

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE RELACIONES INTERNACIONALES



TRABAJO DE INVESTIGACIÓN:

AVANCES DE LA ESTRATEGIA DE CONECTIVIDAD VIAL E INTEROCEÁNICA EN EL MARCO DE LA INTEGRACIÓN CENTROAMERICANA. CASO DEL PUERTO DE CUTUCO, LA UNIÓN, EL SALVADOR. PERÍODO 1992-2012

PRESENTADO POR:

Susana Carolina Barrera Vargas

Jessica Marisell Cornejo Cruz

Mercedes Eugenia Hernández Alfaro

PARA OPTAR AL GRADO DE:

LICENCIATURA EN RELACIONES INTERNACIONALES

CIUDAD UNIVERSITARIA, JULIO DE 2013

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

RECTOR:

Ingeniero Roberto Nieto Lovo

VICERECTORA ACADÉMICA:

Maestra Ana Maria Glower de Alvarado

VICERECTOR ADMINISTRATIVO:

(no nombrado)

SECRETARIA GENERAL:

Doctora Ana Leticia Zavaleta de Amaya

FISCAL GENERAL:

Licenciado Francisco Cruz Letona

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

DECANO:

Doctor Julio Olivo Granado

VICEDECANO:

Licenciado Donaldo Sosa Preza

SECRETARIO:

Licenciado Oscar Rivera Morales

ESCUELA DE RELACIONES INTERNACIONALES

DIRECTOR DE LA ESCUELA:

Licenciado Donaldo Sosa Preza (*ad interim*)

COORDINADOR DEL PROCESO DE GRADUACIÓN:

MRI Efraín Jovel Reyes

DIRECTOR DEL PROCESO DE GRADUACIÓN:

Licenciado José Ramiro Velasco Barrera

AGRADECIMIENTOS

EXPRESAMOS NUESTRO MÁS SINCERO AGRADECIMIENTO A:

Licenciado José Ramiro Velasco

Nuestro distinguido asesor, por su disposición permanente e incondicional apoyo en el desarrollo y finalización de este trabajo de investigación. Agradecemos sus valiosos comentarios durante el proceso de redacción de este documento así como por todas sus críticas al mismo. Por toda su paciencia, profesionalismo e invaluable colaboración para que esta investigación fuera realizada de manera satisfactoria.

Al cuerpo docente de la Escuela de Relaciones Internacionales

Por formarnos en diferentes áreas de esta disciplina, por ilustrarnos y brindarnos todo un cúmulo de conocimientos con el cual culminamos una de las metas más importantes de nuestras vidas.

Mil Gracias: Lic. Alfredo Salvador Pineda Saca, Lic. Miguel Ángel Amaya Cuadra, MRI Jorge Alberto Aranda, Lic. Miguel Antonio Alas Sevillano, Licda. Yacqueline Suleyma Rodas, Licda. Claudia María Samayoa Herrera, Doctor Edgardo Herrera Medrano Pacheco, Lic. Mauricio Adalberto Guevara; Lic. Edgar Rolando Huevo Orellana; MRI Efraín Jovel Reyes; Lic. Berta Portillo Hernández; Lic. Julio Armando Ramírez; Lic. Nelson Rivera y a Dolores Urquia, secretaria de la Escuela de Relaciones Internacionales.

“Brindemos por los locos, por los inadaptados, por los rebeldes, por los que ven las cosas de una manera diferente. No les gustan las reglas y no respetan el status-quo. Pero no puedes ignorarlos. Porque cambian las cosas. Mientras algunos los vean como locos, nosotros vemos el genio. Porque las personas que se creen tan locas como para pensar que puedan cambiar el mundo, son las que lo hacen”. **Jack Kerouac**

A mi madre Rosa Vargas que me ha acompañado todo este proceso de mis estudios y siempre sus palabras ayudaron a que nunca me rindiera, a mis hermanos Alejandro y Eduardo a los que con su simpatía y amabilidad supieron comprender mi locura.

A lo largo de 9 años, lo que duró mis estudios, pasaron muchas personas importantes en mi vida, agradezco su apoyo a esforzarme cada materia, cada ciclo, cada día, cada minuto y nunca rendirme hasta terminar la carrera, entre ellos están: Ernesto Guardado, Irene Rubio, Marisol Romero y familia, Roberto Ortega y familia, Iglesia Luterana, Cristiam Serrano, Catherine Peñate, Luis Hernandez, Elisa Siguenza, Iliana de Colorado, Adry Carranza, Esmeralda Baños y familia, Marcela Castro, Julieta Murillo y Deysi Portillo.

Mis agradecimientos a todos mis amigos: Ambar mi amiga incondicional, Artesanos de la calle, Verito la de los churros, a los panes famosos Chory's que fueron mi alimento en la universidad durante varios años. A mis amigos; Luis Aguilar, Luis Mejía, Alejandro Posada y familia, Dilma Cruz, José Iraheta y familia, Rodrigo Perez, Ernesto Navarrete, David Pacas, Roberto Duke, Clelia Argueta, Susana Vichez y Alejandra Chavarria, por darme apoyo incondicional en esta etapa de mi vida, gracias por sus palabras, consejos, ayuda y locuras. A Arcángel Zamora mi mejor amigo quien me apoyo intensamente y mostro su capacidad de solidaridad y soporte en mis últimos años de la universidad.

Y por último y no menos importante a Jessica y Mercedes mis compañeras de grupo de tesis, a las cuales adoro con mi alma, mente y corazón, por haberme soportado tal y como soy, por sus risas, sus llantos, sus berrinches, sus gritos, sus palabras de aliento y sus enojos para conmigo, los cuales acepté ya que no soy muy fácil de llevar y de comprender, les agradezco infinitamente por haberme elegido como su compañera de grupo ya que sin ustedes nunca hubiera podido tener el agrado de ser ahora lo que soy, Licenciada en Relaciones Internacionales.

Susana Carolina Barrera Vargas

A Dios, el creador de mi vida, quien me puso en este camino, dándome la bendición de entrar a la Universidad de El Salvador y finalizar mi Licenciatura en Relaciones Internacionales. A Jesús por darme fortaleza, iluminación y sabiduría. Y a la Virgencita María que ha intercedido con sus oraciones por mí durante todo este proyecto.

A mi madre Guadalupe vda. de Cornejo. Gracias por cada esfuerzo que has hecho todos estos años por mí y por ser una madre que salió adelante sola con nuestra familia. Gracias por tu amor, por tus cuidados, por tus consejos, por tus regaños y principalmente por tu ejemplo de responsabilidad y dedicación. Gracias mami porque cada vez que fui a ti desanimada y agobiada por mis estudios lograste inspirarme para seguir adelante sin perder de vista lo que ahora es una recompensa y un triunfo que sin duda alguna te dedico a ti.

A mi padre José Mauricio Cornejo. Mi ángel que me mira desde el cielo. Gracias por todos los años que estuviste a mi lado y por entregarme tu amor y tus mimos. Gracias a tu carácter y a los valores que me enseñaste ahora entiendo que sin ellos no hubiese sido posible superar todas mis metas personales y profesionales que he logrado hasta el momento.

A mi abuela, Mamatrini. Gracias por formar parte de mi hogar en los momentos más duros de mi vida. Gracias porque cuidaste de mí siempre y porque te entregaste con todo tu amor hasta tus últimos años de vida.

A mis hermanos: Moris Y Nancy. Gracias por estar para mí siempre y a pesar de todo. Los quiero mucho. A mi mejor amigo, Carlos Vega, gracias por tu incondicionalidad, tus consejos, tu sentido del humor que alegra mis días y por aceptarme cómo soy. Gracias a Ruth López, mi confidente, mejor amiga y Colega

A nuestro asesor de tesis, Lic. Ramiro Velasco, gracias por todo su conocimiento y experiencia que nos guió de principio a fin durante este proceso.

Jessica Marisell Cornejo Cruz

“Nunca consideres el estudio como una obligación, sino como una oportunidad para penetrar en el bello y maravilloso mundo del saber.” **Albert Einstein**

Primeramente tengo que dar Gracias a Dios, que me otorgo la oportunidad de concluir mis estudios en todos los niveles, especialmente mis estudios universitarios; dándome fortaleza, paciencia y sabiduría para no dar un final a mis estudios superiores sino para dar un inicio a todos mis futuros éxitos como profesional de las Relaciones Internacionales.

A mis padres, José Napoleón Hernández y Mercedes Haydeé de Hernández, quienes me brindaron su cariño y apoyo incondicional siempre en todos los aspectos de mi vida en los cuales he necesitado de sus consejos y su guía para ser una mejor persona cada día. A mi hermana Margarita Lisseth Hernández que siempre ha estado a mi lado dándome su cariño, apoyo y sus consejos para afrontar los diversos caminos y obstáculos. De igual manera a mis primas-hermanas Karina del Carmen Alfaro y Ana Roxana de Mineros, quienes me han otorgado a lo largo de mi vida las armas y el coraje necesario para lograr todo lo que me preponga.

A mis amigos y amigas, quienes son la familia que la vida escogió para ponerlos en el camino y con los cuales he reído, llorado, soñado, hecho planes para el futuro entre otras cosas, Polliane Alves, Carolina Recinos, Margarita Callejas, Susana Díaz, José Arias, Camille Alves, Zenayda Masariego, Esmeralda Blandón, Melvin Ponce, Roberto Carlos Ortega, Julieta Aceytuno, Jacqueline Ardón, Xenia Majano, Rosa Calderón, y Liliana Cardoza; y muchos otros más quienes los tengo presentes siempre en mi corazón.

A mis compañeras de tesis Susana Barrera y Jessica Cornejo, a quienes les agradezco su paciencia, su comprensión y todo el esfuerzo con lo cual han hecho posible el comienzo de una nueva etapa. MUCHÍSIMAS GRACIAS!

Mercedes Eugenia Hernández Alfaro

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	i
CAPÍTULO I: ANTECEDENTES DEL PROCESO DE INTEGRACIÓN CENTROAMERICANA Y CREACIÓN DEL TRIÁNGULO NORTE, COMO ESTRATEGIA COMERCIAL.....	1
1.1 Breve relato histórico de la Unión Centroamericana durante la Colonia y el Siglo XIX.....	2
1.2 Nuevos esfuerzos integracionistas de las nuevas Repúblicas Independientes del Istmo Centroamericano.....	11
1.2.1 Surgimiento y expansión del Proceso de Integración Centroamericana.....	12
1.2.1.1 La crisis de la Integración Centroamericana para finales de la década de los años 60's.....	15
1.2.1.2 Estancamiento del Proceso de Integración Centroamericana durante la década de los 70's y 80's.....	16
1.2.1.3 Resurgimiento y adaptación del Proceso de Integración Centroamericana desde 1990 hasta el 2011.....	17
1.3 La conformación del Triángulo Norte en el marco del Proceso de Integración Centroamericana.....	20
Conclusión Capitular.....	27

CAPITULO II: LA ESTRATEGIA VIAL E INTEROCEÁNICA EN LA ZONA DEL TRIÁNGULO NORTE.....	29
2.1 Proyecto del Corredor Logístico Centroamericano.....	30
2.1.1 Corredor Logístico Centroamericano.....	30
2.1.1.1 Objetivos del Corredor Logístico Centroamericano.....	32
2.1.1.2 Descripción del Corredor Logístico Centroamericano.....	32
2.1.1.3 Financiamiento del Corredor Logístico Centroamericano.....	34
2.2 Componentes (Ejes Estratégicos) del proyecto del Corredor Logístico Centroamericano.....	37
2.2.1. La reconstrucción de la red vial (Canal Seco).....	37
República de Honduras.....	38
República de Guatemala.....	39
República de El Salvador.....	41
2.2.2. Modernización de Puertos en la región del Triángulo Norte.....	42
2.2.2.1 Puerto Barrios, Guatemala.....	44
2.2.2.2 Puerto Cortés, Honduras.....	45
2.2.2.3 Puerto Cutuco, El Salvador.....	46
2.2.3. Modernización de Aduanas terrestres en la región del Triángulo Norte.....	49
2.2.4 Tecnología de información aplicada al comercio internacional.....	53
2.2.5 Servicios logísticos.....	54

2.3 Relaciones comerciales a partir del proyecto del Corredor Logístico Centroamericano dentro de la zona del Triángulo Norte.....	57
2.4 Programas internacionales de inversión en la región del Triángulo Norte.....	60
2.4.1 Inversión existente.....	61
2.4.1.1 Inversión extranjera en Guatemala en materia de conectividad vial e interoceánica.....	61
2.4.1.2 Programas de inversión potenciales en Guatemala.....	64
2.5 Limitaciones del Corredor Logístico Centroamericano.....	66
Conclusión Capitular.....	70
CAPITULO III: CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE CUTUCO Y SU IMPORTANCIA ESTRATÉGICA EN EL PROYECTO DE CONECTIVIDAD VIAL E INTEROCEÁNICA EN CENTROAMÉRICA.....	
3.1 Puerto de Cutuco en El Salvador.....	73
3.1.1 Proyectos estratégicos ejecutados.....	76
3.1.2 Concesión del Puerto de Cutuco.....	78

3.1.2.1	Empresas inversionistas en Puerto de La Unión Centroamericana.....	83
3.2	Construcción, operación y rentabilidad portuaria de Puerto Cutuco.....	86
3.2.1	Costos de construcción y mantenimiento del Puerto.....	86
3.2.2	Navieras y fletes.....	92
3.3	Puerto de Cutuco como eje estratégico en el Proyecto del Corredor Logístico Centroamericano.....	94
3.3.1	Posición geoestratégica de Puerto de Cutuco.....	94
3.3.2	Importancia de la construcción de Puerto Cutuco dentro del proyecto Corredor Logístico Centroamericano.....	99
3.4	Expectativas de Puerto Cutuco como polo de desarrollo en El Salvador.....	102
3.4.1	Beneficios económicos y sociales.....	102
3.4.2	Oportunidades.....	104
3.4.3	Desafíos.....	105
	Conclusión Capitular.....	108

INDICE DE ANEXOS.....	110
Anexo 1.1 Tabla de los principales productos exportados de México al Triángulo Norte 2003.....	110
Anexo 1.2 Tabla de los principales productos importados por México provenientes del Triángulo Norte 2003.....	111
Anexo 2.1 Mapa de la carretera Longitudinal del Norte.....	112
Anexo 2.2 Mapa de trayecto de las fases de construcción del Corredor Logístico Centroamericano de Honduras.....	113
Anexos 2.3 Mapa de estrategia de inversión en Honduras 2010- 2014.....	114
Anexo 2.4 Mapa conceptual sobre el servicio aduanero dentro del Proceso logístico de importación.....	115
Anexo 3.1 Grafica del Tráfico de TEU'S proyectados en Puerto de La Unión en 20 años.....	115
Anexo 3.2 Mapa de Infraestructura del Puerto de Cutuco en el departamento de La Unión.....	116
Anexo 3.3 Hoja de ruta de la concesión de Puerto Cutuco en La Unión.....	117
Anexo 3.4 Estados de Cuenta de Puerto de Cutuco en La Unión.....	118

GLOSARIO.....	122
SIGLAS Y ACRÓNIMOS.....	128
BIBLIOGRAFÍA.....	130

INTRODUCCIÓN GENERAL

Por su naturaleza social el ser humano siempre ha buscado la manera de agruparse para generar mayor confianza, lograr objetivos en común y obtener beneficios de forma recíproca. En la actualidad este nivel de organización se ha concretado con el establecimiento de la figura del Estado y de otros actores dentro del escenario internacional. Este es el caso de los países de la región del Triángulo Norte de Centroamérica, que vinculados históricamente han trascendido por medio de la unificación de sus ideas e iniciativas en materia de Integración económica y política para convertirse en un bloque regional competitivo a través de la adopción de una estrategia de conectividad vial e interoceánica.

Con el presente estudio se plantea como problema general, el contexto histórico experimentado por los países Centroamericanos, marcado por una serie de conflictos locales que desgastaron su economía e infraestructura principalmente, sumado a una coyuntura internacional desfavorable y a la aplicación de políticas nacionales por parte de los Gobiernos para regular el uso de sus recursos (Programas de Ajuste Estructural) que dieron paso a reformas institucionales en el sector transporte y a proyectos de rehabilitación, reconstrucción y mantenimiento de sus redes viales.

Desde esa lógica, las Repúblicas de Guatemala, Honduras y El Salvador - durante la década de los años 90- establecen un acuerdo comercial denominado “Triángulo Norte” (TN) para la búsqueda de la integración de sus mercados nacionales, siendo de crucial importancia el desarrollo de un proyecto de desarrollo de infraestructura física de carreteras y puertos y la modernización de la logística aduanera como elementos esenciales para su posicionamiento competitivo como bloque comercial.

Los puertos específicos pertenecientes al proyecto de interconectividad vial e interoceánica del Triángulo Norte son: Puerto Cortés en Honduras, Puerto Barrios en Guatemala y Puerto Cutuco en El Salvador. De manera particular se destaca a El Salvador como la plataforma para trazar una ruta alterna para el transporte de mercancía entre los países de esta región y para dinamizar sus relaciones comerciales con los servicios logísticos del Puerto de Cutuco y el desarrollo de la industria en la zona oriental del país.

El presente estudio se considera de mucha importancia porque se trata de vincular el tema de la integración comercial en Centroamérica y la estrategia de conectividad vial e interoceánica impulsada por los países del Triángulo Norte desde la perspectiva de las relaciones internacionales. Además se espera que su abordaje contribuya a fortalecer los conocimientos recopilados en cuanto a los proceso de Integración Regional y especialmente respecto a las iniciativas de unificación de proyectos gubernamentales como respuesta a los retos en materia de comercio exterior y de inversión extranjera en la región. Adicionalmente por la importancia que pueda tener en el futuro el Corredor Logístico Centroamericano, como proyecto innovador en materia de conectividad vial y portuaria para la obtención de ventajas económicas, comerciales y sociales en beneficio de los países del Triángulo Norte en el mediano y largo plazo.

El estudio plantea alcanzar los objetivos siguientes: Analizar los factores históricos-culturales que explican el proceso de Integración Centroamericana y los avances en el campo comercial logrados por el Triángulo Norte.

1. Detallar la estrategia de conectividad implementada por el Triángulo Norte y su efecto dinamizador en las relaciones económicas comerciales dentro de la zona, con la modernización de las estructuras portuarias.

2. Identificar los programas de inversión existentes y los potencialmente factibles, impulsados por las empresas nacionales e internacionales que puedan generar un incremento en la producción de bienes y prestación de servicios entre los países miembros del Triángulo Norte.
3. Establecer en qué medida la construcción del Puerto de Cutuco y del Canal Seco permitirá mayores oportunidades de empleo e ingreso a la población de los países miembros del Triángulo Norte.

De igual manera, como componentes importantes de la investigación, se presentan a continuación las hipótesis a comprobar:

1. El Triángulo Norte constituye la zona más dinámica del Proceso de Integración Centroamericana en razón de que los países miembros comparten fronteras comunes y estrechos lazos históricos-culturales.
2. Los países miembros del Triángulo Norte han decidido implementar una estrategia de conectividad interoceánica, para una mejor dinamización y un intercambio de bienes de diversa procedencia internacional con la modernización de Puertos Barrios en Guatemala, Puerto Cortés en Honduras y la construcción del Puerto de Cutuco en El Salvador.
3. Los países pertenecientes al Triángulo Norte se verán beneficiados por las inversiones que realicen las empresas nacionales e internacionales para una mayor producción de bienes y prestación de servicios.
4. La construcción del Puerto de Cutuco y el Canal Seco facilitarán la interconexión entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico y también permitirán mayores oportunidades de empleo e ingresos a la población de los países miembros del Triángulo Norte.

Es importante mencionar las dos concepciones teóricas que sustentan la presente investigación. La primera, es la “Teoría del Transnacionalismo (Globalismo Internacional) o Teoría de la interdependencia” que destaca como principales premisas la introducción del concepto de *interdependencia*, entendida ésta como todas aquellas “situaciones caracterizadas por efectos recíprocos entre países o entre actores en diferentes países”; la creación de procedimientos, normas o instituciones para ciertas clases de actividades y la intervención de los gobiernos para regular y controlar las relaciones transnacionales e interestatales.

Asimismo el Globalismo Internacional sostiene la relevancia de la producción globalizada de bienes y servicios asemejados al Proceso Centroamericano de Integración que busca la satisfacción de intereses mutuos a través de políticas gubernamentales conjuntas para un desarrollo económico social de los estados miembros.

La segunda concepción teórica, es la de la “Teoría Liberal”. De este pensamiento sobresalen los siguientes puntos: el constante avance hacia una mayor libertad, paz, prosperidad y progreso; una constante transformación de las relaciones internacionales a través de acuerdos entre los Estados, sin perjudicar sus intereses reales y compartidos.

Respecto a la metodología aplicada a la investigación se puede afirmar que se trata de una investigación bibliográfica, que tiene un carácter descriptivo y que utiliza el método hipotético-deductivo.

Para la recopilación del contenido de este estudio se utilizaron fuentes bibliográficas como: libros en físico, libros y sitios de internet, tesis en físico, tesis electrónicas, revistas físicas, revistas electrónicas, periódicos en físico y

virtuales, enciclopedias virtuales e informes de instituciones involucradas con el problema en estudio.

Como principal limitante para el desarrollo del trabajo de investigación se presentó la dificultad de acceso limitado a información y apertura por parte de instituciones públicas como: CEPA (Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma) y Aduanas fronterizas con las repúblicas de Guatemala y Honduras respecto a su participación en la estrategia de conectividad impulsada por los países miembros del Triángulo Norte.

El cuerpo del presente trabajo se desglosa en tres capítulos que abarcan el contenido desde el contexto histórico de la Unión Centroamericana, durante la Colonia, hasta la creación del Triángulo Norte, sus interacciones comerciales con otros países como bloque regional y la estrategia de conectividad vial e interoceánica como iniciativa de los gobiernos de los países miembros, tomando como referencia el caso de Puerto de Cutuco como punto clave de desarrollo en El Salvador.

El primer capítulo puntualiza los factores culturales, políticos y geográficos que contribuyeron a la unificación de los países de Centroamérica y describe con detalle los hechos históricos de este proceso desde el época de la Colonia (a principios del siglo XIX) hasta su independencia de la Corona Española; seguidamente se describen los esfuerzos integracionistas de las Repúblicas independientes que no se lograron concretar debido a la existencia de intereses individuales de sus líderes; y que condujo a una fase de crisis y estancamiento durante los años 60, 70 y 80, sin dejar de lado el período del resurgimiento y adaptación del Proceso de Integración Centroamericana desde 1990 hasta el 2011.

Como último punto del capítulo, se presenta la conformación del Triángulo Norte como iniciativa de las Repúblicas de Guatemala, Honduras y El Salvador que parten de la idea de unificarse por medio de un acuerdo de complementación económica. Además se señala, la necesidad de los países del Triángulo Norte por establecer las condiciones que dieran paso a concretar proyectos para dinamizar sus intercambios comerciales y convertirse en un bloque más competitivo dentro de la comunidad internacional. De forma breve se dan a conocer los acuerdos que el Triángulo Norte ha establecido bilateralmente con otros países latinoamericanos.

El segundo capítulo describe el proyecto Corredor Logístico Centroamericano (CLC) y su estrategia de conectividad vial e interoceánica adoptada por los países del Triángulo Norte para lograr objetivos específicos con relación a cuatro ejes estratégicos para su ejecución.

El primer eje, es la inversión en infraestructura de carreteras y las reformas a la labor de los Ministerios del sector de transporte de países miembros, para hacer frente a los problemas de vulnerabilidad de la red vial, sobre todo por la constante amenaza de desastres naturales que aquejan a la región constantemente; y para generar mayor avance en las economías con respecto al paso de mercancía entre los países miembros del Triángulo Norte. Se señala también, cómo cada país ejecutor ha gestionado fondos para llevar a cabo la parte de reconstrucción vial que le corresponde.

El segundo eje estratégico es la modernización de los puertos marítimos a nivel de infraestructura y logística para facilitar la operatividad de la actividad comercial entre los países del Triángulo Norte y para lograr catalogarse como un bloque competitivo ante otros mercados internacionales.

El tercer y cuarto eje estratégico dentro del proyecto del Corredor Logístico es el programa de desarrollo en las instalaciones de telecomunicación y el servicio logístico para facilitar el propósito de este plan en general.

El tercer capítulo de la investigación inicia con una breve reseña sobre la historia de la construcción del Puerto de Cutuco en El Salvador y su funcionamiento, hasta la década de los 90 dando pie a la re-construcción del “Puerto de la Unión” bajo la administración de CEPA (Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma) que ha llevado a cabo diversos proyectos para el desarrollo y mantenimiento de este puerto.

El capítulo expone también el proceso de concesión del Puerto de la Unión Centroamericana (el cual hasta la fecha no se ha concretado) y trata también sobre el tema de la inversión nacional e internacional en la zona. Asimismo, algunos datos financieros correspondientes a las obras de construcción, operatividad, mantenimiento y rentabilidad de este puerto. También destaca la relevancia de Puerto Cutuco como eje estratégico en el Proyecto del Corredor Logístico Centroamericano debido a su ubicación geoestratégica que ha logrado captar mayor apoyo por parte de las organizaciones internacionales e instituciones nacionales con potencialidad para poder convertirse en un punto importante dentro de la competitividad comercial a nivel internacional.

Finalmente el tercer capítulo se presenta como estudio de caso del Puerto Cutuco que a partir de su construcción, puede llegar a convertirse en un polo de desarrollo en El Salvador, con oportunidades, beneficios económicos y sociales importantes a nivel nacional y regional.

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES DEL PROCESO DE INTEGRACIÓN CENTROAMERICANA Y CREACIÓN DEL TRIÁNGULO NORTE, COMO ESTRATEGIA COMERCIAL

El capítulo describe los antecedentes que influyeron en la conformación de la Unión Centroamericana desde el período de la colonia a principios del siglo XIX; se mencionan los esfuerzos para unificar la región y lograr la independencia de cada uno de los países respecto a la Corona Española y el Imperio Mexicano de Iturbide.

Se aborda también las diferentes iniciativas que buscaron mantener con vida la Federación de las provincias de Centroamérica, los logros y fracasos que enfrentaron como una sola nación e igualmente, se aborda la etapa separatista, la cual se dio como resultado del pensamiento de los líderes involucrados y la participación de sectores sociales entre otros factores, principalmente de carácter político.

Luego se expone el surgimiento y expansión del proceso de integración centroamericana; la fase de retroceso experimentada en la década de los 80's, y su resurgimiento en la década de los 90's hasta la actualidad.

Más adelante, se hace una recopilación de los tratados comerciales más importantes en el Mercado Común y al final se estudia la conformación del Triángulo Norte como principal zona de desarrollo integrado.

Con los elementos anteriores, se pretende comprobar la siguiente hipótesis que guía este primer capítulo: el Triángulo Norte constituye la zona más dinámica del Proceso de Integración Centroamericana en razón de que los países miembros comparten fronteras comunes y estrechos lazos históricos-culturales.

En este apartado se presentan los principales antecedentes históricos, elementos culturales afines, luchas, esfuerzos e iniciativas que dieron paso a la alianza de los países de Centroamérica, en el contexto geográfico y político de la zona.

1.2 Breve relato histórico de la Unión Centroamericana durante la Colonia y el Siglo XIX

La importancia del estudio de los hechos que a continuación se describen radica en el fundamento teórico de la concepción integracionista que surge entre los países con un estrecho vínculo, debido a la cercanía de sus fronteras y porque comparten la misma zona geográfica.

Haciendo referencia a una variedad de factores entre los cuales se pueden mencionar el nivel de integración, el alcance de la integración, la homogeneidad cultural de las distintas unidades y la calidad de los beneficios que se obtienen de la integración, Gianfranco Pasquino (1981:814) ha esbozado una tipología de la integración que incluye la integración territorial.

“Este tipo de integración es básicamente, la extensión del poder de un grupo hacia un territorio anteriormente fraccionado. Esto implica la transferencia de la obediencia desde las distintas regiones y desde los distintos grupos a las autoridades centrales, esta integración puede producirse de diversas modalidades y su objetivo no es solo la creación de una unidad central fuerte, sino la construcción de un mercado único, el establecimiento de un código jurídico común, un sistema de transporte unificado y un sistema tributario extendido a todos los grupos.

Es posible distinguir tres modelos de integración territorial: La conquista, aquí nos encontramos frente a un centro que toma la iniciativa del proceso de integración con el uso de la fuerza en la mayoría de los casos; La fusión, es un proceso lento de acercamiento progresivo entre los diversos grupos geográficamente contiguos, lo cual se puede ver facilitado por la percepción de valores e intereses comunes; y La

irradiación, requiere la existencia de un símbolo central aceptado por todos los grupos como punto de referencia, además de una considerable homogeneidad étnica y la necesidad de un período prolongado, de manera que las capacidades del sistema se expandan al mismo ritmo que la tasa de movilización y de las expectativas de los grupos.”¹

Para ampliar el carácter político de la integración territorial, el mismo autor sostiene que “Se refiere al proceso de creación de una identidad común a todos los grupos étnicos, lingüísticos, religiosos y regionales con el fin de que se sientan parte de la misma comunidad política. Mientras el proceso de integración territorial consiste principalmente en imponer obediencia, el proceso de integración nacional consiste en la aceptación, por parte de la población, de las órdenes provenientes de las autoridades centrales porque se consideran legítimas, por tanto, el proceso de integración nacional recibe un fuerte influjo del proceso de integración territorial. La creación de un consenso mínimo sobre algunos valores fundamentales, y especialmente sobre la aceptación de algunos procedimientos para la resolución de los conflictos, resulta muy relevante.”²

Para el caso de Centroamérica se puede afirmar siguiendo lo expuesto por el autor, que después del establecimiento de la fase colonial, la inclusión de un nuevo idioma, y nuevas creencias en el aspecto social; el proceso de integración en Centroamérica ha demostrado que dentro del mismo, los aspectos socio-culturales prevalecen ante los procesos de integración territorial, sin dejar de lado su importancia con respecto al establecimiento de fronteras comunes y otras acciones conjuntas entre los mismos estados, sino mas bien a la interacción de la población entre los países vecinos, el compartimiento de valores cívicos-morales y un nacionalismo propio de cada país que conforman el bloque centroamericano, los

¹Los procesos de Integración.

Disponible en: <http://www.monografias.com/trabajos11/funpro/funpro.shtml>

Fecha de consulta: 5-11-2012

² Ibídem.

cuales establecen pautas comunes entre sí para lograr alcanzar una armonía tanto a nivel político, económico y social dentro de la Comunidad Internacional.

- **Homogeneidad Cultural**

En cuanto a la homogeneidad cultural, conviene señalar algunos elementos propios de la zona centroamericana antes y después del proceso de colonización.

Con relación al poblamiento del centro de América surge un debate entre investigadores y antropólogos que han desarrollado diversas teorías sobre el origen del hombre en esta región del mundo; uno de estos aportes es el de Rubén Regalado en su libro *Independencia de Centroamérica* cuando señala que “Una vez que el hombre penetró en el continente americano, comenzó a extenderse por diversos rumbos.”³

“La región centroamericana entre México y Colombia albergó una extensa civilización precolombina. El origen de esta civilización se remonta al primer milenio a.C., y estuvo ubicado en las mesetas de Guatemala. Alcanzó su mayor desarrollo entre los años 300 y 900, y su organización se basó en ciudades-estado autónomas, ocupando los territorios de lo que ahora es el norte de Guatemala, Honduras, Belice y la península de Yucatán.”⁴

Con relación a la evolución poblacional en Centro América, Gilberto Rodríguez sostiene que: “Para el cambio de esta etapa primitiva fueron necesarios dos elementos decisivos: el descubrimiento del fuego y el descubrimiento de la agricultura. Con este último, el hombre primitivo pasa de la vida errante a la vida sedentaria. Este es el período formativo de las grandes culturas autóctonas

³ Regalado, Rubén (1995); *Independencia de Centro América*. En *libro de ciencias sociales 7* (pág. 45).

Editorial SANTILLANA, El Salvador.

⁴ Blog Historia de Centroamérica.

Disponible en: http://www.voyagesphotosmanu.com/historia_centroamerica.html

Fecha de consulta: 22-10-2012

americanas”⁵, este lapso del nomadismo al sedentarismo, permitió la formación de las culturas centroamericanas, tales como: Xincas, Mayas, Nahoas, Chibchas, Pipiles, Lencas, Chorotegas, Chontales y Mosquitos.

“El territorio que hoy constituye El Salvador estuvo especialmente poblado por los Pipiles y los Lencas. Los Pipiles poblaron la parte central y occidental; los Lencas el oriente, que formaban los señoríos de Cuzcatlán y Chaparrastique. Los Mayas poblaron gran parte de Guatemala; Honduras fue poblada por los Mayas, Lencas y una pequeña población descendiente de los Chorotegas; los Nicaraos, Chontales, Chorotegas y Mosquitos poblaron el territorio de Nicaragua (los Nicaraos eran descendientes de los Nahoas y Toltecas; y los Chontales, descendientes de los Mayas). En Costa Rica únicamente habitaron los Chorotegas.”⁶

Durante la Colonización española la composición racial de “la población de Centro América se formó principalmente por indígenas, mestizos y blancos. Asimismo había representación de otras razas como la amarilla y la negra.”⁷

“Centro América fue una región multiétnica y multicultural por excelencia, en el que coexistieron alrededor de 54 grupos indígenas, afro caribeños y mestizos; no podían esgrimirse argumentos de unificación étnica para construir la nación cultural. Esta se construyó a partir de los intereses y necesidades de la élite criolla que heredó de la Colonia la idea y las políticas de asimilar, segregar, discriminar o eliminar a las expresiones culturales indígenas, africanas y populares, en general [...]”⁸

⁵ Rodríguez, Gilberto; La integración, una necesidad para los países Centroamericanos.

Disponible en:

http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/nicaragua/cielac/integracion_paises_centroamericanos.pdf

Fecha de consulta: 30-09-2012

⁶ Martínez, Jesús; Vida política de El Salvador y Centro América. En *Estudios sociales* 5 (pp. 26). Campezo, Madrid, España.

⁷ Estudios sociales online; Artículo: Raza, Idioma y Religión.

Disponible en: <http://www.estudiossocialesonline.com/raza-idioma-y-religion/11/>

Fecha de consulta: 30-09-2012

⁸ Molina Cuevas, Raúl, Supra. cit. pág. 27

Un elemento cultural determinante fue la lengua de cada uno de los países de Centro América; según el autor Ernesto Rodríguez “En el periodo pre-colonial, las antiguas civilizaciones de origen indígena se comunicaban por medio del dialecto Xinca, el cual es un grupo de cuatro lenguas habladas por los pueblos Xinca - población amerindia no descendiente de los Mayas. Estas cuatro lenguas están tan estrechamente emparentadas y son consideradas en muchos casos como una sola lengua, razón por la cual a veces colectivamente se les denomina idioma Xinca.

Antiguamente estas lenguas fueron habladas en un área bastante más amplia que la testimoniada históricamente, cosa que se conoce por la toponimia, llegando su dominio principal en Guatemala y posteriormente en Honduras y El Salvador, de igual manera otro dialecto fuertemente establecido fue el Náhuatl, localizado en este último territorio, respectivamente, en comparación con la región de Costa Rica y Panamá el cual su dialecto predominante fue el lenca.”⁹

Otro elemento cultural de gran influencia fue la religión que se profesaba y sus respectivas creencias. De vuelta al período pre-colonial, la religión influía en aspectos básicos como el ciclo vital del hombre; nacimiento, vida y muerte, y las actividades económicas como la agricultura, la pesca y la caza. Establecía diversas ceremonias y ritos, los cuales se realizaban dentro de la vida pública de cada pueblo en la región, como por ejemplo; los ritos en los ciclos de siembra y cosecha, las predicciones de los diversos fenómenos naturales y la adoración de varios dioses procedentes de la naturaleza como el suelo, la lluvia, el sol, el trueno, el rayo y los astros; actualmente denominada como religión politeísta.*

No obstante, durante el período colonial, los conquistadores españoles, a través de las misiones cristianas provenientes del nuevo mundo, instituyeron entre los grupos

⁹ Rodríguez, Ernesto; Morales, Byron; Rendón, Josué; Aldana, Luis Carlos y Turcios, Jeffrey (2009). Artículo “Los Xincas” (Etnia guatemalteca). Disponible en: <http://es.scribd.com/doc/20537359/Los-Xincas-Etnia-guatemalteca>
Fecha de consulta: 23-10-2012

* El politeísmo es la creencia y adoración de muchos dioses. Típicamente, estos dioses se distinguen por funciones particulares, y a menudo toman características humanas.

indígenas la religión católica como creencia única y universal, reprimiendo y coartando sus antiguas creencias politeístas, a través de la predicación de una nueva religiosidad monoteísta.*

- **Unificación Política y posterior resquebrajamiento**

Por otro lado, el factor político fue incidente por ser el motor que dio inicio a una serie de iniciativas para la unificación de los países del centro de América y que tomó fuerza a partir del período pre-colonial de la región.

“En el istmo se constituyó una unidad política y cultural con el período clásico de los Mayas. América Central se disgregó pronto y de manera radical, bajo el impulso de tres corrientes colonizadoras distintas: la que llegó desde Haití al mando de Colón; la que en 1525 partió de México y, posteriormente, la que irradió de Panamá. A partir de entonces, el choque entre las tendencias disgregadoras y las que tendían a unificar la región se ha mantenido como una constante a lo largo de toda la historia centroamericana.”¹⁰

Rubén Regalado sostiene que: “la fase colonial que atravesaron los países del centro de América (1492-1821) inició con la conquista, organización y administración por parte de la Corona española que estableció como sedes principales de control: el Virreinato de Nueva España, Virreinato de Nueva Granada, la Capitanía General de Guatemala y la Audiencia de los Confines.”¹¹

En el orden de las ideas anteriores, la fase colonial fue generadora de diversos cambios importantes en el contexto político, económico, social y cultural en Centroamérica, lo que originó nuevos regímenes organizativos y administrativos

¹⁰ Gispert, Carlos. (2000). América Central. En Atlas geográfico universal y de El Salvador (pp.58). Milanesat, Barcelona, España.

¹¹ Regalado, Rubén. Supra. cit. pág. 45.

* Es la adoración de un solo Dios porque se tiene el convencimiento de que se trata de la única divinidad existente.

instituyendo una nueva estructura jerárquica social, donde los habitantes de la nueva colonia en América Central, fundaban a través de provincias el establecimiento de nuevas estructuras sociales de poder dando paso a una imperante sociedad mayormente mestiza a lo largo de la región centroamericana.

“El primer intento independentista en la Provincia de San Salvador se dio el 5 de Noviembre de 1811, dirigido por los curas: José Matías Delgado y Nicolás Aguilar quienes esperaban contar con el apoyo de ciudades importantes como: Santa Ana, San Miguel y Sonsonate para ejecutar asaltos a los cuarteles y lanzar el grito de libertad; este plan fracasó cuando el gobernador José María Peinado en Guatemala fue informado del incidente y envió tropas a restablecer el orden.”¹²

“Paralelo a lo ocurrido en San Salvador, el 13 de noviembre de 1811 las ciudades de León y Granada en Nicaragua, se convirtieron en escenario de levantamientos independentistas (la insurrección mejor organizada) que representaba a los pobladores que estaban en contra de la Intendencia de León y que buscaban la creación de un nuevo gobierno y entre otras demandas sociales.

En la mañana del 15 de septiembre de 1821 una muchedumbre liderada por José Barrundía y el Dr. Molina y entre otras personalidades como representantes del Gobierno central español, el Ayuntamiento local, los superiores de las diferentes órdenes religiosas, y el arzobispo de Guatemala se presentaron al Palacio de los Capitanes Generales en Guatemala para discutir el tema de la independencia.

Dicha sesión fue presidida por el militar español: Gabino Gaínza, Capitán General quien enfrentó la situación de discordia de los que apoyaban al hondureño José Cecilio del Valle y su ideal de proclamar la independencia hasta contar con la consulta con el resto de las provincias; mientras que los que exigían proclamar la independencia ese mismo día, como Miguel Larreynaga defendían el ideal liberal de

¹² Martínez, Jesús (1995). Gobierno de Centroamérica durante el periodo colonial. En *Estudios sociales* 5 (pp.37). Madrid, España.

la independencia inmediata, triunfaron, y se levantó el acta de independencia de Centroamérica de España, resumiendo los siguientes puntos principales:

- Pronunciamiento de Guatemala por la independencia
- Convocatoria a las Provincias para elegir diputados al Congreso a fin de determinar la forma de gobierno y decretar la Constitución.
- Que la elección anterior se lleve a cabo de conformidad con la Constitución española.
- La reunión del Congreso tendría lugar el 1 de marzo de 1822.
- Gabino Gaínza sigue con el mando supremo, político y militar, de acuerdo con la Junta Provisional Consultiva.
- Profesar siempre la religión católica.”¹³

Más tarde Centroamérica se anexionó a México y al Plan de Iguala proclamado por Iturbide, pero al desintegrarse este Imperio colonial (1823) “la Asamblea Nacional Constituyente declaró la independencia con respecto a México por medio del decreto del 1 de Julio de ese año y la legalización de la Federación de las Provincias Unidas de Centroamérica con capital en Guatemala y conformada por los estados-provincias de: Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica.”¹⁴

“La Asamblea promulgó la Constitución el 22 de noviembre de 1824 con un Gobierno republicano, representativo y federal, integrado por cuatro intendencias: El Salvador, Honduras, Guatemala, Nicaragua y la Gobernación de Costa Rica; eligiendo como su Presidente al General Manuel José Arce.”¹⁵ Cada una de las provincias experimentó diferentes circunstancias que no permitieron la consolidación política y económica de lo que representaban como Federación y entre las principales causas de su corta vida se destacan las siguientes:

¹³ Ver Regalado, Rubén *libro de ciencias sociales 7*, pág. 45.

¹⁴ Supra cit. América Central. La breve anexión a México. pág. 942

¹⁵ *Ibidem.*, pág. 943.

- Los jefes de Estado de Guatemala (Juan Burrendía), de El Salvador (Juan Prado), y de Honduras (Dionisio Herrera) contradecían al entonces Presidente de la Federación Manuel José Arce y no reconocían en su mayoría los ordenamientos procedentes del gobierno central; lo cual provocó la ruptura del Pacto Federal.
- Debido a que el Gobierno Federal no contaba con hacienda propia, todos sus ingresos eran los cupos fijos que otorgaba cada Estado, generando desacuerdos entre sus gobiernos e incitando al inicio de una guerra civil.
- Con toda esa convulsión social el Presidente Arce fue desterrado y fue cuando Francisco Morazán es nombrado Presidente el 16 de septiembre de 1830 y con él al mando se inicia el período de persecución política y religiosa en Centroamérica que agravó más la situación y afectó a sus pueblos profundamente religiosos.

Todo lo anterior, debilitó la Federación de las Provincias Unidas “lo que supuso su fin, pues había perdido su carácter constitucional y representativo de las distintas repúblicas para convertirse en un instrumento al servicio de los intereses individualistas. La secesión fue inevitable: El Salvador abandonó la Confederación en 1832, Costa Rica, Nicaragua y Honduras lo harían en 1838. Guatemala reconocía el fracaso de las provincias Unidas y en 1847 promulgaban una constitución en la que se erigía como República independiente de Guatemala.”¹⁶

“En los años siguientes, varios intentos de reunificación se produjeron sin resultados positivos, incluyendo el ensayo de Francisco Morazán, quien, desde Costa Rica inició una campaña por la reunificación, que ha sido calificada de forzada y violenta, lo cual le costó la muerte por fusilamiento, en 1842.

¹⁶ Alberte, Montserrat, (2002). La independencia de América Latina. En *Enciclopedia de Ciencias sociales* (pp. 216)

En 1847, la amenaza extranjera en territorio de Nicaragua, motivó un intento más por la unión de los países, con un gobierno provisional, cuyo objeto fundamental sería el de prestarse recíprocamente auxilio para la conservación de su independencia y soberanía y consecuentemente auxiliarse mutuamente para conservar las formas de gobierno popular y representativo."¹⁷

“Otros ensayos integracionistas sucedieron a lo largo de los años, pero siempre iban dirigidos hacia el logro de una consolidación política del poder, y no de las relaciones económicas. Esta es tal vez la diferencia fundamental del moderno proceso de integración iniciado a mediados del siglo XX.”¹⁸

Los acontecimientos anteriores confirman por un lado, la naturaleza del proceso de unificación de los países del centro de América primero desde una perspectiva eminentemente cultural debido a la influencia de diversos elementos tales como su lengua, composición racial, religión, etc. Y por otro lado, la existencia de una afinidad de sus ideales y luchas de carácter político que permitieron que se concretara la etapa de unificación conocida como la “Federación de las Provincias Unidas de Centro América”, hasta su disolución.

1.3 Nuevos esfuerzos integracionistas de las nuevas Repúblicas independientes del Istmo centroamericano

El proceso de integración aplicado por Centroamérica a mediados del siglo XX, fue motivado principalmente por la aspiración de convertirse y desarrollarse como un importante bloque regional en materia económica y comercial a nivel internacional y encontrar de esta manera, una solución a los problemas relacionados con su bajo nivel de desarrollo. “La idea de integración, unificación política y económica de

¹⁷ Herrera Valencia, Beethoven (1998). El proceso de integración Centroamericana en perspectiva. Disponible en: http://www.ilo.org/public/spanish/region/ampro/mdtsanjose/worker/integ_ca/final.htm
Fecha de consulta: 20-09-2012

¹⁸ *Ibíd.*

Centroamérica tiene raíces profundas. En este sentido los países centroamericanos, han tenido en cuenta que la integración solamente podría estar asentada con bases firmes, bajo la creación de intereses económicos, que dieran nacimiento a un proceso de situaciones trascendentes e irreversibles."¹⁹

A continuación se detalla cada una de las fases por las cuales atravesó el proceso de integración económica en Centroamérica.

1.3.1 Surgimiento y expansión del proceso de Integración Centroamericana

El proceso de integración en Centroamérica tuvo como base diversos esfuerzos de unificación que iniciaron desde finales de la década de 1940 y principios de los años 1950. Tales esfuerzos dieron pie a iniciativas de los propios países centroamericanos y el apoyo de entidades externas. El primero de aquellos esfuerzos fue la creación de la ODECA.

“La ODECA (Organización de los Estados Centroamericanos) es un organismo regional creado en octubre de 1951 por Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua y El Salvador, para promover la cooperación y la integración, también actuó como instancia de estudio y formuladora de soluciones a los problemas centroamericanos.”²⁰

Otra de las organizaciones que velaron por la responsabilidad del desarrollo económico fue la Comisión Económica Para América Latina (CEPAL), que fue establecida en la resolución 106 (VI) del Consejo Económico y Social, del 25 de

¹⁹ Kinoskita, Fernando.
El Mercado Común Centroamericano en el marco de la integración Latinoamericana.
Disponible en: www.ambito-juridico.com
Fecha de consulta: 01-08-2012

²⁰ Sistema de Integración Centroamericana; Secretaria General. Reseña Histórica de Centroamérica.
Disponible en: http://www.sica.int/sgsica/resena_sgsica.aspx Fecha de consulta: 18-10-2012

febrero de 1948²¹, y que inició a funcionar ese mismo año. Se destaca su importancia en el proceso de adaptación al libre comercio al formar parte de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas en el área económica.

Paralelamente a la creación de la CEPAL, El Salvador y Nicaragua en marzo de 1951 se encontraban entablando tratados bilaterales con ideas de un libre comercio y una unión aduanera a escala multilateral. “A mediados de 1956 ya existían en la región seis tratados bilaterales de libre comercio: 1) Guatemala-El Salvador, 2) Guatemala-Honduras, 3) Guatemala-Costa Rica, 4) El Salvador-Honduras, 5) El Salvador-Nicaragua, 6) El Salvador-Costa Rica.”²²

En el año de 1960 los gobiernos de Guatemala, Honduras, El Salvador y Nicaragua, deciden a través del Tratado General de Integración Económica Centroamericana crear el Mercado Común Centroamericano, ya teniendo en cuenta los compromisos contraídos anteriormente en los siguientes instrumentos de integración económica;

- Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración Económica Centroamericana de 1958;
- Convenio Centroamericano sobre Equiparación de Gravámenes a la Importación y su Protocolo sobre Preferencia Arancelaria Centroamericana; en el cual establecen las condiciones para aplicar aranceles de importación:

²¹ La Comisión Económica para América Latina (CEPAL)

Disponible en:

<http://www.eclac.org/cgi-bin/getprod.asp?xml=/noticias/paginas/3/43023/P43023.xml&xsl=/tpl/p18fst.xml&base=/tpl/top-bottom.xml>

Fecha de consulta: 18-09-2012

²² “Perspectivas de la integración Centroamericana en el marco del Acuerdo de Asociación UE-CA. Desafíos y retos desde Costa Rica”.

Disponible en:

http://www.derechocomunitario.ucr.ac.cr/index.php?option=com_content&view=article&id=114%3Aperspectivas-integracion-centroamericana-soto-acosta&catid=28%3A1&Itemid=4

Fecha de consulta: 21-09-2012

- a) “Productos objeto libre comercio inmediato o progresivo de conformidad con tratados bilaterales de libre comercio suscritos entre las partes contratantes de este convenio;
- b) Productos manufacturados en Centroamérica;
- c) Productos importados que puedan ser sustituidos a corto plazo por producción centroamericana;
- d) Materias primas, productos intermedios y envases, dando prioridad a aquellos que son necesarios para la producción y venta de los artículos incluidos en los acápites anteriores; y
- e) Otros productos.”²³
 - Tratados bilaterales de libre comercio e integración económica suscritos entre gobiernos centroamericanos;
 - y Tratado de Asociación Económica suscrito entre Guatemala, El Salvador y Honduras.

El Tratado de General de Integración Económica Centroamericana tuvo como propósito primordial “integrar progresivamente sus economías, asegurar la ampliación de sus mercados, fomentar la producción y el intercambio de bienes y servicios, elevar los niveles de vida y empleo de sus respectivas poblaciones, y contribuir, de esta manera, a restablecer la unidad económica de Centroamérica.”²⁴

Con el Tratado en referencia, se logró un importante avance económico en la región en cuanto a exportaciones y producción intra-regional, además marcó en definitiva la pauta para la creación del Mercado Común Centroamericano (MCCA) y para un

²³ C.E.G.I., publicado en la gaceta no. 134.

Disponible en:

<http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/fb812bd5a06244ba062568a30051ce81/b370ee40a70381cb062572c90075e7f4?opendocument>

Fecha de consulta: 18-08-2012

²⁴ Tratado multilateral de libre comercio e integración económica centroamericana, pág. 1.

Disponible en: http://www.sice.oas.org/Trade/sica/PDF/Multilateral treaty_s.pdf

Fecha de consulta: 17-08-2012

mercado común que debía quedar perfeccionado en un plazo máximo de cinco años, de acuerdo a lo expresado en el capítulo I de dicho tratado.

Para generar mayor información al lector en esta investigación situamos la estructura institucional del MCCA, la cual tenía los siguientes órganos:

- a) “El Consejo Económico Centroamericano; encargado de supervisión de los trabajos del Consejo Ejecutivo.
- b) El Consejo Ejecutivo; encargado de la aplicación y administración del Tratado General, de la resolución de los problemas que se susciten y de proponer a los gobiernos la suscripción de convenios multilaterales.
- c) La Secretaria Permanente; responsable de velar por el cumplimiento de las decisiones de los otros órganos.”²⁵

1.2.1. 1 La crisis de la Integración Centroamericana para finales de la década de los años 60’s

En el año de 1969 se declara una guerra entre Honduras y El Salvador, conocida como, la guerra de las 100 horas ó la “Guerra del fútbol”. Se llamó así, por la coincidencia entre la disputa de un partido de fútbol con motivo de las eliminatorias de la copa mundial de fútbol de 1970, evidenciando las tensiones políticas entre los dos países que finalmente los llevaron a un conflicto armado del 14 al 18 de julio del mismo año.

Aquella guerra produjo la más grave crisis en el MCCA, y además, motivó la separación de Honduras del proceso integracionista en esa época.

²⁵Artículo: El Mercado Común Centroamericano (MCC).
Disponible en: <http://cc-ss-ilish.over-blog.net/pages/el-mercado-comun-centroamericano-mmcc-4524099.html>
Fecha de consulta: 21-09-2012

1.2.1.2 Estancamiento del proceso de Integración Centroamericana durante la década de los 70's y 80's

Estas décadas se caracterizaron por un visible retroceso en el proceso de integración centroamericana a causa de las guerras internas desarrolladas en Guatemala, El Salvador y Nicaragua el contexto internacional convulsionado por la crisis económica mundial en los años 80's.

La crisis económica ocurrió por una estanflación*, y el agotado modelo de sustitución de importaciones, realizado en el marco de reformas macroeconómicas impulsadas por Centroamérica como bloque regional con apertura comercial, el cual se sustentaba en: “el control de importaciones y exportaciones, el otorgamiento de subsidios directos e indirectos a las empresas industriales, la regulación de precios, los subsidios a las tasas de interés, la participación del sector público en la relación entre suplidores, productores y canales de distribución, y las tasas de cambio preferenciales para determinadas importaciones.”²⁶

En este contexto, “el Fondo Monetario Internacional (FMI) intervino en los años siguientes con el objetivo de crear mayor estabilidad macroeconómica en los países centroamericanos que se vieron forzados a adoptar los Programas de Ajustes Estructurales (PAE) para lograr una mejor inclusión en el mercado internacional y un crecimiento sostenible para sus economías.”²⁷

²⁶ Hablemos de Economía. Artículo: Modelo de Sustitución de Importaciones (Parte 1).

Disponible en: <http://economiaargentinahoy.blogspot.com/2010/03/el-modelo-de-sustitucion-de.html>

Fecha de consulta: 4-10-2012

²⁷ Ministerio de Educación de El Salvador 2009, Historia de El Salvador Tomo 1 y 2, segunda edición. pág. 246. San Salvador, El Salvador.

Disponible en: <http://es.scribd.com/doc/93118762/historia-ESA-Tomoll-0->

Fecha de consulta: 20-08-2012

* Situación de nulo crecimiento económico, o incluso depresión, combinado con altas tasas de inflación

Estos ajustes estructurales, se presentaron a los países subdesarrollados con argumentos como la posibilidad de acceso a nuevos préstamos con esta institución y con tasas de interés más bajas sobre las hipotecas que ya existían.

El proceso de integración centroamericana se debilitó debido a diversos factores, entre los que se destacan: “la concentración de los beneficios del intercambio comercial en algunos países, el agotamiento de la primera etapa del proceso de sustitución de importaciones, la renuncia a aceptar fórmulas que racionalizaran el uso de los recursos, sobre todo mediante auténticas industrias de integración, la ausencia de iniciativas para promover nuevas áreas de cooperación y los problemas de liquidez del sistema centroamericano de pagos.”²⁸

1.2.1.3 Resurgimiento y adaptación del proceso de integración centroamericana desde 1990 hasta el 2011

Al concluir la década de los 80’s finalizan los conflictos internos de los Estados centroamericanos, surge un nuevo contexto económico sobre todo a nivel internacional y como consecuencia, los pequeños mercados centroamericanos efectuaron un sistema de intercambio más importante en los mercados inter-regionales y extra regionales.

“En 1990 se crea el Plan de Acción Económico en Centroamérica (PAECA), con la finalidad de crear un nuevo marco jurídico entre los Estados centroamericanos y una nueva estructura arancelaria, un nuevo análisis de la política exterior más profundo como bloque y una coordinación más precisa sobre la aplicación de los programas de ajustes estructurales.”²⁹

²⁸ Martínez, Jorge Mario y Cordero, Martha; “La integración económica centroamericana y sus perspectivas frente a la crisis internacional” pág. 6. México.
Disponible en: <http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/9/38219/1954.pdf>

Fecha de consulta: 17-08-2012
²⁹ *Ibidem.*, pág.6

Simultáneamente, otro hecho trascendental que aportó a la adaptación de este proceso sucedió en aquel mismo año, con la creación del Sistema de Integración Centroamericana conocido por sus siglas SICA, a través del “Protocolo de Tegucigalpa”³⁰, a la Carta de la Organización de los Estados Americanos (ODECA), el cual se estableció como el nuevo marco de referencia institucional de la integración centroamericana.

El SICA fue creado con el objetivo principal de “llevar a cabo la verdadera integración centroamericana no sólo en el área comercial y económica sino en lo social y político, con la expectativa de convertirse en un escenario para abordar diversidad de temas como: la salud, la erradicación de la pobreza, la consolidación de la democracia, entre otros.”³¹

En el contexto de la creación de los objetivos del SICA, se conformó la Reunión de Presidentes, el Consejo de Ministros, el Comité Ejecutivo, la Secretaria General, el Parlamento Centroamericano, y la Corte Centroamericana de Justicia y reformándose la carta de la Organización de Estados Americanos (ODECA) en 1962, todo esto, de acuerdo a lo que se establece el Protocolo de Tegucigalpa en su artículo 2.

Posteriormente, se dio la firma del Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana, conocido comúnmente como Protocolo de Guatemala, en donde los Estados acuerdan la necesidad de afrontar conjuntamente los desafíos que plantea la consecución y consolidación de la paz, la libertad, la democracia y el desarrollo, objetivo fundamental del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA); asimismo instaurar un compromiso entre los Estados de coordinar y armonizar para alcanzar de manera voluntaria, gradual, complementaria y

³⁰Sistema de Información sobre Comercio Exterior; Protocolo de Tegucigalpa a la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA)
Disponible en: <http://www.sice.oas.org/trade/sica/SG121391.asp>
Fecha de consulta: 24-09-2012

³¹ *Ibidem*.

progresiva la Unión Económica Centroamericana, como lo menciona en su Título III, capítulo I, El Perfeccionamiento de los diferentes estadios del proceso de integración económica.³²

“La creación del Sistema de Integración Económica Centroamericana, establece la creación de una Zona de Libre Comercio con el fin de lograr una Unión Económica entre los estados centroamericanos; dicho proyecto económico se puso en marcha, el 1 de febrero de 1993, a pesar de no encontrarse todos los actores involucrados completamente comprometidos a la integración en términos políticos, pero principalmente en términos económicos.”³³

Los tratados comerciales pactados por los países de Centroamérica en el marco de su unión se pueden clasificar en tres grandes categorías: en primer lugar, acuerdos comerciales como bloque regional multilateral. De este tipo, el único hasta el momento ha sido el Tratado de Libre Comercio de Centroamérica, República Dominicana y Estados Unidos conocido como DR-CAFTA. En segundo lugar se encuentran los acuerdos bilaterales, como por ejemplo; Chile-Centroamérica; Panamá-Centroamérica; República Dominicana-Centroamérica. Y finalmente se encuentran los acuerdos comerciales, establecidos por el Sistema de Integración Centroamericana (SICA), mediante el subsistema de integración, conocido como Triángulo Norte (Guatemala, El Salvador y Honduras) reconocidos como la zona más dinámica en la región.

La Integración Centroamericana a partir de la conformación del Triángulo Norte, se vio fortalecida, ganando credibilidad y reconocimiento dentro de la comunidad internacional, iniciando una importante etapa de apertura a diversos acuerdos comerciales de forma bilateral y multilateral entre los países de la región

³² Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana (Protocolo de Guatemala); 13 de diciembre de 1991.

Disponible en: <http://www.sice.oas.org/Trade/sica/PDF/Prot.Guatemala93.pdf>

Fecha de consulta: 22-09-2012

³³ Opus cit. Protocolo de Tegucigalpa a la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA).

centroamericana y terceros estados, tomando como base los principios de la integración económica centroamericana “confiabilidad, flexibilidad, transparencia, reciprocidad, solidaridad, globalidad y complementariedad.”³⁴

1.3 La conformación del Triángulo Norte en el marco del proceso de integración centroamericana

La conformación del Triángulo Norte como acuerdo comercial se facilitó y consolidó por aspectos que se detallaron anteriormente (histórico-culturales, geográficos y políticos), que concretaron su perpetuación en el tiempo y en la región centroamericana revelándolo como una zona económica potencial en el comercio internacional a través de aspectos claves dentro de los cuales se destacan a continuación:

Ubicación geográfica: La posición geográfica, el clima y las condiciones de sus tierras ubican a Centroamérica, principalmente la zona geográfica que conforman los territorios de las Repúblicas de Guatemala, El Salvador, Honduras como una región geográfica bien definida y privilegiada en la región.

Siendo una de sus principales características, el compartimiento de fronteras, que dentro de sus límites geográficos concentra el 70% de la actividad comercial, debido al transporte de mercancía por medio de las fronteras existentes entre el Triángulo Norte y el comercio interno de cada país.

Rasgos culturales: Entre los rasgos culturales que comparten los países centroamericanos, específicamente en el caso de la zona del Triángulo Norte cabe destacar los siguientes:

³⁴ Vázquez, Vicente; “La Unión Aduanera Centroamericana: cuestiones para el debate”; Departamento de Economía Aplicada I. Universidad Complutense de Madrid. pág. 5.
Disponible en: <http://eprints.ucm.es/6858/1/0701.pdf>
Fecha de consulta: 17-09- 2012

- Composición racial; actualmente la población de Centro América se encuentra conformada por mestizos, blancos, y grupos indígenas, localizados en diversas áreas de la región centroamericana, principalmente en Guatemala con una población aproximada de 6 millones de personas un equivalente a 60% de los habitantes.
- Idioma: “El idioma oficial de los países de América Central es el español. En Guatemala existen además 23 lenguas, pues no todos los indígenas hablan el mismo dialecto. En El Salvador, Honduras y Nicaragua conservan sus dialectos los pequeños grupos indígenas.”³⁵

De acuerdo a lo que Gilberto Rodríguez sostiene: “La comunicación de los pueblos centroamericanos fue facilitada por el hecho de tener un mismo idioma. Si bien la diferencia de idiomas no es un obstáculo insalvable para la unificación de los pueblos...es indudable que el español, fue un factor unificador importante que facilitó la comunicación humana, bajó el costo de las transacciones comerciales y permitió extender la cultura y las costumbres en forma más expedita.”³⁶

- La religión: actualmente en el istmo centroamericano predomina “la religión católica, que propagaron los misioneros españoles en la época de la colonia. Sin embargo también se encuentran numerosos grupos que pertenecen a otros credos y sectas protestantes en la región.”³⁷

A partir de las características mencionadas, la conformación del Triángulo Norte como tal, se consolida a través de diferentes propuestas económicas que se llevaron a cabo en los últimos veinte años por parte de Centroamérica, principalmente por Guatemala, El Salvador y Honduras como estrategia de desarrollo y evolución en el comercio regional.

³⁵ Opus cit. Estudios sociales online.

³⁶ Rodríguez Valdez, Gilberto. Supra. cit. pág. 7.

³⁷ Supra. cit. Estudios sociales online.

El Triángulo Norte como tal, se trata del esfuerzo de las Repúblicas de Honduras, Guatemala y El Salvador por implementar nuevas estrategias político-comerciales, debido al incremento del flujo mercantil en general y el razonable control migratorio entre los países de centroamericanos.

Los estados pertenecientes al Triángulo Norte, acentúan la necesidad de establecer modernamente, un acuerdo de libre tránsito entre sus países, el cual finalmente fue firmado en el año 2009, que busca lograr oportunidades de intercambios comerciales internos más competitivas dentro de la comunidad internacional. Estableciendo una adhesión a futuro de Nicaragua con la entrada en vigor del mismo.

Como punto de partida dentro de la iniciativa de conformación de un acuerdo comercial, los presidentes de las Repúblicas de El Salvador, Honduras y Guatemala, reunidos en Ocotepeque, Honduras, en el año de 1992, decidieron mediante un acuerdo de complementación económica, hacer un esfuerzo más por unificar las economías de sus países, por medio del acuerdo llamado “Triángulo Norte”.

Este acuerdo “se firmó en una primera fase entre las Repúblicas de El Salvador y Guatemala el 17 de marzo del año de 1992, mediante el Protocolo de Guatemala creador del SICA. Posteriormente el 28 de abril del mismo año, se unió a esta iniciativa Honduras por medio del tratado de nueva Ocotepeque. Seguidamente el 12 de mayo de 1992 se firmó la declaración conjunta entre los tres países centroamericanos, que destacaba la necesidad de consolidar y ampliar la cooperación económica existente entre los países y contribuir así a la Integración Económica Centroamericana.”³⁸

³⁸ Acuerdo de Nueva Ocotepeque, sobre comercio e inversión, pág. 1.

Disponible en:

<http://www.sre.gob.hn/TRATADOS%20POR%20MATERIA/Comercio/ACUERDO%20DE%20NUEVA%20OCOTEPEQUE.pdf>

Con el acuerdo en referencia, Guatemala, El Salvador y Honduras pretendían avanzar en su proceso de integración por medio de etapas y establecer como meta a corto plazo la incorporación de todos los demás países del istmo centroamericano. También aspiraban a perfeccionar una zona de libre comercio y una unión aduanera más completa, reiterando la adopción del arancel externo común.

El Triángulo Norte constituye uno de los acuerdos económicos más dinámicos en la región centroamericana, en el marco del Sistema de Integración Centroamérica (SICA) y dentro del cual ha suscrito acuerdos comerciales con la República de México y la República de Colombia, que buscan acelerar el proceso a través de "el perfeccionamiento de la zona de libre comercio, y la formalización de la unión aduanera como paso para alcanzar la unión económica."³⁹

Cada estado pactante del acuerdo comercial se fija pautas favorables para la obtención de beneficios de carácter mutuo en el área comercial con la finalidad de crear nuevos mercados y espacios políticos. La participación de forma recíproca entre el Triángulo Norte y terceros estados es un nuevo prototipo de acción conjunta para la dinamización del comercio internacional en la región centroamericana.

a) Triángulo Norte -México

Durante la I Cumbre de Presidentes de Centroamérica y México desarrollada en enero de 1991, se dio inicio a las conversaciones sobre posibles negociaciones de acuerdos de libre comercio entre México y Centroamérica en el marco del Sistema de Integración Centroamericana. En dicha ocasión, se suscribió la declaración de

Fecha de consulta: 14-08-2012

³⁹ Rafael A. Sánchez, Integración centroamericana: una vista de los intereses salvadoreños sobre la integración regional y la apertura externa, pág231.

Disponible en: <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/icap/unpan028034.pdf>

Fecha de consulta: 12-08-2012

Tuxtla⁴⁰, la cual preveía un marco para las relaciones entre los países centroamericanos y México.

Posteriormente en la II Cumbre de Tuxtla, los países reiteran su compromiso de continuar los procesos de negociación para establecer y lograr convergencias en un acuerdo de libre comercio. Los presidentes de México y de los países del Triángulo del Norte (El Salvador, Guatemala y Honduras) se comprometieron a reanudar el proceso de negociación para establecer un tratado de libre comercio e inversión; obteniendo como resultado para junio de 2000 la suscripción del TLC México-Triángulo del Norte a través del Sistema de Integración Centroamericana (SICA).

A partir de este acontecimiento a nivel sub-regional, los países del “El Triángulo Norte” se han convertido en el principal mercado de México en América Latina y la importancia de esta iniciativa comercial se refleja a través de las siguientes cifras económicas:

- A partir del 2003 los países que conforman el Triángulo del Norte importaron de México 1,007.2 mdd*, equivalentes al 21.0% de las exportaciones mexicanas a la región latinoamericana (4,788 mdd). Esto representa un incremento de 2.3% respecto al monto registrado en 2000 (año previo a la entrada en vigor del TLC México-Triángulo Norte) (Ver anexo 1.1 y 1.2).
- Asimismo, las ventas de México a esta región fueron contabilizadas como superiores a la suma de las exportaciones de productos mexicanos a Brasil, Argentina y Chile en el mismo trimestre.”⁴¹

⁴⁰ Declaración de Tuxtla Gutiérrez; acuerdo que pretende fortalecer los lazos históricos de hermandad y la identidad de aspiraciones de sus pueblos y gobiernos de México y Centroamérica. Disponible en: http://www.sice.oas.org/TPD/MEX_nic/Negotiations/DeclaracionTuxtlaGutierrezI_s.pdf
Fecha de consulta: 8-10-2012

* Mdd: Miligramo por decímetro cuadrado

⁴¹ Documento de Triángulo Norte (Guatemala, El Salvador y Honduras) pág. 1
Disponible en: http://www.sice.oas.org/tpd/mex_norte/Studies/TN_s.pdf
Fecha de consulta: 18-08-2012

b) Triángulo Norte- Colombia

A principios de junio del 2006, Colombia y los países del Triángulo del Norte, a través del Sistema de Integración Centroamericana (SICA), iniciaron negociaciones para la firma de un acuerdo comercial de mutuo beneficio. En marzo de 2007, las negociaciones se dieron por finalizadas, tras concluir con seis rondas de negociación y dos reuniones de los grupos de trabajo de acceso a mercados señalados por las partes contratantes. Finalmente Colombia y El Salvador, Guatemala y Honduras suscribieron un acuerdo comercial el 9 de agosto de 2007.

El Gobierno de Colombia envió al Senado el texto del Tratado de Libre Comercio Colombia-El Salvador, Guatemala y Honduras el 20 de febrero de 2008. Las comisiones del Senado y la Cámara de Representantes de Colombia aprobaron el acuerdo el 07 de mayo y el 04 de junio de 2008, respectivamente; la Asamblea Legislativa de El Salvador aprobó el TLC el 21 de agosto de 2008. Y en septiembre de 2009, el Congreso de Guatemala ratificó el TLC mediante el Decreto 32-2009. “Dos meses después, el 13 de noviembre de 2009, entró en vigencia el TLC entre Guatemala y Colombia. El 01 de febrero de 2010 entro en vigencia en El Salvador y finalmente para el 27 de marzo de 2010, entra en vigencia en Honduras.”⁴²

“Las importaciones colombianas provenientes del Triángulo Norte alcanzaron en 2008, un total de USD 45 millones, lo que representó un incremento del 40% respecto a 2007. Se destacaron productos de los sectores plástico (62%), metalmecánico (14%) y agroindustrial (5%). El principal mercado de origen en la subregión es Guatemala, país que vende a Colombia 79% (USD 38 millones) del total de las compras colombianas al Triángulo Norte. En 2008, el 0,1% del total de las importaciones colombianas en el mundo provinieron del Triángulo Norte.

⁴² OEA-SEDI-DDECT; Sistema de Información de Comercio Exterior.; Tratados en Vigor en Centroamérica. República Dominicana-Centroamérica-Estados Unidos (CAFTA-DR). Disponible en: http://www.sice.oas.org/TPD/USA_CAFTA/USA_CAFTA_s.ASP
Fecha de Consulta: 07-08-2012

En similares perspectivas se puede demostrar cómo las relaciones de exportaciones entre Colombia y El Triángulo Norte para el año 2008, han alcanzado un total de USD 337 millones, resultado de un crecimiento de 25% frente al año 2007 (USD 269 millones).

De esta cifra, que representa el 1% del total vendido por Colombia al mundo, cerca del 80% se concentra en exportaciones no tradicionales, destacándose productos pertenecientes a los sectores plásticos y caucho (14%), químico (13%) y metalmecánico (9%). En menor medida participan las exportaciones tradicionales derivadas del carbón (11%) y del petróleo (11%). El principal destino es Guatemala, mercado que concentra 55% (USD 185 millones) del total exportado por Colombia al Triángulo Norte. Por su parte, El Salvador y Honduras muestran participaciones de 27% (USD 91 millones) y 18% (USD 61 millones), respectivamente.”⁴³

Cabe destacar que los acuerdos comerciales establecidos entre terceros países y el "Triángulo Norte" fueron suscritos dentro del marco de acción del Sistema de Integración Centroamericana (SICA); estos acuerdos fueron creados con el fin de dar apertura a sus mercados, profundizar la integración y dinamizar el crecimiento económico en Honduras, Guatemala y El Salvador.

⁴³ Blog Universidad ICESI; Socios Comerciales de Colombia; Triangulo Norte de Centroamérica: Salvador, Guatemala y Honduras.
Disponible en: <http://www.icesi.edu.co/blogs/paises/2010/01/07/triangulo-norte-de-centroamerica-salvador-guatemala-y-honduras/>
Fecha de consulta: 25-07-2012

Conclusión Capitular

1. El factor histórico cultural influyó en el proceso de unificación de los países de la región centroamericana durante el siglo XIX y es considerado un aspecto clave al compartir elementos como: lengua, religión, creencias ancestrales, composición racial, entre otros. Estos elementos, a su vez, han contribuido al desarrollo del Proceso de Integración Centroamericana principalmente en el área política, económica y comercial de la región.
2. El período comprendido entre 1823-1839, sobresale por los primeros esfuerzos e iniciativas de unificación de la región, después conocida como “Unión Centroamericana” y que terminó en un fracaso de carácter político, debido a la diferencia ideológica por parte de los actores involucrados, y sentimientos localistas e ideales sociales heterogéneos entre sus principales líderes.
3. La independencia de los países centroamericanos respecto a la Corona Española establece el punto de partida de diversos esfuerzos dirigidos por estos países y de manera individual sobre un nuevo ideal de unificación, orientado a la necesidad de crear dentro del área política y económica una vía alterna para el enriquecimiento y fortalecimiento de las relaciones económica-comerciales en la región del Triángulo Norte.
4. En los años 50’s los países de Centroamérica suscriben la carta que creó la Organización de los Estados Centroamericanos (ODECA), bajo un esquema de integración y cooperación enfocado a trabajar por el resurgimiento de su unidad política y el fortalecimiento de sus relaciones económicas. Otro esfuerzo de gran importancia fue la firma del Tratado General de Integración Centroamericana en 1960, que sentó las bases para el establecimiento del Mercado Común Centroamericano (MCCA), dirigido expresamente al perfeccionamiento de la unidad económica de los países centroamericanos.

En esa misma línea se firmó el “Protocolo de Tegucigalpa de 1991” a la carta de la ODECA dando paso a la instauración del Sistema de Integración Centroamericana (SICA); y finalmente se decidió firmar el “Protocolo de Guatemala” al Tratado General de integración Centroamericana, que como todas las anteriores iniciativas buscaron el posicionamiento comercial centroamericano a través de las relaciones bilaterales y multilaterales de sus países.

5. La creación del Triángulo Norte refleja la estrecha vinculación histórica entre los tres países del norte de Centroamérica: Guatemala, Honduras y El Salvador. Sobre la base de tal vinculación, se ha llevado a cabo una dinámica muy importante para el intercambio comercial intra-regional y para los mayores esfuerzos de la integración en general. Tal dinamismo subregional ha sido valorado por otros países con los que los miembros del Triángulo Norte han firmado acuerdos comerciales importantes.

CAPITULO II

LA ESTRATEGIA VIAL E INTEROCEÁNICA EN LA ZONA DEL TRIÁNGULO NORTE

En el presente capítulo se describe el contexto histórico como marco de referencia del Corredor Logístico Centroamericano (CLC) y su estrategia de conectividad vial e interoceánica, integrada por una serie de elementos necesarios para su ejecución. Entre los cuales se destacan: la inversión en infraestructura de carreteras, puertos marítimos y aduanas fronterizas como también el programa de desarrollo en las instalaciones de telecomunicación y el servicio logístico para facilitar el propósito de este plan.

Además se estudia de manera detallada el proceso de modernización de puertos y aduanas terrestres de los países del Triángulo Norte (TN) como uno de los principales elementos que se describen en el Proyecto del Corredor Logístico Centroamericano y con el cual se generan expectativas de crecimiento en referencia a la oferta y demanda de bienes y servicios producidos en Guatemala, El Salvador y Honduras.

Seguidamente se puntualizan las relaciones económicas comerciales que a partir de la estrategia de conectividad vial e interoceánica proveniente del Proyecto Corredor Logístico Centroamericano, se han focalizado en la zona específica del Triángulo Norte. Igualmente se retoma el estudio de los programas de inversión extranjera que existen en la región y los que potencialmente se pueden llegar a desarrollar con este proyecto.

Finalmente, todos estos elementos que componen el Proyecto del Corredor Logístico Centroamericano se establecen como ejes estratégicos, para una mayor estimación de la Inversión Extranjera Directa (IED) a corto y mediano plazo para la región.

Con los elementos mencionados, se busca comprobar la hipótesis que guía el capítulo que es: los países miembros del Triángulo Norte han decidido implementar una estrategia de conectividad vial e interoceánica, para la dinamización en sus relaciones comerciales y mejor intercambio de bienes de diversa procedencia internacional, con la modernización de Puerto Barrios en Guatemala, Puerto Cortés en Honduras y la construcción del Puerto de Cutuco en El Salvador.

2.1. Proyecto del Corredor Logístico Centroamericano

Uno de los esfuerzos más interesantes en materia de integración centroamericana es la creación de un enlace vía terrestre en los países del Triángulo Norte, entre los océanos Atlántico y Pacífico para lograr una conexión entre sus principales puertos, estableciendo una nueva ruta interoceánica del comercio internacional.

Este proyecto es conocido como: Corredor Logístico Centroamericano y engloba grandes componentes, principalmente la modernización de los puertos marítimos y Aduanas de cada país de la región del Triángulo Norte. El otro son las inversiones de infraestructura y el desarrollo de instalaciones y servicios logísticos para una facilitación del comercio internacional que se sirve a la red de carreteras regionales.

En el desarrollo del capítulo, se presenta también con mayor detalle, las estrategias de conectividad vial e interoceánica del proyecto en general, como resultado de iniciativas emprendidas principalmente por los gobiernos de Guatemala, Honduras y El Salvador para el desarrollo del comercio y sus relaciones intra-regionales.

2.1.1. Corredor Logístico Centroamericano

Como lo expuso el Consejo Sectorial de Ministros de Transporte (COMITRAN) con base al documento denominado *Corredor Logístico Centroamericano* “A mediados de los años noventa, los países centroamericanos iniciaron procesos de reforma

institucional con el fin de reorientar la labor de los ministerios del sector transporte, fortaleciendo su rol planificador y regulador, y trasladando al sector privado ciertas funciones operativas.

Dicho esfuerzo tomó carácter regional en abril de 1997, gracias a los cambios que culminaron con la creación del Consejo Sectorial de Ministros de Transporte (COMITRAN) y la adopción de un Marco de Políticas, Estrategia y Organización. Así, se definieron políticas y estrategias en materia de mecanismos de financiamiento, reforma institucional, y planeación regional.”⁴⁴

Los países de la región se propusieron hacer frente a los problemas de vulnerabilidad del sistema de transporte regional por carreteras, ante la amenaza constante de los peligros naturales, mediante intervenciones desde diferentes frentes. En este caso, se trataba concretamente del desarrollo de un sistema regional de servicios de logística en apoyo del comercio y la producción internacional, de donde se desprende el nombre de “*Corredor Logístico de Centroamérica*.”⁴⁵

Dicho Corredor Logístico se estableció como principal proyecto y se suscribe hasta el 29 de agosto de 2007, en Guatemala, mediante la “Declaración de Intenciones suscrita por los Ministros de Transporte y Obras Públicas de ambos países, la Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador y la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala, así como las administraciones de los tres puertos involucrados y el Comisionado Presidencial del Plan Puebla Panamá, por Guatemala, en su calidad de Presidencia Pro Tempore de dicho plan regional.”⁴⁶

⁴⁴ Corredor Logístico Centroamericano: A) Red Regional de Carreteras y B) Modernización de las Aduanas; pág. 2
Disponible en: <http://www.sica.int/cdoc/publicaciones/transform/catalogo/pdf-sp/III/10/10ab.pdf>
Fecha de consulta: 3-11-2012

⁴⁵ Ibidem. pág. 3

⁴⁶ Ibidem. pág. 5

2.1.1.1. Objetivos del Corredor Logístico Centroamericano

De acuerdo al Lic. José Martínez (2007), de la Dirección Ejecutiva del Plan Puebla Panamá, en el documento “Corredor Logístico Interoceánico de Acajutla (El Salvador), Puerto Santo Tomas de Castilla y Puerto Barrios (Guatemala)” los objetivos del Corredor son los siguientes:

- “Complementar el proceso de ampliación del Canal de Panamá, así como otros corredores interoceánicos que se promueven por los Gobiernos en el marco del Plan Puebla Panamá.
- Impulsar mayor eficiencia en los sistemas de transporte de la región que nos haga más competitivos a nivel internacional.
- Impulsar inversión nacional y extranjera en corredores y plataformas logísticas.
- Impulsar estrategias nacionales de exportación para productos centroamericanos y colocarlos de manera más eficiente en los mercados internacionales.
- Abaratar los costes del transporte intra-regional.
- Impulsar posibilidades de desarrollo para nuestros países y poblaciones, generando fuentes de empleo calificado.”⁴⁷

2.1.1.2 Descripción del Corredor Logístico Centroamericano

“El Corredor Logístico Centroamericano es una vía terrestre con propósitos económicos que pretende convertir la región en una zona de actividades logísticas de clase mundial. El proyecto del Corredor Logístico consta de los siguientes elementos y programas:

⁴⁷Corredor Logístico Interoceánico de Acajutla (El Salvador) / Puerto Santo Tomas de Castilla y Puerto Barrios (Guatemala). pág. 4
Disponible en: <http://www.cpn.gob.gt/descargas/CorredorLogisticoInteroceanico.pdf>
Fecha de consulta: 8-09-2012

- Infraestructura física
- Tecnología de información y comunicaciones
- Aduanas en puestos fronterizos
- Mercado de servicios logísticos.
- Programa de Inversión en Infraestructura.”⁴⁸

Este corredor en lo particular, ofrecerá facilidades logísticas, aduaneras y se generará un sistema de control del tránsito de puerto a puerto, sin parar en el puesto fronterizo.

Como otra de las ventajas de este proyecto se ofrece “Un enlace logístico para estructurar cadenas de valor agregado a lo largo de su recorrido, teniendo el potencial de desarrollar una función económica para recibir insumos desde diversos orígenes geográficos...así como también servicios de desconsolidación de la carga marítima y transporte desde los puertos de recepción hasta centros de transformación, transporte de los bienes intermedios o terminados hacia otros destinos en la región o el mundo y la conexión con las principales cadenas productivas y comerciales locales para conectarlos al mundo.”⁴⁹

Y como punto importante, el Corredor Logístico, unirá los Puertos de Acajutla en El Salvador y los puertos Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios en Guatemala.

⁴⁸El Corredor Logístico en Honduras y sus Efectos. Capítulo III Infraestructura del Corredor Logis Opus. cit., Información General del Proyecto Corredor Logístico Centroamericano. pág. 19. Disponible en: <http://es.scribd.com/doc/105134878/13/A-DESCRIPCION-DEL-CORREDOR-LOGISTICO>

Fecha de consulta: 6-11-2012

⁴⁹ Ibídem. pág. 19

2.1.1.3 Financiamiento del Corredor Logístico

Con relación a los fondos destinados a la ejecución del Proyecto del Corredor Logístico en la zona del Triángulo Norte centroamericano se destaca lo siguiente:

Se recurrirá a “fuentes de financiamiento: préstamos gestionados y ejecutados por cada país, y cooperaciones técnicas no reembolsables del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) y el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), principalmente.

Se conocen como unidades ejecutoras del Corredor Logístico y del Canal Seco, las siguientes: Comisión Técnica de Transporte (CTT) y Ministerios y Secretarías de Transporte y Obras Públicas.”⁵⁰

En el caso de El Salvador “La carretera longitudinal del norte, cruza todo el norte del país desde la frontera occidental con Honduras hasta la frontera oriental con Guatemala. La carretera tiene un total de 35.5 kilómetros. Este proyecto que es de vital importancia, conecta el centro con el norte del país y beneficia a más de 100 mil habitantes.”⁵¹

Básicamente la Carretera la Longitudinal del Norte, es un proyecto que fue apoyado en su construcción por la “Corporación del Reto del Milenio (MCC), con una donación total de 460.9 millones de dólares. De la cantidad anterior, la mitad, 219 millones, se reservó para la construcción de la carretera Longitudinal del Norte, y carreteras conexas a la misma. El proyecto FOMILENIO incluyó, la vía que atraviesa de oriente a occidente El Salvador, igualmente se establecieron programas

⁵⁰ Proyecto Integración y Desarrollo Mesoamérica; Red Internacional de Carreteras Centroamericanas (RICAM); abril 2012.

Disponible en:

http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=179&Itemid=108

Fecha de consulta: 7-11-2012

⁵¹ Ministerio de Obras Públicas de El Salvador; 90% de avance en obra más esperada por los salvadoreños; Jueves 25 de octubre de 2012

Disponible en: http://www.mop.gob.sv/index.php?option=com_content&view=article&id=1257:90-de-avance-en-obra-mas-esperada-por-los-salvadorenos&catid=1:noticias-ciudadano&Itemid=77

Fecha de consulta: 8-11-2012

complementarios como electrificación y desarrollo productivo, como herramientas que buscaban beneficiar directa e indirectamente a 94 municipios entre los que se encuentran algunos municipios considerados como los más pobres del país.”⁵² (Ver anexo 2.1).

Por otro lado el Banco de Japón para la Cooperación Internacional (JBIC) y la ministra de Relaciones Exteriores de El Salvador, María Eugenia Brizuela, suscribieron en Japón el financiamiento que permitió la construcción del puerto Cutuco, en La Unión. “Con la habilitación de los recursos, por un monto de \$90.9 millones.”⁵³

De acuerdo a Rosa Pastrán González, en el documento “Análisis de las expectativas de las microempresas del sector industrial de la Ciudad de La Unión y propuesta de gestión empresarial en el marco de la reapertura del Puerto de Cutuco” menciona las condiciones del financiamiento otorgado por el JBIC para el financiamiento del Puerto Cutuco en El Salvador, que se otorgó bajo las siguientes condiciones:

- Plazo de 25 años, incluyendo 7 años de gracia.
- Tasa de interés del 2.2%, para la construcción y equipamiento de la primera etapa del proyecto.
- Los costos de la supervisión será a un plazo de 40 años, con 10 años de gracia y a una tasa de interés del 0.75%.
- Los tipos de intereses (2.2% y 0.75%) ofrecidos, se debe a una cooperación de cortesía y de buena voluntad del Gobierno Japonés. Ya que, el tipo de

⁵²El Faro. Net El rompecabezas incompleto de la Longitudinal del Norte.
Disponible en: <http://www.elfaro.net/es/201209/noticias/9697/>
Fecha de consulta: 2-02-2013

⁵³Lourdes Méndez, El Diario de Hoy, País firma préstamo para construir Cutuco. 25 de octubre 2001
Disponible en: <http://www.elsalvador.com/noticias/2001/10/25/NEGOCIOS/negoc2.html>
Fecha de consulta: 8-03-2013

interés que se observa en el mercado internacional de financiamiento, oscila entre el 7% y el 8%.”⁵⁴

En el caso particular de **Guatemala**: “por las características del financiamiento del Proyecto, los recursos serán en moneda extranjera, según el origen de los socios y trasladados a Euros para equiparar el mecanismo de captación de moneda extranjera y uniformar el proceso de contabilizar el valor de las acciones y de los recursos que ingresan...el financiamiento del Proyecto en moneda extranjera se estima que será del orden del 80%.

Se prevé que alrededor de US \$100 millones, sea el valor del capital accionario que se originará en Guatemala, por diversas razones, principalmente por el valor asignado a los servicios de organización, por los servicios técnicos y profesionales, como por el aporte en efectivo que han dado inversionistas de Guatemala, para la adquisición de bienes inmuebles, principalmente tierra.”⁵⁵

Por otro lado en **Honduras**, “las fuentes de financiamiento del Corredor Logístico son: Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo (USAID) El Gobierno de Japón. La cuenta del Milenio en su oportunidad. Banco Centroamericano de Desarrollo (BCIE). El Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El Gobierno de México y el Gobierno de Honduras con fondos propios.”⁵⁶

Durante el desarrollo del programa “Honduras abierto a las inversiones”⁵⁷ se ofreció

⁵⁴ Moreno González, Karla Cecilia; Moreno González, Katya Yamileth; Castillo Cárdenas, Mirna Dolores; Análisis de las expectativas de las microempresas del sector industrial de la Ciudad de La Unión y propuesta de gestión empresarial en el marco de la reapertura del Puerto de Cutuco; 2004 Universidad de Oriente, Facultad de Ciencias Económicas; San Miguel, El Salvador; pág. 7. Disponible en: http://www.univo.edu.sv:8081/tesis/013385/013385_Cap1.pdf
Fecha de consulta: 18-11-2012

⁵⁵ Información General del Proyecto Corredor Logístico Centroamericano; Oficina de enlace y negocios para América latina.
Disponible en: <http://www.odepal.net/id53.html>
Fecha de consulta: 5-11-2012

⁵⁶ Corredor Logístico Centroamericano: A) Red Regional de Carreteras y B) Modernización de las Aduanas. Supra cit. pág. 4

⁵⁷ Portal oficial de Honduras is open for Business; Gobierno Nacional de Honduras. Disponible en: http://www.hondurasopenforbusiness.com/SITEv2/index_live.php
Fecha de consulta: 13-02-2013

el financiamiento privado del “Proyecto Corredor Logístico a empresarios nacionales y extranjeros porque de esta manera se permite liberar fondos que el Estado estaría invirtiendo en el Corredor, para ser invertidos en programas sociales. Lamentablemente la propuesta no tuvo efectos prácticos en su momento.”⁵⁸

2.2. Componentes (Ejes Estratégicos) del proyecto del Corredor Logístico Centroamericano

2.2.4. La reconstrucción de la red vial (Canal Seco)

Un elemento clave del Proyecto del Corredor Logístico Centroamericano es el rescate y restauración de la red vial de cada país para lograr optimizar la condición física de las carreteras y su conexión para generar desarrollo económico en la región (denominado Canal Seco).

De acuerdo al documento “El Corredor Logístico Centroamericano” preparado por la Secretaría Técnica de COMITRAN (SIECA) en colaboración con el Centro Latinoamericano para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible del INCAE: *El denominado Corredor Vial Natural o Corredor Pacífico*, de aproximadamente 1,700 kilómetros de longitud, que atraviesa la planicie costera del Pacífico de Centroamérica, enlaza Tecún Umán en la frontera con México, y Paso Canoas al Sur en la frontera con Panamá. Dentro del territorio panameño el Corredor se prolonga físicamente hasta Panamá, con enlaces hacia los complejos portuarios concentradores de carga que operan en las zonas de Colón y Balboa.

El Corredor Vial Panamericano o Alternativo A, con una longitud cercana a los 1,400 kilómetros de diferentes tramos de la Carretera Panamericana o CA-1, no incluidos en el corredor anterior, enlaza físicamente a las ciudades capitales de Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica.

⁵⁸ El Corredor Logístico en Honduras y sus Efectos; Capítulo III. Infraestructura del Corredor Logístico Centroamericano; Costos de Construcción del Corredor Logístico. Supra cit. Pág. 19

El Corredor Vial Atlántico o Alternativo B, en sus 1,350 kilómetros aproximados de longitud, habilita extensas áreas de Centroamérica que pertenecen a la vertiente del Atlántico y conecta de paso a San Pedro Sula y Tegucigalpa en el territorio hondureño con los otros componentes de la Red.

Además existen, diversas conexiones por carretera, alrededor de 1,100 kilómetros) que integran a los corredores viales entre sí o los comunican con puertos marítimos, ciudades capitales y centros económicos de particular relevancia para el desarrollo de la región.

A continuación se exponen los avances que ha tenido cada país del Triángulo Norte en materia de conectividad vial:

República de Honduras

Según información del blog *Skyscraperlife*, en Honduras se han puesto en marcha trabajos para avanzar y finalizar las carreteras más importantes del país a través de las siguientes fases:

“Fase 1: de Puerto Cortés a Corinto en la frontera con Guatemala que es un tramo de dos carriles (finalizada 2007).

Fase 2: de Villanueva a Pimienta, Cortés, y de Pimienta a La Barca que tendrá partes de tres y cuatro carriles (en proceso de adjudicación).

Fase 3: de la Barca a Taulabé, Comayagua, y será de cuatro carriles (finalizada por la constructora Astaldi 2007)

Fase 4: de Taulabé hasta el inicio del Valle de Comayagua, al bajar la cuesta de La Virgen. Tendrá tres carriles, pero en la recta que pasa por la entrada a Siguatepeque tendrá cuatro carriles (en trámites para la licitación al año 2007).

Fase 5: del inicio del Valle de Comayagua hasta el desvío de la Villa de San Antonio, con un libramiento con especie de medio anillo periférico en la ciudad

de Comayagua. Todo el tramo tendrá cuatro carriles. (En proceso de iniciar licitación).

Fase 6: del desvío de la Villa de San Antonio en Comayagua hasta la aduana El Amatillo en El Salvador, el cual será en un principio de dos carriles pero quedará todo el estudio y derecho de vía para que tenga cuatro carriles en el futuro.

Fase 7: de El Amatillo a El Guasaule pasando por Júcaro Galán y el libramiento de la ciudad de Choluteca, consta de dos carriles y ya está ejecutado” (Ver anexo 2.2)⁵⁹. Todas estas fases fueron realizadas en los años 2005-2007.

“Según la Secretaria de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) que es el ente que maneja la red vial nacional, de acuerdo al plan 2010-2014, tiene como objetivo principal mantener la red vial del país en óptimas condiciones de funcionamiento, para un mejor intercambio social comercial y productivo fluido entre los países de la región.”⁶⁰

Se presenta un mapa con la estrategia de inversión de 2010-2014 y su simbología, presentando cada uno de los corredores dentro de Honduras, entre ellos nacionales importantes, turísticos y vías internas sobre todo los que se consideran que contribuirán al Corredor Logístico Interoceánico.⁶¹ (Ver anexo 2.3)

República de Guatemala

A medida en que el proyecto del Canal Seco acrecentaba su importancia en las diversos rubros del quehacer político, económico y social en Guatemala y en

⁵⁹ “Corredor Logístico ya empieza a tomar forma”; Buscador en internet skyscraperlife Disponible en: <http://www.skyscraperlife.com/honduras/5596-corredor-logistico-canal-seco-ya-empieza-tomar-forma.html>

Fecha de consulta: 15-08-2012

⁶⁰ Programa Nacional de Promoción de Inversiones, Secretaria del Ministerio de Relaciones Exteriores de Honduras, pág. 8

Disponible en: [www.icex.es/inversiones/oportunidades de inversión sector infraestructura honduras.pdf](http://www.icex.es/inversiones/oportunidades%20de%20inversi%20n%20sector%20infraestructura%20honduras.pdf)
Fecha de consulta 04-09-2012

⁶¹ *Ibidem.* pág. 16.

concordancia con las diversas áreas que el proyecto del Canal Seco posee en aquella República, el gobierno previó una mejor organización y ejecución del mismo, dando como resultado “Una Comisión Binacional que sesionó dos veces (San Salvador, 20 de septiembre 2007 y Guatemala, 23 de octubre de 2007) y conformó un Grupo Técnico coordinado por la Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador y la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala. Este Grupo Técnico sesionó 3 veces (San Salvador, 20 de septiembre, por videoconferencia en las oficinas del BCIE, el 5 de octubre y Guatemala, 23 de octubre) habiendo al año 2012 alcanzado los siguientes avances:

- ✓ Se ha definido la ruta fiscal (carretera) de 417 kilómetros en las siguientes rutas: Guatemala: Puerto Barrios – Entre Ríos – La Ruidosa – Los Amates – Río Hondo (CA 9 Norte) – Zacapa – Chiquimula – Quezaltepeque – Padre Miguel (CA 10) – La Ermita (Frontera).
- ✓ Se ha acordado un procedimiento fiscal: un “tránsito de Puerto a Puerto” con un sistema de control electrónico en frontera. Se ha definido un programa de inversiones en las aduanas.
- ✓ Se ha definido los recursos, los procedimientos, las tarifas aplicables en los puertos, para los procesos de carga y descarga y salida de los puertos, habiéndose definido áreas de mejora.
- ✓ Se ha definido los recursos, los procedimientos, las tarifas aplicables en los puertos, para los procesos de carga y descarga y salida de los puertos, habiéndose definido áreas de mejora.
- ✓ Se gestiona un procedimiento fácil y ágil en los procesos de control sanitario y cuarentenario además de la seguridad.
- ✓ Se cuenta con un “escenario de tiempos y costos”, como una herramienta útil para identificar áreas de mejora y planes de inversión.”⁶²

⁶² Investigación sobre el proyecto Corredor Logístico Interoceánico entre El Salvador y Guatemala, Comisión Portuaria Nacional de Guatemala

Finalmente, la Comisión Binacional para la Implementación del Canal Seco entre El Salvador y Guatemala,⁶³ señaló que la República de Guatemala dispone de una red de carreteras interconectadas con las diferentes regiones, puertos y fronteras con Belice, El Salvador y Honduras, los cuales facilitarán, el tráfico de productos entre tales países y los puertos de la costa este de los Estados Unidos. “La red vial incluye 14,500 kilómetros de carreteras pavimentadas y accesibles para el transporte de carga y de pasajeros, de los cuales 4,500 km., son asfaltadas y responde a la jerarquía centroamericana y nacional. Desde hace 10 años atrás se han vuelto a pavimentar las autopistas de la ruta al Pacífico (CA-2) y la ruta Panamericana (CA-1).”⁶⁴

República de El Salvador

Luego de los años difíciles en los 80’s, El Salvador decidió reconstruir la carretera litoral que representa una importante arteria para el comercio interior. “Comenzó una sección de la carretera que es de reciente construcción y se encuentra en muy buen estado, la comprendida entre La Hachadura (frontera con Guatemala) y 31 Km después de Acajutla en el departamento de Sonsonate para un total de 76 Km.”⁶⁵

Disponible en: <http://www.cpn.gob.gt/descargas/corredorlogisticointeroceano.pdf>

Fecha de consulta: 05-09-2012

⁶³ CentralAmericaData; Avanza plan de canal seco Guatemala - El Salvador; Lunes 4 de febrero de 2013

Disponible en:

http://www.centralamericadata.com/es/article/home/Avanza_plan_de_canal_seco_Guatemala__El_Salvador

Fecha de consulta: 5-02-2013

⁶⁴Transporte.

Transporte y Desarrollo Transgeneracional. pág. 2.

Disponible en: http://www.un.org/esa/dsd/dsd_aofw_ni/ni_pdfs/NationalReports/guatemala/transport.pdf

Fecha de consulta: 08-11-2012

⁶⁵ Implicaciones Técnicas, Financieras y Legales de la concesión de un Corredor Vial Centroamericano; INCAE- Centro Latinoamericano para la Competitividad y Desarrollo Sostenible (CLACDS); Sáenz, José Manuel; Donato, Claudio y Sánchez, José Alfredo. pág. 16

Disponible en: <http://www.incae.edu/es/clacds/publicaciones/pdf/cen201.pdf>

Fecha de consulta: 8-11-2012

La rehabilitación de esta arteria estratégica ha renovado más de 35 kilómetros de una ruta clave para el comercio, la industria, la ganadería y el turismo en la zona norte del país. Con el rescate del tramo se asegura además la conectividad del centro de El Salvador con la carretera Longitudinal del Norte, que es de importancia estratégica para el país, la inversión del FOVIAL (Fondo de Conservación Vial de El Salvador) en la primera etapa del proyecto fue de \$1.5 millones, en la segunda etapa se invirtió \$2.5 millones, haciendo un total de inversión aproximado en este proyecto de \$4 millones.”⁶⁶

Otro tramo en excelente condición es La Libertad y Comalapa (intersección con la autopista que une al Aeropuerto Internacional con San Salvador). “Para el presente año 2012, ya está prolongada hasta Zacatecoluca y así completa un recorrido en excelente estado para un total de 139 Km.”⁶⁷

“Entre Zacatecoluca y el empalme con la carretera que une a San Miguel y La Unión la condición de la ruta CA-2 se encuentra excelente, tanto en sus características geométricas como estructurales; esta sección es la de más reciente construcción. La sección de carretera que se encuentra en peores condiciones es la ruta CA-7 comprendida entre el empalme con la ruta CA-2- San Miguel y El Amatillo (77 Km), el cual ya ha sido adjudicado para su reconstrucción.”⁶⁸

2.2.2. Modernización de Puertos en la región del Triángulo Norte

Como se ha mencionado anteriormente, el Programa de Mejoramiento y Modernización del Transporte Marítimo en Centroamérica es un conjunto de proyectos “para facilitar el acceso y calidad de los servicios marítimos; mejorar esencialmente la seguridad y la navegación en el área; incrementar la eficiencia en

⁶⁶ Supra cit. 90% de avance en obra más esperada por los salvadoreños.

⁶⁷ Ibídem. pág. 16.

⁶⁸ Opus cit., Implicaciones Técnicas, Financieras y Legales de la concesión de un Corredor Vial Centroamericano. pág. 16.

los servicios relacionados; mejorar el aprovechamiento de la infraestructura portuaria y de carreteras; y contribuir a la protección del medio ambiente y a la disminución de la vulnerabilidad en caso de desastres.”⁶⁹

Uno de los entes reguladores del Programa de Mejoramiento y Modernización del Transporte Marítimo en Centroamérica, “Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) promueve iniciativas como la Estrategia Marítima Regional Centroamericana, el Proyecto de Rutas Marítimas del Gran Caribe, la Expansión de los Puertos de la Región y el Transporte Marítimo de Corta Distancia entre otras, con el objetivo de convertir a Centroamérica en una región competitiva e integrada en el comercio Marítimo Mundial. En su gran mayoría los puertos son operados por empresas estatales con excepción de Panamá que son manejados por operadores portuarios globales.”⁷⁰

A siete años de la implementación del Programa de Mejoramiento y Modernización del Transporte Marítimo, en el Plan Puebla-Panamá actualmente conocido como “Proyecto Integración y Desarrollo Mesoamérica” su principal objetivo fue dar prioridad al fortalecimiento de la infraestructura y conectividad portuaria en la región. Hoy por hoy, la consolidación y la profundización de los elementos pertenecientes al mismo, se encuentran contemplados en el proyecto Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) que “tiene por objetivo generar formas alternativas de transporte comercial vía marítima que favorezcan el crecimiento del comercio intra-regional, a través del mejoramiento del transporte marítimo a corta distancia en la región, ofreciendo nuevas alternativas al transporte terrestre.”⁷¹

⁶⁹ Programa de Mejoramiento y Modernización del Transporte Marítimo en Centroamérica; Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo; pág. 4. octubre 2000
Disponible en: <http://www.sica.int/cdoc/publicaciones/transform/catalogo/pdf-sp/III/12/12.pdf>
Fecha de consulta: 6-11-2012

⁷⁰ Manual de Puertos de Centroamérica 2010-2011; El Desarrollo de una Estrategia Marítima Portuaria para Centroamérica; pág. 26.
Disponible en: http://www.cocatram.org.ni/files/Manual_de_Puertos_CA_2010_2011.pdf
Fecha de consulta: 27-01-2013

⁷¹ Portal Oficial de Proyecto Integración y Desarrollo Mesoamérica”; Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), Proyecto Integración y Desarrollo Mesoamérica, enero 2013 .

En el marco del objetivo anterior, el Triángulo Norte, retoma como parte de las iniciativas gubernamentales de cada uno de los miembros, los elementos fundamentales de desarrollo a través de la modernización de la infraestructura portuaria y el desarrollo de la zona marítima como parte de los compromisos suscritos para la reestructuración y fortalecimiento dentro de un objetivo en común en la región.

A continuación se detalla brevemente las iniciativas de modernización implementadas en los puertos de los países pertenecientes al Triángulo Norte:

2.2.2.1. Puerto Barrios, Guatemala

Puerto Barrios es una importante ciudad portuaria de Guatemala y cabecera departamental situada en la Bahía de Amatique, en el mar Caribe, ubicada a 297 km de la capital. Tiene una gran actividad comercial actualmente, atracan-barcos comerciales y cruceros. De este punto se puede comenzar el recorrido fluvial por el río Dulce, en una extensión de 42 km.

“En el primer semestre del año 2011, la carga marítima en movimiento creció 7% respecto al mismo periodo del 2010. El dinamismo económico que experimenta Guatemala se refleja también sobre la actividad en la gran mayoría de los puertos de carga del país. Sin embargo, los altos costos de operación y la falta de procesos de modernización hacen que el Puerto Cortés pierda competitividad frente a la terminal guatemalteca.”⁷²

Disponible en:

http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=180&Itemid=109

Fecha de consulta: 28-01-2013

⁷² Red de Negocios Centroamericana, Puerto Barrios, Publicada: Miércoles 5 de octubre de 2011
Disponible en:

2.2.2.2. Puerto Cortés, Honduras

Como lo señala Andrés Castillo Calderón, “El Puerto Cortés, ubicado en el Océano Atlántico, es el principal puerto de Honduras, cuenta con el mayor tráfico entre todos los puertos hondureños. Es una terminal multipropósito con operaciones de gráneles líquidos y sólidos, contenedores, carga general y cabotaje. Actualmente con la modernización permite el fácil acceso de barcos convencionales, de contenedores, “roll on/ roll off”, también llamado “ro-ro”, son acrónimos en inglés, es un tipo de ferry, buque o embarcación que transporta cargamento rodado como por ejemplo automóviles. La eficiencia del sistema portuario nacional es tal que más de 23 navieras reconocidas internacionalmente, ofrecen servicios de transporte marítimo a los principales puertos del mundo.”⁷³

“La Empresa Nacional Portuaria (ENP), organismo de servicio público con autonomía, patrimonio y personería jurídica, con jurisdicción en todos los puertos marítimos de Honduras, se va a expandir a través de nuevas instalaciones del Puerto, esto implicará un fuerte salto cuantitativo en la capacidad y en la proyección regional.”⁷⁴ Para ejecutar este proyecto, “el Gobierno de Honduras ha solicitado apoyo financiero al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), por un total de US\$180 millones.”⁷⁵

“Entre otras iniciativas de modernización de la terminal marítima se encuentra la propuesta por la Comisión Portuaria Hondureña que busca la Promoción del Puerto Cortés en conjunto con la Alianza Público–Privada (Co-alianza) dentro del Plan Maestro de Recuperación del Puerto Cortés, sobre la contratación de dos

http://www.centralamericadata.com/es/search?q1=content_es_le:%22Puerto+Barrios%22

Fecha de Consulta: 2-12-2012

⁷³ Cámara de la Industria de Guatemala, Guatemala bussines 2012. Infraestructura; Puertos de Guatemala, pág. 41 julio 2011- agosto 2012.

⁷⁴ Manual de Puertos de Centroamérica 2010-2011. Proyecto de expansión y modernización de Puerto Cortes, pág. 13

Disponible en: http://www.cocatram.org.ni/files/Manual_de_Puertos_CA_2010_2011.pdf

Fecha de consulta: 6-11-2012

⁷⁵ *Ibidem.* pág. 47

fideicomisos, realizado a mediados del segundo trimestre del 2012. “El primer contrato de fideicomiso de administración plantea la suscripción sobre un proyecto para la Estructuración del Puerto Cortés, entre la Empresa Nacional Portuaria (ENP), la Comisión para la Promoción de la Alianza Público–Privada y el Banco Atlántida. El segundo contrato, dio por concretada la contratación con el Banco Ficohsa. Este último contrato tiene que ver con el Proyecto para la Estructuración, Desarrollo y Financiamiento de la Operación de la Terminal Especializada de Contenedores y Carga General de Puerto Cortés. Además, con la Construcción y Modernización del Muelle de Gráneles del mismo.”⁷⁶

2.2.2.3. Puerto Cutuco El Salvador

Como lo expone la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), El Puerto de La Unión es el proyecto de infraestructura más importante de El Salvador de los últimos 25 años y fue liderado por CEPA, entidad que administra puertos y aeropuertos.

Se le confirió la responsabilidad a CEPA y se sabía que con su puesta en marcha no sólo se contribuiría a impulsar el desarrollo del oriente del país, sino también del territorio nacional y de la región centroamericana, al insertarse en la cadena del comercio marítimo mundial, permitiendo la captación de carga nacional, regional y extra regional, la que luego será distribuida hacia toda América y otros continentes. “El Puerto de La Unión es multi-propósito pero con facilidades especializadas para el manejo de contenedores y dispone de muelles de tipo marginal. Está localizado en la zona oriental de El Salvador, a una distancia de 185 km. de la capital, San Salvador, y en esta fase inicial, que llamamos Fase I, cuenta con las siguientes facilidades:

⁷⁶ Mundo Marítimo; Congreso Hondureño conoce contratos de fideicomisos para Puerto Cortés; Periódico La Tribuna- Honduras. Disponible en: <http://www.mundonaviero.com/noticias/congreso-hondureno-conoce-contratos-de-fideicomisos-para-puerto-cortes>
Fecha de consulta: 15-11-2012

- Muelles con 820 metros lineales de frente de atraque y un área total de 72,4 manzanas, con una capacidad para el manejo de contenedores de hasta 620 mil TEU's (Unidades igual a un contenedor de 20 pies), cuando esta fase sea completamente desarrollada por el operador;
- Una terminal de contenedores que tiene un área total de 26,6 manzanas, una profundidad de -15 metros en la marea más baja, un frente de atraque de 360 metros con capacidad instalada de 385 mil TEUs; y un área disponible para desarrollo de patios de contenedores de 20 manzanas, de las cuales 11 manzanas se entregan construidas,
- Una terminal multi-propósito con un área total de 17,4 manzanas, una profundidad de -14 metros en la marea más baja y un frente de atraque de 220 metros de longitud; que proveerá una capacidad adicional de 235 mil TEU's para el manejo de contenedores,
- Una terminal Ro-Ro que tiene un área total de 5.3 manzanas con una profundidad en la marea más baja de -9.5 metros, con un frente de atraque de 240 metros.⁷⁷

Adicionalmente, "Cuenta con un área de 23,1 manzanas, en la que se encuentra ubicado un edificio administrativo de 6 niveles y otro edificio auxiliar de dos niveles; así como también áreas de estacionamiento de rastras para el transporte de contenedores, y facilidades para el tratamiento y suministro de agua potable, entre otros. A futuro en las Fases II y III el puerto dispondrá de una extensión superficial adicional de 82,3 manzanas.

También cuenta con un canal de acceso que consta de un canal interior con una longitud de 5 km. profundidad de -14 metros, un ancho de 140 metros y un canal exterior con una longitud de 17 km, con una profundidad de -14.5 metros y ancho

⁷⁷ "PRESIDENTE MAURICIO FUNES PARTICIPA EN INAUGURACIÓN DEL NUEVO PUERTO DE LA UNIÓN"; Comunicado de Prensa, Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) Área de comunicación; pág. 2
 Disponible en: http://www.cepa.gob.sv/puerto_la_union/uploaded/content/category/458022731.pdf
 Fecha de consulta: 11-11-2012

de 140 metros. Así como un sistema de ayudas a la navegación compuestas por 16 boyas marcadoras, iluminadas, con radio-ayudas y con transmisión de posicionamiento satelital vía sistema AIS. La capacidad sostenible de La Unión es de hasta 500.000 TEU's en la Fase I y finalizadas las Fases II y III será de hasta 1.700.000 TEU's."⁷⁸

Muy pocos puertos en la costa pacífica tienen las características y facilidades que ofrece la nueva terminal marítima salvadoreña Puerto Cutuco, volviéndose un atractivo para que las compañías navieras lo escojan como un centro regional de operaciones, lo que generará mejores oportunidades de empleo y desarrollo para las familias salvadoreñas.

Por otra parte, existen algunas estrategias de modernización implementadas por Guatemala, El Salvador y Honduras conjuntamente y prueba de esto es el Proyecto Regional "Modernización de Aduanas y Pasos Fronterizos"⁷⁹, en la cual los representantes de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) presentaron a miembros del sector privado y público de El Salvador los resultados del proyecto, impulsado en su fase inicial en la Frontera El Amatillo, que comparten El Salvador y Honduras, en el marco del Proyecto Mesoamérica.

Por otra parte, Los ministros de Seguridad de Centroamérica tratan de implementar medidas de control en las fronteras de la región, y los ministros de Economía de El Salvador y Guatemala, buscan la manera de agilizar el tráfico de personas y del comercio, asegurando que hay trabajo coordinado para no entorpecer los planes de seguridad de cada uno de los países. Como lo expresó, Héctor Dada Hirezi, "los

⁷⁸ Manual de Puertos de Centroamérica 2010-2011. Proyecto de expansión y modernización de Puerto Cortes. Supra cit. pág. 24

⁷⁹ Portal oficial de Proyecto Integración y Desarrollo Mesoamérica; Proyecto Integración y Desarrollo Mesoamérica; Presentan Resultados del Proyecto Regional "Modernización de Aduanas y Pasos Fronterizos" a Sector Público y Privado de El Salvador; *San Salvador, El Salvador, 28 de mayo 2009* Disponible en:

http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=120&Itemid=85

Fecha de consulta: 3-02-2013

planes de la integración aduanera se harán de manera coordinada con los planes de seguridad que han planificado los ministerios de seguridad, para no entorpecerlos.”⁸⁰

2.2.5. Modernización de Aduanas terrestres en la región del Triángulo Norte

El informe “Avances y Desafíos de la Integración Centroamericana” en el 50^a aniversario del Banco Centroamericano de Integración Económica, establece que dentro del proceso de logística internacional, las aduanas constituyen un componente vital, para profundizar la integración regional y facilitar la reinserción de la región en la economía mundial. Se reconoce la importancia de este servicio; caso contrario, si este es ineficiente y desfasado puede llegar a influir de manera negativa en los esfuerzos del proceso logístico relacionados con las transacciones y la competitividad de las empresas públicas y privadas de la región.

Los procedimientos aduaneros son un elemento de costo que influye en la materialización de los beneficios por la proximidad entre los países de la región. Estos además cumplen objetivos múltiples de control, recolección de impuestos y facilitación de comercio. (Ver anexo 2.4)

El Proyecto Modernización de Aduanas y Pasos Fronterizos, es considerado como un eje clave diseñado para mejorar los procesos en términos de productividad y competitividad, y se considera, de acuerdo con El Banco Centroamericano de Integración Económica como “un pilar estratégico en las iniciativas políticas-económicas de la región centroamericana”, específicamente en El Triángulo Norte Centroamericano, creando nuevos procedimientos informatizados para el tránsito

⁸⁰ Carmen Rodríguez; La Pagina; Gobierno busca paso ágil de personas en fronteras; 19 de marzo de 2013.

Disponible en: <http://www.lapagina.com.sv/nacionales/63994/2012/03/19/Gobierno-busca-paso-agil-de-personas-en-fronteras>

Fecha de consulta: 3-02-2013

internacional de mercancías, como una declaración única sobre bienes, vehículos y personas para todos los usuarios, así como de un medio operativo común para las fronteras.

Por otra parte, dentro de las estimaciones preliminares del proyecto de modernización y armonización de aduanas del Plan Puebla- Panamá, se establecía como objetivo principal “Simplificar, modernizar y armonizar los procedimientos aduaneros con el fin de facilitar el tránsito de personas y mercancías por las fronteras y facilitar el control y la prevención del fraude. De esta manera se promovería la integración y la competitividad en la región.”⁸¹ Los fines del proyecto eran:

- Desarrollar e implantar sistemas institucionales y operativos para facilitar el tránsito de personas y mercancías por fronteras terrestres.
- Implantar un sistema de intercambio electrónico de información (aduanas virtuales) como instrumento para facilitar el comercio, el control y la prevención del fraude.⁸²

A partir de la reestructuración, renovación y modernización de los objetivos del Plan Puebla-Panamá conocido actualmente como “Proyecto Mesoamérica”⁸³, se establece los nuevos objetivos que regirán el proyecto de Aceleración del Corredor Pacífico (CP), dentro de los cuales se contemplan:

- Implementar los mejores procedimientos de control fronterizo, en particular el Procedimiento Mesoamericano de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM).

⁸¹ Plan Puebla-Panamá; Iniciativa Mesoamericana de Facilitación del Intercambio Comercial. Perfil: Modernización y Armonización de Aduanas.

Disponible en: <http://www.ciesas-golfo.edu.mx/istmo/docs/pppiniciativas/pppiniciativas13.html>

Fecha de consulta: 6-11-2012

⁸² *Ibidem*.

⁸³ Portal Oficial de Proyecto Mesoamérica; Aceleración del Corredor Pacífico (CP)

Disponible en:

http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=182&Itemid=111

Fecha de Consulta: 20-01-2013

- Instalar un sistema de procedimientos de control fronterizo y que el mismo se efectúe en centros de frontera con accesos viales, infraestructura y servicios adecuados.
- Formar agentes responsables de la operación vial, del eficaz funcionamiento de los centros de frontera y del mantenimiento de tramos viales por niveles de servicio.

En términos generales de contenido, el proyecto de aduanas establecía⁸⁴:

- ✓ La identificación de procedimientos para el control y simplificación de las operaciones aduaneras en los países,
- ✓ Un análisis institucional del sistema aduanero en cada país que incluya un análisis comparativo del marco legal e institucional, estructura administrativa, estatuto de carrera profesional y necesidades de capacitación del operador y usuario aduanero,
- ✓ El diseño y puesta en práctica de aduanas yuxtapuestas, de conformidad con las legislaciones nacionales, como ejemplo concreto de facilitación de las operaciones aduaneras entre países.

En el año 2009, la Secretaria de Integración Económica Centroamericana (SIECA), presentó un avance preliminar sobre el Proyecto Regional “Modernización de Aduanas y Pasos Fronterizos”, en la fase inicial de puesta en marcha, en la Frontera El Amatillo, situada entre El Salvador y Honduras.

“Brevemente el FOMIN/BID estimó el costo total del mismo en 3 millones de U.S. dólares, los cuales serían financiados por el mismo organismo; conjuntamente BID/SIECA hicieron mención de las Herramientas y sistemas informáticos más ágiles para ejercer controles eficientes y competitivos a las operaciones de tránsito,

⁸⁴ Ibidem.

sistemas estadísticos e históricos para el análisis de riesgo y disponibilidad de información en línea sobre las operaciones de tránsito.

Las operaciones anteriormente nombradas son utilizadas por parte de las autoridades y parcialmente aprovechables por los distintos importadores, exportadores y transportistas y tienen potencialidad para interconectar las bases de datos de las autoridades involucradas con instrumentos informáticos y telemáticos de vanguardia de cada uno de los países miembros del Triángulo Norte.

También se expuso los planes para la puesta en marcha de la segunda etapa del proyecto, la cual contemplaba la implementación del nuevo procedimiento a otros países de la región como la frontera entre Guatemala y México, así como la ampliación hacia todas las operaciones de tránsito de El Salvador y Honduras, y entre el Corredor Logístico Centroamericano (Canal Seco) que se encuentra entre los puertos en la región del “Triángulo Norte”, para lo que se estimaba invertir US\$ 750,000 dólares.”⁸⁵

La puesta en marcha del proyecto de Modernización de Aduanas y Pasos Fronterizos ha demostrado la obtención de beneficios mutuos, en términos generales. El procedimiento ha contribuido a agilizar los tiempos y reducir sustancialmente los costos de transacción asociados a “las operaciones de tránsito de hasta un 75% en el tiempo invertido por los transportistas al realizar los trámites aduanales, lo que equivale a un tiempo promedio de 17 minutos por gestión.”⁸⁶ Así por ejemplo, en la actualidad, el tiempo que llevan dichos procesos aduanales asciende a 64 minutos en la frontera de El Amatillo, creando mejores condiciones de competitividad para el Intercambio Comercial en la región.

⁸⁵ Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica; Presentan Resultados del Proyecto Regional “Modernización de Aduanas y Pasos Fronterizos” a Sector Público y Privado de El Salvador; *San Salvador, El Salvador, 28 de mayo 2009.*

Disponible en:

http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=120&Itemid=85

Fecha de consulta: 6-11-2012

⁸⁶ Opus cit. Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica, 2009

2.2.4. Tecnología de información aplicada al comercio internacional

Como señalaba la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) en su documento *El corredor logístico centroamericano, un salto Cualitativo en la Dotación de Servicios*: “Un gran porcentaje de la actividad de las empresas de servicio logístico está basado en el uso intensivo de la tecnología y las telecomunicaciones... La desregulación de la industria de las telecomunicaciones, es una consecuencia lógica de los procesos de privatización que se observan en todo el mundo y particularmente en América Latina. La aparición de nuevos actores en el mercado ha introducido un ambiente competitivo que está impulsando el desarrollo tecnológico y una reducción sustancial en los costos en muchas regiones del mundo. El fomento de un mercado de servicios logísticos para promover el comercio internacional en Centroamérica pasa necesariamente por la implementación de reformas sustantivas en el sector de "Telecom". Algunos países están dando pasos individualmente aunque queda pendiente la necesidad de una política regional.”⁸⁷

Según la SIECA, con respecto al Proyecto del Corredor Logístico, se mejorarían las comunicaciones entre los países de la región y la del resto de mundo. “Se desarrollaría una infraestructura de telecomunicaciones de banda ancha, utilizando la infraestructura existente, además de instalar nueva infraestructura, considerando la utilización de tecnologías múltiples.

De acuerdo a la misma fuente, en Centroamérica debería completarse la construcción del “backbone” regional, permitiendo que la red de banda ancha interconectara alrededor de 40 ciudades importantes, utilizando cables de fibra óptica y tecnologías capaces de soportar la transmisión de velocidades de información de hasta 2.5 Gbits/segundo. En el sur-sureste de México se estimaba

⁸⁷ El Corredor Logístico Centroamericano: un salto cualitativo en la dotación de servicios al comercio exterior de la región; Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA)-CLACDS/INCAE; marzo 1999, pág. 20
Disponible en: <http://www.incae.edu/es/clacds/publicaciones/pdf/cen204web.pdf>
Fecha de consulta: 5-11-2012

que sería necesario instalar alrededor de 1500 km. de fibra óptica, que se conectarían con la red centroamericana en la frontera Guatemala-México. El costo del proyecto se estimaba en alrededor de 100 millones de dólares y sería financiado por el sector privado.

El objetivo del proyecto era adecuar la regulación de las tecnologías de la información y comunicaciones para permitir la inversión privada en el sector. El costo total del proyecto alcanzaría a 1.5 millones de dólares, distribuidos en partes iguales para la definición de políticas y de la estructura institucional; para los requerimientos en la regulación nacional y regional de las telecomunicaciones; y, para nuevas áreas de regulación. Tanto el BID como la Comisión Técnica Regional de Telecomunicaciones están colaborando con el proyecto y estudian su participación varios países donantes, el Fondo Multilateral de Inversiones y la Unión Internacional de Telecomunicaciones.”⁸⁸

2.2.5. Servicios logísticos

El término Servicios Logísticos según el autor James L. Heskett, se refiere a “La agrupación de actividades que ordenan los flujos de materiales, coordinando recursos y demanda para asegurar un nivel determinado de servicio al menor costo posible.”⁸⁹

Resulta oportuno resaltar que la excelencia en el desempeño de servicios logísticos en Centroamérica ha sido una de las formas más efectivas de aumentar la cantidad de usuarios y mantenerlos satisfechos. En efecto, la calidad de la competencia y la diversificación de los mercados, ha logrado que el sector logístico sea llamado a

⁸⁸ *Ibidem*. pág.20

⁸⁹ Guardado Sibrián, Mirna Ester; Mendoza Orellana, Patricia Isabel; Penado Membreño, Jessica Nohemy; Monografía Especializada “La Tercerización de Servicios Logísticos de Exportación para el Sector de Confección de Prendas de Vestir”; Capítulo 1, pág. 2; Trabajo de grado (Licenciatura en Mercadotecnia) Universidad Dr. José Matías Delgado; Facultad de de Economía, Empresa y Negocios. San Salvador, 2009.

Disponible en: <http://webquery.ujmd.edu.sv/siab/bvirtual/Fulltext/ADMT0000617/C1.pdf>
Fecha de Consulta: 25-01-2013

tener un papel esencial fundamentado en términos de tiempo y lugar dentro de todo el mercado internacional.

“Las empresas exitosas a nivel global dependen cada vez más de terceros (a través de outsourcing) en el manejo de los servicios logísticos. Por el contrario, a nivel regional, persiste, en muchas empresas, la idea de continuar con un alto grado de internalización de estos servicios. Hay muchas razones que pueden explicar este fenómeno, incluyendo:

- a. La protección con que muchos sectores cuentan y la falta de un ambiente de competencia total,
- b. El hecho de que estas empresas brindan más importancia a las necesidades de sus propios empleados que a las de sus clientes,
- c. La falta de visión empresarial para percibir las ventajas económicas de la externalización,
- d. El bajo nivel de asimilación de las nuevas tecnologías,
- e. Las preocupaciones sobre confidencialidad,
- f. La falta de confianza en la habilidad de los proveedores externos de estos servicios,
- g. Alto costo o calidad inadecuada de los servicios disponibles, y
- h. Finalmente, la falta de políticas adecuadas para fomentar la externalización de estos servicios.”⁹⁰

Según el SIECA, “es previsible esperar una aceleración en la tendencia global para abrir el mercado de servicios, incluyendo al sub-sector de servicios logísticos. La

⁹⁰ Supra cit. El corredor logístico centroamericano un salto cualitativo en la dotación de servicios al comercio exterior de la región. Pág. 20

adopción de una política común es imprescindible para enfrentar con éxito los desafíos que las grandes tendencias traen consigo.

A nivel centroamericano, el sector de la empresa privada no posee amplios conocimientos con relación a los conceptos de administración integral de la logística. Es así, como a nivel nacional (EE.UU) como regional (MERCOSUR, Unión Europea), diversos países y bloques comerciales han fomentado, bajo los auspicios del Banco Mundial, la formación de Centros de Promoción de la Logística o Consejos de Logística, integrados por personeros del sector privado para:

- a) Profundizar en el conocimiento del tema de la logística y la importancia de las empresas de servicios en esta área para asegurar el éxito empresarial,
- b) Ser el foco y el facilitador de las discusiones relacionadas con la organización y la administración de instituciones de educación y entrenamiento técnico en este campo,
- c) Actuar como asesores para aquellos que requieran asistencia con el fin de introducir o reorganizar organizaciones e industrias logísticas y comerciales,
- d) Para establecer y mantener contactos profesionales y programas de intercambio con organizaciones similares en otros países o en otras regiones,
- e) Para recomendarle a los gobiernos modificaciones operativas o de política en el campo de la logística comercial y la facilitación el comercio.”⁹¹

⁹¹ *Ibidem.* pág. 20

2.3. Relaciones comerciales a partir del proyecto del Corredor logístico dentro de la zona del Triángulo Norte

Actualmente, el Proceso de Integración en Centroamérica ha logrado obtener logros en una diversidad de áreas que lo componen, especialmente en el ámbito económico y particularmente a través de acuerdos comerciales. La consolidación y el perfeccionamiento gradual a nivel económico han logrado bastante avance en la zona del Triángulo Norte.

La integración entre Guatemala, El Salvador y Honduras como países pertenecientes a la iniciativa comercial del Triángulo Norte, conforman un proceso de negociaciones y relaciones entre sí de manera progresiva que conducen a un mayor acercamiento político, económico y social-cultural. Dicho bloque regional aún muestra características similares entre sí en el escenario internacional y ha logrado una dinámica propia que genera apertura de mercados como un área estratégica fundamental para el progreso y desarrollo de la zona económica de Centroamérica. El incremento del flujo comercial de bienes y servicios revelado en los últimos años por parte del Triángulo Norte, es considerado como el principal síntoma de avance en este proceso histórico de integración. Se estima que el incremento de las exportaciones a nivel interno ha mantenido un buen nivel, a base de políticas gubernamentales y acuerdos en común.

Entre las condiciones que favorecieron el avance de la integración, primordialmente entre los países de Guatemala, El Salvador y Honduras están: “la presencia de regímenes democráticos; la extensión hasta el 1 de enero de 2010 de la aplicación de subsidios a la exportación de maquila acordada por la OMC y la consecuente extensión de las prerrogativas de la Iniciativa de la Cuenca del Caribe; y la suscripción de un Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos.”⁹²

⁹² Maldonado, Raúl; *Avance y vulnerabilidad de la integración económica de América Latina y el Caribe*; pág. 29; División de Comercio Internacional e Integración, CEPAL; Santiago de Chile, 2003. Disponible en: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/6/13116/lcl1947e.pdf>
Fecha de consulta: 5-11-2012

Como lo muestra el cuadro 1 siguiente, “Para 2007 y 2008, el crecimiento anual del comercio intra-regional alcanzó, desde el ángulo de las exportaciones hacia el MCCA, los 1,200 millones de dólares, equivalente a una tasa de crecimiento de 22,8%. Sin embargo, hay que señalar que el alza de los precios de algunos productos (pecuarios, agrícolas, manufacturas de piel y de maderas, y otras manufacturas como calzado y manufacturas de transporte) afectó negativamente el crecimiento de las exportaciones intra-regionales.”⁹³

TABLA 2.1

CENTROAMÉRICA: EVOLUCIÓN DEL COMERCIO INTRARREGIONAL, 2004-2008
(En millones de dólares)

Países	2004 ^a	2005 ^a	2006 ^a	2007 ^a	2008 ^a	Tasas de crecimiento 2007-2008	
						Absoluta	Relativa
Exportaciones fob							
Total de exportaciones	3 504	3 912	4 429	5 261	6 461	1 200	22,8
Guatemala	1 248	1 404	1 578	1 876	2 221	345	18,4
El Salvador	822	914	1 027	1 205	1 427	223	18,5
Honduras	311	345	411	562	873	312	55,5
Nicaragua	248	290	351	432	497	64	14,8
Costa Rica	875	958	1 062	1 187	1 443	256	21,6

Fuente: SIECA/DGTI, Sistema de Estadísticas de Comercio de Centroamérica (SEC).

Notas: Las exportaciones están expresadas en fob, y no se incluye seguro y flete. En el cuadro no se considera la maquila.

^a Información preliminar.

⁹³ Unidad de publicaciones de United Nation, UCLAC; LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA CENTROAMERICANA Y SUS PERSPECTIVAS FRENTE A LA CRISIS INTERNACIONAL; Pág. 24; LC/MEX/L.954; 23 de diciembre de 2009.

Disponible en: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/38219/L954.pdf>

Fecha de consulta: 4-11-2012

A partir del 2004, durante un periodo subsecuente de cuatro años, el intercambio de productos salvadoreños fue caracterizado por mantener una proporción muy similar, tanto en el monto de sus ventas como en el de sus compras. Las exportaciones muestran un aumento importante de un año a otro en toda la región. Los países con mayor intercambio comercial fueron Guatemala, El Salvador y Costa Rica. Sin embargo, vale la pena mencionar el crecimiento relativo de Honduras que fue el más alto de la región centroamericana en el período.

A continuación, como lo muestra el cuadro 2, “en 2008 Guatemala fue el principal vendedor a los mercados centroamericanos, seguido de Costa Rica y El Salvador, mientras que Honduras se convirtió en el mayor comprador de la zona. Sin embargo, el intercambio salvadoreño se caracteriza por mantener una proporción muy similar tanto en el monto de sus ventas como en el de sus compras. Honduras y Nicaragua tienen un papel limitado como exportadores en la subregión, aunque son importadores relevantes dentro de la misma. En cambio, en el último año Costa Rica se convirtió en el segundo mayor exportador a la propia subregión, mientras que sus importaciones internas son las más bajas.”⁹⁴

TABLA 2.2

CENTROAMÉRICA: PRINCIPALES VENDEDORES Y COMPRADORES REGIONALES, 2008

Países	País vendedor ^a		País comprador ^b	
	Millones de dólares	%	Millones de dólares	%
Total	6 461	100,0	6 152	100,0
Guatemala	2 221	34,4	1 451	23,6
El Salvador	1 427	22,1	1 479	24,0
Honduras	873	13,5	1 693	27,5
Nicaragua	497	7,7	909	14,8
Costa Rica	1 443	22,3	619	10,1

Fuente: SIECA/DGTI, Sistema de Estadísticas de Comercio de Centroamérica (SEC).

^a Equivale a las exportaciones, expresadas en fob, y no incluye seguro y flete.

^b Equivale a las importaciones, expresadas en valor cif, e incluye costo, seguro y flete. El comercio no incluye maquila.

⁹⁴ *Ibidem*. pág. 24

El dinamismo del comercio intra-regional se traduce en amplios beneficios, pues en la actualidad un gran número de empresas centroamericanas están directamente involucradas en este intercambio comercial, y la mayor parte de ellas (75%) son pequeñas y medianas empresas. “Ello genera importantes fuentes de trabajo, impulsa una nueva clase empresarial y desarrolla servicios relacionados con el comercio. Asimismo, en la subregión circulan anualmente alrededor de un millón de vehículos de carga, lo que representa un movimiento de más de 15 millones de toneladas anuales. Ello ha sido favorecido por una red de infraestructura física que incluye 10.300 kilómetros de carreteras conocido como Corredor Logístico Centroamericano.”⁹⁵

2.4. Programas internacionales de inversión en la región del Triángulo Norte

Como señala Pablo Rodas-Martini en su artículo “Una región con hambre de capital externo”, Centroamérica es una región que tiende a vivir por encima de sus capacidades a causa de su bajo desarrollo: la absorción rebasa a la producción regional. Eso resulta en un déficit continuo de cuenta corriente que hay que financiar con ingresos externos de capital.⁹⁶

Como lo señala nuevamente, el informe “Avances y Desafíos de la Integración Centroamericana” en el 50^a aniversario del Banco Centroamericano de Integración Económica, la inversión a nivel internacional, se considera como motor de crecimiento que la región centroamericana necesita para el impulso de más y mejores servicios competitivos y una mejora en su estructura estatal. Este tipo de inversión se convierte en el medio para la concreción de las bases del regionalismo

⁹⁵ Opus cit. La Integración Económica Centroamericana y sus Perspectivas frente a la Crisis Internacional. pág. 25.

⁹⁶ Rodas-Martini, Pablo; Centroamérica: Para afrontar con éxito la globalización del siglo XXI;

Condicionantes de la económica global para el siglo XXI; pág. 55.

Disponible en: http://ca2020.fiu.edu/Themes/Pablo_Rodas/Rodas.pdf

Fecha de consulta: 4-11-2012

centroamericano que busca de manera paulatina la reducción de cargas tributarias bajas, y baja inversión pública en capital humano y físico como principales restricciones a su crecimiento económico a futuro.

2.4.1. Inversión existente

En opinión de Pablo Rodas-Martini, “Centroamérica recibe cooperación oficial por parte de gobiernos y organismos multilaterales para paliar el faltante de inversión pero, los países saben que esos flujos son temporales y no dejan de generar dependencia. Al endeudamiento tampoco se le considera salvador, pues se sabe que tarde o temprano habrá que pagarlo y el flujo se revertirá.

Ante eso, los países se afanan por atraer inversión extranjera, en particular inversión extranjera directa, pues si bien ésta no es un “préstamo” externo, tiene una connotación diferente: el inversionista extranjero se arriesga a colocar su dinero no con el fin de un simple pago de interés, sino que se compromete de una u otra forma con el destino de largo plazo de la región. También se busca la inversión de portafolio, pero no con tanto ahínco, pues se sabe que sufre de hiper-sensibilidad y que de un momento al otro puede ir de vuelta a su lugar de origen.”⁹⁷

2.4.1.1. Inversión extranjera en Guatemala en materia de conectividad vial e interoceánica

“El Proyecto del Corredor Interoceánico en Guatemala tiene por objetivo brindar facilidades al transporte internacional de contenedores, especialmente al transporte intercontinental entre Europa y el Lejano Oriente, con la finalidad de reducir tiempos

⁹⁷ *Ibidem.* pág. 55

de traslado en sus rutas marítimas y costos de transporte.”⁹⁸ A partir de lo anterior, la República de Guatemala se destaca como muestra del avance a nivel de infraestructura vial dentro de los países involucrados en el proyecto del Corredor Logístico Centroamericano.

Se destaca la intervención de “La empresa matriz, Corredor Interoceánico de Guatemala S.A. mediante sus tres empresas subsidiarias en Guatemala: Centro Franco Industrial, Comercial y de Servicios, San Luis, S.A., Centro Franco Industrial, Comercial y de Servicios, San Jorge S.A., y la Empresa Puente Terrestre de Guatemala S.A., que será la Administradora General del Complejo y responsable del conjunto de Proyectos de ingeniería y de servicios, que se han planteado en el Proyecto de Inversión, por un monto inicial aproximado de US \$ 6,000 millones.

Los fondos serán colocados en tres proyectos anteriormente establecidos por las empresas participantes, como la administración general, el establecimiento de proyectos de ingeniería y finalmente el impulso de proyectos de Servicios en forma tal que hacia el 4º año, tanto los Centros Logísticos, como el Ferrocarril Interoceánico, se encontrarán en operación, quedando pendiente para los años siguientes, el completar los recursos para la infraestructura que la demanda requiera.

Los estudios efectuados, permiten mostrar una estructura adecuada para incorporar los capitales de inversión, tomando en cuenta que se dispondrá de cuatro años iniciales para la organización y construcción de obras. Así el año 0: Organización y actividades de Pre inversión; años 1, 2 y 3 de construcción, y el año 4 de finalización de la construcción y organización de la puesta en marcha del Complejo.

⁹⁸Corredor Interoceánico de Guatemala S.A.
Disponible en: <http://www.puenteterrestre.com/EL-PROYECTO.html>
Fecha de consulta: 8-03-2012

La estructura de requerimientos de recursos de inversión en los primeros cuatro años, se muestra simultáneamente con los Programas de Ejecución de los diversos componentes de los Centros Logísticos y los del Ferrocarril Interoceánico.”⁹⁹

“De la misma forma, las inversiones se destinarán a la rehabilitación y modernización de una parte de la red de carreteras regionales existente, que tiene una longitud total estimada de 5,600 Km. incluyendo la reconstrucción de los tramos de carreteras dañadas. Este programa está encaminado a asegurar un adecuado nivel deservicio para los flujos de tránsito que sirven de dicha red, garantizando costos y tiempos competitivos en el transporte de personas y mercancías en Centro América; de manera que se realizan obras de infraestructura en las siguientes áreas:

1. Corredores viales accesorios
2. Puestos fronterizos (Aduanas)
3. Puertos y Aeropuertos.”¹⁰⁰

Corredor Interoceánico de Guatemala S.A., ha marcado la pauta para el establecimiento de “las respectivas etapas dentro de las cuales determinaran el avance y desarrollo del proyecto en sí, marcando claramente las siguientes:

1. La conceptualización y organización de 1999 hasta 2009
2. Socialización de la franja de tierra con las comunidades y propietarios, el proyecto y sus alcances, con la base política y social en el área de influencia directa. Firma de la Alianza Público Privado desde lo Local a partir de 2008 hasta 2010
3. Pago de las propiedades de la franja de tierra que une ambos océanos en 2011
4. Concesión de las infraestructuras y servicios desde 2011 hasta 2012
5. Construcción a partir de 2012 finalizando en 2015”¹⁰¹

⁹⁹ Opus cit., Información General del Proyecto Corredor Logístico Centroamericano.

¹⁰⁰ Supra cit., El Corredor Logístico en Honduras y sus Efectos; Capítulo III Infraestructura del Corredor Logístico Centroamericano. pág.35.

2.4.1.2. Programas de inversión potenciales en Guatemala

“La Empresa matriz, Corredor Interoceánico de Guatemala S.A. tiene previsto ejecutar las obras de inversión antes descritas, en los primeros 4 años, con los recursos provenientes del llamamiento de capital accionario efectuado ante los socios fundadores, socios estratégicos y concesión de las obras de infraestructura a las empresas globales interesadas en explotar y prestar los servicios.

Con el propósito de ampliar y modernizar sus instalaciones y equipos, la empresa ha incorporado en el modelo financiero del Proyecto, que de los ingresos de operación, cada año se constituya una partida de gastos del complejo para cubrir inversiones en ampliación, renovación y modernización de instalaciones y equipos utilizados, además de las convencionales partidas de mantenimiento, rehabilitación y reconstrucción de las instalaciones ya existentes.

El Proyecto de ingeniería y servicios de La Empresa matriz cuenta con tres fuentes de operaciones y actividades generadoras de ingresos en cada una, dentro de las cuales han sido cuantificadas en los estudios de factibilidad las siguientes:

- a.- El Centro Logístico Internacional San Luis (Pacífico): Es un “Proyecto de Inversión con participación de Entidades privadas de servicios de transporte internacional e industriales del Lejano Oriente, América del Sur, Europa, América del Norte y Guatemala.

Se propone establecer en la costa del litoral Pacífico de Guatemala, lo más cercano posible a la frontera sur del NAFTA, un conjunto de instalaciones con modernas y eficientes infraestructuras de apoyo y servicios complementarios; para que sirva como un Centro de Distribución Física Intercontinental y punto de apoyo portuario al Proyecto del Puente Terrestre Interoceánico (Atlántico-Pacífico) de Guatemala. Al mismo tiempo que se espera llegue a constituir un Centro de Procesos Industriales

¹⁰¹ Corredor Interoceánico de Guatemala S.A
Disponible en: <http://www.clisanluis.com/CENTRO-LOGISTICO-SAN-LUIS.html>
Fecha de consulta: 3-02-2013

de Tecnología y Capitales Intensivos de alcance mundial, con sus sistemas de comercio y de servicios de apoyo dirigidos al Mercado Internacional, todo esto con carácter de Zona Franca Industrial, Comercial y de Servicios dentro del contexto de la Ley de Zonas Francas de Guatemala.”¹⁰² .

Su objetivo principal es ser considerado como un “Centro Logístico Internacional, el cual será considerado como una Zona Franca totalmente privada, diseñada para cubrir servicios del Comercio Internacional de alcance mundial, para reducir los costos de transportación internacional”¹⁰³, dentro de los mecanismos de entrega justo a tiempo en contenedores y otros sistemas de carga.

Basándose en lo anterior, El Corredor Interoceánico de Guatemala, representa para los inversionistas, “un total de US \$ 225 millones de dólares, en un período de 11 años, para asegurar las condiciones locales, autorizaciones, estudios, organización, promoción y principalmente la disponibilidad de la franja de tierra que une ambos océanos.”¹⁰⁴

Cabe señalar que la construcción de las instalaciones se realizara mediante concesión. La empresa matriz realizara los concursos internacionales necesarios para concesionar las obras, (renta anticipada), y que el inicio de las operaciones programada para el año 2015 sea efectivo. Los recursos para el capital semilla y el requerido para complementar los US \$225 millones de dólares, serán obtenidos de recursos propios, créditos bancarios y de la venta de acciones a Entidades interesadas en El Corredor, de preferencia vinculadas al Comercio y al Transporte Internacional.

Sus ingresos derivan de:

- Movimiento de contenedores en transbordo interoceánico.

¹⁰² *Ibidem.*

¹⁰³ *Opus cit.* Corredor Interoceánico de Guatemala S.A

¹⁰⁴ Corredor Interoceánico de Guatemala S.A. *Supra Cit.*

- Consolidación y transbordo de contenedores de Honduras, El Salvador, del Sur de México y otros.
- Almacenamiento y venta de combustibles
- Atención a barcos
- Arriendo de espacios en la Zona Franca
- El Aeropuerto Internacional
- Las empresas de logística internacional
- Servicios de agua potable y agua industrial
- Servicio de electricidad
- Servicio de telecomunicaciones
- Arriendo de espacios en edificios de oficinas
- Arriendo de viviendas
- Transporte de personal

Otros servicios como los de atención a barcos turísticos, barcos pesqueros internacionales, marinas deportivas, centros de recreo, hoteles, etc., no han sido considerados en los estudios para fines de captar recursos, aún siendo componentes que generarán ingresos oportunamente.”¹⁰⁵

2.5. Limitaciones del Corredor Logístico Centroamericano

Como es normal, han existido condiciones desfavorables en el desarrollo y ejecución del Corredor Logístico Centroamericano en estudio, “Bajo el plan original, la infraestructura vial básica de naturaleza regional debía haber sido terminada en 10 años comprendidos entre los años de 1950-1960. No obstante, tomó poco más de 20 años en desarrollar las principales obras, quedando algunos eslabones importantes sin completar.

¹⁰⁵ Supra cit., Información General del Proyecto Corredor Logístico Centroamericano.

Dicha red básica contemplaba dos carreteras trans-ístmicas: la carretera Panamericana diseñada en los años cincuenta, y el Corredor Natural diseñado en los años sesenta pero incompleto en el sur; y 4 carreteras interoceánicas: Puerto Quetzal-Santo Tomás de Castilla, Acajutla-Puerto Cortés, San Lorenzo Puerto Cortés, y Caldera- Puerto Limón/Moín. El énfasis coyuntural de las iniciativas gubernamentales estaba en la ampliación de la red y no en su mantenimiento.

Limitaciones importantes a nivel fiscal y restricciones en el endeudamiento externo aceleraron la crisis. Además, las instituciones públicas responsables de la construcción y el mantenimiento (Ministerios de Construcción de Obras Públicas y Transporte) comenzaron a colapsar producto de estructuras organizacionales rígidas, ineficientes y sobredimensionadas.

El análisis confirmó la viabilidad de la figura de concesión de obra pública para la rehabilitación y la conservación del mencionado Corredor, no obstante la existencia de diferencias sustanciales entre los regímenes legales de cada país centroamericano, que habría que superar para un tratamiento armonizado de los componentes del proyecto.”¹⁰⁶

“A pesar de la definición política regional, solo algunos países de la región han ido desarrollando lentamente la figura de las concesiones viales. Hasta ahora, solamente Guatemala ha logrado concesionar la Autopista Palín-Escuintla, sobre la carretera CA-9 al Pacífico, contra el compromiso de la empresa adjudicada de darle mantenimiento apropiado al tramo construido por el Gobierno y completar la construcción de una autopista desde Escuintla hasta Puerto Quetzal.

¹⁰⁶ El Corredor Logístico Centroamericano: un salto cualitativo en la dotación de servicios al comercio exterior de la región; Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA)-CLACDS/INCAE; marzo 1999, pág. 1.
Disponible en: <http://www.incae.edu/es/clacds/publicaciones/pdf/cen204web.pdf>
Fecha de consulta: 2-11-2012

Pese a todos los esfuerzos, y aún antes de que el Huracán Mitch golpeará la región, el estado de la red vial centroamericana era preocupante con sólo “un 20% en buen estado.”¹⁰⁷

De acuerdo con lo expresado por el Gobierno de la Republica de Honduras, “El Corredor Logístico estaba proyectado para estar en funcionamiento en el año 2009. Luego se dijo que para el 2012 y ahora se afirma que estará listo para el 2015, Las razones prevalectes para que ocurriera esto son:

1. La falta de financiamiento al cancelarse la cuenta del milenio como consecuencia de la corrupción en el gobierno de Honduras.
2. Las inundaciones y deslaves que destruyen la infraestructura vial construida y en construcción,
3. Los problemas políticos acaecidos en el 2009,
4. La falta de pago a los terrenos expropiados para la construcción del Corredor Logístico también llamado derecho de vía.”¹⁰⁸

En el caso particular de El Salvador, a pesar de las inversiones que realizaron los empresarios para el Puerto La Unión, en El Salvador, han comenzado a ser causa de preocupación. La obra, que costó \$200 millones, no ha entrado en operación desde que se terminó de construir en el 2008. Uno de los grandes problemas que El Salvador tiene para que el puerto funcione es la inseguridad, afirma Santiago Meléndez, presidente del Grupo Empresarial de Usulután.¹⁰⁹

Según reseña María José Saavedra en su artículo *Puerto La Unión no recibe buques desde agosto*, “Luego de que en el primer mes de operación el puerto La Unión registró algo de movimiento recibiendo un buque por semana, sus

¹⁰⁷ *Ibidem*. pág. 10.

¹⁰⁸ El Corredor Logístico en Honduras y sus Efectos; Capítulo III, Infraestructura del Corredor Logístico Centroamericano. *Supra*. cit. pág.33.

¹⁰⁹ CentralAmerica Link; Preocupan por Puerto La Unión de El Salvador; Lunes 19 de marzo de 2012 Disponible en:

http://www.centralamericalink.com/es/Noticias/Preocupan_por_Puerto_La_Union_de_El_Salvador/

Fecha de consulta: 1-02-2013

operaciones han sido nulas, permaneciendo completamente inactivo. Los costos del transporte terrestre de la carga entre La Unión y San Salvador, son casi el doble que los que insume el trayecto más corto entre la capital salvadoreña y el puerto de Acajutla, y ésta es una de las razones principales para que los operadores prefieran el último. A esto se agrega la falta de inversiones complementarias en La Unión, como facilidades para los transportistas terrestres. Mientras, el proceso de concesión a privados de la operación del puerto, sigue estancado a nivel político.”¹¹⁰

¹¹⁰ CentralAmericaData; Puerto La Unión no recibe buques desde agosto; Martes 5 de octubre de 2010
Disponible en:
http://www.centralamericadata.com/es/article/home/Puerto_La_Union_no_recibe_buques_desde_agosto
o
Fecha de consulta: 1-02-2013

Conclusión Capitular

1. La estrategia vial e interoceánica implementada por los estados de los países del Triángulo Norte es una iniciativa político-comercial que apoya primordialmente la construcción y mantenimiento de vías terrestres (carreteras) y la modernización de los principales puertos de cada país (Puerto Barrios en Guatemala, Puerto Cortés en Honduras y Puerto Cutuco en El Salvador), como ejes principales para el desarrollo y transformación del comercio regional en Centroamérica. Esta estrategia se compone primordialmente de elementos como: modernización portuaria y en Aduanas terrestres, tecnología de la información, relaciones con el sector privado y la evolución del papel del Estado en los países miembros.
2. Con el Proyecto del Corredor Logístico Centroamericano se busca la comercialización de bienes y servicios y el acceso de los mismos a las principales ciudades y terminales marítimas y a su vez se espera incrementalmente el desarrollo y progreso del comercio en Honduras, El Salvador y Guatemala. Asimismo se generan expectativas para obtener beneficios económicos, políticos y sociales como resultado del proceso de integración entre los países del Triángulo Norte.
3. Los esfuerzos de modernización de la infraestructura portuaria y desarrollo de la zona marítima de puertos y aduanas terrestres de la Región Centroamericana, (específicamente en el Triángulo Norte) son resultado de iniciativas de jefes de estados y ministros de las diferentes carteras que buscan a mediano plazo, incrementar la demanda y oferta de bienes y servicios producidos en cada uno de los países del Triángulo Norte y sobre todo, fortalecer el proceso de integración regional y su inserción en el mercado mundial.

4. El Corredor Logístico Centroamericano es considerado estratégico para la atracción de Inversión Extranjera Directa (IED) en proyectos principalmente de infraestructura como: construcción vial, modernización y operatividad portuaria en los países de la región; Como parte del citado corredor, se proyecta establecer industrias y negocios que aumenten la oferta de empleo a la población, el incremento de divisas en servicios aduaneros y la estabilización de la balanza de pagos y condiciones propicias para el crecimiento económico de la región.

5. De manera particular se destaca el programa del Corredor Interoceánico en Guatemala ya que ha establecido parámetros de inversiones innovadores que lo hacen representativo dentro del Proyecto del Corredor Logístico Centroamericano; en la actualidad los resultados en dicho territorio son mínimos ya que su construcción y operatividad está programada para iniciar en el año 2015 con fuentes de financiamiento diversas y bajo la modalidad de concesión. Con la ejecución de este programa el país busca convertirse en un centro logístico internacional que apoye la conectividad terrestre y portuaria en materia comercial dentro de la zona del Triángulo Norte.

CAPITULO III

CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE CUTUCO Y SU IMPORTANCIA ESTRATÉGICA EN EL PROYECTO DE CONECTIVIDAD VIAL E INTEROCEÁNICA EN CENTROAMÉRICA

El presente capítulo aborda el contexto y las condiciones que dieron paso a la construcción y modernización del antiguo Puerto de Cutuco ahora conocido como Puerto de La Unión Centroamericana.

En primer lugar se detallan datos financieros correspondientes a las obras de construcción y operatividad de este puerto, en concepto de: ingresos de operación, gastos de operación y utilidad (pérdida) de operación. También se hace referencia a las Compañías marítimas establecidas en El Salvador y que actualmente incluyen al Puerto de La Unión como parte de los itinerarios de sus fletes marítimos.

Seguidamente se puntualizan los proyectos ejecutados en el Puerto de La Unión, fuentes de financiamiento y los fondos destinados para ello hasta la fecha; así también se describe la evolución y status actual del proceso de concesión de este Puerto y los tipos de empresas potenciales para su administración, con lo que se procura dar pie a la creación de mejores ingresos dentro de la terminal portuaria.

También se resalta la importancia de la construcción del Puerto de La Unión en el escenario internacional, tomando en cuenta el peso de su ubicación geográfica y el aporte que da como eje estratégico del Proyecto del Corredor Logístico Centroamericano en materia de conectividad vial y portuaria, que pudiera contribuir a convertirlo en un centro regional de distribución y logística altamente competitivo en Centroamérica.

Por otra parte, se hace mención al rol que el Puerto de La Unión puede jugar en El Salvador, no únicamente como mecanismo para la dinamización de la economía nacional, sino también para lograr resultados tangibles en la zona oriental del país principalmente en el área económica y social, sin dejar de lado la mención de las

oportunidades existentes y los desafíos que representa la construcción de este puerto.

En base a los elementos anteriores se busca comprobar las siguientes hipótesis: “Los países pertenecientes al Triángulo Norte se verán beneficiados a futuro, por las inversiones que realicen las empresas nacionales e internacionales para una mayor producción de bienes y prestación de servicios” y “La construcción del Puerto de Cutuco y el Canal Seco facilitarán la interconexión entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico y también permitirán mayores oportunidades de empleo e ingresos a la población de los países miembros del Triángulo Norte”.

3.1. Puerto de Cutuco en El Salvador

“El Puerto de Cutuco, ubicado en la Bahía de La Unión en el Golfo de Fonseca, fue construido en 1915 por la empresa “The International Railway of Central América (IRCA)”; el Puerto de Cutuco fue creado como un puerto ferro-portuario, ya que en la carga y descarga de los vagones del ferrocarril jugaba un papel muy importante, principalmente en el traslado de la mercadería desde el barco a las bodegas en tierra y viceversa. Por lo que era factible el traslado de la mercadería directamente del costado del barco hacia estaciones de destino en el interior del país (importación), y de éstas al barco (exportación). El puente de acceso al muelle tenía una longitud de 150 metros por 4.9 metros de ancho. Tenía dos atracaderos: uno al costado Norte, con longitud de 172 metros y otro al costado Sur, con longitud de 150 metros. La profundidad de aguas oscilaba entre 8 y 10 metros en el costado Norte y 8 metros en el Sur. Existía una bodega de tránsito, la cual la conformaba una estructura metálica prefabricada de paredes corredizas de aluminio con un área de 1,865 mts.²

En los años setenta el tonelaje movilizado por el Puerto de Cutuco era carga de exportación, principalmente algodón y café; y la importación estaba constituida por abono y aceite comestible a granel y hierro. A partir del año 1975, el Puerto de Cutuco pasó a manos del Estado de El Salvador, quien encomendó su

administración y dirección a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA); el tráfico de ese año fue de 177 naves con 235,549 TM., de las cuales 131,745 TM, eran Carga de Exportación y el resto de Importación. Como resultado directo del conflicto se tiene la destrucción del sistema agro exportador de oriente.

Sin embargo a finales de los años setentas, la presencia de un nuevo y moderno puerto en la región occidental (Puerto de Acajutla), se hizo sentir, brindando comparativamente un mejor servicio, en relación a tiempos de carga y descarga, y por ende menos horas en muelle y puertos, lo cual era muy atractivo para los armadores (propietarios de barcos) y Agencias Navieras destacadas en el país.

No obstante al escenario de competencia presentado en la zona occidental del país, los primeros cinco años antes del conflicto armado, Puerto de Cutuco reflejó resultados positivos, posteriormente presentó una situación de déficit, que a partir de 1986 fue incrementándose año con año, hasta que 1991 se tomó la decisión de indemnizar al personal de operaciones, para reducir los costos fijos del puerto y en adelante, trabajar la carga y descarga de los buques con personal contratado por obra.”¹¹¹

“El proyecto de construcción del Puerto de La Unión comenzó a gestarse en 1994, durante el gobierno de Armando Calderón Sol, año en que se realizó el primer estudio de pre-factibilidad con el apoyo de la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA). En marzo de 1999 se tenía finalizado el estudio de factibilidad, con el que se aseguraba que un nuevo puerto era viable en el mismo lugar donde había nacido el Puerto Cutuco a principios del Siglo XX.

La re-construcción se inició en mayo de 2005 y luego de 44 meses de remodelación, se dio por concluida la obra en diciembre de 2008 y estuvo a cargo del

¹¹¹ Página Oficial de CEPA Puerto de la Unión Centroamericana.
Disponible en: <http://www.cepa.gob.sv/>
Fecha de consulta: 18-02-2013

consorcio Toa Corporation /Jan de Null. Catalogándose como Mega Puerto de La Unión, el cual yace como una las más importantes infraestructuras portuarias de Centroamérica capaz de recibir barcos de gran tamaño y capacidad: Barcos tipo “Panamax”* (que pueden atravesar el Canal de Panamá) que movilizan hasta 4,600 TEU’s y Barcos “Post-Panamax”**, que pueden transportar hasta 6,500 TEU’s. (Ver anexo 3.1).”¹¹² En la actualidad se maneja una carga de operación de 170,000 TEU’S y el objetivo como país es lograr manejar un flujo de 500,000 TEU’S.¹¹³

Actualmente, “el Puerto de Cutuco cuenta con un área total de 52 manzanas con 482.27 varas cuadradas de terreno, dentro del cual existen facilidades de terrenos, patios, residencias, oficinas, accesos y un muelle que posee 5,916 metros cuadrados de infraestructura.”¹¹⁴

El Puerto de La Unión está conectado localmente de manera efectiva, a través de las carreteras Panamericana, del Litoral y Longitudinal del Norte (actualmente en construcción hasta la fecha abril 2013). El Puerto de La Unión, es un puerto Tool Port por la diversidad de servicios que presta, pero con visión a convertirse en un HUB*** (Centro de Acopio) y multipropósito, por la cantidad de carga que manejará dentro de las diferentes Zonas de Actividades Logísticas (ZAL’s) y Zonas turísticas que se han proyectado. (Ver anexo 3.2)

¹¹² Ibídem. Página Oficial de CEPA

¹¹³ Calvo Pineda, Claudia Mercedes; Lara Ortiz, Oscar Armando; Reyes Perla, Pedro Daniel; La importancia de la logística para la competitividad de El Salvador 2010, Universidad Doctor José Matías Delgado; Facultad de Economía, Empresa y Negocios; San Salvador, San Salvador; pág. 16
Disponible en:

<http://webquery.ujmd.edu.sv/siab/bvirtual/BIBLIOTECA%20VIRTUAL/TESIS/01/AEM/ADC10000789.pdf>
Fecha de consulta: 15-02-2013

¹¹⁴ Ibídem. pág. 16

* Los barcos de la clase Panamax son aquellos diseñados para ajustarse a las dimensiones máximas permitidas para el tránsito por el Canal de Panamá. El tamaño máximo está determinado por la dimensión de las cámaras de las esclusas y su calado.

** Es el término utilizado para denominar buques de mayor tamaño que los buques tipo Panamax.

*** Tool Port o puerto instrumento: Adquiere un papel decisivo en las superestructuras. Los equipos de manipulación y demás que puedan servir a tal efecto serán financiados por este puerto.

3.1.1. Proyectos ejecutados

Como parte del *Informe de rendición de cuentas Puerto La Unión Junio 2011-Mayo 2012*, presentado por CEPA en 2012, se presentan a continuación los proyectos en el Puerto de La Unión y los fondos destinados para su ejecución:

➤ **“Estudio Batimétrico del Canal de Acceso y Dársenas de Maniobra del Puerto de La Unión.**

Objetivo:

Conocer las profundidades actuales en las diferentes zonas del canal de acceso y dársenas de maniobra; lo cual es básico para planificar el ingreso de embarcaciones al Puerto, así como, para planificar y programar trabajos de mantenimiento.

Monto: US\$112,500.00

Contratista: TOPONORT

➤ **Estudio de Sedimentación y Programa de Mantenimiento del Canal de Acceso y Dársena de Maniobras del Puerto de La Unión.**

Objetivo: Conocer más a fondo las causas y grados de asolvamiento en el canal de acceso, dársenas y muelles (volumen/tiempo); así como, programas y costos de mantenimiento relacionados.

Monto: US\$1.5Millones (Cooperación no reembolsable)

Contratista: EC

➤ **Pintura de cinco grúas de pórtico de patio tipo RTG (Rubber Tire Gantry) para la estiba y desestiba de contenedores en patio.**

Objetivo: Proteger del efecto de la corrosión las grúas usadas adquiridas en el año 2010, y así prolongar su vida útil.

Contratista: TCM con el apoyo de personal de CEPA

- **Capacitación y certificación de personal de CEPA, para proporcionar mantenimiento correctivo y preventivo a las grúas de pórtico de patio tipo RTG.**

Objetivo: Contar con personal técnico capacitado para mantener en condiciones óptimas de funcionamiento las grúas RTG.

Monto: US\$ 29,800.00

Contratista: Transko PLU

- **Mantenimiento, Limpieza y Pintura de bombas de succión de agua de mar del sistema contra incendio del Puerto de La Unión.**

Objetivo: Proteger del efecto de la corrosión la estructura y motores de las tres bombas del sistema contra incendio.

Monte: US\$ 13,000.00 OH CORPORATION / JICA¹¹⁵

A pesar que los proyectos anteriores fueron ejecutados con finalidades concretas como: realizar estudios científicos relacionados al canal de acceso y muelle del puerto; actividades de mantenimiento preventivo del puerto y capacitación de personal de CEPA, hay quienes opinan que las inversiones de los proyectos en cuestión no han producido los resultados esperados principalmente en la zona oriental del país, lo cual se ha visto reflejado en los informes oficiales de CEPA, que señalan cifras de miles de dólares en concepto de inversión para ejecutar dichos proyectos pero que en la actualidad no han significado fuentes de ingreso o de rentabilidad debido a la actual situación de estancamiento del Puerto Cutuco.

¹¹⁵ Opus cit. Informe de rendición de cuentas Puerto La Unión junio 2011-mayo 2012

3.1.2. Concesión del Puerto de Cutuco

El 19 de septiembre de 2012 se realizó una reunión para presentar el informe de rendición de cuentas correspondiente al período junio 2011-mayo 2012 el cual fue compartido en público, entre los integrantes de la reunión se encontraban empresarios de la zona del oriente del país, “representantes de navieras, representantes de la sociedad civil y empleados del puerto, este informe presentaba los resultados operativos, las cifras de ingresos y egresos, los proyectos desarrollados durante el período y las proyecciones a futuro así como el proceso de concesión internacional y el desarrollo de las zonas extra portuarias”¹¹⁶

A lo largo del año 2012 se han realizado procesos de invitación a participar en una licitación pública internacional de concesión del Puerto de Cutuco. Hasta el momento hay 15 empresas que han demostrado interés en participar.

CEPA cuenta con una estrategia de concesión de la terminal marítima, en el informe presentado se comunicó que el mes de octubre de 2012 una delegación de CEPA hizo una gira promocional fuera del país para visitar a las principales navieras y operadores portuarios para actualizarlos sobre las condiciones del puerto, la planificación de la concesión y retomar la retroalimentación de las empresas como insumos para concretar la concesión. “Iniciaremos una gira por más de 20 países para buscar un operador de peso mundial que desarrolle todas las potencialidades del puerto, que genere crecimiento económico y oportunidades de negocios para inversionistas”¹¹⁷, aseguró el presidente de CEPA, Alberto Arene.

Lo anterior indica que el año 2013 será un año más de espera para El Salvador, ya que de acuerdo a las autoridades de CEPA “Las bases de licitación serán

¹¹⁶CEPA Página Oficial, Noticia CEPA REALIZA INFORME DE RENDICIÓN DE CUENTAS DEL PUERTO DE LA UNIÓN CENTROAMERICANA.

Disponible en: http://www.cepa.gob.sv/puerto_la_union/index.php?categoria=13&lang=es

Fecha de consulta: 10-02-2013.

¹¹⁷Conversaciones con Neto Rivas y amig@s, ¿Cómo avanza el Puerto de Cutuco? <http://netorivasnet.blogspot.com/2012/09/como-avanza-el-puerto-cutuco.html>

Fecha de consulta: 12-021-2013

publicadas hasta en abril 2013, pero de ahí en adelante, hay seis meses como mínimo para que las empresas interesadas presenten sus ofertas, con lo cual la concesión podría otorgarse hasta en septiembre 2013, si no hay ninguna declaratoria de licitación desierta o alguna apelación de alguno de los participantes.”¹¹⁸

Tomando en cuenta que la inauguración del Puerto de La Unión fue a principios de 2009, diversos factores no han permitido finalizar con este proceso hasta la fecha entre los que cabe mencionar: el retraso de casi 4 años para que la Asamblea Legislativa aprobara la Ley de Concesión de la planta marítima debido a los intereses políticos de los dos partidos de oposición (ARENA Y FMLN) y una vez aprobado el proyecto de concesión se experimenta un estancamiento ya que las bases para la licitación aun no han sido publicadas y CEPA a penas se encuentra en la fase de gira para promocionar a nivel internacional dicha infraestructura marítima. Todos estos obstáculos no han permitido alcanzar resultados concretos para dar una solución satisfactoria y pronta para que el Puerto Cutuco opere de manera eficaz a nivel nacional y regional como elemento clave de la estrategia de conectividad con los otros países del Triángulo Norte.

Ruta de la concesión

El proceso de concesión de los servicios del Puerto Cutuco en el departamento de la Unión, inicio el año 2008 y a partir de ese año se han realizados diversas actividades que conforman la ruta de este proceso formulado por el Gobierno de la República de El Salvador y CEPA. A continuación se describe la agenda de actividades a seguir:

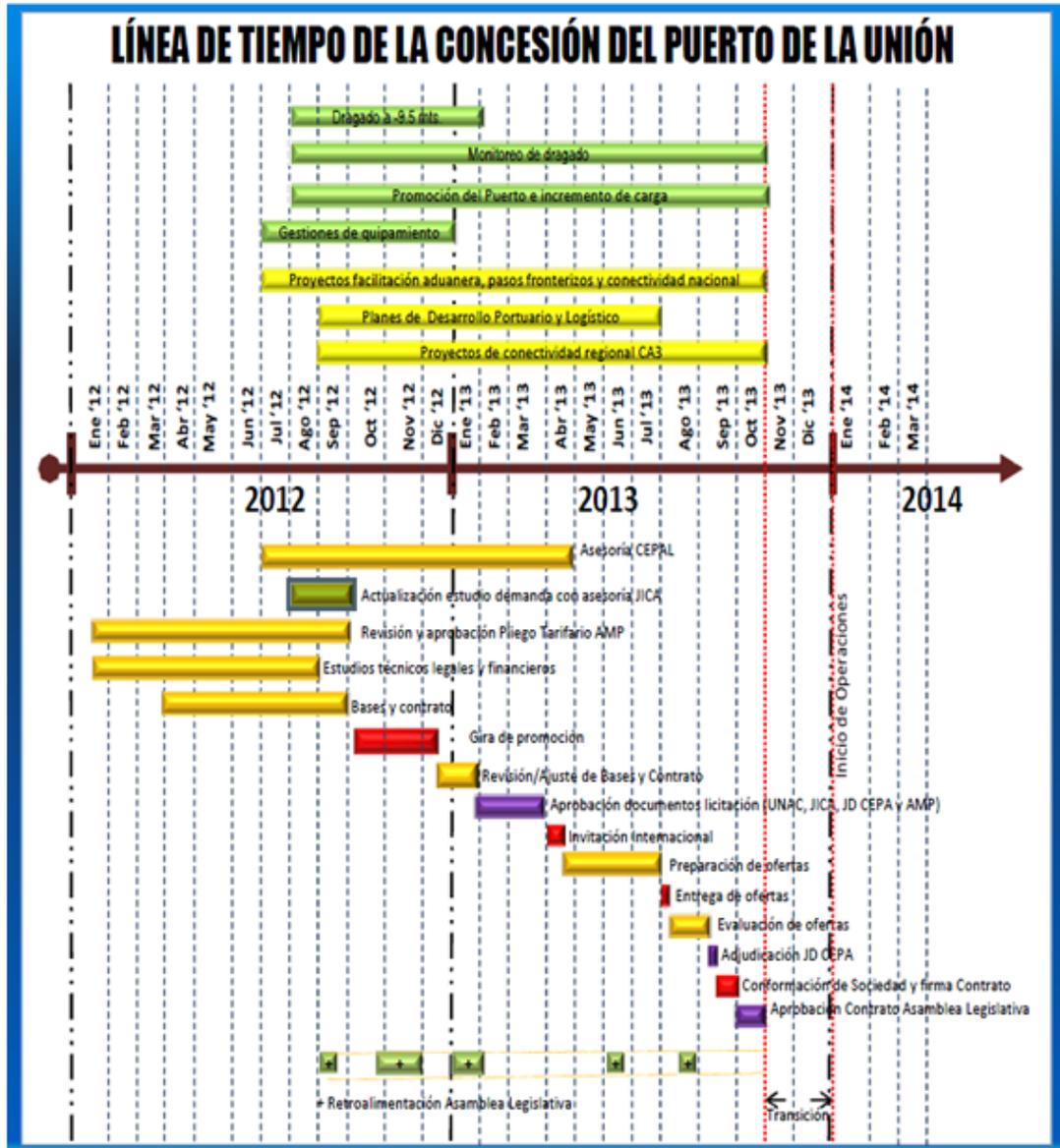
¹¹⁸ MOLINA, KAREN; Un año más sin la concesión del Puerto La Unión; 6 de febrero de 2013; ElSalvador.com Primer Diario Digital de El Salvadoreño
Disponible en:
http://www.elsalvador.com/mwedh/nota/nota_completa.asp?idCat=47861&idArt=7666067
Fecha de consulta:10-04-2013

- ✓ “Revisar Leyes de Concesión del Puerto de La Unión, General Marítimo Portuaria y sus reglamentos y formular un contrato de concesión.
- ✓ Dragar el canal de acceso a -9.5 m y monitorear el asolvamiento
- ✓ Promover el Puerto para generar un mayor volumen de carga y tráfico de buques
- ✓ Avance (GOES) en los proyectos de facilitación aduanera, pasos fronterizos y conectividad nacional
- ✓ Acompañamiento institucional de CEPAL y JICA, durante el proceso de concesión.
- ✓ Formular Plan Estratégico de Desarrollo Portuario de El Salvador, definiendo el rol de Acajutla
- ✓ Establecer el tipo de operador para el Puerto de La Unión.
- ✓ Realizar consultas con los potenciales operadores, previo al lanzamiento de la Licitación.
- ✓ Cuantificar los beneficios económicos y sociales del Proyecto del Puerto, en el marco de la estrategia de desarrollo de la Zona Oriental.
- ✓ Elaborar el Plan Maestro de las Zonas Extra-portuarias para su explotación.
- ✓ Impulsar Zonas Económicas Especiales del Golfo de Fonseca y del Puerto Libre de La Unión Centroamericana.”¹¹⁹ (Ver Anexo 3.3)

¹¹⁹ Informe de rendición de cuentas CEPA 2012.La Transformación de CEPA.

Lo anterior se detalla en orden cronológico por medio del siguiente gráfico:

GRÁFICO 3.1



Fuente: Informe de Rendición de Cuenta
 Puerto de la Unión Centroamericana
 Junio 2011 – mayo 2012
 Septiembre 19, 2012

Tomando en cuenta el escenario anterior, la concesión del Puerto de La Unión Centroamericana no ha podido ser consolidado debido a contratiempos - todavía no

especificados- lo cual se retrasará hasta diciembre de 2013 cuando se entregue al operador de clase mundial que resulte ganador de la licitación, según lo han asegurado las autoridades de CEPA.¹²⁰

Alberto Arene, Presidente de CEPA, ha justificado el atraso debido a que “el Banco Mundial (no le ha entregado aún el estudio de concesión) les entregará el estudio de concesión, además porque actualmente hay seis procesos de concesionamiento en Latinoamérica, y la falta del estudio para darle la profundidad máxima al canal de acceso que ha acumulado mucho lodo, lo que dificulta la navegación de barcos que necesitan al menos 13 metros.”¹²¹

De acuerdo con las autoridades administrativas de El Puerto de La Unión ha asegurado que dentro de un periodo de tres meses después podrán ser entregados los debidos estatutos y reglas pactadas para la compañía internacional que gane la licitación, Sin embargo únicamente se concretará el proceso de licitación si se llevan a cabo con éxito, debido al contexto que se encuentra presente por parte de otros puertos recientemente concesionados dentro de la región Centroamérica como lo son Puerto Cortes en Honduras y Puerto Quetzal en Guatemala.

Es evidente que el proceso de concesión se ha estancado sin haber llegado a seleccionar al operador portuario que administrará y explotará la infraestructura portuaria de La Unión. Las autoridades de CEPA justifican el retraso debido a contratiempos que se han producido durante la fase de licitación pública ya que no aun no se cuenta con el estudio de concesión por parte del Banco Mundial para la adecuada formulación de las bases de la respectiva licitación. Esta situación refleja la poca capacidad de diligencia por parte del Gobierno Salvadoreño para lograr concretar esta negociación que permitirá activar el Puerto de Cutuco e impulsar el desarrollo de la zona oriental del país.

¹²⁰ Ibídem. Informe de rendición de cuentas CEPA 2012

¹²¹ Choto, Daniel; 10 de septiembre 2012, ElSalvador.com, CEPA atrasa de nuevo concesión del puerto de La Unión hasta 2013.

Disponible en:

http://www.elsalvador.com/mwedh/nota/nota_completa.asp?idCat=47861&idArt=7242069

Fecha de consulta: 21-02-2013

3.1.2.1. Empresas inversionistas en Puerto de La Unión Centroamericana

Como parte de las expectativas previstas a partir de la operatividad del Puerto Cutuco se esperan obtener beneficios económicos y sociales a mediano y largo plazo que contribuyan a un mejor futuro en la zona productiva aledaña a la terminal marítima de La Unión. Es por eso que se menciona a continuación las inversiones nacionales e internacionales que hasta la fecha se han realizado en la zona oriental del país:

Inversión Internacional en la zona del Puerto de La Unión Centroamericana

- “La empresa CALVO es una empresa atunera de capital español, Grupo Calvo, se convirtió en la primera empresa con operaciones fijas en El Salvador en hacer uso formal del Puerto de Cutuco, la atunera compró en Brasil 18 contenedores con unas 500 toneladas de pescado para reforzar la producción de su planta ubicada en La Unión.”¹²²
- La empresa Pacific Power Company, es una generadora eléctrica estadounidense que construyó una planta de generación eléctrica en La Unión. “Se estima que el proyecto tuvo un costo de \$40 millones.”¹²³.
- Hamburg Süd, es una naviera alemana que se dedica al transporte marítimo y a la distribución de mercancía por medio de contenedores. Es una de las empresas más importantes en el sector del transporte marítimo en Alemania, y desde septiembre 2011 se encuentra en el Puerto de Cutuco generando ingresos.

¹²² INVENTA. Alimentos y Bebidas; Calvo, primera empresa en utilizar el puerto Cutuco. Disponible en: http://www.tuventas.com/index.php?option=com_content&view=article&id=842:calvo-primera-empresa-en-utilizar-el-puerto-cutuco&catid=129:alimentos-y-bebidas&Itemid=297
Fecha de consulta: 5-01-2013

¹²³ Cabrera, Omar; Negocios, ElSalvador.com; Generadora eléctrica se instalará en La Unión. Disponible en: <http://www.elsalvador.com/noticias/2002/7/11/negocios/negoc3.html>
Fecha de consulta: 18-02-2013

- American President Lines, es la séptima empresa de transporte marítimo más grande del mundo, es estadounidense-singapurense, sus contenedores de transporte ubicados en el Puerto de Cutuco genera también grandes ingresos para ambos países.

Inversión nacional en la zona del Puerto de La Unión Centroamericana

- “La Empresa Cutuco Energy Central America S.A de C.V, la cual suscribió contrato de arrendamiento de terreno extra-portuario con CEPA de un área de 356.733.35 M2, con el objeto de ejecutar la construcción de una planta térmica para la generación de energía eléctrica. Actualmente esta empresa se encuentra participando en el respectivo proceso de licitación, la cual es liderada por la Empresa Del Sur.
- La empresa Pollo Campero, ha colocado 4 sucursales dentro de los alrededores del Puerto de Cutuco en el departamento de La Unión.
- Mitsubishi han expresado su interés de iniciar operaciones en las zonas aledañas al Puerto de Cutuco en el departamento de La Unión.”¹²⁴

A pesar del interés de inversión de empresas nacionales e internacionales en zonas aledañas al Puerto de La Unión, no se han observado iniciativas comerciales para lograr concretarlas, algunas ya están en marcha y otras aun solamente son proyectos a futuro.

Esto representa un obstáculo a ser superado por parte de la Alcaldía de La Unión, la cual ya ha realizado “campañas de atracción de inversión como parte de las iniciativas municipales que ofrecen a los empresarios como incentivos a la inversión, entre las cuales se encuentran:

- Licencia sin costo para iniciar el proceso de construcción
- Tiempo de gracia para cancelación de impuesto mientras se encuentre llevando a cabo los trabajos de instalación, entre otros.”¹²⁵

¹²⁴ CEPA. Informe 2012 del Puerto de La Unión Centroamericana. febrero 2013.

Considerando dichos incentivos de inversiones y de acuerdo a declaraciones del Carlos Acevedo, Presidente del BCR: “Probablemente si la Asamblea Legislativa aprobara la Ley de Asocios Público Privados e iniciaran las operaciones en Cutuco (Puerto de La Unión) sí podría haber mayor flujo de inversión extranjera por lo cual habría que modificar las proyecciones conservadoras.”¹²⁶

Roberto Flores del Diario Digital “Contra punto” en su artículo *Fantasmas del crecimiento del 2012* opina que: “Pero ni la Ley de Asocios Público Privados ni la concesión del Puerto de la Unión son realidades visibles en el horizonte. Mientras, las proyecciones conservadoras del BCR siguen siendo las únicas que se toman en cuenta. Junto al paquete de estímulos legales, los cuales incluyen la Ley de Asocios Público Privados, y la concesión del Puerto de La Unión; el gobierno ha puesto su confianza en la estrategia económica cuyo debut se esperó con más fuerza en 2012, incluyendo además un segundo FOMILENIO entregado por Estados Unidos y que se destinará al mejoramiento del clima de inversiones en la zona costera del país... Todo esto con el fin de atraer inversionistas.”¹²⁷

Las declaraciones anteriores revelan la existencia de iniciativas por parte del Gobierno de la República al hacer énfasis en la necesidad de buscar condiciones favorables para la atracción de inversión, de la transformación y diversificación de los servicios portuarios, a través de la modernización y reapertura del Puerto de La Unión, como centro logístico internacional en la región centroamericana dentro de un futuro próximo.

¹²⁵ Moreno González, Karla Cecilia; Moreno González, Katya Yamileth; Castillo Cárdenas, Mirna Dolores; Análisis de las expectativas de las microempresas del sector Industrial de la ciudad de La Unión y propuesta de gestión Empresarial en el marco de la reapertura del Puerto de Cutuco 2004, Universidad de Oriente, Facultad de Ciencias Económicas; San Miguel, El Salvador pág. 8
Disponible en: http://www.univo.edu.sv:8081/tesis/013385/013385_Cap1.pdf
Fecha de consulta: 8-03-2013

¹²⁶ Roberto Flores, *Fantasmas del crecimiento en 2012*, Lunes, 17 diciembre 2012. Diario Digital ContraPunto. El Salvador, Centroamérica.
Disponible en: <http://www.contrapunto.com.sv/coyuntura/fantasmas-del-crecimiento-en-2012>
Fecha de consulta: 10-03-2013

¹²⁷ *Ibíd.* *Fantasmas del crecimiento en 2012*

3.2 Construcción, operación y rentabilidad portuaria de Puerto Cutuco

3.2.1. Costos de construcción y mantenimiento del Puerto

“La construcción del Puerto de La Unión comenzó a gestarse en el año de 1994, pero fue hasta el año 2005 que se dio el banderillazo de salida para iniciar su edificación, la cual fue confiada a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), entidad responsable por ley de la administración y ejecución de obras portuarias en El Salvador.

El Gobierno de El Salvador solicitó al gobierno del Japón su colaboración para evaluar y determinar el verdadero potencial y las posibles opciones de operación del Puerto de La Unión. El costo de este estudio ascendió aproximadamente a US\$ 1.2 millones de dólares, los cuales fueron donados por el JICA (La Agencia de Cooperación Internacional del Japón).

Sumado al estudio anterior, en abril de 2010, CEPA contrató a la Corporación Financiera Internacional (IFC por sus siglas en inglés), para que realizara los servicios de asesoría, consultoría y acompañamiento especializado en la estructuración e implementación del modelo de gestión portuaria para contribuir a posicionar el Puerto de La Unión y el Puerto de Acajutla a nivel internacional.

Con relación al monto de construcción del Puerto de La Unión Centroamericana, es importante saber que la inversión realizada en fue de US\$185, 209,942. El equipamiento, costó \$7.5 millones, lo que sumado a la cifra anterior hace un total aproximado de US \$ 192.709,942. Los fondos para la construcción procedían de las siguientes fuentes: CEPA con un total de US \$ 84,195, 225.71 y del Banco Japonés de Cooperación Internacional (JBIC) con un total de US\$101, 014,716.36.

La inversión en equipos realizada por la Administración de CEPA consistió en la adquisición de 4 Grúas tipo RTG, que se utilizan en el patio de contenedores; 1 Grúa tipo Side Pick, para movilizar contenedores vacíos; 1 Grúa tipo Toap Loaders,

para el manejo de contenedores llenos y 4 Spreaders. Además se construyó una estación de gasolina, mobiliario de oficina y una bodega de consolidación y desconsolidación de carga, entre otros.”¹²⁸

Con relación a las obras de construcción y gastos administrativos del Puerto de la Unión las autoridades de CEPA presentaron el informe de rendición de cuentas (período 2011-2012) con los resultados siguientes:

TABLA 3.1

**DRENAJE DE RECURSOS DE CEPA
\$181.8 MILLONES (2002-2011)**

Puerto de La Unión US\$128.2 (70.5%)	Otras Instituciones US\$53.6 (29.5%)
• Aporte en la Construcción (\$73.9 del 2003-2008))	• Operación Aeropuerto Internacional de Ilopango (\$4.2 del 2002 al 2011)
• Perdas Operativas (\$15.1, 2009-2012)	• Funcionamiento Autoridad Marítima Portuaria (\$9.3 del 2005 al 2011)
• Amortización Préstamo a Japón \$34.5 (Hasta Abril 2012)	• Funcionamiento Autoridad de Aviación Civil (\$17.5 del 2002 al 2011)
• Litigios (\$2.1 año 2011)	• Pago al Ministerio de Hacienda de la Retribución Fiscal (25% sobre utilidades después del pago del impuesto sobre la renta) (\$22.6 del 2002 al 2010)
• Tasas Municipales (\$2.6, 2011)	

**Fuente: Informe de Rendición de Cuentas 2011-2012
La Transformación de CEPA
CEPA 2013**

Como se observa en el cuadro anterior, a partir del año 2002, CEPA comenzó a aportar capital para la construcción del Puerto de La Unión Centroamericana y también efectuó abonos al préstamo recibido por el JBIC y otros pagos en conceptos de litigios y tasas municipales; Los recursos destinados al Puerto de la Unión significaron un 70.5% de los recursos financieros de CEPA en el período 2002-2011.

¹²⁸ Portal Oficial de CEPA. Presidente Mauricio Funes participa en Inauguración del Nuevo Puerto de La Unión. marzo 2013
Disponible en: <http://www.puertolaunion.gob.sv/?articulo=1204>
Fecha de consulta: 9-03-2013

TABLA 3.2**Requerimientos Financieros de CEPA**

Inversiones Programadas	Inversión 2012-2013 US \$	Inversión 2014-2016 US \$
Rehabilitación, Modernización y Optimización del Aeropuerto Internacional de El Salvador	\$70.4 MM	
Puerto de Acajutla	\$25.1 MM	
Puerto de La Unión	\$10.8 MM	
Ampliación del Aeropuerto Internacional de El Salvador		\$200 MM*
Total Inversiones	\$306.3 MM	
Deudas CEPA	\$141.2 MM	
Total General	\$447.5 MM	

*Monto estimado de inversiones sin considerar: Reconversión de Acajutla, y del Aeropuerto de Ilopango, Desarrollo Zonas Extraportuarias, Zonas Económicas Especiales y del Sistema Ferroviario Nacional.

**Fuente: Informe de Rendición de Cuentas 2011-2012
La Transformación de CEPA
CEPA 2013**

El Cuadro anterior muestra que dentro de las proyecciones de inversiones de las instituciones de CEPA se tiene programado dirigir una cantidad de US\$10.8 Millones, lo cual representa apenas un 2.4% del monto total estimado de inversiones a corto y mediano plazo (período 2012-2016).

TABLA 3.3**CONFORMACIÓN DE LA DEUDA AL 31 DE MAYO 2012**

Acreedor	Saldo de la Deuda
Banco Japonés de Cooperación Internacional (JBIC/JICA)	112,878,000.00
Banco Centroamericano de Integración Económica	12,000,000.00
K f W de Alemania	2,825,256.00
Ministerio de Hacienda	11,482,232.00
Alcaldía Municipal de la Unión	2,532,334.00
TOTALES	141,717,822.00

**Fuente: Informe de Rendición de Cuentas 2011-2012
La Transformación de CEPA
CEPA 2013**

El cuadro anterior presenta el desglose de la deuda acumulada hasta la fecha de 31 de Mayo de 2012 con Organismos Internacionales e instituciones nacionales que han aportado a la ejecución de los proyectos de las instituciones bajo la gestión de CEPA y entre estos se destaca el monto adeudado con el Banco Japonés de Cooperación Internacional (JBIC/ JICA) y Alcaldía Municipal de La Unión mismos que aportaron a la construcción del Puerto de La Unión.

TABLA 3.4

Estado de Resultados Por Empresa
01 de junio 2011 a 31 de mayo 2012 (en miles de us \$)

CONCEPTOS	PUERTO ACAJUTLA	%	A.I.E.S.	%	PUERTO LA UNION	%	TOTAL
INGRESOS DE OPERACIÓN	29,348.7	44	35,685.0	54	1,092.1	2	66,125.8
GASTOS DE OPERACIÓN	18,710.1	47	16,883.5	43	3,968.4	10	39,562.0
UTILIDAD (PERDIDA) OPERACIÓN	10,638.7	40	18,801.5	71	(2,876.3)	-11	26,563.8
(+) INGRESOS NO DE OPERACIÓN	128.7	31	130.6	32	149.9	37	409.2
(-) GASTOS NO DE OPERACIÓN	7,721.2	25	11,654.6	37	12,092.9	38	31,468.7
UTILIDAD (PERDIDA) ANTES DE IMP. (Sin ajuste por diferencial cambiario)	3,046.1		7,277.4		(14,819.3)		(4,495.8)
DIFERENCIAL CAMBIARIO	0.0	0	0.0	0	(7,389.7)	100	(7,389.7)
UTILIDAD (PERDIDA) ANTES DE IMP. (Con ajuste por diferencial cambiario)	3,046.1		7,277.4		(22,209.0)		(11,885.4)
EBITDA EN US\$	6,008.1		13,480.2		(4,039.9)		15,448.5

Fuente: Informe de Rendición de Cuentas 2011-2012
La Transformación de CEPA
CEPA 2013

De acuerdo a los estudios realizados para este informe, CEPA presentó el período de 11 meses las utilidades obtenidas y los activos recibidos por parte de cada una de las instituciones a su cargo. Se hizo referencia de manera precisa el Puerto de La Unión Centroamericana el cual reflejó un 11% del total de los gastos (es decir, \$ 2.876.3 dólares) durante dicho período. Es decir, que la utilidad del Puerto de La Unión ha sido negativa.

TABLA 3.5

Estados de Resultados Operativos

	SIN OPERACIÓN	CON OPERACIÓN	DIFERENCIA
INGRESOS	183,900	2,611,563	2,427,663
Servicios Portuarios	0	2,427,663	2,427,663
Arrendamiento de Bienes inmuebles	183,900	183,900	0
EGRESOS	2,059,259	3,990,872	1,931,613
UTILIDAD DE OPERACIÓN ANTES DE IMPUESTO	(1,875,359)	(1,379,309)	496,050

**Fuente: Informe de Rendición de Cuentas 2011-2012
La Transformación de CEPA
CEPA 2013**

En este cuadro se muestra a El Puerto de La Unión bajo dos escenarios: sin operación y con operación en los cuales, CEPA establece los márgenes tanto de ganancias como de pérdidas y refleja claramente que la cantidad en concepto de pérdidas es mayor que la de ganancia, pero relativamente menor cuando el Puerto entre en operación.

Para mayor ampliación sobre el estado financiero de ingresos y egresos de CEPA a partir de la construcción de Puerto de Cutuco. (Ver anexo 3.4)

3.2.2. Navieras y fletes

Como parte de las principales facilidades operativas que ofrecerá el nuevo Puerto de la Unión se encuentra el servicio de fletes marítimos a ser proporcionados por Navieras reconocidas internacionalmente para el transporte de diversidad de carga desde y hacia este puerto.

En la actualidad se han concretado proyectos para ofrecer dicho servicio lo cual se reflejó en el *Informe de rendición de cuentas Puerto La Unión Junio 2011-Mayo 2012*.

“American President Line (APL) y Hamburg Süd, son las primeras Líneas Navieras que incluyen el Puerto de La Unión como Puerto regular en un nuevo servicio semanal, que se retroalimenta de los Puertos de Lázaro Cárdenas y Balboa (donde hace transbordo de la carga de SA, Asia y Atlántico), Paita y Guayaquil. Se están llevando a cabo gestiones para atraer más navieras a que recalen en el Puerto de La Unión con servicios diferentes a las que en el presente recalán en Acajutla.”¹²⁹

La naviera APL en su informe *SINGAPORE, AUGUST 24, 2011* anunció que: "APL ha presentado hoy un nuevo servicio para expandir su presencia en América Latina. El Expreso de la Costa Oeste, conocido en inglés como (The West Coast Express, WCX) reemplaza al servicio andino de Expreso de Panamá 2 en cuanto a servicios. El nuevo servicio es un acuerdo de compartido de buques con Hamburg Süd. APL operará dos buques de Hamburg Süd y operará una embarcación, cada uno con una capacidad nominal de 1.300 TEU's. El servicio une la Costa Oeste de Sudamérica directamente a Centroamérica, y conecta a América del Norte con la Costa Oeste y otros mercados importantes, a través de APL servicios globales de línea de acarreo (México, Asia Express y el Pacífico Sur 2). Proporciona a los clientes de APL con conexiones a la red global de la compañía a través de sus

¹²⁹ Informe de rendición de cuentas Puerto La Unión junio 2011-mayo 2012, presentado por CEPA el 19 de septiembre de 2012.

centros de operaciones en Panamá y México. El nuevo servicio incluirá escalas directas al Puerto de La Unión (El Salvador)."¹³⁰

Únicamente las dos navieras APL y HAMBURG SUD (una Alemana y otra mitad estadounidense, mitad de Singapur) podrían dejar dividendos hasta por un cuarto de millón de dólares al mes si comenzaran a operar, explicó el gerente del puerto: "Eso ya nos quitaría más presión y le daría más valor a la concesión", indicó Lacayo. Si este proyecto se concretara, el Puerto podría comenzar a ser auto sostenible. "En un par de años el puerto llegará a ser suficiente no sólo para pagar la deuda sino para cubrir obras sociales en la región del oriente"¹³¹, expresó el ejecutivo.

A pesar de lo anterior y de acuerdo a declaraciones de CEPA existen navieras y operadores portuarios que han confirmado que por lo menos a corto o mediano plazo ofrecerán a sus clientes fletes marítimos hasta o desde el Puerto de La Unión. Algunas de las más reconocidas a nivel internacional son la MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (MSC), CMA-CGM, MAERSK LINE, entre otras como lo detalla el cuadro a continuación:

¹³⁰ Ibidem. Informe de rendición de cuentas Puerto La Unión junio 2011-mayo 2012

¹³¹ CHOTO, DANIEL; MOLINA, KAREN. GOES ya pagó \$10 Millones por Puerto La Unión, ELSALVADOR. COM, 25 de Julio de 2011.

Disponible en: http://www.elsalvador.com/mwedh/nota/nota_completa.asp?idCat=6374&idArt=6037500
Fecha de consulta: 8-03-2013

3.3. Puerto de Cutuco como eje estratégico en el Proyecto del Corredor Logístico Centroamericano

3.3.1. Ubicación geoestratégica del Puerto de Cutuco

En El Salvador son muchos los sectores productivos que a raíz de la globalización han intensificados sus esfuerzos para mejorar su posicionamiento a nivel regional. El sector de Servicios Portuarios, es un ejemplo, pues se ha convertido en un factor importante dentro de la competitividad, a fin de identificar oportunidades de crecimiento y bienestar a través del establecimiento de nuevos inversionistas para el país.

Según el decreto N° 834 del Diario Oficial de El Salvador de 3 de Octubre de 2011, en su considerando III, “En la actualidad, el desarrollo del transporte marítimo internacional obliga a contar con puertos competitivos para aprovechar las estrategias que los principales actores de la industria están implementado, con el objeto de tener una mayor participación en el comercio internacional; teniendo a El Salvador por su ubicación geográfica, la oportunidad de convertirse en un importante centro para la captación, consolidación y distribución de la carga de la región centroamericana, así como la posibilidad de constituirse en una importante plataforma logística y de servicios internacionales.”

Según datos históricos, “El Salvador entre los años de 1984-2008, experimentó un alza en la tasa de crecimiento del tráfico mundial de contenedores con un crecimiento de un 9.1% por encima de la tasa de crecimiento del comercio mundial que alcanzó 7.7% y muy arriba del PIB mundial que subió 3.6%.”¹³² Si se toma en cuenta el pasado escenario económico comercial del mercado del transporte de contenedores y las respectivas condiciones geográficas de El Salvador y

¹³² Martínez Mejía, Katia Denisse; Meléndez Alvarado, Ana del Carmen; Vásquez López Diana Yesica; Zelaya Chacón, Keren Jemima; Etapa II Proyecto de La Unión Centroamericana 2011, Universidad Don Bosco, Facultad de Ingeniería, Escuela de Ingeniería Industrial, Soyapango, El Salvador, pág.28. Disponible en: <http://katiadianaanakeren.files.wordpress.com/2011/05/etapa-ii-completo-plu-martc3adnez-melc3a9ndez-vc3a1squez-zelaya.pdf>
Fecha de consulta: 20-02-2013

principalmente la ubicación del Puerto de La Unión Centroamericana, dentro del área portuaria regional, las posibilidades pudieran ser positivas en estos últimos años desde la construcción del Puerto de Cutuco que comenzó en el año 2010.

Al menos en la decisión de su construcción pareciera que el Gobierno tiene razón al afirmar, que: “A 8 años desde su reapertura el Puerto de La Unión Centroamericana, ha logrado alcanzar un puesto clave dentro de las estrategias de modernización e innovación del Comercio Internacional Centroamericano. Dicha estructura marítimo-Portuaria se ha transformado en un puerto multipropósito especializado en contenedores y se constituye en el proyecto reciente más importante de infraestructura en el país”¹³³, convirtiéndose en uno de los soportes fundamentales para lograr la visión del Gobierno del Presidente Mauricio Funes Cartagena. Juega un rol importante para el fortalecimiento del sector marítimo portuario de El Salvador. “Su ubicación geográfica le permitirá captar importantes flujos de carga, desde Asia y viceversa, así como la Costa Oeste de Estados Unidos.”¹³⁴

Según la fuente *Analysis Business Data*, entre las principales apuestas estratégicas para el año 2024, se tiene la de convertir a El Salvador en el líder de la integración centroamericana y en un importante centro logístico y de servicios regionales. “En concordancia con esto el Gobierno de la República de El Salvador, presidido por el Presidente Mauricio Funes Cartagena, como parte de su Plan de Gobierno, a través de su visión estratégica orientada a “Convertir a El Salvador en el líder de la Integración Centroamericana y en una plataforma logística y de servicios regionales”¹³⁵, se compromete a:

- Abanderar la promoción de la integración centroamericana desde una perspectiva integral
- Avanzar en la unión aduanera

¹³³ Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), Unidad de Acceso a la Información Pública 2013 Informe de rendición de Cuenta de CEPA. Junio 2009- mayo 2010. pág. 15

¹³⁴ *Ibidem*. pág. 15

¹³⁵ *Opus cit.*, Informe de rendición de Cuenta de CEPA. Junio 2009- mayo 2010.

- Modernizar el sistema de puertos y el sistema de transporte público
- Ampliar y mejorar la red vial del país y la infraestructura económica mediante alianzas público-privadas.”¹³⁶

“En el año 2004, el Gobierno de El Salvador, por medio de la Agencia de Promoción de Inversión de El Salvador (PROESA), encomendó al Laboratorio Tecnológico del Uruguay (LATU), país que en muchos sentidos lidera los esfuerzos latinoamericanos en materia de desarrollo logístico, diseñar la Estrategia para Promover el Sector Centro de Distribución Regional en El Salvador. Después de un exhaustivo estudio de las condiciones nacionales, de una profunda comparación con los países vecinos y de una amplia consulta con los sectores públicos y privados relacionados con el tema logístico, LATU (Laboratorio tecnológico del Uruguay), concluyó que la ubicación geográfica de El Salvador es una ventaja a explorar, a lo cual además contribuye el tamaño de nuestro territorio.

Un reconocido estudio que realizó LATU, señaló que El Salvador cuenta además con otras importantes ventajas: estabilidad política y económica; una buena infraestructura vial y aeroportuaria; modernos servicios de telecomunicaciones; avances en materia aduanera; y un capital humano naturalmente orientado a los servicios y con aptitudes para reconvertirse rápidamente para trabajar en el área logística. LATU además destacó como una importante ventaja la existencia del Plan de Nación, elaborado por la Comisión Nacional de Desarrollo (CND), como un instrumento de clara definición estratégica.

Desde el 2004 El Salvador ha dado pasos importantes hacia la meta de convertirnos en una plataforma logística. Por una parte, las aduanas han tenido una mejora notable, modernizando sus servicios y facilitando los trámites de importación y exportación. Además, se ha avanzado en los esfuerzos regionales de integración aduanera, habiendo El Salvador demostrado liderazgo en el tema”

¹³⁶ Supra cit., Etapa II Proyecto de La Unión Centroamericana 2011.

Otro avance importante es la inminente construcción de la Carretera Longitudinal del Norte, cuyo financiamiento ha sido asegurado y que dotará al país de alternativas de conectividad, así como los avances en la construcción del canal seco que conectará Puerto de La Unión con Puerto Cortés en el Atlántico hondureño.

Así, el Puerto de La Unión con sus características especiales, especialmente su profundidad, se convierte en una atractiva entre el Puerto de Manzanillo en México y el Puerto de Balboa en Panamá. En ese sentido, el desarrollo portuario puede constituir un importante primer paso hacia el desarrollo de la conciencia y la cultura marítima en El Salvador la cual será complementaria con iniciativas como en Guatemala que ha puesto en marcha el plan maestro de desarrollo de Puerto Quetzal, consistente de tres etapas, con una inversión inicial de US\$400 millones, que incluirá un muelle de 610 metros de longitud, colado de 16.5 metros y capacidad para 2 atracaderos Y Honduras que ha ampliado el frente de atraque 1 de Puerto Cortés en 400 metros, con una inversión de US\$160 millones por medio de concesión y tiene proyectada por medio de la reclamación de una extensión de 35 hectáreas una inversión de US\$ 300 millones.”¹³⁷

¹³⁷ Cruz Pineda, Karen Yamilet; Leiva Mata, Carlos Ernesto; Saravia Bejarano, Kathlin Eunice; “Análisis de los Requerimientos Mínimos con que deberán contar los prestadores de servicios logísticos que pretendan operar en el Puerto de La Unión”. Universidad Dr. José Matías Delgado; Facultad de Economía, Empresa y Negocios; Antiguo Cuscatlán, San Salvador, pág. 4.

Disponible en:

<http://webquery.ujmd.edu.sv/siab/bvirtual/BIBLIOTECA%20VIRTUAL/TESIS/01/AEM/ADCA0000943.pdf>

Fecha de consulta: 23-02-2013

A continuación se presenta un mapa de la posición a nivel regional que tiene el Puerto de la Unión Centroamericana.

MAPA 3.1



Fuente: CEPA (Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma)
INFORME DE RENDICION DE CUENTAS
PUERTO LA UNION JUNIO 2011- MAYO 2012
SEPTIEMBRE 9. 2012

3.3.2. Importancia de la construcción de Puerto Cutuco dentro del proyecto Corredor Logístico Centroamericano

Características muy importantes definen al Puerto de Cutuco como un elemento esencial del proyecto del Corredor Logístico Centroamericano, entre ellas se destacan:

- “Es una Terminal especializada de contenedores (diseñada y construida como tal).
- Es la Terminal de contenedores más nueva de Latinoamérica (calado diseño: -14/-15 m).
- Es un puerto con gran potencial de expansión (2 fases más/ventaja sobre otros puertos de la región).
- Un puerto que inicialmente operará con carga nacional y sub-regional.
- Integrante del sistema portuario nacional (contenedores / gráneles).
- Un potencial socio de Puerto Cortés (canal logístico).
- Un potencial eslabón en la cadena logística.”¹³⁸

Evidentemente el nuevo Puerto de Cutuco “constituirá la facilidad portuaria más moderna del istmo centroamericano. Acompañado por el desarrollo del canal seco hasta el Puerto Cortés, en Honduras y alimentado con la construcción de la carretera longitudinal del norte, el conjunto de transportes y comunicaciones que se constituye asumirá un papel estratégico en el desarrollo del país y en la capacidad de exportación e importación y basado en el uso de contenedores estilo “run on - run off”.

Sumado a las características anteriores el autor Allan Lavell en su estudio *Desarrollo y Riesgo: El Desafío de El Salvador hacia el Futuro*, con relación al valioso papel del Puerto Cutuco destaca que: “Los niveles de seguridad de las

¹³⁸ Informe de rendición de cuentas CEPA 2012

infraestructuras del puerto contra sismos, tsunamis y tormentas en particular, se pueden considerar de interés estratégico para el país y la región centroamericana. Pero el puerto es solamente el engranaje en un sistema de transportes y comunicaciones cuyos componentes esenciales están compuestos por las rutas de acceso por mar y tierra al puerto mismo. Sin rutas de acceso el puerto se vuelve inoperante.

Sin lugar a dudas, el desarrollo portuario y los asociados desarrollos económicos locales y regionales se ha de acompañar por un proceso de migración poblacional hacia la zona con un crecimiento en la demanda para infraestructuras, servicios y vivienda urbanos.”¹³⁹

Por otra parte y de acuerdo a declaraciones de Santiago Aguilar, director del Proyecto del Puerto de La Unión, “El contrato de la construcción establece que la draga aumente la profundidad de algunas áreas del Golfo de Fonseca entre cuatro y cinco metros más de la que tiene actualmente (entre 9 y 10 metros). Agregó que la meta es dejar una zona de maniobras y un canal de acceso con una profundidad de más de 14 metros, pero que se pretende aumentarla uno o dos más de lo establecido. Agregó que otorgarle mayor profundidad a la terminal daría más ventajas al proyecto, ya que se aumentaría la capacidad de recepción de naves y mayores volúmenes de carga, sobre otras de la zona. Asimismo sostiene que “Un puerto con un canal de 16 metros de profundidad nos volverá más competitivos. Actualmente Acajutla tiene 14 metros y definitivamente es más favorable que el nuevo tenga más capacidad”, dijo.

¹³⁹ AmericaEconomía, Banco Interamericano de Desarrollo aprueba US\$2.000M para Centroamérica, marzo 2011
Disponble en: <http://www.americaeconomia.com/economia-mercados/finanzas/banco-interamericano-de-desarrollo-aprueba-us2000m-para-centroamerica>
Fecha de consulta: 10-03-2013

También opinó que cuando la terminal esté lista no habrá otra de igual capacidad en una extensa zona del Océano Pacífico que inicia en el puerto de Long Beach (al sur de California, Estados Unidos) y el Canal de Panamá.

Agregó que entre sus principales fortalezas está la conectividad con otras ciudades centroamericanas y la enorme capacidad de desarrollo de futuras etapas. Explicó que existe potencial de nuevas construcciones desde la base naval de La Unión, pasando por la zona de construcción y la zona donde se ubica Corsain, hasta Punta Chiquirín. “Este potencial no lo tiene otro puerto de la región y es algo que podemos aprovechar al máximo”. En estos terrenos podrían instalarse empresas de diversos rubros, como generadoras de energía y petroleras, entre otras”¹⁴⁰

Tomando en cuenta los elementos anteriores se puede afirmar con toda certeza que la localización de El Puerto de Cutuco se considera como un elemento fundamental del proyecto del Corredor Logístico Centroamericano ya que cuenta con las condiciones y características que lo convierten en una plataforma de conexión para las rutas de navieras internacionales y a su vez aportando un valor agregado a toda la carga que arribe y se transporte vía terrestre a los demás puertos de la zona del Triángulo Norte.

Con lo anterior se estaría dando una nueva y mejorada forma de accionar el comercio a nivel regional, creando oportunidades propicias tanto a las inversiones extranjeras e instituciones gubernamentales para el crecimiento y desarrollo económico y social de las áreas aledañas tanto a la terminal marítima como a la carretera que se conecta con la misma.

¹⁴⁰ Flores, Roberto; Fantasmas del crecimiento en 201, América Latina en movimiento. 2012-12-17
Disponible en: <http://www.alainet.org/active/60382&lang=es>
Fecha de consulta: 10-03-2013

3.4. Expectativas de Puerto Cutuco como polo de desarrollo en El Salvador

3.4.1. Beneficios económicos y sociales

El proyecto de la construcción y re-apertura de las operaciones del Puerto de Cutuco, en el departamento de la Unión genera expectativas de los beneficios que recibirá la población de El Salvador los cuales se puntualizan a continuación:

- “Dentro de la etapa de construcción de las nuevas instalaciones del Puerto de Cutuco se dio la generación de 429 empleos directos.
- Se prevé la generación de 500 empleos directos al comienzo de las operaciones marítimo-portuarias.
- Creación de 2 mil 500 empleos en actividades relacionadas con el puerto y su mantenimiento en la medida de la realización de sus futuras operaciones.
- Una de las metas del Gobierno de El Salvador es la creación de 10 mil puestos de trabajo indirectos que derivarán de la ejecución de las obras que corresponderán a la futura instalación de zonas francas y otras industrias.
- La empresa Telecom El Salvador ha desarrollado, en La Unión, soportes para telefonía fija y móvil, transporte de datos e Internet de alta velocidad, como proyecto derivado de la construcción del Puerto de Cutuco en la región oriental.
- Ahorros significativos en costos de transporte terrestre y en costo de manipulación de contenedores en El Salvador y su respectiva transportación a puertos vecino, principalmente dentro del área del Triangulo Norte (Exportación -Importación).
- La Carretera a Puerto Cutuco, de acuerdo a técnicos expertos, predicen que se convertirá en una zona de gran plusvalía; dando pie a las empresas constructoras nacionales e internacionales incorporar cerca del área aledaña al puerto tanto zonas residenciales como zonas para construcción de centro comerciales e infraestructura pertinente al proyecto Portuario.

- Incremento de la Inversión nacional y extranjera en la zona aledaña al proyecto Puerto Cutuco en la Zona Oriental.
- Inversión por parte del Gobierno de El Salvador en Capital Humano en la Zona Oriental.
- Mejoramiento de las condiciones de vida y promoción del bienestar de los habitantes de la zona oriental.
- El establecimiento por parte del Instituto Salvadoreño del Seguro Social una unidad periférica de segundo nivel con hospitalización, con la cual se pretende incrementar los servicios médicos en los alrededores del Puerto Cutuco.
- Creación de un polo de desarrollo en la zona oriental del país, que permitiría la generación de actividades productivas, fomentando directamente la generación de empleo.
- Captación de carga de la región sur de Honduras y de Nicaragua, con los consecuentes beneficios económicos para El Salvador.”¹⁴¹

Con respecto a los múltiples beneficios mencionados es importante no descuidar el hecho que a pesar que algunos de estos ya han sido concretados, es evidente hasta la fecha la poca diligencia y efectividad por parte del Gobierno de El Salvador y CEPA para impulsar muchas otras iniciativas que den continuidad a los beneficios que esperan obtener los habitantes aledaños a la zona marítimo- portuaria de la Unión.

¹⁴¹ Puerto de Cutuco como Polo de Desarrollo. *IMPACTO CON LA APERTURA DEL PUERTO DE CUTUCO EN EL DESARROLLO Y GENERACIÓN DE EMPLEO EN LA ZONA ORIENTAL 2011*
Disponible en: <http://puertocutuco.blogspot.com/>
Fecha de consulta: 18-02-2013

3.4.2. Oportunidades

Según las autoras de la monografía *Análisis de los requerimientos mínimos con que deberán contar los prestadores de servicios logísticos que pretendan operar en el puerto de La Unión*, se han establecido oportunidades que a partir del proyecto de la construcción y la reapertura del Puerto Cutuco, se mencionan las siguientes:

- “Enlace con otros puertos en Centroamérica, convirtiéndose en un centro de distribución regional.
- Desarrollo de la zona oriental del país, evitando la migración de personas hacía el exterior a través de la creación de condiciones para laborar adecuadamente, y la generación de empleos para una zona deprimida que sufrió mucho durante el conflicto armado.
- La construcción del puerto también significaría oportunidades para que la creación de infraestructura en bodegas para almacenar, cargar, predios de estacionamiento, centros comerciales, alimentación y hospedaje de la gente que labore y de esa manera, crear una cadena de desarrollo a la zona.
- Explotar el Golfo de Fonseca, no solo a nivel portuario sino que también a nivel turístico, debido a que la zona cuenta con recursos naturales que podrían ser atractivos para turistas nacionales como internacionales. El turismo en la actualidad está siendo impulsado por muchos países a nivel mundial y El Salvador no ha sido la excepción.
- Inversión en el sector eléctrico; el país justo en el marco del puerto ha trabajado la Ley de Servicios Internacionales (LSI) que busca convertir a El Salvador en un centro de distribución regional; por lo que con toda la zona extra portuaria del Puerto de Cutuco se puede desarrollar un centro de distribución regional y con incentivos fiscales se puede atraer a empresas que se establezcan en la zona como las comercializadoras que importen sus productos y distribuyan desde El Salvador a toda la región, toda esta

actividad permitirá aprovechar la Ley de Servicios y generará inversión, desarrollo en el zona, empleo y mayor valor agregado.”¹⁴²

Como toda iniciativa que busca progreso no solo a nivel local sino también internacional, el proyecto del Puerto Cutuco se caracteriza por la diversidad de condiciones favorables para afrontar retos y superar expectativas económicas a través de una nueva dinámica en el sector comercial del país y expectativas sociales por medio de la organización de la población aledaña a la zona portuarias para un mejor desarrollo económico local.

3.4.3. Desafíos

Dentro de lo desafíos que en la actualidad se contemplan como parte de las futuras administraciones del Puerto Cutuco en el Departamento de La Unión, están:

Para el Gobierno de El Salvador:

- “Agilizar en la Asamblea Legislativa cualquier propuesta en beneficio de este proyecto.
- Desarrollar el sector transporte, puertos, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles, con el objetivo de generar conectividad a través de una plataforma logística.
- Buscar armonizar la plataforma terrestre para ser eficiente para que los contenedores descargados de un puerto utilicen vías terrestres ágiles y se traslade al destino en tiempos oportunos; esto nos generara competitividad a nivel internacional.
- Calificar al personal que estará laborando en el puerto.
- Ser más responsable en ser un facilitador y no un fiscalizador.
- No obstruir los procesos de gestión en las aduanas.

¹⁴² Opus cit., “Análisis de los Requerimientos Mínimos con que deberán contar los prestadores de servicios logísticos que pretendan operar en el Puerto de La Unión.”

- Ser un socio proactivo y no reactivo, debido a que en la mayor parte de los casos, el Gobierno actúa de una manera reactiva cuando es socio estratégico de una empresa privada.
- Mantener buenas relaciones con otros Gobiernos para que no sucedan conflictos que afecten este proyecto.
- Elevados costos económicos y sociales que provocan inestabilidad dentro de la sociedad como crímenes comunes y violencia generalizada.”¹⁴³

En el caso del sector privado los desafíos son:

- “Convencer a las agencias navieras de que esta es una ruta viable para el comercio mundial.
- En caso de ser un socio público privado deberá mantener buenas relaciones con su socio el Gobierno.
- Crear programas de responsabilidad social, que aporten a la comunidad, en temas de educación, medio ambiente, salud, etc.”¹⁴⁴

Ante el escenario anterior se sostiene que el Puerto de La Unión tiene en la actualidad muchos desafíos que enfrentar y el más significativo es lograr cerrar el proceso de concesión que permita su verdadera operatividad y explotación de todos los recursos que están disponibles desde su reconstrucción y reapertura en el año 2004 y que a su vez vaya ganando un reconocimiento regional como plataforma logística y estratégica para las relaciones comerciales de los países del Triángulo Norte.

En este orden de ideas, el Gobierno de El Salvador se ha planteado desde un principio grandes expectativas sobre la puesta en marcha del proyecto de Puerto de Cutuco y a pesar de los inconvenientes y retrasos en materia de concesión alegan que su funcionamiento ha presentado un estancamiento y paralización por la falta

¹⁴³ Supra cit., “Análisis de los Requerimientos Mínimos con que deberán contar los prestadores de servicios logísticos que pretendan operar en el Puerto de La Unión.”

¹⁴⁴ Ibídem.

de capacidad de CEPA que como institución administradora de este proyecto se justifica declarando que el éxito y futuro del Puerto de Cutuco dependerá de la inversión extranjera para que pueda hacer un mejor uso de sus recursos.

Y a pesar del optimismo que mantienen las autoridades de CEPA y del Gobierno de El Salvador, se considera que todo el historial de esfuerzos realizados para la construcción, modernización y futura concesión de Puerto Cutuco no ha generado expectativas -sobre todo económicas- para el país a corto plazo, ya que no se han alcanzado los resultados esperados para un desarrollo local de la población inmediata a la zona portuaria como por el gobierno y las instituciones involucradas, quienes esperan en los próximos años, poder tener las diferentes soluciones a los problemas que se han suscitado, teniendo en cuenta siempre su visión a mediano-largo plazo de un puerto con la tecnología, infraestructura, mano de obra calificada y capacidad logística que pueda estar a la vanguardia de los más modernos y experimentado Hub portuario alrededor del mundo.

Conclusión capitular

1. La construcción y puesta en operación del Puerto de La Unión Centroamericana bajo la administración de las autoridades de CEPA es considerado un avance en la estrategia de conectividad de los países del Triángulo Norte ya que cuenta con características especiales que lo convierten en una oportunidad de desarrollo en la producción de bienes y en la prestación de servicios para el comercio Internacional de la región centroamericana.
2. En la actualidad el Puerto de La Unión Centroamericana destaca por ser un puerto multipropósito especializado en el manejo de contenedores de gran capacidad (barcos Panamax y Post-Panamax). A pesar de las buenas condiciones de la infraestructura de este Puerto se demuestra que los ingresos son mínimos y no son suficientes para cubrir el pago de deuda, gastos de mantenimiento así como gastos locales generados desde su ejecución.
3. El Gobierno de El Salvador y las autoridades de CEPA han iniciado el proceso para la concesión del Puerto de La Unión con la cual buscan otorgar el derecho de explotación, de bienes y servicios de este proyecto potenciando y dinamizando sus relaciones comerciales con países de la región centroamericana, principalmente con Guatemala y Honduras.
4. El Puerto de la Unión se ha convertido en uno de los ejes estratégicos del proyecto del Corredor Logístico Centroamericano a razón de su avanzada infraestructura y ubicación geográfica que lo constituye como la facilidad portuaria que complementa el desarrollo del canal seco a través de la construcción de la Carretera Longitudinal del Norte.

5. Debido a la modernización del Puerto de La Unión se abren oportunidades para generar un polo de desarrollo en la zona de influencia del puerto lo cual se considera positivamente favorable para el desarrollo y progreso de la zona oriental, logrando oportunidades de trabajo, educación especializada en asistencia portuaria y creación de zonas de inversión para la mediana y gran empresa.

6. Puerto Cutuco ha tenido en los últimos cuatro años un freno de mano que procede de la Asamblea Legislativa (choque de intereses políticos entre ARENA y el FMLN) el cual en la actualidad lo ha llevado a un estado de parálisis inicialmente con la aprobación de la iniciativa de Ley de concesión y la demora en la fase de formulación de las bases y condiciones para su licitación pública. Por lo tanto dicha estructura portuaria no ha realizado el correcto uso de sus recursos para mejorar el crecimiento económico de El Salvador o mucho menos para la captación de oportunidades comerciales a nivel regional con los demás países del Triángulo Norte.

7. La ejecución de la modernización de Puerto Cutuco como parte del proyecto del Corredor Logístico Centroamericano no representa hasta la fecha objeto de rentabilidad o aporte alguno a la estabilidad económica-social del país y todo eso es evidente en el escaso ingreso dentro de las arcas de CEPA, recorte de personal, pago de una deuda millonaria con la comuna municipal de La Unión y Organismos Internacionales, entre otros. Todo esto simboliza una situación poco favorecedora para la búsqueda de inversión extranjera con la que se pretendería alcanzar a mediano-largo plazo no solo el desarrollo del país sino de la región Centroamericana.

ANEXOS

Anexo 1.1

Principales productos exportados de México al TN 2003

Fracción	Descripción	Valor millones de dólares	Participación %
	Monto total de las exportaciones de México al TN	1,007.2	100.0%
6203	Trajes, conjuntos, chaquetas (sacos), pantalones para hombres o niños	45.2	4.5%
3004	Medicamentos	44.6	4.4%
7612	Depósitos, barriles, tambores, bidones, botes, cajas y recipientes	43.4	4.3%
3305	Preparaciones capilares	34.1	3.4%
0804	Dátiles, higos, piñas (ananás), aguacates (paltas), guayabas	31.2	3.1%
3923	Artículos para el transporte o envasado, de plástico; tapones	26.6	2.6%
6204	Trajes sastre, conjuntos, chaquetas, vestidos, faldas para mujeres o niñas	22.0	2.2%
1901	Extracto de malta; preparaciones alimenticias de harina	21.0	2.1%
2709	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso	19.4	1.9%
3302	Mezclas de sustancias odoríferas y mezclas	17.3	1.7%
0402	Leche y nata (crema), concentradas o con adición de azúcar	15.8	1.6%
0703	Cebollas, chalotes, ajos, puerros y demás hortalizas aliáceas	15.2	1.5%
8544	Hilos, cables (incluidos los coaxiales) y demás conductores	13.8	1.4%
3907	Poliacetales, los demás poliéteres y resinas epoxi, en formas primarias	13.1	1.3%
4818	Papel del tipo utilizado para papel higiénico y papeles similares	13.1	1.3%
1704	Artículos de confitería sin cacao (incluido el chocolate blanco)	11.6	1.1%
4901	Libros, folletos e impresos similares, incluso en hojas sueltas	11.3	1.1%
3904	Polímeros de cloruro de vinilo o de otras olefinas halogenadas	10.4	1.0%
8309	Tapones y tapas (incluidas las tapas corona, las tapas rosca)	9.0	0.9%
3402	Agentes de superficie orgánicos (excepto el jabón)	8.8	0.9%

*Las descripciones que se presentan en la tabla son solamente para referencia y no necesariamente concuerdan con exactitud con las que aparecen en el Sistema Armonizado. Ante cualquier discrepancia, prevalecerán las del Sistema Armonizado.

Fuente: Secretaría de Economía con datos de Banco de México

Anexo 1.2

Principales productos importados por México provenientes del TN 2003

Fracción	Descripción	Valor millones de dólares	Participación %
	Monto total de las importaciones de México provenientes del TN	242.5	100.0%
1511	Aceite de palma y sus fracciones, incluso refinado	47.4	19.6%
4001	Caucho natural, balata, gutapercha, guayule, chicle y gomas	28.6	11.8%
8506	Pilas y baterías de pilas, eléctricas	11.1	4.6%
1701	Azúcar de caña o de remolacha y sacarosa químicamente pura	7.8	3.2%
1905	Productos de panadería, pastelería o galletería	7.6	3.1%
3920	Las demás placas, láminas, películas, hojas y tiras, de plástico	7.3	3.0%
2104	Preparaciones para sopas, potajes o caldos; sopas, potajes	6.2	2.6%
6109	T-shirts y camisetas interiores, de punto	5.8	2.4%
5208	Tejidos de algodón con un contenido de algodón superior o igual a 85%	5.2	2.1%
1513	Aceites de coco (de copra), de almendra de palma o de babasú	5.1	2.1%
5513	Tejidos de fibras sintéticas discontinuas con un contenido de estas fi	3.8	1.6%
3808	Insecticidas, raticidas y demás antirroedores, fungicidas, h	3.8	1.6%
2207	Alcohol etílico sin desnaturalizar con grado alcohólico volu	3.4	1.4%
3926	Las demás manufacturas de plástico y manufacturas de las dem	3.4	1.4%
4101	Cueros y pieles, en bruto, de bovino (incluido el búfalo)	3.4	1.4%
8418	Refrigeradores, congeladores y demás material	3.3	1.4%
6107	Calzoncillos, calzones (incluidos los largos)	3.3	1.3%
6117	Los demás complementos (accesorios) de vestir confeccionados	3.1	1.3%
2106	Preparaciones alimenticias no expresadas ni comprendidas en otra parte	2.8	1.1%
4011	Neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho	2.6	1.1%

*Las descripciones que se presentan en la tabla son solamente para referencia y no necesariamente concuerdan con exactitud con las que aparecen en el Sistema Armonizado. Ante cualquier discrepancia, prevalecerán las del Sistema Armonizado.

Fuente: Secretaría de Economía con datos de Banco de México

Anexo 2.1

Mapa de la Carretera Longitudinal del Norte



Ver carretera Ver fotografías

Un vistazo a la longitudinal. El color verde representa los tramos que fueron excluidos del proyecto. La línea naranja es la nueva carretera ya terminada. El color rojo representa el tramo que el Gobierno debía reconstruir y las obras que Fomilenio no ha terminado por problemas con uno de los contratistas. Sobre el mapa puede ver las fotos más significativas de cada tramo.

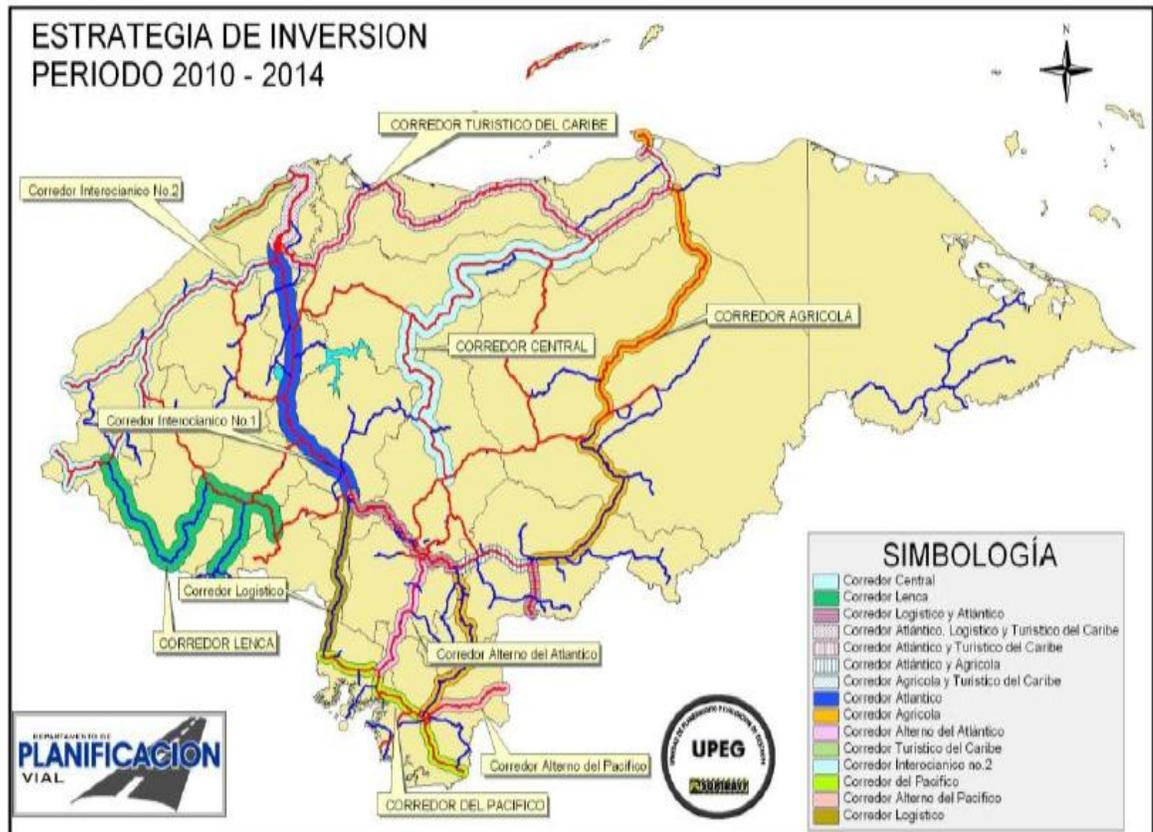
Anexo 2.2

Carretera Goascorán-Villa de San Antonio



Mapa mostrando el trayecto y de la fase número 2, de la construcción del Corredor Logístico o Canal Seco Interoceánico.

Anexo 2.3



En conjunto, se trata de 16 corredores alrededor de los cuales gravita la malla de la red vial nacional, y en los que se focaliza el quehacer del subsector por su ubicación geográfica, accesibilidad de los servicios y potencial para el mejoramiento de las actividades económicas.

Anexo 2.4



EL SERVICIO ADUANERO DENTRO DEL PROCESO LOGÍSTICO DE IMPORTACIÓN.

FUENTE: Elaboración de Juan Carlos Barahona y Guillermo Monge Guevara.

Anexo3.1



Fuente. Presentación CEPA, julio 2010.

Anexo 3.2 Infraestructura de Puerto de Cutuco en La Unión



Fuente Presentación de CEPA, julio 2010

Anexo 3.3 Hoja de ruta de La concesión Del Puerto de Cutuco

Hoja de ruta de la concesión (actividades)

Actividades	Fechas
Revisar Leyes de Concesión del Puerto de La Unión, General Marítimo Portuaria y sus Reglamentos y formular un contrato de concesión.	Jun 12 – Ago 12
Dragar el canal de acceso a -9.5 m y monitorear el azolvamiento	Jul 12 – Ene 13
Promover el Puerto para generar un mayor volumen de carga y tráfico de buques	Ago 12 en adelante
Avance (GOES) en los proyectos de falcitación aduanera, pasos fronterizos y conectividad nacional	
Acompañamiento institucional de CEPAL y JICA, durante el proceso de concesión.	Jul 12 – Abr 13
Formular Plan Estratégico de Desarrollo Portuario de El Salvador, definiendo el rol de Acajutla	Jul 12 – Ene 13
Establecer el tipo de operador que necesitamos para el Puerto de La Unión.	Sep12 – Dic 12
Realizar consultas con los potenciales operadores, previo al lanzamiento de la Licitación.	Oct12 – Dic 12
Cuantificar los beneficios económicos y sociales del Proyecto del Puerto, en el marco de la estrategia de desarrollo de la Zona Oriental.	Jul 12 – Ene 13
Elaborar el Plan Maestro de las Zonas Extraportuarias para su explotación.	Sep12 – Abr 13
Impulsar Zonas Económicas Especiales del Golfo de Fonseca y del Puerto Libre de La Unión Centroamericana.	Jul 12 en adelante

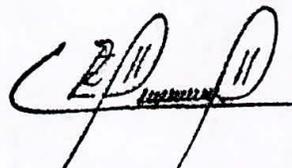
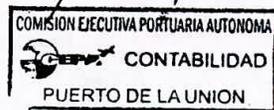
Anexo 3.4 Estados de cuenta de Puerto de Cutuco (CEPA)

COMISION EJECUTIVA PORTUARIA AUTONOMA
 PUERTO LA UNION
 ESTADO DE RENDIMIENTO ECONOMICO
 Del 1 de Enero al 31 de Diciembre de 2005 Ajustado
 En Dolares

 Institucional

CUENIA

I N G R E S O S	CORRIENTE	ANTERIOR
INGRESOS DE GESIION	12,000.00	0.00
INGRESOS FINANCIEROS Y OIROS	12,000.00	
ARRENDAMIENTO DE BIENES	12,000.00	
TOTAL DE INGRESOS	12,000.00	0.00
TOTALES	12,000.00	0.00

 R05CAT.LST emitido el : 21/01/2013 a las : 14:54:32

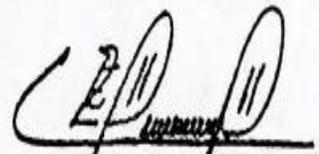
RAMO DE OBRAS PUBLICAS
 COMISION EJECUTIVA PORTUARIA AUTONOMA
 PUERTO LA UNION
 ESTADO DE RENDIMIENTO ECONOMICO
 Del 1 de Enero al 31 de Diciembre de 2007 Ajustado
 En Dolares

P g : 1

 Institucional

CUENTA

I N G R E S O S	CORRIENTE	ANTERIOR
INGRESOS DE GESTION	25,213 06	12,000 00
INGRESOS FINANCIEROS Y OTROS	25,213 06	12,000 00
ARRENDAMIENTO DE BIENES	25,213 06	12,000 00
TOTAL DE INGRESOS	25,213 06	12,000 00
TOTALES	25,213 06	12,000 00


 COMISION EJECUTIVA PORTUARIA AUTONOMA
 CONTABILIDAD
 PUERTO DE LA UNION

RAMO DE OBRAS PUBLICAS

P g : 1

COMISION EJECUTIVA PORTUARIA AUTONOMA

PUERTO LA UNION

ESTADO DE RENDIMIENTO ECONOMICO

Del 1 de Enero al 31 de Diciembre de 2008 Ajustado

En Dolares

Institucional

CUENTA

INGRESOS	CORRIENTE	ANTERIOR
INGRESOS DE GESTION	33,351.08	25,213.06
INGRESOS FINANCIEROS Y OTROS	33,351.08	25,213.06
ARRENDAMIENTO DE BIENES	33,351.08	25,213.06
TOTAL DE INGRESOS	33,351.08	25,213.06
TOIALES	33,351.08	25,213.06


COMISION EJECUTIVA PORTUARIA AUTONOMA
CONTABILIDAD
PUERTO DE LA UNION

RAMO DE OBRAS PUBLICAS
 COMISION EJECUTIVA PORIDARIA AUTONOMA
 PUERTO LA UNION
 ESTADO DE HENDIMIENTO ECONOMICO
 Del 1 de Enero al 30 de Junio de 2012
 En Dolares

P g | 3

 Institucional

CUBENIA

G A S T O S	CORRIENTE	ANTERIOR
AMORTIZACION DE INVERSIONES INTANGIBLES	378.81	
DEPRECIACION DE BIENES DE USO	3,602,884.92	3,975,223.14
GASTOS DE ACTUALIZACIONES Y AJUSTES	6,778,609.84	3,587,505.80
GASTOS POR PERDIDAS O DAÑOS DE BIENES DE USO	780.55	
DIFERENCIAS POR TIPO DE CAMBIO M/E	6,777,806.05	3,587,505.00
AJUSTES DE EJERCICIOS ANTERIORES	23.24	
TOTAL DE EGRESOS	12,818,152.85	11,410,072.90
TOTALES	12,818,152.85	11,410,072.90

GLOSARIO

ACUERDO COMERCIAL: Es un sistema por el que se unen varios estados, aceptando no hacer valer unilateralmente sus jurisdicciones y delegando su ejercicio en una autoridad supranacional, en la que se opera la fusión de sus intereses, y a cuyas decisiones aceptan someterse mediante el control y los procedimientos adecuados, para todo aquello que se refiera al sector de actividad encomendado a la alta autoridad.

AGENTES ECONÓMICOS: Quienes adoptan decisiones económicas.

ARANCEL: Impuesto a la importación de un bien.

BALANZA COMERCIAL: Se llama así en macroeconomía a la balanza que recoge los movimientos en un periodo de tiempo, por lo general un año, de mercancías entre un país u otras unidades territoriales y el resto del mundo.

BALANZA DE CAPITAL: En ella se recogen las transferencias entre países en las que los agentes de la nación receptora se comprometen a destinar esos fondos a la construcción de infraestructuras.

BALANZA DE PAGOS: Es el documento contable que registra sistemáticamente todas las transacciones económicas realizadas durante un período determinado, entre los residentes de un país y los residentes del resto del mundo.

CALIDAD DE VIDA: Término utilizado para evaluar el bienestar social general de individuos y sociedades.

CAPITAL: Son los recursos provenientes del ahorro o préstamo que se destina a la adquisición de activos financieros o reales.

CAPITAL HUMANO: Conjunto de conocimientos, entrenamiento y habilidades poseídos por las personas, que las capacita para realizar labores productivas con distintos grados de complejidad y especialización.

CONECTIVIDAD VIAL: Situación de relación o comunicación entre distintos elementos dentro de un país o una región para una mayor efectividad con relación a la conexión en interacción entre los componentes a los cuales se desea crear una cercanía.

CRECIMIENTO ECONÓMICO: Tendencia ascendente del PIB real que refleja una expansión a través del tiempo de la economía; puede representarse como desplazamiento hacia afuera en la curva de posibilidades de producción.

CORREDOR LOGÍSTICO CENTROAMERICANO o CANAL SECO: Se concibe como un canal económico que pretende, a partir de un programa de inversiones en infraestructura y de desarrollo de instalaciones y servicios logísticos para la facilitación del comercio internacional, convertir a la región en una zona de actividades logísticas de clase mundial.

COMERCIO INTERNACIONAL: Se define como comercio internacional o mundial, al intercambio de bienes, productos y servicios entre dos países o regiones económicas.

DÉFICIT PÚBLICO: También conocido como Déficit Presupuestario, Es una diferencia negativa al comparar los ingresos y gastos de las administraciones públicas para un período previamente definido que, generalmente, suele ser de un año.

DESARROLLO ECONÓMICO: Proceso por el que una sociedad cambia su organización económica pasando de un sistema tradicional y estacionario a otro moderno que permite el crecimiento económico continuado.

DESARROLLO HUMANO: Proceso por el que una sociedad mejora las condiciones de vida de sus ciudadanos a través de un incremento de los bienes con los que puede cubrir sus necesidades básicas y complementarias, y de la creación de un entorno en el que se respeten los derechos humanos de todos ellos.

DESEMPLEO: Sinónimo PARO o DESOCUPACIÓN: Situación en la que hay trabajadores que estarían dispuestos a trabajar con los salarios vigentes pero que no encuentran trabajo.

EFICIENCIA: Utilización de los recursos disponibles con unos niveles tecnológicos dados, por la que se consigue el máximo de producción posible.

EXPORTACIONES: Es el tráfico legítimo de bienes y/o servicios nacionales de un país pretendidos para su uso o consumo en el extranjero. **FACTORES DE PRODUCCIÓN:** Recursos que se necesitan para poder elaborar bienes y servicios.

INFRAESTRUCTURA: Instalaciones básicas (especialmente sistemas de transporte y comunicaciones) de las que depende el comercio de una comunidad.

INGRESOS: Cantidades que son pagadas o debidas a una empresa, a cambio de la venta de sus productos o prestación de un servicio. Son un mero apunte contable a distinguir de los cobros, o dinero que la empresa recibe. Cantidad de entrega a un banco para ser depositada en cuenta.

INGRESO TOTAL: Cantidad total de dinero que recibe una empresa por la venta de su volumen de producción.

INTEGRACIÓN COMERCIAL: Asociación entre países con el propósito de fomentar el comercio y la coordinación de políticas sectoriales, mediante la eliminación de tarifas y de otras barreras a las relaciones entre países.

INVERSIÓN EXTRANJERA: Inversiones realizadas en los mercados financieros por residentes en el exterior. En bolsa suele corresponder a grandes inversores institucionales.

IMPORTACIONES: Bienes y servicios comprados en el extranjero.

NIVEL DE VIDA: Situación de una persona o de un grupo de personas (familia, categoría socio profesional, nación) en una escala de bienestar previamente definida admitida.

MERCADO COMÚN CENTROAMERICANO:

El Mercado Común Centroamericano (MCCA) se encuentra integrado por Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica. Se rige por el Tratado de Managua (1960) y sus protocolos modificatorios. Su población representa un 6,5% y su territorio un 2,1 % del total de América Latina. Su Producto Interno Bruto un 2,2% del de la región.

MERCADO DE BIENES Y SERVICIOS: Es el lugar donde se hace el intercambio de mercancías o productos que satisfacen alguna necesidad a un determinado precio.

PANAMAX: son aquellos diseñados para ajustarse a las dimensiones máximas permitidas para el tránsito por el Canal de Panamá. El tamaño máximo está determinado por la dimensión de las cámaras de las esclusas y su calado.

PIB: Producto Interior Bruto. Es el valor de mercado de todos los bienes y servicios finales producidos en un país durante un determinado periodo de tiempo. Puede expresarse en dólares corrientes o de cada año (PIB nominal), o en dólares constantes de un año que se toma como base (PIB real).

POST-PANAMAX: Es el término utilizado para denominar buques de mayor tamaño que los buques tipo Panamax.

PRODUCTIVIDAD: Relación entre bienes y servicios producidos y factores utilizados en su obtención en un período de tiempo.

PUERTO: Aquel espacio destinado y orientado especialmente al flujo de mercancías, personas, información o a dar abrigo y seguridad a aquellas embarcaciones o naves encargadas de llevar a cabo dichas tareas. Dentro de los puertos marítimos se pueden distinguir aquellos orientados a la carga y descarga de contenedores; de mercancías de distinto tipo, especialmente los pesqueros; al depósito de embarcaciones de recreo (puertos deportivos) u otros.

RELACIONES DIPLOMÁTICAS: La conducción de las relaciones internacionales por negociación, más que por la fuerza, la propaganda, o el recurso del derecho, y por otros medios pacíficos – como recabar información o generar buena voluntad– que están directa o indirectamente diseñados para promover la negociación. Una actividad esencialmente política y una institución del sistema internacional.

TASA DE INFLACIÓN: Porcentaje de aumento del nivel general de precios en un determinado periodo, por lo general en un año.

TASA DE DESEMPLEO: Proporción de personas que desean trabajar y están en condiciones legales de hacerlo pero no encuentran un puesto de trabajo. Se halla dividiendo los desempleados entre la población activa.

TRIÁNGULO NORTE: Acuerdo Comercial que se encuentra conformado por tres países: Guatemala, Honduras y El Salvador. Este proceso de integración se firmó en su primera etapa en el año 1991 cuando El Salvador y Guatemala firmaron un tratado de libre comercio, el cual se amplió en 1992 con el ingreso de Honduras, por medio del tratado de Nueva Ocotepeque.

UNIÓN ADUANERA: Acuerdo entre países que crea un territorio aduanero único dentro del cual se eliminan los aranceles y otras barreras al intercambio, mientras se mantienen aranceles comunes frente a terceros países.

VENTAS: Es una actividad realizada por empresas, organizaciones o personas que ofrecen algo (productos, servicios u otros) en su mercado meta, debido a que su éxito depende directamente de la cantidad de veces que realicen ésta actividad, de lo bien que lo hagan y de cuán rentable les resulte hacerlo.

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

- **ARENA:** Alianza Republicana Nacionalista
- **BCIE:** Banco Centroamericano de Integración Económica
- **CEPA:** Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma
- **COCATRAM:** Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo
- **C.E.M.I:** Convenio Centroamericano sobre Equiparación de gravámenes a la importación
- **ENP:** Empresa Nacional Portuaria de Honduras
- **FMLN:** Frente Farabundo Martí Para La Liberación Nacional
- **FOMILENIO:** El Fondo del Milenio de El Salvador; como un Programa de País para impulsar el desarrollo sostenible en la Zona Norte del país, el cual busca contribuir a reducir pobreza mediante crecimiento económico.
- **FOVIAL:** Fondo de conservación vial de El Salvador.
- **HUB:** Centro de acopio
- **IFC:** Corporación Financiera Internacional
- **IRCA:** The International Railway of Central América
- **JICA:** Agencia de Cooperación Internacional de Japón (Japan International Cooperation Agency)
- **LATU:** Laboratorio tecnológico del Uruguay
- **MCCA:** Mercado Común Centroamericano
- **SICA:** Sistema de Integración Centroamérica

- **SIECA:** Sistema de Integración Económica Centroamericana
- **TEU's:** Unidad Equivalente a Veinte Pies (Twenty-foot Equivalent Unit)
- **TMCD:** Transporte Marítimo de Corta Distancia
- **TIM:** Tránsito Internacional de Mercancías
- **ZAL's:** Zonas de Actividades Logísticas

BIBLIOGRAFIA

LIBROS

- Maldonado, Raúl; *Avance y vulnerabilidad de la integración económica de América Latina y el Caribe*; pág. 29; División de Comercio Internacional e Integración, CEPAL; Santiago de Chile, 2003.
Disponible en: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/6/13116/lcl1947e.pdf>
- Mark W. Zacher y Richard A. Matthew. “*The liberal international theory*”; pags.109-110. Deakin University 1995, 1996. Reprinted by Palgrave, Macmillan; United Estate of America. Disponible en: http://gendocs.ru/docs/35/34939/conv_1/file1.pdf
- Martínez, Jesús; “*Vida política de El Salvador y Centro América.*” En *Estudios sociales* 5 (pp. 26). Campezo, Madrid, España
- Rodas-Martini, Pablo; *Centroamérica: Para afrontar con éxito la globalización del siglo XXI; Condicionantes de la económica global para el siglo XXI*; pág. 55
Disponible en: http://ca2020.fiu.edu/Themes/Pablo_Rodas/Rodas.pdf
- Rodríguez, G; “*La integración, una necesidad para los países Centroamericanos.*”
Disponible en:
http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/nicaragua/cielac/integracion_paises_centroamericanos.pdf
- Manual de Puertos de Centroamérica 2010-2011; *El Desarrollo de una Estrategia Marítima Portuaria para Centroamérica*; Pág. 26.
Disponible en:
http://www.cocatram.org.ni/files/Manual_de_Puertos_CA_2010_2011.pdf

TESIS

- Cañas Meléndez, Ana Cecilia; Guevara Escobar, Luisa Veraly; Gómez, Violeta María Reina. **El derecho del mar (CONVEMAR) en el marco de las relaciones internacionales y sus implicaciones jurídico políticas para los países subdesarrollados, caso El Salvador. Universidad de El Salvador San Salvador El Salvador** 2009, 147h
- Calvo Pineda, Claudia Mercedes; Lara Ortiz, Oscar Armando; Reyes Perla, Pedro Daniel; “**La importancia de la logística para la competitividad de El Salvador 2010**”, Universidad Doctor José Matías Delgado; Facultad de Economía, Empresa y Negocios; San Salvador, San Salvador; pág. 16. Disponible en:
<http://webquery.ujmd.edu.sv/siab/bvirtual/BIBLIOTECA%20VIRTUAL/TESIS/01/AEM/ADC10000789.pdf>

- Cruz Pineda, Karen Yamilet; Leiva Mata, Carlos Ernesto; Saravia Bejarano, Kathlin Eunice; **“Análisis de los Requerimientos Mínimos con que deberán contar los prestadores de servicios logísticos que pretenden operar en el Puerto de La Unión”**. Universidad Dr. José Matías Delgado; Facultad de Economía, Empresa y Negocios; Antiguo Cuscatlán, San Salvador, pág. 4.
Disponible en:
<http://webquery.ujmd.edu.sv/siab/bvirtual/BIBLIOTECA%20VIRTUAL/TESIS/01/AEM/ADCA0000943.pdf>
- Guardado Sibrián, Mirna Ester; Mendoza Orellana, Patricia Isabel; Penado Membreño, Jessica Nohemy; Monografía Especializada **“La Tercerización de Servicios Logísticos de Exportación para el Sector de Confección de Prendas de Vestir”**; Capitulo 1, pág. 2; Trabajo de grado (Licenciatura en Mercadotecnia) Universidad Dr. José Matías Delgado; Facultad de de Economía, Empresa y Negocios. San Salvador ,2009. Disponible en:
<http://webquery.ujmd.edu.sv/siab/bvirtual/Fulltext/ADMT0000617/C1.pdf>
- Martínez Mejía, Katia Denisse; Meléndez Alvarado, Ana del Carmen; Vásquez López Diana Yesica; Zelaya Chacón, Keren Jemima; **“Etapa II Proyecto de La Unión Centroamericana 2011”**, Universidad Don Bosco, Facultad de Ingeniera, Escuela de Ingeniera Industrial, Soyapango, El Salvador, pág.28.
Disponible en: <http://katiadianaanakeren.files.wordpress.com/2011/05/etapa-ii-completo-plu-martc3adnez-melc3a9ndez-vc3a1squez-zelaya.pdf>
- Moreno González, Karla Cecilia; Moreno González, Katya Yamileth; Castillo Cárdenas, Mirna Dolores; **Análisis de las expectativas de las microempresas del sector industrial de la Ciudad de La Unión y propuesta de gestión empresarial en el marco de la reapertura del Puerto de Cutuco**; 2004 Universidad de Oriente, Facultad de Ciencias Económicas; San Miguel, El Salvador; pág. 7.
Disponible en: http://www.univo.edu.sv:8081/tesis/013385/013385_Cap1.pdf

FUENTES ELECTRONICAS

- **ACUERDO PARA LA RECONCILIACIÓN NACIONAL Y LA CONSOLIDACIÓN DEL SISTEMA DEMOCRÁTICO EN LA REPÚBLICA DE HONDURAS.**
Documento web
http://www.resistenciahonduras.net/index.php?option=com_content&view=article&id=2893:acuerdo-para-la-reconciliación-nacional-y-la-consolidación-del-sistema-democratico-en-la-republica-de-honduras&catid=95:resistencia&Itemid=334
- **AMERICA ECONOMIA, BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO APRUEBA US\$2.000M PARA CENTROAMÉRICA, MARZO 2011**
Documento web
<http://www.americaeconomia.com/economia-mercados/finanzas/banco-interamericano-de-desarrollo-aprueba-us2000m-para-centroamerica>

- **BCIE RECOMIENDA A EL SALVADOR APOSTARLE A LA INDUSTRIA.**
Documento web
<http://m.eleconomista.net/2011/02/18/bcie-recomienda-a-el-salvador- apostarle-a-la-industria/>
- **BLOG HISTORIA DE CENTROAMÉRICA.**
Documento Web
http://www.voyagesphotosmanu.com/historia_centroamerica.html
- **CENTRALAMERICADATA; AVANZA PLAN DE CANAL SECO GUATEMALA - EL SALVADOR; LUNES 4 DE FEBRERO DE 2013**
Documento web
http://www.centralamericadata.com/es/article/home/Avanza_plan_de_canal_seco_Guatemala_El_Salvador
- **CENTRALAMERICA LINK; PREOCUPAN POR PUERTO LA UNIÓN DE EL SALVADOR; LUNES 19 DE MARZO DE 2012**
Documento web
http://www.centralamericalink.com/es/Noticias/Preocupan_por_Puerto_La_Union_de_El_Salvador/
- **CENTRALAMERICADATA; PUERTO LA UNIÓN NO RECIBE BUQUES DESDE AGOSTO; MARTES 5 DE OCTUBRE DE 2010**
Documento web
http://www.centralamericadata.com/es/article/home/Puerto_La_Union_no_recibe_buques_desde_agosto
- **CONSULTORIO DE COMERCIO EXTERIOR, artículo; Triángulo Norte Centroamericano. Elaborado por la Universidad ICESI, en Cali, Colombia 2008.**
Documento web.
<http://www.icesi.edu.co/blogs/icecomex/2008/10/17/triangulo-norte-centroamericano/>
- **CORREDOR INTEROCEÁNICO DE GUATEMALA S.A.**
Documento web
<http://www.puenteterrestre.com/EL-PROYECTO.html>
- **CORREDOR LOGÍSTICO CENTROAMERICANO.**
Documento web
<http://www.sica.int/cdoc/publicaciones/transform/catalogo/pdf-sp/III/10/10ab.pdf>.
- **CORREDOR LOGÍSTICO CENTROAMERICANO: A) RED REGIONAL DE CARRETERAS Y B) MODERNIZACIÓN DE LAS ADUANAS.**
Documento web
<http://www.sica.int/cdoc/publicaciones/transform/catalogo/pdf-sp/III/10/10ab.pdf>
- **CORREDOR LOGÍSTICO INTEROCEÁNICO DE ACAJUTLA (EL SALVADOR) / PUERTO SANTO TOMAS DE CASTILLA Y PUERTO BARRIOS (GUATEMALA).**

Documento web

<http://www.cpn.gob.gt/descargas/CorredorLogisticoInteroceanico.pdf>

- **“CORREDOR LOGÍSTICO YA EMPIEZA A TOMAR FORMA”; BUSCADOR EN INTERNET SKYSCRAPERLIFE**
Documento web
<http://www.skyscraperlife.com/honduras/5596-corredor-logistico-canal-seco-ya-empieza-tomar-forma.html>
- **CUERPO DIPLOMATICO Y RED CONSULAR EN E LSALVADOR.** Documento web
<http://embajadasyconsulados.rree.gob.sv>
- **CUMBRE C.A. DISCUTIRÁ SEGURIDAD Y UNIÓN ADUANERA.** Documento web
<http://www.elnuevodiario.com.ni/opinion/3017>
- **DICCIONARIO DE TERMINOS ECONOMICOS.**
Documento web
<http://www.ecobachillerato.com/diccionario.htm>
- **ECURED.**
Documento web
<http://www.ecured.cu/index.php/Diplomacia>
- **EL CORREDOR LOGÍSTICO CENTROAMERICANO: Un Salto Cualitativo en la Dotación de Servicios al Comercio Exterior de la Región.**
Documento Web
<http://www.incae.edu/es/clacds/publicaciones/pdf/cen204web.pdf>
- **EL CORREDOR LOGÍSTICO EN HONDURAS Y SUS EFECTOS. CAPÍTULO III INFRAESTRUCTURA DEL CORREDOR LOGÍSTICO. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO CORREDOR LOGÍSTICO CENTROAMERICANO. PÁG. 19.**
Documento web
<http://es.scribd.com/doc/105134878/13/A-DESCRIPCION-DEL-CORREDOR-LOGISTICO>
- **ESTUDIOS SOCIALES ONLINE; ARTÍCULO: RAZA, IDIOMA Y RELIGIÓN.**
Documento Web
<http://www.estudiossocialesonline.com/raza-idioma-y-religion/11/>
- **INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO CORREDOR LOGÍSTICO CENTROAMERICANO; OFICINA DE ENLACE Y NEGOCIOS PARA AMÉRICA LATINA.**
Documento web
<http://www.odepal.net/id53.html>
- **INVENTA. ALIMENTOS Y BEBIDAS; CALVO, PRIMERA EMPRESA EN UTILIZAR EL PUERTO CUTUCO**

Documento web

http://www.tuinventas.com/index.php?option=com_content&view=article&id=

- **INVESTIGACIÓN SOBRE EL PROYECTO CORREDOR LOGÍSTICO INTEROCEÁNICO ENTRE EL SALVADOR Y GUATEMALA, COMISIÓN PORTUARIA NACIONAL DE GUATEMALA.**
Documento web “INTRODUCCIÓN A LA TEORÍA DE LAS RELACIONES INTERNACIONALES”
Documento Web
http://mazinger.sisib.uchile.cl/repositorio/ap/instituto_de_asuntos_publicos/h200710261441dad14.diciembre.pdf 842:calvo-primera-empresa-en-utilizar-el-puerto-cutuco&catid=129:alimentos-y-bebidas&Itemid=297
- **HERRERA, B. (1998). EL PROCESO DE INTEGRACIÓN CENTROAMERICANA EN PERSPECTIVA.**
Documento Web
http://www.ilo.org/public/spanish/region/ampro/mdtsanjose/worker/integ_ca/final.htm
- **HONDURAS ECHA A ANDAR EL CANAL SECO CENTROAMERICANO.**
Documento web
<http://www.latinamericanstudies.org/honduras/carretera.htm>.
- **KINOSKITA, FERNANDO; EL MERCADO COMÚN CENTROAMERICANO EN EL MARCO DE LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA**
Documento Web
[http:// www. Ámbito-juridico.com](http://www.Ámbito-juridico.com)
- **LA COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA (CEPAL)**
Documento Web
<http://www.eclac.org/cgi-bin/getprod.asp?xml=/noticias/paginas/3/43023/P43023.xml&xsl=/tpl/p18f-st.xsl&base=/tpl/top-bottom.xsl>
- **LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA CENTROAMERICANA Y SUS PERSPECTIVAS FRENTE A LA CRISIS INTERNACIONAL.**
Documento web
<http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/9/38219/L954.pdf>.
- **LA INTEGRACIÓN MÁS ALLÁ DEL COMERCIO Cap. IV.**
Documento Web.
<http://ctr.c.sice.oas.org/geograph/central/CostosII.pdf>
- **LOS PROCESOS DE INTEGRACIÓN.**
Documento Web
<http://www.monografias.com/trabajos11/funpro/funpro.shtml>
- **MINISTERIO DE EDUCACIÓN DE EL SALVADOR 2009, HISTORIA DE EL SALVADOR TOMO 1 Y 2, SEGUNDA EDICIÓN. PÁG. 246 SAN SALVADOR, EL**

SALVADOR.

Documento Web

<http://es.scribd.com/doc/93118762/historia-ESA-TomII-0->

- **“PERSPECTIVAS DE LA INTEGRACIÓN CENTROAMERICANA EN EL MARCO DEL ACUERDO DE ASOCIACIÓN UE-CA. DESAFÍOS Y RETOS DESDE COSTA RICA”.**

Documento Web

http://www.derechocomunitario.ucr.ac.cr/index.php?option=com_content&view=article&id=114%3Aperspectivas-integracion-centroamericana-soto-acosta&catid=28%3A1&Itemid=4

- **PLAN PUEBLA-PANAMÁ; INICIATIVA MESOAMERICANA DE FACILITACIÓN DEL INTERCAMBIO COMERCIAL.**

PERFIL: MODERNIZACIÓN Y ARMONIZACIÓN DE ADUANAS.

Documento web

<http://www.ciesas-golfo.edu.mx/istmo/docs/pppiniciativas/pppiniciativas13.html>

- **PORTAL OFICIAL DE PROYECTO INTEGRACIÓN Y DESARROLLO MESOAMÉRICA”; TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA (TMCD), PROYECTO INTEGRACIÓN Y DESARROLLO MESOAMÉRICA, ENERO 2013**

Documento web

http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=180&Itemid=109

- **PORTAL OFICIAL DE PROYECTO INTEGRACIÓN Y DESARROLLO MESOAMÉRICA; PROYECTO INTEGRACIÓN Y DESARROLLO MESOAMÉRICA; PRESENTAN RESULTADOS DEL PROYECTO REGIONAL “MODERNIZACIÓN DE ADUANAS Y PASOS FRONTERIZOS” A SECTOR PÚBLICO Y PRIVADO DE EL SALVADOR; SAN SALVADOR, EL SALVADOR, 28 DE MAYO 2009**

Documento web

http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/indexPhp?option=com_content&view=article&id=120&Itemid=85

- **PORTAL OFICIAL DE PROYECTO MESOAMÉRICA; ACELERACIÓN DEL CORREDOR PACÍFICO (CP)**

Documento web

http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=182&Itemid=111

- **POWER E INTERDEPENDENCY.**

Documento Web

http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/mes/rivera_l mg/capitulo1.pdf

- **PROTOCOLO AL TRATADO GENERAL DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA CENTROAMERICANA (PROTOCOLO DE GUATEMALA); 13 DE DICIEMBRE DE 1991.**

Documento Web

<http://www.sice.oas.org/Trade/sica/PDF/Prot.Guatemala93.pdf>

- **PROYECTO INTEGRACIÓN Y DESARROLLO MESOAMÉRICA; RED INTERNACIONAL DE CARRETERAS CENTROAMERICANAS (RICAM); ABRIL 2012.**
Documento web
http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=179&Itemid=108
<http://www.cpn.gob.gt/descargas/corredorlogisticointeroceanoico.pdf>
- **PUERTO DE CUTUCO COMO POLO DE DESARROLLO. *IMPACTO CON LA APERTURA DEL PUERTO DE CUTUCO EN EL DESARROLLO Y GENERACIÓN DE EMPLEO EN LA ZONA ORIENTAL 2011***
Documento web
<http://puertocutuco.blogspot.com/>
- **PUERTO DE LA UNION CENTROAMERICA.**
Documento web
<http://www.puertolaunion.gob.sv/?Articulo=1023>.
- **RED DE NEGOCIOS CENTROAMERICANA, PUERTO BARRIOS, PUBLICADA: MIÉRCOLES 5 DE OCTUBRE DE 2011**
Documento web
http://www.centralamericadata.com/es/search?q1=content_es_le:%22Puerto+Barrios%22
- **ROBERTO FLORES, FANTASMAS DEL CRECIMIENTO EN 201, AMÉRICA LATINA EN MOVIMIENTO. 2012-12-17**
Disponible en:
<http://www.alainet.org/active/60382&lang=es>
- **SISTEMA DE INFORMACIÓN SOBRE COMERCIO EXTERIOR; PROTOCOLO DE TEGUCIGALPA A LA CARTA DE LA ORGANIZACIÓN DE ESTADOS CENTROAMERICANOS (ODECA)**
Documento Web
<http://www.sice.oas.org/trade/sica/SG121391.asp>
- **SISTEMA DE INTEGRACIÓN CENTROAMERICANA; SECRETARIA GENERAL. RESEÑA HISTÓRICA DE CENTROAMÉRICA.**
Documento Web
http://www.sica.int/sgsica/resena_sgsica.aspx
- **TEORÍA Y PRAXIS DEL NEO LIBERALISMO EN AMÉRICA LATINA; EL LIBERALISMO NUEVO Y VIEJO.**
Documento Web
<http://rci.net/globalizacion/2011/fg1158.htm>

- **TRANSPORTE.**
TRANSPORTE Y DESARROLLO TRANSGENERACIONAL. PÁG. 2
Documento web
http://www.un.org/esa/dsd/dsd_aofw_ni/ni_pdfs/NationalReports/guatemala/transport.pdf
- **TRATADO MULTILATERAL DE LIBRE COMERCIO E INTEGRACIÓN ECONÓMICA CENTROAMERICANA, PÁG. 1.**
Documento Web
http://www.sice.oas.org/Trade/sica/PDF/Multilateraltreaty_s.pdf

❖ FUENTES INSTITUCIONALES

- **Cámara de la Industria de Guatemala**, Guatemala bussines 2012. Infraestructura; Puertos de Guatemala, pág. 41 Julio 2011- Agosto 2012
- **Ministerio de Obra Publicas de El Salvador**; *“90% de avance en obra más esperada por los salvadoreños”*; Jueves 25 de Octubre de 2012
Documento Web
http://www.mop.gob.sv/index.php?option=com_content&view=article&id=1257:90-de-avance-en-obra-mas-esperada-por-los-salvadorenos&catid=1:noticias-ciudadano&Itemid=77
- **MundoMaritimo**; *“Congreso Hondureño conoce contratos de fideicomisos para Puerto Cortés”*; Periódico La Tribuna- Honduras. Citado en el sitio siguiente: <http://www.mundonaviero.com/noticias/congreso-hondureno-conoce-contratos-de-fideicomisos-para-puerto-cortes>
- **Página Oficial de CEPA Puerto de la Unión Centroamericana**
Disponible en:
<http://www.cepa.gob.sv/>
- **Portal oficial de Honduras is open for Business; Gobierno Nacional de Honduras.**
Documento Web
http://www.hondurasopenforbusiness.com/SITEv2/index_live.php
- **Programa Nacional de Promoción de Inversiones, Secretaria del Ministerio de Relaciones Exteriores de Honduras**, pág. 8
Documento Web
http://www.icex.es/inversiones/oportunidades_de_inversion_sector_infraestructura_honduras.pdf

- **Programa de Mejoramiento y Modernización del Transporte Marítimo en Centroamérica**; Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo; Pág. 4. Octubre 2000
Documento Web
<http://www.sica.int/cdoc/publicaciones/transform/catalogo/pdf-sp/III/12/12.pdf>
- Sáenz, José Manuel; Donato, Claudio y Sánchez, José Alfredo. **Implicaciones Técnicas, Financieras y Legales de la concesión de un Corredor Vial Centroamericano**; INCAE- Centro Latinoamericano para la Competitividad y Desarrollo Sostenible (CLACDS)
Documento Web
<http://www.incae.edu/es/clacds/publicaciones/pdf/cen201.pdf>

❖ PERIODICOS

- *Falconi, Francesca* **“CONDICIONES PREFERENCIALES PARA PUERTO DE CUTUCO”** *La Prensa Grafica*, 25 de Junio de 2001. Sección Economía.
Documento Web <http://archive.laprensa.com.sv/20010625/economia/ecm1.asp>
- *Lemus, Efrén* **“El rompecabezas incompleto de la Longitudinal del Norte”** *El Faro. Net*, 18 de septiembre 2012. Sección Nacional.
Documento Web <http://www.elfaro.net/es/201209/noticias/9697/>
- *Lourdes Méndez*, **“País firma préstamo para construir Cutuco.”** *El Diario de Hoy*, 25 de octubre 2001. Sección nacional
Documento Web
<http://www.elsalvador.com/noticias/2001/10/25/NEGOCIOS/negoc2.html>
- **“PRESIDENTE MAURICIO FUNES PARTICIPA EN INAUGURACIÓN DEL NUEVO PUERTO DE LA UNIÓN”**; Comunicado de Prensa, Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) Área de comunicación; pág. 2
Documento Web
http://www.cepa.gob.sv/puerto_la_union/uploaded/content/category/458022731.pdf
- *Rodríguez, Carmen*; **“Gobierno busca paso ágil de personas en fronteras”**; *La Pagina*; 19 de marzo de 2013. Sección Nacional
Documento Web
<http://www.lapagina.com.sv/nacionales/63994/2012/03/19/Gobierno-busca-paso-agil-de-personas-en-fronteras>
- **“LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA CENTROAMERICANA Y SUS PERSPECTIVAS FRENTE A LA CRISIS INTERNACIONAL”**; Unidad de publicaciones de United Nation, UCLAC; Pág. 24; LC/MEX/L.954; 23 de Diciembre de 2009.
Documento Web
<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/38219/L954.pdf>

- *Molina, Karen*; **“Un año más sin la concesión del Puerto La Unión”**; ElSalvador.Com, Primer Diario Digital de El Salvadoreño; Sección nacional; 6 de Febrero de 2013
Documento Web
http://www.elsalvador.com/mwedh/nota/nota_completa.asp?idCat=47861&idArt=7666067
- *Choto, Daniel*; **“CEPA atrasa de nuevo concesión del puerto de La Unión hasta 2013”**; ElSalvador.com, Sección nacional; 10 de Septiembre 2012
Documento Web
http://www.elsalvador.com/mwedh/nota/nota_completa.asp?idCat=47861&idArt=7242069
- *Cabrera, Omar*; **“Generadora eléctrica se instalará en La Unión”** ElSalvador.com, Negocios, 11 de julio 2002
Documento Web
<http://www.elsalvador.com/noticias/2002/7/11/negocios/negoc3.html>
- *Flores, Roberto*; **“Fantasmas del crecimiento en 2012”**, Diario Digital ContraPunto. El Salvador, Centroamérica; lunes, 17 Diciembre 2012.
Documento Web
<http://www.contrapunto.com.sv/coyuntura/fantasmas-del-crecimiento-en-2012>
- *Choto, Daniel; Molina, Karen*; **“GOES ya pagó \$10 Millones por Puerto La Unión”**; ELSALVADOR.COM; 25 de Julio de 2011.
Documento Web
http://www.elsalvador.com/mwedh/nota/nota_completa.asp?idCat=6374&idArt=6037500

❖ INFORMES INSTITUCIONALES

- Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), Unidad de Acceso a la Información Pública 2013
Informe de rendición de Cuenta de CEPA. Junio 2009- mayo 2010. Pág. 15
- Informe 2012 del Puerto de La Unión Centroamericana. CEPA Febrero 2013
- Informe de rendición de cuentas CEPA 2012.”La Transformación de CEPA.” Febrero 2013
- Informe de rendición de cuentas Puerto La Unión Junio 2011-Mayo 2012, presentado por CEPA el 19 de Septiembre de 2012