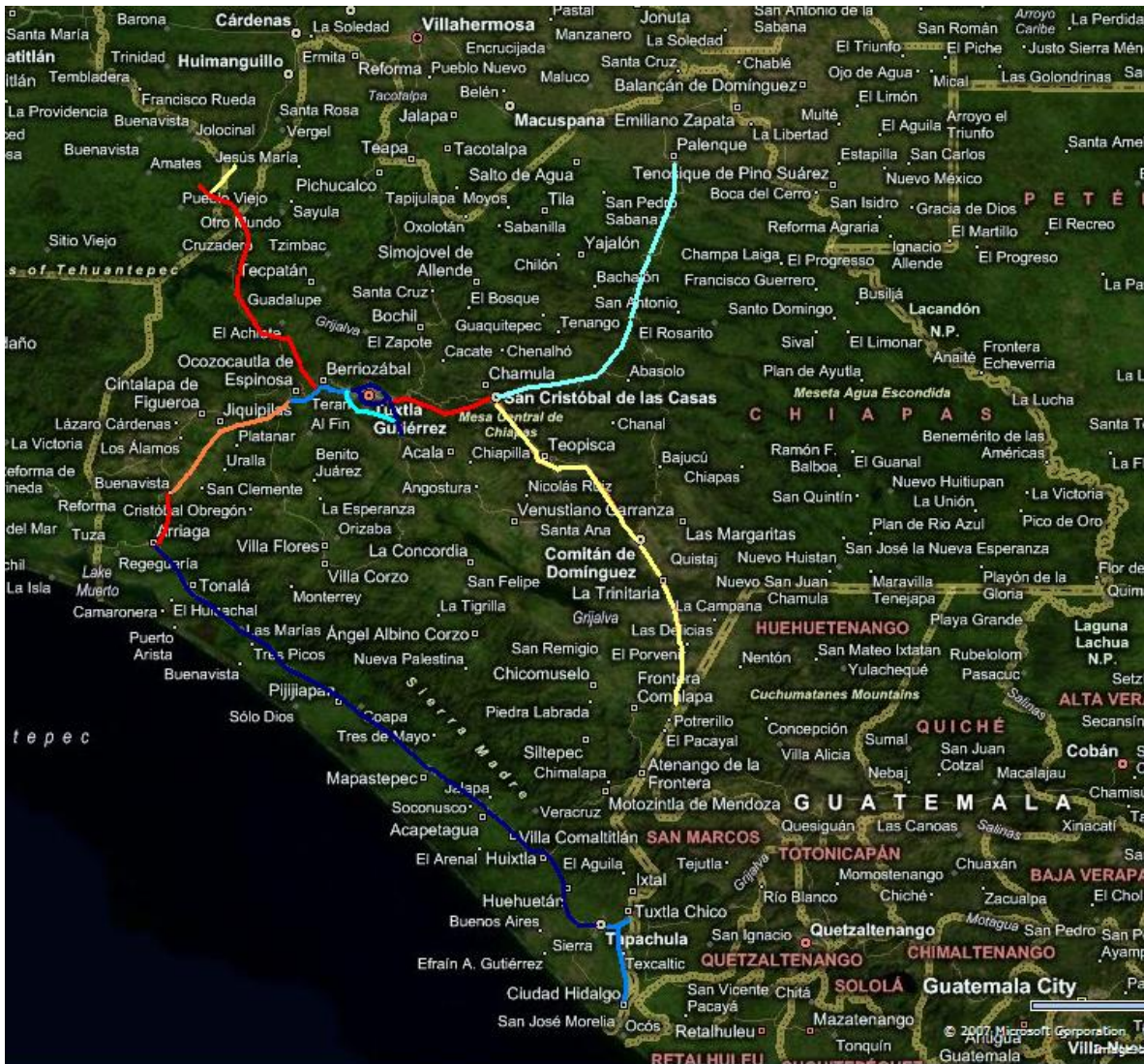
La red ferroviaria tiene una longitud de 510 km, entre troncales, ramales, secundarias y particulares. Al igual que en el resto del país y por iniciativa del Gobierno Federal, el transporte ferroviario está en un proceso de invitación a la iniciativa privada para participar en la modernización. Al tomar en cuenta las ventajas comparativas de éste contra otros medios, cualquier inversionista fácilmente visualizará en Chiapas un muy interesante nicho de mercado.

Otro de los propósitos fundamentales consiste en ampliar la cobertura de telefonía rural y de la radiocomunicación, como alternativas para las comunidades pequeñas, así como incrementar el alcance de la televisión vía satélite en toda la entidad.

Chiapas se perfila hacia la superación de sus sistemas de comunicaciones y transportes, demostrando con ello vocación para acordar propósitos comunes. La invitación a la iniciativa privada para invertir en la tecnología e infraestructura, así como la decisiva participación en planes y programas federales de tecnología de punta, abrirán mejores caminos a la educación, la salud, el comercio, el abasto y la movilidad social que promoveré el crecimiento de los chiapanecos.³²

³² <http://www.mundochiapas.com/turismo/estado/infraes.html> consultada septiembre 2012

A continuación se pueden apreciar las supercarreteras (2 carriles) y autopistas (4 carriles) en operación, construcción y proyecto en el estado de Chiapas:



Detalles de cada una (datos de la SCT):

*Actualización a diciembre de 2009*³³

EN OPERACIÓN

³³ <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=578272>

Autopistas de cuota

Principales Vialidades:

Autopista de cuota Arriaga - Tapachula: 233 km.

Libre/Cuatro carriles

Libramiento Norte de Tuxtla Gutiérrez - Chiapa de Corzo: 23 km.

Ramal aeropuerto Angel Albino Corzo: 8 km.

Supercarreteras de cuota

Ocozocoautla - Las Choapas (tramo Chiapas): 85 km.

Tuxtla Gutiérrez - San Cristóbal: 46 km.

Ocozocoautla - Arriaga: 93 km.

EN CONSTRUCCIÓN

Autopistas de cuota

Tapachula - Talismán: 18 km.

Ramal a Ciudad Hidalgo: 30 km.

Libre/Cuatro carriles

Ampliación Tuxtla Gutiérrez - Ocozocoautla: 30 km.

EN PROYECTO

Autopistas de cuota

San Cristóbal - Palenque: 160 km.

Libre/Cuatro carriles

Nuevo Libramiento Sur de Tuxtla Gutiérrez: 23 km.

Supercarreteras de cuota

San Cristóbal - Comitán - La Mesilla: 149 km.

3.2.- Problemáticas en la frontera México-Guatemala

Por su parte en el Estado de Guatemala las principales vías de comunicación son la aérea y la terrestre, sin embargo, dada la gran diferencia de tamaño, es casi imposible hacer una comparación de las infraestructuras de comunicación, ya que el presupuesto anual para el año 2005³⁴, fue similar al presupuesto que manejó en el mismo periodo el Estado de Tabasco.

Esta situación es paradójica ya que si comparamos la situación de la frontera sur entre México-Guatemala, con la Frontera México-EUA, resulta que tienen condiciones similares, estos últimos tienen mejores condiciones de infraestructura que la nuestra.

A éste respecto podemos comentar que de los pocos incidentes que se han tenido registrados cerca de las fronteras de ambos países es el que se suscitó en el cruce fronterizo de El Ceibo, en el municipio La Libertad, Péten Guatemala y el municipio de Tenosique, Tabasco, (Méx) en el cual a petición del gobierno de Guatemala se cerró momentáneamente la frontera, esto para efectuar un operativo en su Estado, mediante el cual participaron varias Instituciones de gobierno por parte los países involucrados.

En dicho operativo se participó de manera conjunta para garantizar la seguridad de la frontera, así como, la integridad de las personas que se encontraran cruzando la frontera, dicho acontecimiento terminó sin incidentes y es una muestra clara de la cooperación existente entre México y Guatemala.³⁵

Con estas acciones nos podemos dar cuenta que si bien por la frontera Sur no se aprecia un importante movimiento de mercancías, se tiene un lazo de hermandad con el Estado vecino de Guatemala, y que a pesar de no contar con mucho tránsito de insumos, sí presenta un tráfico importante de migrantes provenientes de Centroamérica que cruzan por nuestro territorio, ya sea para trabajar en nuestro país o para buscar el “sueño americano”.

³⁴ Secretaria de Planificación y Programación de la Presidencia, www.segeplan.gob.gt y Secretaria de Finanzas, www.sefintab.gob.mx

³⁵ Sosa Barboza, Roberto “México cierra cruce fronterizo a petición de Guatemala” *El Universal*, 21 de julio de 2009, <http://www.eluniversal.com.mx/notas/613598.html> (21 de julio de 2009)

Aunque no se tengan reportes oficiales sobre delincuencia en la Frontera México Guatemala, en investigaciones que se han realizado recientemente, uno de los principales problemas a los que se enfrentan los migrantes es a la delincuencia y a las vejaciones a sus derechos humanos, a éste respecto resulta paradójico ya que de la manera en que se les trata a los migrantes guatemaltecos en territorio mexicano, de la misma manera se les trata a los migrantes mexicanos en territorio estadounidense.

Dado que éste es un tema de relevancia en la presente investigación trataremos de profundizar un poco sobre el asunto en cuestión. Trataremos de explicar de manera clara como es que el fenómeno de la migración se ha convertido en un tema que, lejos de decrecer, se hace más frecuente. Como muchos de nosotros sabemos, el fenómeno migratorio surge por las condiciones de vida del país de origen, por la falta de empleos y por salarios no remunerados para tener una vida digna de acuerdo a los preceptos de los Organismos Internacionales, lo que generan que los habitantes de dichos países salgan a buscar mejores oportunidades de vida y que en este largo camino se ven expuestos a muchos peligros.

La gravedad de la situación en la frontera norte es tal, que el tema de la región fronteriza se ha constituido como un asunto de seguridad nacional y una prioridad para la relación bilateral entre los Estados. Estados Unidos progresivamente ha reforzado e incrementado los recursos humanos y tecnológicos en la región fronteriza, mientras que México en fechas recientes ha incrementado fuertemente la presencia de efectivos militares, especialmente en ciudades donde impera la migración y la violencia como Ciudad Juárez

En una escala mucho menor, esta situación se replica en la frontera Sur de México, la porosidad en la frontera sur, debido en parte a la carencia de recursos materiales y humanos de los gobiernos de México y Guatemala, ha propiciado que además de la inmigración irregular surjan y se desarrollen fenómenos como el tráfico de personas, el contrabando de bienes, el narcotráfico, los grupos delincuenciales llamados “maras” y otras manifestaciones del crimen organizado

que, precisamente gracias a la porosidad de la frontera, adquieren características de crimen transnacional.

Otro de los problemas que tienen las carreteras en México, son las de cuota, ya que estas son las que reportan mayores ingresos a los Estados. A pesar de que son pocas, ya que la mayoría de las mercancías son transportadas por carreteras Estatales o federales, la realidad es que las condiciones de las carreteras no son las mejores, tenemos la certeza de que se pueden contar con pases seguros y con vistas panorámicas que muy difícilmente podríamos encontrar en otros países, el inconveniente que podríamos encontrar en las casetas es que son un seguro las cuotas que se cobran con altas comparadas con el el transporte todavía podemos encontrar resistencia a ellas y por lo tanto los transportistas eligen evadir estas casetas para evitar la pérdida de tiempo que se genera al esperar y el precio a pagar, lo cual genera pérdidas al país y por ende un rezago en la economía.

Asimismo, el clima es un factor importante en el desarrollo de las carreteras ya que al ser construidas en zonas demasiado montañosas o de difícil acceso se vuelve un reto el salir de ellas sin sufrir ningún percance, esto es, que es común encontrarnos los señalamientos de deslave, o con fenómenos atmosféricos como la niebla, o la lluvia que dificultan el transporte y lo hacen más pesado de lo que en realidad es.

Aunado a estos problemas, tenemos condiciones en las que algunas de las carreteras de Guatemala se encuentran, baches, hundimientos y derrumbes los cuales son los principales problemas que enfrentan miles de automovilistas y transportistas de pasajeros y de carga en la red de carreteras de Guatemala, la cual muestra un total deterioro, en parte por el invierno y por la falta de mantenimiento.³⁶

³⁶ <http://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/red-de-carreteras-de-guatemala-muestra-total-deterioro> consultada nov-2012

No han cuantificado las pérdidas, pero además de quedar mal con las empresas por retrasos en la entrega de la mercadería, hay daños en los camiones por tantos baches, lo cual aumenta los costos, cuyo impacto se presenta en todo el país.

Jorge Mario González, ex presidente del Colegio de Ingenieros, señaló que recientemente recorrió las carreteras del país y constató que están muy dañadas, incluso hay rutas que ya terminaron su vida útil, como la de Cocales, en la Costa Sur, hacia la frontera con México, la cual se debe reconstruir en su totalidad “por estar en pésimas condiciones”.

En la ruta al Atlántico, desde la capital hasta El Rancho, El Progreso, el asfalto en general está en buen estado, pero existe una amenaza constante de derrumbes. En el kilómetro 58 de esa vía hay un tramo corto donde el pavimento está lleno de baches grandes que obligan a los conductores a reducir la velocidad para esquivarlos.

También hay problemas similares entre Sanarate y El Progreso.

Al menos otros cuatro derrumbes grandes dificultan el paso en la Cumbre de San Elena, en la ruta a las Verapaces, donde la falta de señalización pone en riesgo a los pilotos.

La ruta Interamericana, que une los departamentos de occidente, está en mal estado y representa un peligro para los conductores, debido a los continuos derrumbes.

Del kilómetro 96, en Tecpán Guatemala, hasta el kilómetro 170, Santa Catarina Ixtahuacán, Sololá, se observan tramos de asfalto colapsados por múltiples aludes.

En la ruta al Pacífico, uno de los tramos más averiados es del kilómetro 112 al 171,5, donde hay baches de un metro de diámetro y hasta 50 centímetros de profundidad. El punto más dañado está en el kilómetro 131, donde el río Bravo destruyó 500 metros de asfalto durante el invierno pasado y no ha sido reparado.

En esa misma ruta, en el kilómetro 126, durante la tormenta Ágatha quedó destruido el puente San Francisco, en donde se colocó uno tipo bailey, pero los vehículos resbalan.

Alfredo Cobar, director de la Unidad de Conservación Vial, justificó que por la falta de recursos desviaron los fondos de mantenimiento y bacheo para atender las emergencias del invierno.

Carreteras que cubren nuestro país:

-Tres mil kilómetros de carreteras asfaltadas tiene el país.

-Covial admitió hace un mes que el 42% de la red está en mal estado, pero se cree que es más.

-Ruta Interamericana a occidente es zona húmeda.

-De la capital a Quetzaltenango hay 201 kilómetros, y a San Marcos, 253. Esa vía se caracteriza por retener mucha humedad en el suelo.

-Debido a cortes muy verticales en las ampliaciones de la ruta se producen derrumbes sobre la carretera.

-El área de mayor riesgo está entre Tecpán Guatemala y Los Encuentros.

-En la carretera de Sololá a Panajachel hay derrumbes.

-En la ruta al Atlántico hay obstrucción debido a baches y derrumbes.

-De la capital a Puerto Barrios, Izabal, hay 297 kilómetros. Esa vía es parte del corredor seco que une el océano Pacífico con el Atlántico, pasando por la capital.

-El área de deslizamientos está entre la capital y El Rancho, El Progreso. Se producen derrumbes que tapan hasta cuatro carriles.

- También hay problemas de baches en varios tramos de esa carretera.
- Hundimientos y baches afectan en la Costa Sur.
- La ruta tiene unos 262 kilómetros de extensión, de la capital a Tecún Umán, San Marcos.
- Del kilómetro 132 al 140 hay gran cantidad de baches profundos.
- Las correntadas socavan el pavimento, por lo que se corre el riesgo de que se pierda un carril en el tramo de Siquinalá, Escuintla.
- La vía a Puerto de Champerico, Retalhuleu, se encuentra muy deteriorada.
- Es la ruta hacia la zona turística de Retalhuleu.
- De la capital a Salamá, Baja Verapaz, hay 150 kilómetros, y a Cobán, Alta Verapaz, 215 kilómetros.
- Hundimientos de gran tamaño, cerca de la Cumbre Santa Elena, causan retrasos a viajeros y transportistas.
- El suelo húmedo requiere tratamiento especial para estabilizarse.
- Es el principal acceso a la región maderera, cafetalera y de cardamomo del país.
- También comunica con la Franja Transversal del Norte.

CONSIDERACIONES FINALES

En México una de las principales vías de transporte y comunicación es la carretera, por medio de esta se transportan diariamente mercancías y pasajeros, por lo tanto las condiciones deben ser óptimas para un mejor y duradero aprovechamiento. Pero, con la aparición de los transportes multimodales y el uso de transportes alternativos, las carreteras se enfrentan a nuevos desafíos, así como a nuevos retos.

Por tal motivo se desarrollaron planes y estrategias en México, para aplicar las nuevas tecnologías en el trazado y establecimiento de las carreteras y de los obstáculos a los cuales se pueden enfrentar tanto a nivel estatal como federal. En primer lugar la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), es la encargada de realizar las gestiones y licitaciones necesarias para que los proyectos se lleven a cabo, por lo tanto es la institución encargada de la entrega de resultados o la aceptación de las fallas; pero ella no se encuentra en muchas ocasiones colaborando directamente con los directores de proyectos carreteros, para eso, cuenta con subsidiarias que lo apoyan y verifican que todo se realice en orden. En segundo lugar encontramos el rescate carretero, un Programa que viene desde los 90's el cual consiste en la reparación y mantenimiento de ciertas carreteras que, por malas políticas administrativas, se descuidaron y el Estado las recupero, de igual manera se les asigna una partida presupuestal para que esto se pueda llevar a cabo.

En México se tienen contempladas mejoras al sistema carretero, estatal y federal, a corto y mediano plazo, por una parte estos objetivos son coherentes con la estrategia manejada al principio de la administración del Presidente *Felipe Calderón*, pero si miramos más ondo, nos daremos cuenta de que estos objetivos alcanzarán sus metas máximas al término del presente sexenio, por lo que de

nueva cuenta nos encontraremos en una situación de posible abandono o deterioro.

Por su parte, en el Estado de Guatemala, se están realizando planes de mediano a largo plazo, lo podemos corroborar en su plan de acción que contempla no solo la duración del actual presidente, sino que pretende que se siga aplicando después. Como una comparación podemos decir que el sistema de gobierno en Guatemala piensa sus proyectos a largo plazo y que esos plazos sean coherentes con sus recursos y con el tiempo establecido para llevarlos a cabo. Asimismo, los proyectos carreteros son realizados por consultores externos, lo que nos da una idea de que en Guatemala se están preocupando por que la inversión extranjera entre al país, lo que provocaría un auge en sus recursos y al invertir en el sector carretero beneficiaría sobre manera al comercio.

Por lo tanto es conveniente mencionar que ambos Estados tienen objetivos en común aunque con políticas distintas de aplicación, los dos están apostando por una mejora en los servicios carreteros por lo que se están enfocando a la mejora y conservación de las mismas, de igual manera podemos mencionar que si bien la apuesta por el futuro carretero está en la mesa, en contra parte lidiamos con las políticas de aplicación en ambos Estados que dificultan dichos progresos.

Como hemos venido revisando a lo largo de la presente tesina, la relación México con Guatemala, lejos de ser una oportunidad de expansión económica, se ha relegado a un segundo plano, dándole prioridad a las inversiones propiedad de Estados Unidos, que como es bien conocido, es nuestro mayor socio comercial, situación paradójica, ya que se podrían tener las mismas oportunidades de inversión y crecimiento con Guatemala, pero se desaprovechan por el tema de la vecindad con EE. UU.

Es en éste punto donde la hipótesis planteada en un inicio nos refiere, que en nuestro país se debe tomar más en consideración a los socios comerciales

potenciales y emergentes que vienen pujando, y con los que se podrían establecer buenas relaciones de amistad, sin mencionar las ventajas competitivas que acarrearía.

Poniendo especial énfasis en los sectores carreteros que corren al sur del país y que no se están atendiendo, situación que claramente nos deja en desventaja ya que, se podrían utilizar esas vías, para el comercio con Guatemala y así crecer a la región sur de nuestra nación.

Asimismo, de la teoría manejada al principio de la presente Tesina, la cual es la teoría del Sistema-Mundo, o “Centro-Periferia” en la cual nos dice que los países que se encuentran más desarrollados se encuentran al centro, y los países en vías de desarrollo, se encuentran siempre en la periferia, donde se beneficiarán de la relación que tienen con los países céntricos. En este momento México se encuentra en una posición Céntrica respecto a su homologo Guatemala, por lo que a este le convendría una mejor relación con México. Por su parte nuestro país puede apoyarse en la posición estratégica de Guatemala y ubicarse en una mejor zona de la que tiene actualmente con los demás países del sur.

De lo anterior podemos deducir varias posibles soluciones como por ejemplo:

- Trazar rutas comerciales con Guatemala que sean benéficas para ambos Estados.

- En cuanto a los tiempos, se debe invertir en la mejora e innovación en materia de estructura carretera que asegure el mejor aprovechamiento de las mismas.

- Fijar metas a mediano y largo plazo que sean plausibles y alcanzables, así como el establecimiento de comités de revisión de las mismas.

FUENTES CONSULTADAS

<http://www.lasnoticiasmexico.com/54904.html>

<http://www.docstoc.com/docs/3248065/INFRAESTRUCTURA-CARRETERA-EN-MEXICO-RETOS-Y-OPORTUNIDADES>

TRANSPORTE URBANO Y GLOBALIZACIÓN, POLÍTICAS Y EFECTOS EN AMÉRICA LATINA: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/196/19609403.pdf>

CAPITULO III, GLOBALIZACIÓN Y SU IMPACTO EN EL TRANSPORTE DE LA REGIÓN: <http://www.oas.org/usde/publications/unit/oea33s/ch34.htm>

EL PODER DEL CONSUMIDOR: DEMANDAMOS EFICACIA EN EL TRANSPORTE: [http://www.boell-](http://www.boell-latinoamerica.org/downloads/eficiencia_transporte_docto_(1).pdf)

[latinoamerica.org/downloads/eficiencia_transporte_docto_\(1\).pdf](http://www.boell-latinoamerica.org/downloads/eficiencia_transporte_docto_(1).pdf)

MÉXICO CANADÁ Y EE. UU DESARROLLARÁN SISTEMA DE TRANSPORTES COMPATIBLES E INTERCONECTADOS: <http://www.sct.gob.mx/en/despliega-noticias/article/comunicado-de-prensa-no-060-mexico-canada-y-eu-desarrollaran-sistemas-de-transporte-compatibles/?type=98> ,

Situación actual del sistema portuario nacional boletín portuario de feb. De 2009, Nim.22 http://www.oas.org/cip/docs/boletines/feb09_22.pdf

Metodología para el análisis y previsiones de tráfico portuarios

<http://www.temagc.com/Articulos/Traficos%20portuarios.pdf>

LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA CARRETERA Y SU IMPACTO EN EL CRECIMIENTO ECONÓMICO

<http://www.ccpm.org.mx/avisos/ceesparzoestructuracarretera.pdf>

Esquemas especiales aplicados al desarrollo de proyectos estratégicos para la red carretera

http://segundo.informe.gob.mx/informe/PDF/ECONOMIA_COMPETITIVA_Y_GENERADORA_DE_EMPLEOS/M230-246.pdf

Algunos retos relacionados con la implementación de sistemas de gestión vial

<http://publications.piarc.org/ressources/documents/actes-seminaires07/c43-cuba0407/SOLORIO-Mexico-Algunos-retos-relacionado.pdf>

Capitulo 3 Proyectos carreteros en México

http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lic/cruz_g_e/capitulo3.pdf

El comercio México-Unión Europea, límites estructurales para su expansión

<http://www.analiseconomico.com.mx/pdf/3708.pdf>

http://www.portalferias.com/congreso-mundial-de-carreteras-2011-mexico_1726.htm

http://www.un.org/esa/dsd/dsd_aofw_ni/ni_pdfs/NationalReports/guatemala/transp
ort.p consultada el 26/01/12

<http://www.segeplan.gob.gt/2.0/media/k2/attachments/DFTN.pdf>

<http://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/red-de-carreteras-de-guatemala-muestra-total-deterioro>

<http://www.cpampa.com/web/cpa/2011/11/link-belt-un-socio-para-grandes-retos/>

<http://www.asc-hsa.org/node/518> consultada el día 16 mayo 11

<http://wits.worldbank.org/GPTAD/PDF/archive/Guatemala-Mexico%20Spanish.pdf>
consultada el día 19 de mayo de 2011

<http://www.lib.utexas.edu/benson/lagovdocs/mexico/federal/presidente/pnd/PNDmex01-06.pdf> 19 de mayo de 2011 (plan nacional de desarrollo 2001-2006)

<http://www.sct.gob.mx/en/statistics/documentos-del-sector-comunicaciones-y-transportes-2001-2006/programas/programa-sectorial-2001-2006/>

<http://www.sct.gob.mx/uploads/media/CAP-05.pdf>

<http://www.sct.gob.mx/uploads/media/CAP-04.pdf>

Bibliografía

Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT 2005). Ministerio de Fomento.
España.

Transportes, un enfoque integral. R. Izquierdo. Colegio de Ing. de Caminos, Canales y Puertos.

Manual para la planificación, financiación e implantación de sistemas de transporte urbano.

Consortio Regional de Transportes de Madrid.
Carreteras Urbanas. Ministerio de Fomento

<http://www.eclac.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/mujer/noticias/paginas/5/29845/P29845.xml&xsl=/mujer/tpl/p18f-st.xsl&base=/mujer/tpl/top-bottom-estadistica.xsl> consultada 21/02/12

<http://www.caminos.gob.gt/documentos/circulacionporcarreteras.pdf> consultada 04/03/12

<http://www.caminos.gob.gt/documentos/pesosydimensiones.pdf> consultada 04/03/12

<http://www.sela.org/view/index.asp?ms=258&pageMs=98099> consultada 06/03/12

http://www.centralamericadata.com/es/search?q1=content_es_le%3A%22construccion%3Bn+carretera%22&q2=mattersInCountry_es_le%3A%22Guatemala%22 consultada 18/03/12

http://www.youtube.com/watch?v=5pf6Blb-NRc&feature=bf_prev&list=PLCD1B4CDD5268506D consultado 28/05/12