

ITCA
DT-12

PLAN TRIFINIO

GUATEMALA - EL SALVADOR
CORPORACION TRIFINIO S.A.S., O.E.A., I.L.C.A.



PRIORIDADES Y PROGRAMAS VIALES EN RELACION A LOS PROYECTOS T-14 Y T-15 DEL PLAN TRIFINIO

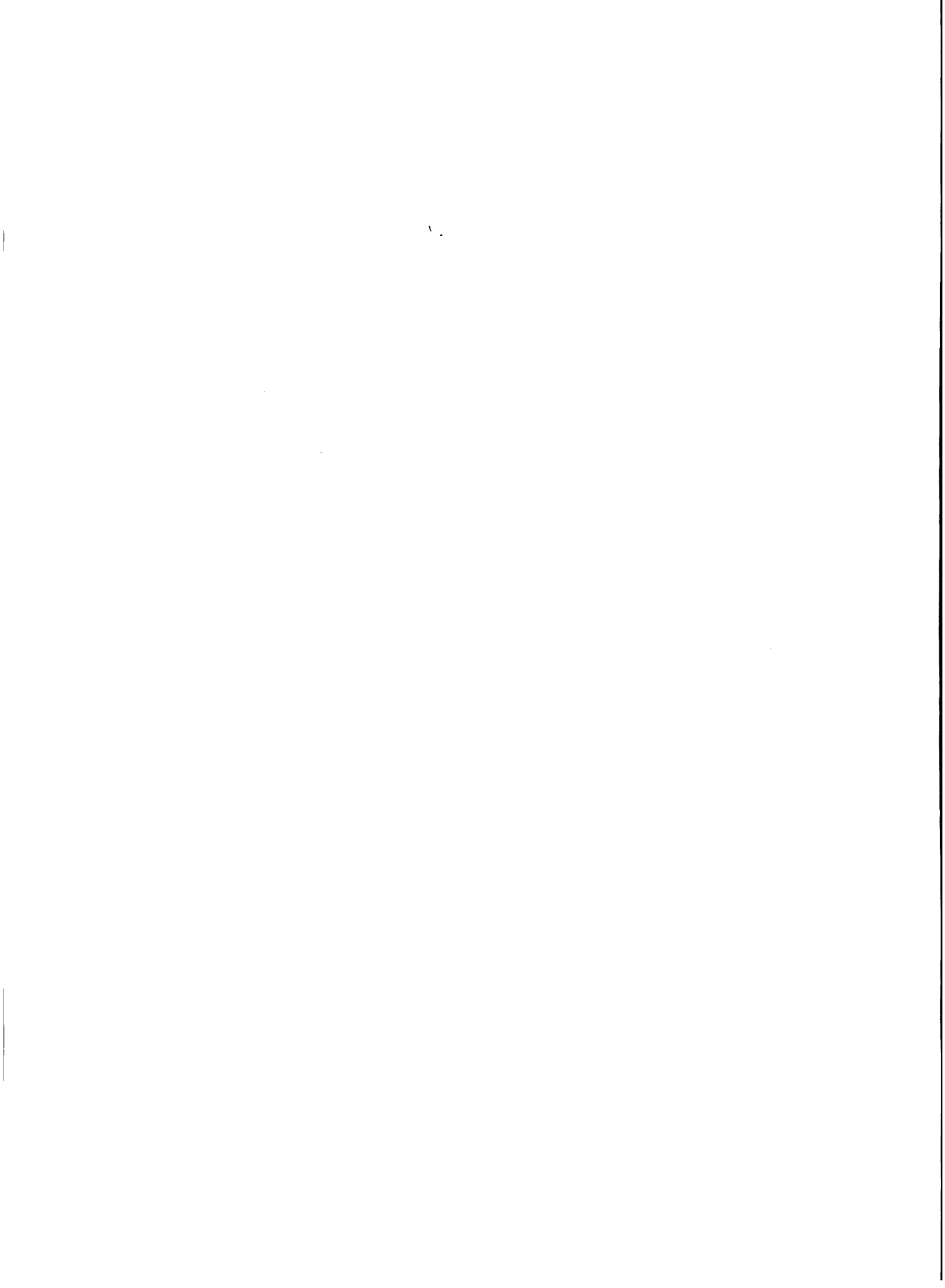
ING. GUILLERMO CALZIA RODRIGUEZ
ING. LUCRECIA RUIZ DE ALONZO

ABRIL, 1988

DOCUMENTO TRIFINIO No. 12



21510
30 NOV. 2007
[Illegible text]



**PRIORIDADES Y PROGRAMAS VIALES EN RELACION A
LOS PROYECTOS T-14 (COMPLEMENTO Y MEJORAMIENTO
DE LA RED VIAL BASICA DE INTEGRACION) Y T-15
(CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO DE CAMINOS VECINA
LES) DEL PLAN TRIFINIO**

Abril, 1988

Ing. Oscar Guillermo Calzia Rodríguez

Ing. Lucrecia Ruiz de Alonzo

DOCUMENTO TRIFINIO No. 12

11CA
DT-12

~~Br 11CA DT-12~~

00002321

PRESENTACION

Este documento fue preparado por el Ing. Oscar Guillermo Calzia Rodríguez y la Ing. Lucrecia Ruiz de Alonzo, bajo encargo del Plan Trifinio, con el fin de identificar el programa vial total que conviene impulsar en relación al Plan Trifinio y la parte que todavía no está atendida por los Gobiernos de Guatemala, El Salvador y Honduras, la cual será motivo de promoción directa de este Plan, a través de sus proyectos T-14 y T-15.

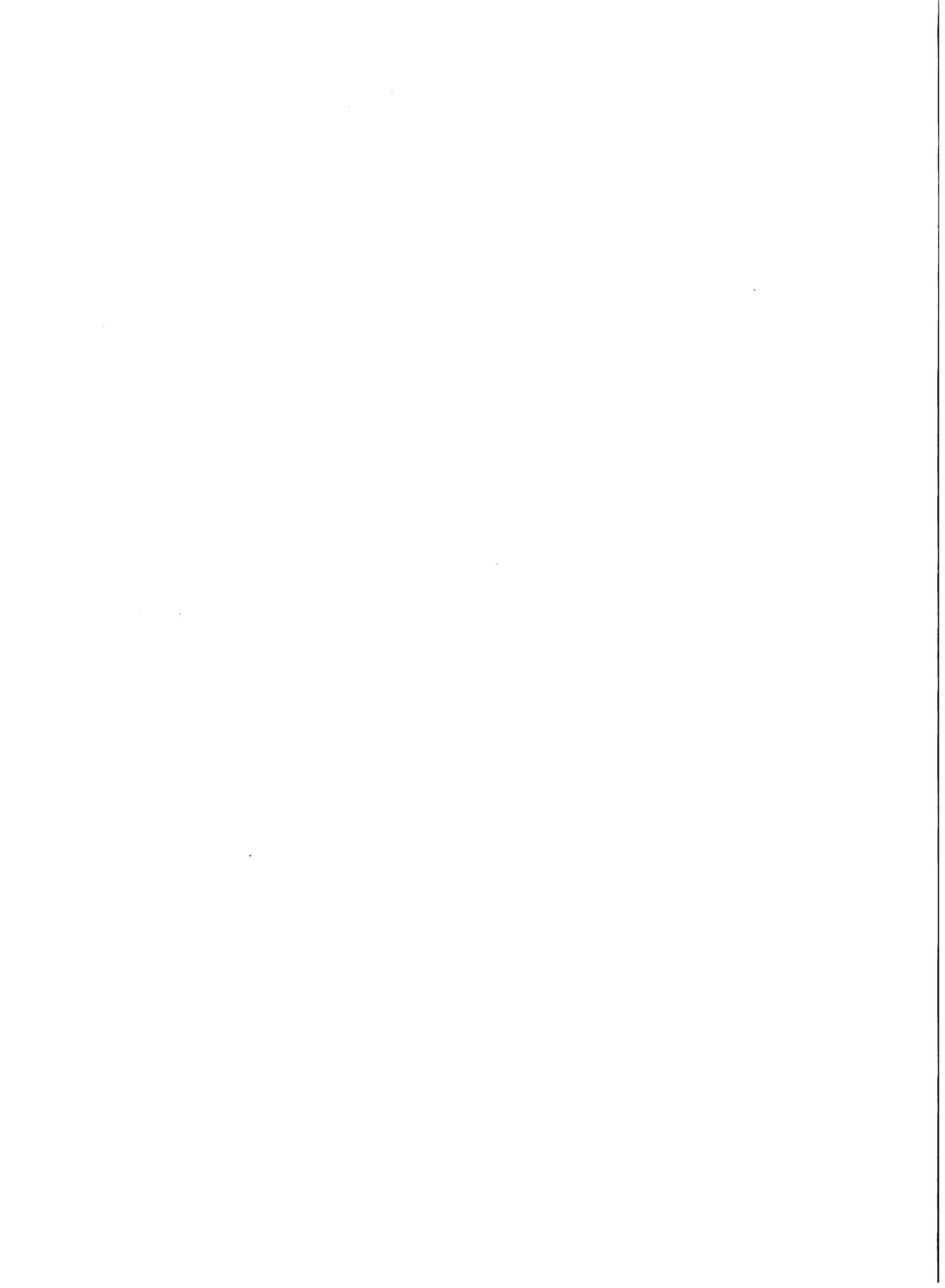
En vista de que el análisis conceptual y la información contenidos en este documento podrían ser de utilidad a varias instituciones, se pone a disposición de ellas la presente edición.

Ing. Luis Carrera de la Torre
Director Internacional del
Plan Trifinio



I N D I C E
PRIORIDADES Y PROGRAMAS VIALES EN RELACION A LOS
PROYECTOS T-14 Y T-15 DEL PLAN TRIFINIO

	<u>Página</u>
1. El Plan Trifinio	1
2. Situación actual global de la Región Trifinio	2
3. Localización estratégica	2
4. Vocación	3
5. Situación actual de las carreteras y caminos del área Trifinio .	12
6. Planteamientos	18
6.1 Políticas viales	18
6.2 Planes, programas y proyectos de contexto global	22
6.3 Programas y proyectos viales del Plan Trifinio	23
6.4 Asignaciones de recursos	27
6.5 Organización institucional	29
7. Solicitud de financiamiento.	30
<u>Cuadro No.1</u> Principal sistema vial de impacto y efecto en el área del Trifinio	32
<u>Cuadro No.2</u> Proyectos viales del Plan Trifinio A-Carreteras pavi- mentadas.	50
<u>Cuadro No.3</u> Proyectos viales del Plan Trifinio B-Carreteras balas- tadas	59
<u>Cuadro No.4</u> Proyectos viales del Plan Trifinio-Total de necesida- des de recursos para carreteras pavimentadas	62
<u>Cuadro No.5</u> Proyectos viales del Plan Trifinio-Total de necesida- des de recursos para carreteras balastadas.	63
<u>Cuadro No.6</u> Solicitud de financiamiento ante el BCIE para proyec- tos viales en el Plan Trifinio.	64



**PRIORIDADES Y PROGRAMAS VIALES EN RELACION A LOS
PROYECTOS T-14 (Complemento y Mejoramiento de la Red
Vial Básica de Integración) y T-15 (Construcción y Mejoramiento
de Caminos Vecinales) DEL PLAN TRIFINIO**

1. Los Gobiernos de Honduras, El Salvador y Guatemala han acordado desarrollar el Plan de Desarrollo Integral de la Región del Trifinio.

El Plan
Trifinio

El Plan es un modelo especial de integración dentro del Proceso de Integración Centroamericana.

De tener éxito, este modelo podría reproducirse en otras áreas centroamericanas para dinamizar la integración regional.

El Plan de Desarrollo Integral significa poner en práctica un nuevo enfoque de coordinación multinacional y multisectorial y que se desarrollará alrededor de acciones concretas, más ligadas a los intereses de sus pobladores, con mecanismos de ejecución permanentes, sujetos a evaluaciones específicas.

Dentro de ese modelo de integración, en el Plan Trifinio se plantean cinco objetivos sectoriales, entre los que interesa para los fines de este trabajo el de:

- Mejorar la infraestructura física de los componentes, buscando una mayor interrelación entre los países.

Como lineamiento estratégico para el cumplimiento de los objetivos, se han estructurado los programas siguientes:

- Programa de Crecimiento Económico (13 Proyectos), Orientado a mejorar los ingresos de la población mediante la creación de fuentes de empleo en los sectores minero, silvoagropecuario, industrial y turístico.
- Programa de Infraestructura (8 Proyectos), orientado a brindar condiciones físicas para facilitar las actividades productivas y la organización espacial de las mismas.
- Programa de Desarrollo Social (7 Proyectos), orientado a superar los problemas de salud, educación,

vivienda, capacitación, saneamiento, organización y participación social.

La organización institucional prevista para la ejecución del Plan se formaliza con la constitución de la Comisión Trinacional para el Plan Trifinio (Constituida por tres Comisiones Nacionales, presididas por cada Vicepresidente de la República en los países) y por diversas Comisiones Operativas Sectoriales Trinacionales (formadas por un representante por cada país del organismo nacional básico del respectivo sector). Cada Comisión Operativa ejecutará el Proyecto que le corresponda a través de una Unidad Técnica Ejecutora, para el Plan Trifinio, y fijando todos los detalles o condiciones técnicas, financieras o administrativas para su concreción.

2. Resulta curioso, pero la montaña es el lugar más buscado por los centroamericanos para vivir, obviando las llanuras, principalmente las del litoral Atlántico, no obstante que los macizos montañosos obstaculizan la comunicación y la producción agrícola y, con esto, sin favorecer los propósitos de desarrollo integral de sus pobladores. Centroamérica tiene una faja central sumamente montañosa y allí se ubica más del 60% de su población desde la frontera de México hasta Panamá. En esta faja se localiza el 100% del área del Trifinio (7,584 Km²) con un 75% del territorio con pendientes naturales arriba del 25%. Si a lo anterior se le agrega que el suelo es de muy pobre vocación agrícola (8%) y, si bien el bosque es su inclinación natural, éste se encuentra severamente deforestado por la acción del hombre en más del 80% del área boscosa, acción que tampoco ha favorecido al mejoramiento del medio millón de habitantes de la región, dado que la gran mayoría se encuentra en condiciones de pobreza acentuada, reflejándose en elevados índices de subempleo y desempleo, bajo índices educativos, desnutrición, falta de servicios esenciales y en las condiciones generales de la vivienda.

3. Con el Plan Trifinio se espera superar el conjunto de condiciones muy adversas antes bosquejadas y aportar un ejemplo de desarrollo integrado y coordinado que irradie a otras zonas geoeconómicas de la región centroamericana.

Localización
Estratégica

Las vías de comunicación deberán coadyuvar, naturalmente, a ese propósito. Pero las vías del Trifinio

no tienen significación solamente para la circunscripción señalada como región. Son y serán parte de un sistema de comunicación vial que deberá, en el futuro, responder a la necesidad de canalizar el desarrollo hacia los litorales Atlántico y Pacífico y a las zonas pobladas de los pie de montes y las mesetas montañosas de los tres países.

Ante todo, el área del Trifinio si bien es menos del 2% del área de la región centroamericana y contiene el 2% de su población, tiene una localización muy estratégica para el efecto de "Irradiación".

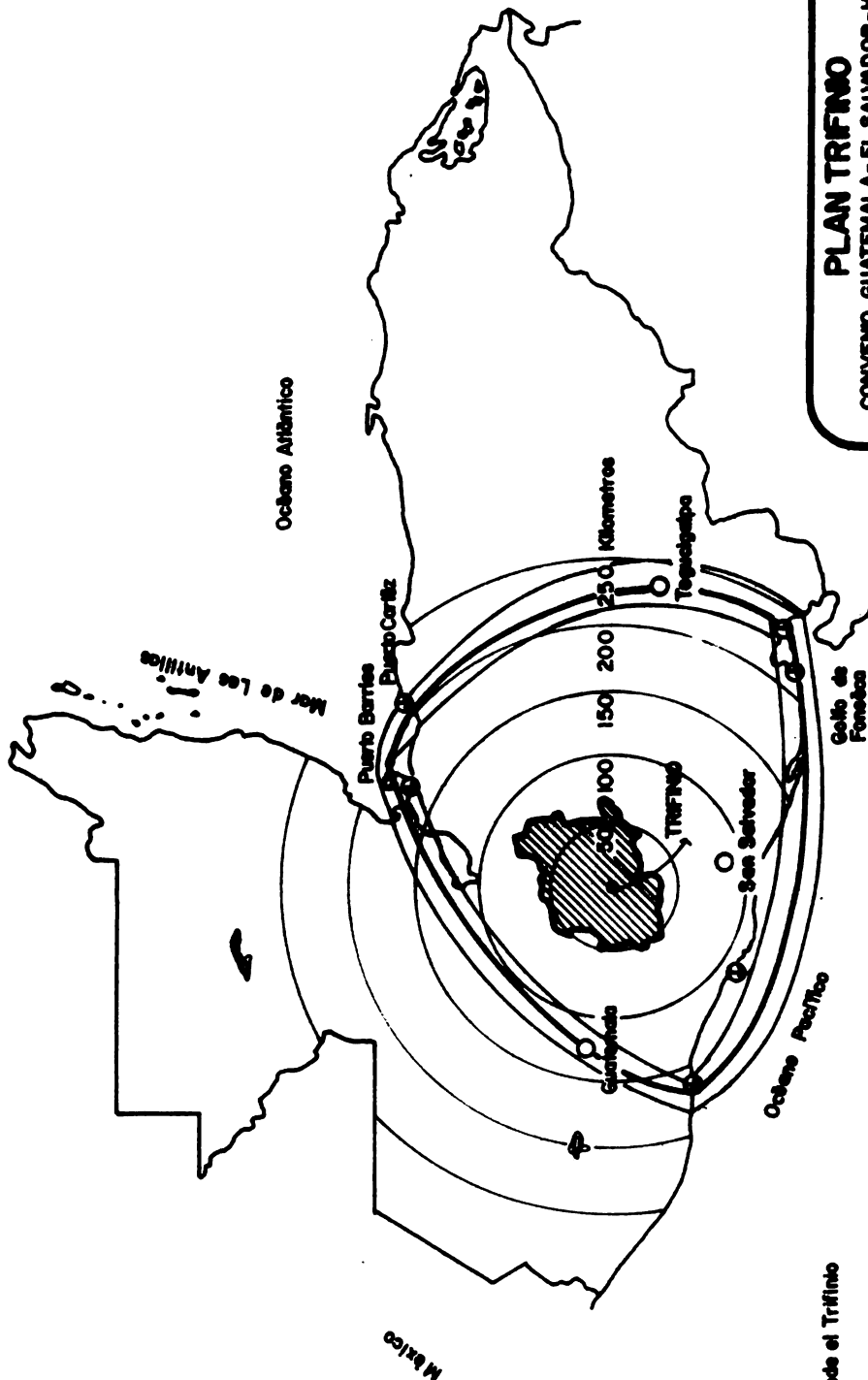
En esa región se localiza el centroide de la población de Centroamérica, y a un radio menor de 250 Km. (abarcando sólo el 12% del territorio centroamericano) se localiza el 60% de la población de los cinco países y, además, alcanza tres capitales, dos complejos portuarios en el litoral Atlántico y 4 complejos portuarios en el litoral Pacífico (Gráfico No.1).

La localización estratégica como región multinacional se aprecia también en el hecho de que, en ese mismo radio de 250 Km de su punto central se concentra el 75% de la Red Vial Centroamericana (Gráfico No. 2), y 5 de las 13 carreteras que la constituyen atraviesan justamente la región del Trifinio.

4. **Vocación**

Lo antes expuesto destaca una importante vocación - del área del Trifinio: la de ser una región de distribución de tráfico trinacional por vía terrestre. Esta característica es sumamente importante para el Comercio Exterior de los tres países (más aún para El Salvador, en tanto que el 40% de la carga de su Comercio Exterior pasa por esa región en ruta a puertos Atlánticos), y contiene además significativa importancia para los propósitos de los cinco gobiernos centroamericanos de ubicar la sede del Parlamento - Centroamericano en la Villa de Esquipulas, acuerdo que le concede al área del Trifinio otra importante vocación: Centro Político e Institucional del Proceso de Integración Centroamericana. A ambas vocaciones, ya concedidas a la región del Trifinio por los gobiernos de la región, se agregan tres más, dadas por su propia naturaleza física, y que consisten en:

- a) Ser una región de importante potencial de explotación minera de Centroamérica, probablemente - la más importante.



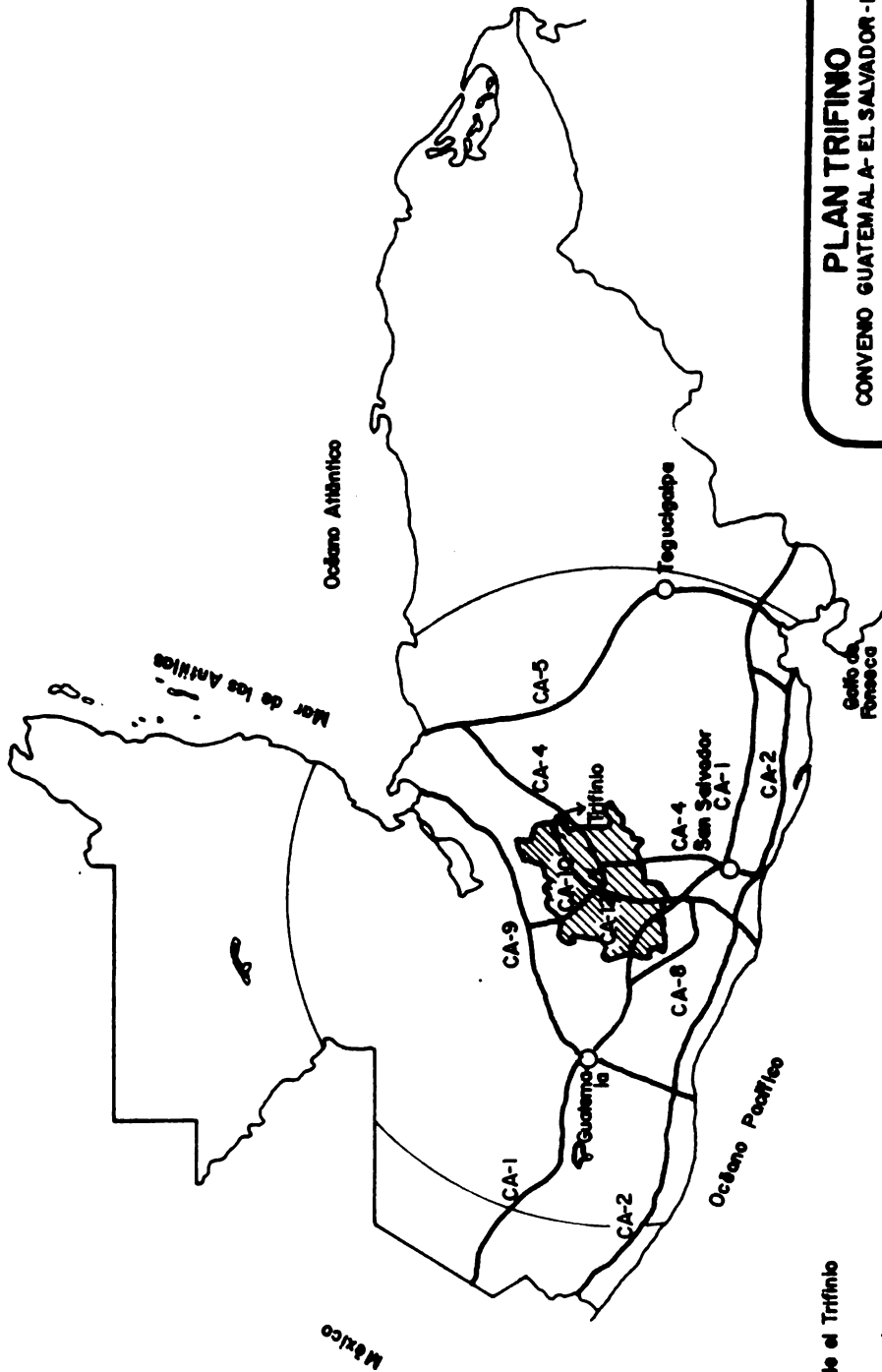
LEYENDA

El Radio de 250 Kms. desde el Trifinio
 abarca:
 12% del territorio Centroamericano
 60% de población

PLAN TRIFINIO
 CONVENIO GUATEMALA - EL SALVADOR - HONDURAS
 OEA - IICA

**EL TRIFINIO: CENTRODE DE
 POBLACION CENTROAMERICANA**

Dibajo: C. Arta	Fuente:	Fecha: Abril / 68	1
--------------------	---------	----------------------	---



LEYENDA

El Radio de 250 Kms. desde el Trifinio concentra el:
 75% de la red vial Centroamericana
 5 de las 13 carreteras Centroamericanas atraviesan la región.

PLAN TRIFINIO
 CONVENIO GUATEMALA-EL SALVADOR-HONDURAS
 OEA - IICA

**REGION DEL TRIFINIO
 CONCENTRA LA RED VIAL
 CENTROAMERICANA**

Dibujó:
 C. Avila

Fuente:

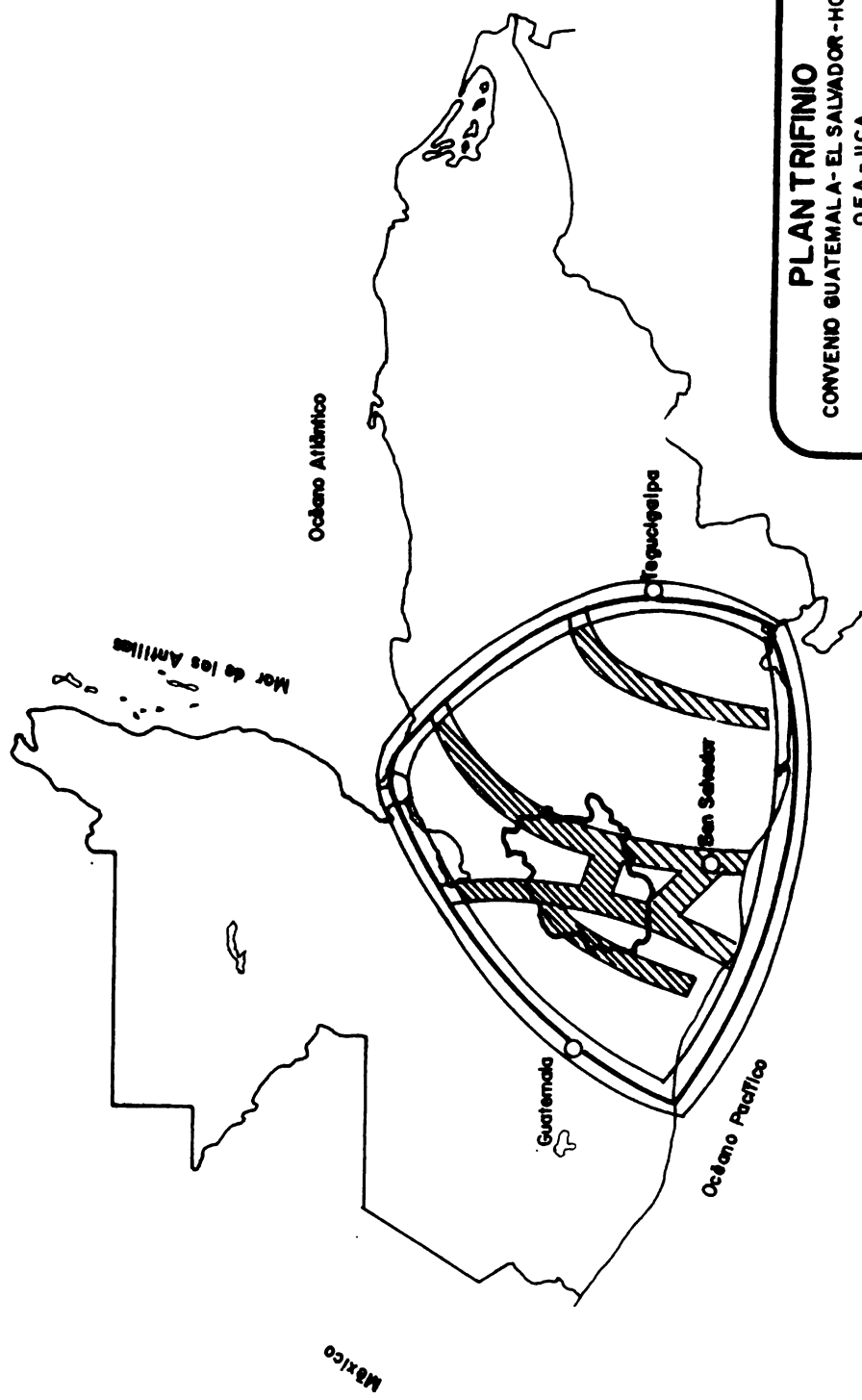
Fecha:
 Abril / 66

- b) Tener ecosistemas de características especiales en que destacan: los bosques nublados y nubosos (en especial del Macizo del Montecristo), santuarios de vida silvestre y reserva biológica para los tres países. El potencial de ampliar los bosques es muy elevado dado que la vocación principal de los suelos de la región es forestal.
- c) Contener secciones de importancia de la cuencas de los ríos Lempa y Motagua, secciones de elevado potencial para explotación del recurso agua.

Adicionalmente, el área del Trifinio contiene centros de importante atracción turística regional e institucional: Las Ruinas Mayas de Copán, destacado vestigio de su civilización; y el Templo de Esquipulas, importante centro religioso cristiano.

El Gráfico No. 2 expone esa vocación de distribución vial de carácter centroamericano para la región del Trifinio, mediante las vías actualmente en uso. Y también, que, a lo largo y ancho del territorio que encierran la CA-9 en Guatemala y la CA-5 en Honduras, se han establecido importantes corredores de comunicación transversal, dos de los cuales atraviesan el área del Trifinio: CA-12 y CA-10 desde el Puerto de Acajutla (El Salvador) hasta Río Hondo (Guatemala), y CA-4 desde el Puerto de La Libertad (El Salvador), hasta Chamelecón CA-5 (Honduras). Otros importantes corredores en esa dirección, no construidos todavía, pero en vías de su habilitación, son los de interconexión CA-1 - CA-10 en Guatemala y la CA-7 entre El Salvador y Honduras (Ver Gráfico No.3). Estas rutas, junto a las CA-9, CA-5, CA-2 dan carácter de región ampliada al territorio comprendido entre los litorales, Ciudad Guatemala y Tegucigalpa, permitiendo una eficaz comunicación transversal y significando una marcada organización espacial trinacional; no obstante que las Rutas mencionadas, en su mayor parte, se encuentran en malas condiciones de transitabilidad y que en muchos tramos su diseño es inapropiado para la importante función que tienen como corredores económicos de transporte terrestre.

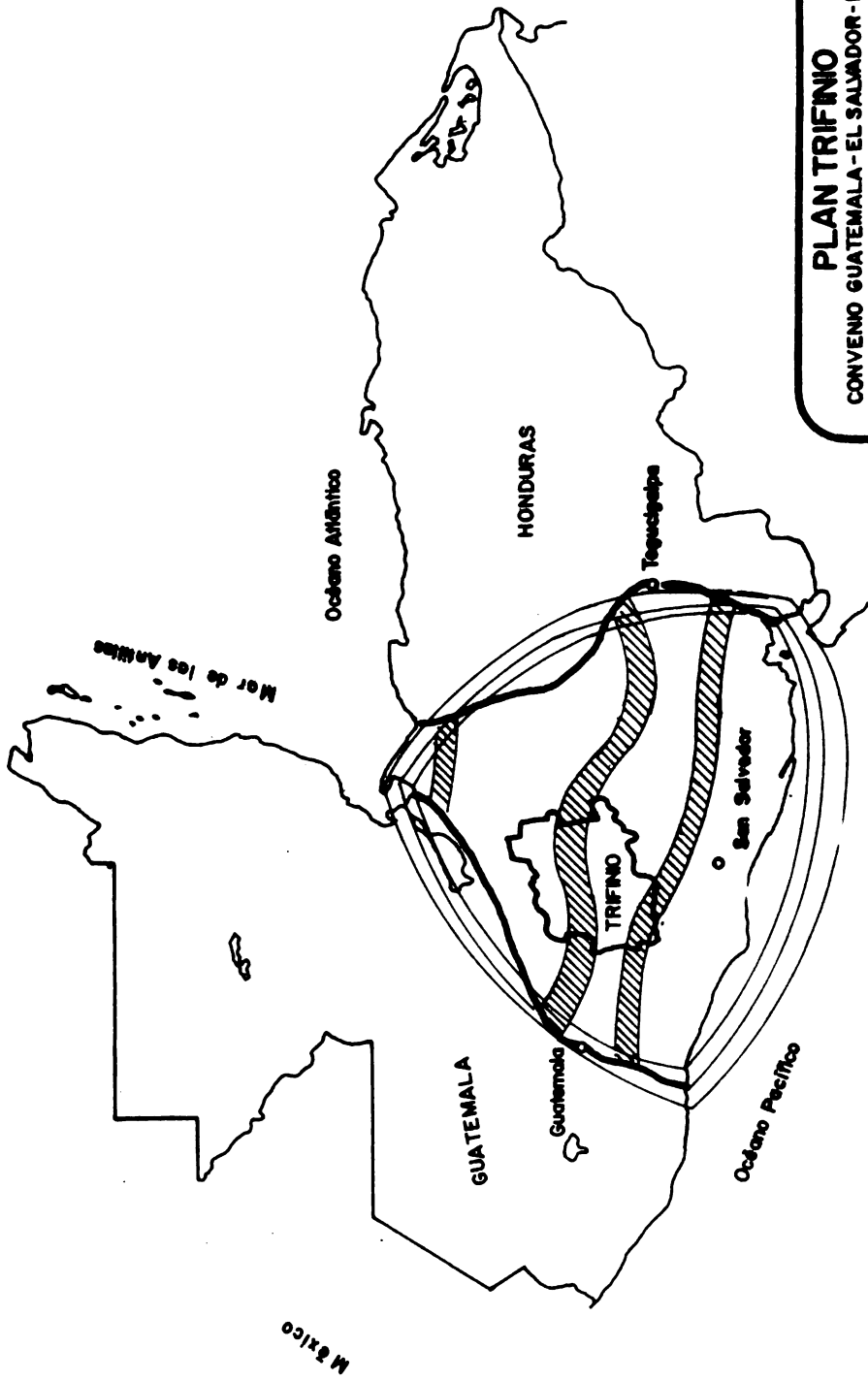
Adicionalmente, esos importantes ejes viales transversales deberán ser complementados, en el futuro, con ejes horizontales que aporten el contexto de red vial, y para que en su conjunto el sistema funcione como un efectivo elemento de integración física trinacional en la región ampliada que se ha estado tratando.



PLAN TRIFINIO
 CONVENDIO GUATEMALA - EL SALVADOR - HONDURAS
 OEA - IICA

**CORREDORES VIALES DE
 COMUNICACION TRANSVERSAL
 ATLANTICO-PACIFICO**

Dibujo: C. Arilla	Fuente:	Fecha: Abril / 68	3
----------------------	---------	----------------------	---



PLAN TRIFINIO		
CONVENIO GUATEMALA - EL SALVADOR - HONDURAS OEA - IICA		
CORREDORES VIALES HORIZONTALES GUATEMALA - EL SALVADOR - HONDURAS		
Dibujó: C. Arilla	Fuente:	Fecha: Abril / 88
		4

El Gráfico No. 4 presenta los tres más importantes ejes longitudinales que deberán ser ejecutados en al gún momento por los tres países que establecen dicha red.

- Eje CA-13, que comunicará la zona Atlántica de Guatemala con la de Honduras y que cerrará el circuito formado por la CA-9, CA-2 y CA-5.
- El eje CA-9 - CA-5 central, que atraviesa el macizo montañoso central de Guatemala, Honduras y, además, atraviesa el área del Trifinio.
- Y el eje CA-3 Guatemala-El Salvador que, partiendo de la CA-1 en Asunción Mita (Guatemala), llega a la CA-7 en San Francisco Gotera (El Salvador).

La CA-13 (aprobada su construcción desde 1957) es una carretera construida a medias (tramo Hondureño), no obstante la enorme importancia que tiene para la organización espacial de las zonas Atlánticas de Guatemala y Honduras, de gran potencial y promisorio futuro cuando se complete hasta Flores y Melchor de Mencos en Guatemala y hasta la zona de Puerto Castilla y El Bajo Aguán en Honduras.

Además, esta ruta permitirá conectar la importante zona turística de la península de Yucatán y de Belice con los centros turísticos de Petén, Río Dulce, Complejo Livingston-Cocolí en Guatemala, y los de Cortés, San Pedro Sula, Tela, La Ceiba, Trujillo e Islas de la Bahía en Honduras.

El Tramo de la CA-13 tiene también la importante función de conectar los complejos portuarios del Atlántico para facilitar la asignación de cargas y, consecuentemente, buscar, vías negociación de fletes y eficiencia portuaria, la disminución de los costos de transporte (terrestre y marítimo) del Comercio Exterior de los tres países.

Para el Plan Trifinio resulta importante esa conexión por los proyectos que se tienen previstos (turísticos, de creación de zonas francas industriales y, principalmente, si la explotación minera llegara a constituirse en una actividad económica de escala apreciable y susceptible de exportarse).

La obra más importante de comunicación horizontal - prevista entre la CA-9 (Guatemala Centro) y la CA-5 (Honduras Centro) es la que unirá a Ciudad Guatemala con Tegucigalpa con ahorro de cerca de 200 kiló-

metros, atravesando el macizo montañoso central más pobre de Centroamérica, lo que posibilitará en el futuro su atención con programas de desarrollo. La ruta se inicia en Sanarate (CA-9), pasa a Jalapa-Ipala-Vado Hondo-Florido, Copán-La Entrada-Santa Rosa-Gracias, La Paz. Desde la Paz hasta la CA-5 se encuentra asfaltada y comunica a Tegucigalpa. También se encuentra asfaltada desde Copán (CA-11) hasta Santa Rosa (CA-4). El área del Trifinio es atravesada desde Ipala (Guatemala) hasta Santa Rita (Honduras), con alrededor de 135 Kms, de los cuales solamente están asfaltados unos 50 Kms. Justo en el medio de toda la ruta señalada y en pleno centro de la región del Trifinio se encuentra la carretera entre Vado Hondo (Guatemala) y Copán (Honduras), con una elevada significación regional, planteada también desde 1963 con ese carácter por los órganos máximos del Proceso de Integración Económica (Ruta CA-11), que, por diversas razones, no ha podido construirse y asfaltarse. Con el objetivo del Desarrollo Integral del Área del Trifinio, este proyecto vial cobra aún más significación y resultará determinante su habilitación para que la mayor parte de los programas previstos en la estrategia de desarrollo puedan impulsarse, y, para tal efecto, debe de asignársele la prioridad por parte de los Gobiernos de Guatemala y Honduras, carácter con el que hasta ahora no lo han considerado.

El tramo Santa Rosa de Copán hasta la Esperanza, en Honduras, está siendo objeto de construcción como carretera troncal secundaria (ancho de rodadura 7.30 mts, hombros de 1.25 mts, pendientes máximas de 8% y llevado a nivel de balasto), y está pendiente de estudio de preinversión el tramo La Esperanza-Marcala (30 Kms).

El área de influencia de esta ruta, en Honduras, facilitará la aplicación de los programas de Desarrollo Económico y Social del Plan de Desarrollo del Occidente (PLANDERO).

En territorio de Guatemala, la ruta ha sido llevada a nivel de carretera secundaria balastada (ancho de rodadura de 7.20 mts, pendientes de hasta 12%) desde Sanarate (CA-9) hasta Jalapa. El tramo Jalapa-Ipala-Entronque con CA-10 es una carretera de terracería con material suelto, pendientes y radios de curvatura muy restrictivos, pero de tránsito en todo el tiempo. Si bien estos tramos viales no han sido considerados de interés nacional hasta ahora, más -

allá que comunicar a Jalapa con la CA-9, no deja de señalarse su importancia por la opción que representa para acortar la comunicación entre la Capital de Guatemala con la región del Trifinio, principalmente Esquipulas, y con la región occidental y central de Honduras, principalmente Tegucigalpa.

Finalmente, la faja de área de influencia que esta ruta contiene, si bien se localiza en territorio agreste, de población predominante muy pobre y que se desenvuelve en condiciones muy difíciles, su sentido de beneficio global ha sido subestimado, no obstante que los proyectos viales analizados por separado difícilmente pueden encontrar la suficiente justificación económica para llevarlos a cabo. El contexto global planteado podrá ser el soporte justificativo que haría viable su concreción. Se señala finalmente, que el Gobierno de Honduras, con el apoyo financiero del BID, si está dando una consideración especial al desarrollo de los proyectos viales que aparecen en ese corredor, faltando únicamente ejecutar el tramo La Esperanza-Marcala para completar la Ruta como vía alterna Guatemala-Tegucigalpa, aunque, por ahora, sea en vías predominantemente de carácter secundario.

Por la parte de El Salvador se nota un esfuerzo similar al de Honduras en esa zona, al concebir la carretera longitudinal del Norte (CA-3) que uniría Metapán (CA-12) hasta San Francisco Gotera (CA-7), atravesando la CA-4 y vinculando en corredor horizontal a las ciudades de Chalatenango, Sensuntepeque y Osicala (Total 184 Kms). Si bien el Proyecto de la longitudinal del Norte ha sido suspendido por las razones del conflicto bélico interno, el hecho de haberle asignado gran prioridad y obtenido recursos BCIE para ejecutarlo, destaca el elevado grado de importancia que ese corredor tiene para El Salvador. Siendo Metapán un centro muy importante para los propósitos de desarrollo del Plan Trifinio, la ejecución del tramo que parte de esa ciudad hasta unir la CA-4 (en Quitasol), con una longitud de 55 Kms, debería de ser otro proyecto a tomar en cuenta como parte de la Red Vial del Plan Trifinio.

Adicionalmente, se hace notar que la obvia potencialidad de este corredor longitudinal podría ser aumentada si de Metapán se buscara llegar a la frontera con Guatemala y, de allí, proseguirla como Proyecto guatemalteco desde Anguiatú hasta Asunción Mita

(longitud 16 Kms), en donde concluiría como carretera longitudinal centroamericana (CA-3).

Además, este proyecto CA-3 se complementarfa con el Corredor Central antes mencionado, vfa la CA-12, CA-4, CA-7, asimismo, con la CA-1 y CA-2 por intermedio de las mismas transversales, lo que darfa el contexto de red de carreteras regionales que posibilitarfa organizar el territorio de los tres países en una forma más efectiva dentro del gran triángulo pacífico-atlántico antes bosquejado (Gráfico No.1).

Esa red deberfa de ser complementada con la terminación de la CA-7 (frontera El Salvador-Honduras) y con el proyecto transversal que arrancando precisamente de Asunción Mita (CA-1), llega a Agua Blanca e Ipala (conectada con el corredor central Guatemala-Honduras). Esta vfa, además de fortalecer el sistema - red considerado, serfa una estratégica vfa alternativa para la comunicación Pacífico-Atlántico de Guatemala cuando la CA-9 sufra alguna contingencia importante que le obstruya el tránsito entre Guatemala y Río Hondo, tal como en los últimos 10 años ha acontecido más de una vez, y deberfa ser diseñada y construida con características de carretera de primer orden, capaz de soportar el tráfico pesado que el Comercio Exterior de Guatemala genera vfa Atlántico.

5.

Situación Actual de las Carreteras y

Caminos del Area Trifinio

Dentro del contexto global antes planteado aparece la red de vías propiamente del área del Trifinio.

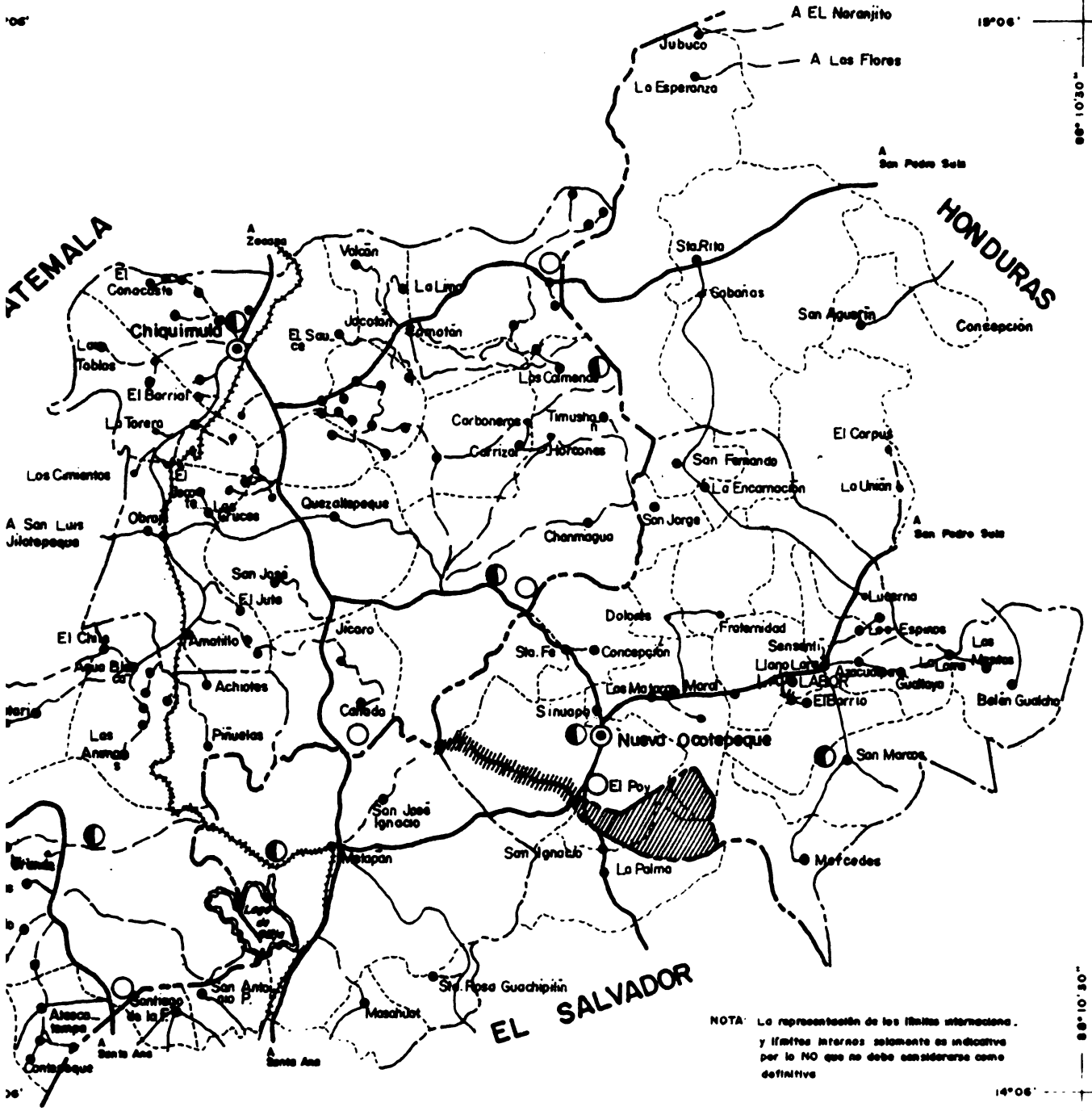
Esta red está constituida por 270 Kms de carreteras asfaltadas, 300 Kms de carreteras balastadas y alrededor de 900 Kms de caminos vecinales.

La carreteras asfaltadas fueron construidas en las décadas de 1950 y 1960 bajo normas AASHO H15-S12, - del tipo "C" (ancho de rodadura de 7.20 mts) y carga de diseño del pavimento de 10,000 libras por rueda; el mantenimiento que han recibido por lo general no ha sido el más indicado para proteger la estructura vial y, como consecuencia, el grado de deterioro al que han sido expuestas ha ameritado que la Reunión de Ministros responsables del Transporte en Centroamérica (REMITRAN) las haya incluido en su totalidad dentro del "Plan de Rehabilitación y Expansión de la Red Centroamericana de Carreteras" aprobado en 1985 y actualizado en 1987. Adicionalmente, dicho Plan contiene el Proyecto de asfaltar del tramo Vado Hondo-El Florido (CA-11 Guatemala).

06'

18°06'

02°10'30"



NOTA: El alineamiento de los caminos es aproximado.

NOTA: La representación de los límites internacionales y límites internos solamente es indicativa por lo NO que no debe considerarse como definitiva

Area sin límites definitivos

- Carretera Centro Americana
Revestimiento Sólido, de dos o más vías
- Carretera de Revestimiento Suelto o Liviano,
de una o dos vías
- - - - - Carretera o vereda para vehículos transitables
en tiempo bueno o seco, de una vía (Caminos Vecinales)
- +++++ Línea Ferrea, vía sencilla (0.91 m.)
- ⊙ Aeropuerto Local, pista de grama
- Oficina de control fronterizo
- Aldea, Finca o caserío

PLAN TRIFINIO			
CONVENIO GUATEMALA- EL SALVADOR-HONDURAS OEA - IICA			
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE			
Dibujo: C. Avila	Fuente:	Fecha: Abril/88	

14°06'

08°10'30"

Fuera del Area Trifinio, y dentro del área ampliada entendida dentro de ciudad Guatemala-Tegucigalpa y los litorales el Plan destaca la construcción de la CA-13 en Guatemala desde la Frontera de Honduras hasta Santa Elena en El Petén; la construcción del primer tramo del eje montañoso central entre Sanarate (CA-9) y Jalapa; la construcción de la carretera entre Escuintla y Puerto Quetzal; la ampliación a Autopista del tramo Escuintla-Palín; la construcción de la interconexión CA-1 - CA-10; la reconstrucción de 161 Kms de la CA-9 desde el litoral Atlántico - (Puerto Santo Tomás de Castilla) hasta Río Hondo y la rehabilitación Río Hondo (entronque entre CA-9 y CA-10) a El Rancho.

En El Salvador, al igual que en Guatemala, la mayor parte de obras del Plan consisten en rehabilitar el sistema vial actual, sin embargo, se espera que las condiciones de conflicto cambien en el norte del país para continuar con la ejecución de la CA-3 - (longitudinal del norte), proyecto de elevado interés nacional y regional, que tiene concluidos los estudios de preinversión y los diseños de ingeniería, que han sido declarados elegibles por el BCIE para su financiamiento.

La situación de Honduras en el Plan de REMITRAN es similar a la de Guatemala y El Salvador en el sentido que la atención que el Gobierno asigna está en rehabilitar los principales ejes de su sistema vial actual. Pero, no obstante, se espera en el mediano plazo extender la CA-13 hasta la zona de Puerto Castilla en el litoral Atlántico, concluir el tramo hondureño de la CA-6 (La Paz-Marcala) y desarrollar los tramos ya mencionados de la CA-11 A entre Marcala-La Esperanza y entre este poblado a Gracias y Santa Rosa de Copán, para concluir el tramo hondureño del corredor montañoso central indicado en el Gráfico No.4. Es importante para Honduras en el corto plazo rehabilitar en toda su extensión la CA-4 y, a un mediano plazo, la CA-5, excepto desde Potrerillos hasta San Pedro Sula y Puerto Cortés, en donde la CA-5 será ampliada a 4 carriles para darle carácter de autopista.

Si bien los proyectos de los tres países enmarcados en el Plan de REMITRAN se irán ejecutando en la medida que la capacidad financiera de los países se los permita y las fuentes financieras internacionales, como BID, BIRF, BCIE, y Organismos de Cooperación de Gobiernos Extranjeros, puedan conceder recursos, su inserción como los proyectos viales más importantes de los respectivos países marca el curso del -

desarrollo vial en esta sección de la región centroamericana, que está en línea con los objetivos y propósitos de desarrollo de las regiones económicas de Honduras (PRODERO, PLANDERO, PRODESBA, etc.) y los de Guatemala y El Salvador, y, asimismo, compatibles con los propósitos del proyecto de desarrollo vial de la Región del Trifinio.

En relación a la red de vías balastadas, no parece haber una en la Región del Trifinio que satisfaga las condiciones de buena transitabilidad en todo tiempo, por el mal estado, diseño e insuficiente mantenimiento, lo que no permite su óptima utilización por los beneficiarios. Fuera del área del Trifinio, es importante destacar que la carretera CA-11 A desde Santa Rosa de Copán hasta Marcala, en Honduras, se reconstruye con recursos BID, llevándola a condiciones de carretera de primer orden (7.30 ancho de rodadura, drenajes, pendientes máximas 9%), si bien, por ahora el proyecto quedará a nivel de sub-base balastada. Mismas condiciones de diseño tiene el proyecto actualmente en construcción Marcala-La Paz que se está llevando a nivel de pavimentación.

Es de señalar que ambos proyectos atraviesan una zona abatida económicamente, de poca población y, consecuentemente, de muy bajos niveles de tránsito vehicular.

La carretera Vado Hondo-El Florido-Copán Ruinas se encuentra en malas condiciones de transitabilidad y, por su importancia regional y en el Plan Trifinio, debiera de ser diseñada bajo condiciones de carretera de primer orden, lo que implica rectificar largos tramos de su longitud actual. Similares términos son aplicables a los tramos Ipala-Interconexión CA-10, Ipala-Chiquimula; Ipala-Asunción Mita (CA-1), Asunción Mita-Anguiatú (CA-3) en Guatemala; Metapán-Citalá-El Poy (CA-4) en El Salvador; y, en Honduras, de la interconexión CA-4 a San Marcos Mercedes, Belén Gualcho-Corquín-CA-4 y el tramo Santa Rita (CA-11)-Encarnación-Lucerna (CA-4), que, si bien es una vía vecinal, debiera con el tiempo cumplir una importante función para el desarrollo de los proyectos del Plan Trifinio.

Los tramos de la CA-3 Anguiatú-Metapán-Quitasol cobran especial importancia para establecer una vía horizontal en la región del Trifinio y aportarán una área de influencia de apertura económica, principalmente en el norte de El Salvador.

El tramo Metapán-Citalá-El Poy tiene un objetivo específico: completar con vías de comunicación la primera subregión del Trifinio, conformada por el macizo de Montecristo y los tres valles principales que le rodean con sus respectivas ciudades; sin embargo, solamente Esquipulas tiene comunicación con carretera de primer orden con los otros dos poblados. Si el sentido de desarrollo integral y armónico es aplicable al sistema vial, entonces el Proyecto Metapán-Nueva Ocotepeque deberá desarrollarse en algún momento con características de carretera de primer orden asfaltada. Dejarla en condiciones de camino vecinal balastado, como hasta ahora, se ha considerado en El Salvador no es recomendable, porque atravesaría las estribaciones del Macizo de Montecristo con pendientes severas, curvas cerradas y vía polvorienta; como tal, desestimularía la comunicación por esa ruta y no propiciaría el crecimiento de necesidades de vinculación Metapán-Nueva Ocotepeque y, consecuentemente, se perdería un elemento fundamental para establecer el balance regional buscado. En esas circunstancias, la experiencia vial indica que, de existir necesidad de un viaje de Metapán a Nueva Ocotepeque, el usuario preferiría la vía asfaltada, vía Esquipulas, que la ruta por Citalá balastada, más corta, pero con fuertes pendientes y abundantes curvas cerradas. Por lo tanto, el esfuerzo financiero no sería productivo por sí mismo y menos aún para los objetivos de crear un circuito de comunicación fluido y económico entre Metapán-Nueva Ocotepeque-Esquipulas.

En relación a los caminos vecinales de la región del Trifinio, las investigaciones hasta ahora realizadas permiten señalar que la gran mayoría son básicamente caminos de penetración, con muy pobres condiciones de construcción, inexistencia o insuficiencia de drenajes y un mantenimiento que, cuando se aplica, no es el más adecuado, en virtud de que el propósito del camino ha sido básicamente de comunicar poblados rurales de muy baja cantidad de población y de muy pobres condiciones socioeconómicas o comunicar a fincas.

PRODERO en Honduras ha logrado desarrollar tramos de caminos vecinales con mejores condiciones de transitabilidad; en Guatemala, los caminos rurales de la región Trifinio son objeto de algún grado mayor de mantenimiento que en relación a los otros países; en El Salvador, las condiciones naturales de drenajes y de los suelos ayudan en parte a compensar la falta de mantenimiento físico.

En el transcurso del primer semestre de 1988, tanto Honduras (Proyecto PLANDERO) como Guatemala (Proyecto de Caminos Rurales en Chiquimula, Jutiapa y Santa Rosa), podrán completar un sistema de atención a los caminos rurales de la región del Trifinio.

Mientras tanto, lo que procede recomendar en esta fase es que, mediante la organización apropiada PLANDERO en Honduras, región de caminos rurales de Chiquimula, Jutiapa y Santa Rosa, en Guatemala y el Departamento de Caminos Rurales de la Dirección General de Caminos de El Salvador, se identifique y priorice los proyectos bajo procedimientos uniformes y, principalmente, prestar atención a aquellos proyectos que comuniquen con actividades productivas (las zonas de potencial explotación minera, de explotación turística, que vincule otros caminos de penetración, a zonas de protección ecológica o de reforestación).

En este contexto, cobran importancia los caminos vecinales siguientes: el que partiendo de Metapán permite acceso a la reserva de la biosfera en el Cerro Montecristo; el camino que, partiendo de Dolores, pasaría por la cabecera del Municipio de San Jorge y empalmaría con San Fernando para tener una comunicación más directa entre Nueva Ocotepeque y Copán Ruinas, además de integrar una importante zona rural del área; el camino que de Chiquimula (Guatemala) comunica con las zonas de El Pato-Poxte y los Cimientos; de la CA-4 a las minas de Lignito de San Antonio (Honduras) y del camino Encarnación-Lucerna a la mina de Las Monas (también en Honduras). Otros caminos rurales podrán llegar a ser prioritarios, si, de igual manera, aparecieran otras prioridades de carácter social derivadas del Proyecto T-4, minas con gran potencial para su explotación derivadas del Proyecto T-12, aspectos que sólo será posible establecer hasta que estén concluidos los estudios más específicos.

6. PLANTEAMIENTOS

ADVERTENCIA:

En los planteamientos que siguen se emplearán términos que se definen de la siguiente manera:

Carretera: vía asfaltada;

Carretera Balastada: vía con estructura vial completa excepto que la capa de rodadura es de material selecto, pedrín o cualquier otro material natural que, colocado sobre la sub-base, da carácter de capa firme de rodadura;

Camino Vecinal: vía sin condiciones de construcción diseñadas previamente y posible que no pueda transitarse todo el tiempo.

Carretera de primer orden: diseñada para soportar una carga de más de 10,000 libras por rueda, pendientes no mayores del 8% y ancho de rodadura entre 7.20 y 7.30 mts.

Corto Plazo: período comprendido de julio de 1988 a junio de 1990 (2 años);

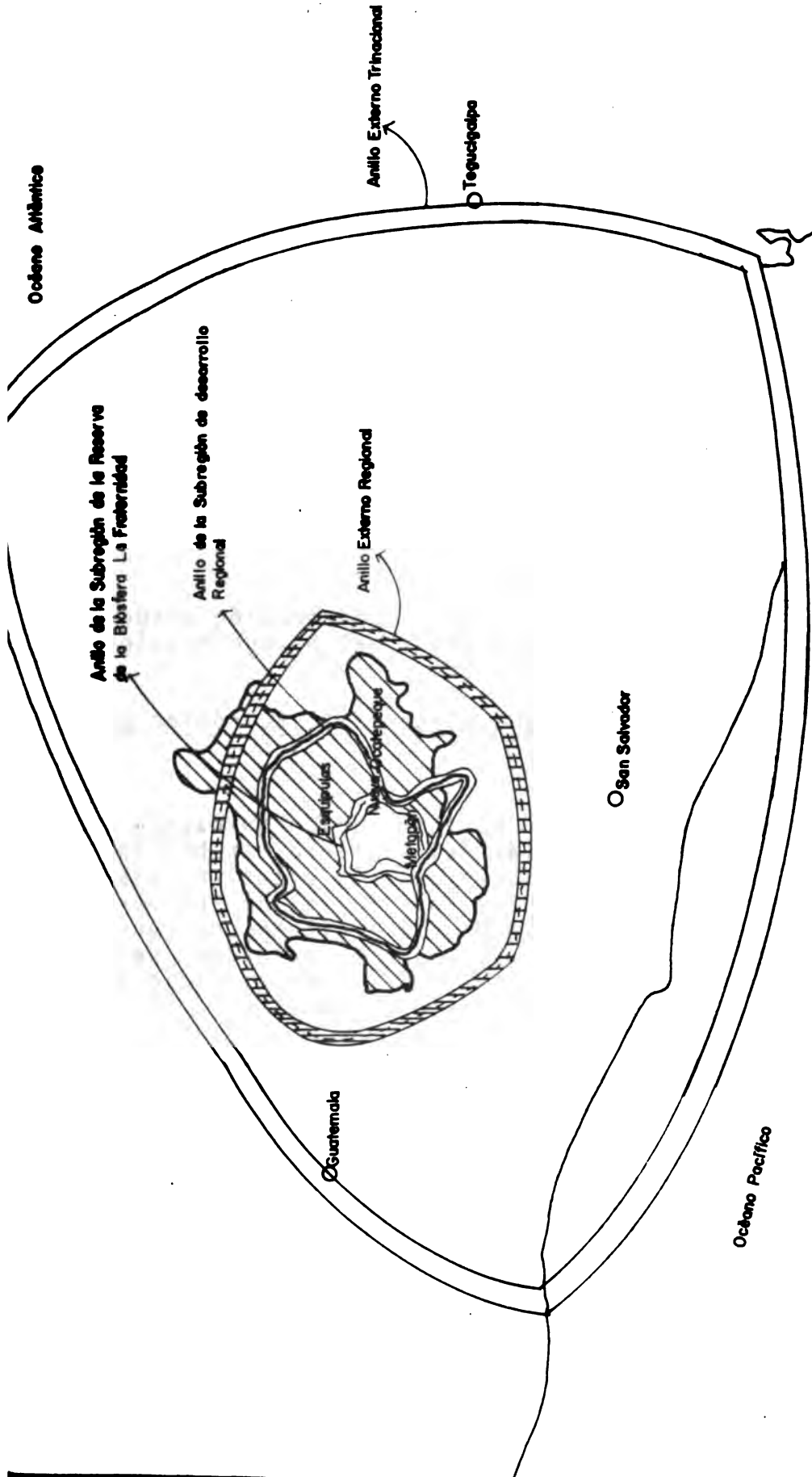
Mediano Plazo: de julio de 1990 a finales del año 1995 .

6.1. POLITICAS VIALES

La región Trifinio tiene cuatro elementos - que condicionan la naturaleza de sus sistemas de vías, su funcionalidad, su efecto en los tres países y el impacto para los propósitos del Plan de Desarrollo Integral del Trifinio. Por consiguiente, las políticas viales deberán ser consecuentes con las características propias de cada una y, en conjunto, aportar un sistema de enlace entre ellas para dar contexto de red integrada sub regional, regional y trinacional.

Estos elementos condicionantes son:

- A. Subregión Trifinia de la Fraternidad
- B. Subregión Trifinia de Desarrollo Económico Social.
- C. 1er. Anillo Externo (Regional)
- D. 2do. Anillo Externo (Trinacional)



PLAN TRIFINIO
 CONVENIO GUATEMALA-EL SALVADOR-HONDURAS
 OEA - IICA

ANILLOS VIALES PARA EL TRIFINIO

Dibujó: C. Ayala	Fuente:	Fecha: Abril / 88	5
---------------------	---------	----------------------	---

A. Subregión Trifinia de la Fraternidad

A.1. OBJETIVOS

- a) Fortalecer la integración fronteriza-natural entre Metapán-Nueva Ocotepeque-Esquipulas, limitando estas ciudades - el contorno natural de la subregión de la Fraternidad dentro del Plan Trifinio.
- b) Establecer el Proyecto de Manejo de la Reserva de la Biosfera de la Fraternidad, en el macizo de Montecristo.

A.2. POLITICA VIAL

Para objetivo a)

- Mejorar comunicación entre Nueva Ocotepeque-Esquipulas-Metapán.

Construcción del Tramo Metapán-Citalá-El Poy.

Para objetivo b)

- Desarrollar vías de penetración desde Metapán hasta altos del bosque nebuloso de Montecristo.

B. Subregión Trifinia de Desarrollo Económico y Social

B.1 OBJETIVOS

- a) Fortalecer la integración trinacional de la Región del Trifinio, estableciendo condiciones para un efectivo Desarrollo Económico y Social de sus pobladores, mediante acciones muy concretas, conjuntas o coordinadas, permanentes y evaluables, en el medio rural y localidades urbanas.
- b) Desarrollar Proyectos Productivos. Para fines de la Política Vial son fundamentales:
 - Minería
 - Agropecuarios
 - Turismo
 - Industrias y Zonas francas

B.2 POLITICA VIAL

Para objetivo a)

- Establecer un anillo vial siguiendo en lo posible el contorno del límite externo de la Región del Trifinio. Anillo vial que se conecte radialmente con el anillo interno Nueva Ocotepeque-Esquipulas-Metapán.

Este anillo podrían formarlos los tramos Chiquimula-Agua Blanca-Asunción Mita-Metapán-Quitasol-El Poy-Nueva Ocotepeque-Lucerna-La Encarnación-Santa Rita, Copán Camotán-Chiquimula.

Para objetivo b)

- Desarrollar vías de penetración según lo demanden los proyectos específicos de explotación económica. Un tramo que cumpla este objetivo y que vincula con el objetivo a), principalmente en lo relativo a acercar a Nueva Ocotepeque con Copán Ruinas, es el de Dolores- San Jorge y - San Fernando en Honduras.

C. 1er. Anillo Externo (Regional)

C.1 OBJETIVOS

- a) Combinar las áreas de influencia de la Región Trifinio con otras áreas afines de desarrollo nacional, creadas o por crearse, en cada uno de los tres países.
- b) Facilitar la distribución del tráfico nacional o internacional que aprovecha los pasos montañosos de la Región del Trifinio.

C.2 POLITICA VIAL

Establecer y mantener una eficiente comunicación con importantes polos de desarrollo nacional vecinos a la Región Trifinio: caso Guatemala, con Jalapa, Jutiapa; caso El Salvador, con Santa Ana y Chalatenango; caso Honduras. con Gracias y Santa Rosa de Copán.

D. 2do Anillo Externo (Trinacional)

D.1 OBJETIVOS

Facilitar, a través de la Región del Trifinio, la comunicación horizontal entre el territorio oriental de Guatemala, todo el territorio de El Salvador y el territorio occidental de Honduras; así como la comunicación vertical entre el litoral Atlántico (comprendido entre Santo Tomás de Castilla y Puerto Cortés) y el litoral Pacífico (comprendido entre Puerto Quetzal y Puerto Henecán).

D.2 POLITICA VIAL

Constituir un anillo externo con límites en las carreteras CA-9 (Puerto Santo Tomás-Puerto Quetzal en Guatemala, pasando por la Ciudad Capital); carretera del Litoral-Pacífico, CA-2, entre Puerto Quetzal y La Unión (El Salvador), y CA-1 entre La Unión y Puerto Henecán (Honduras); la carretera CA-5 entre Puerto Henecán hasta Puerto Cortés (pasando por Tegucigalpa). Completar dicho anillo con la construcción en Guatemala del tramo de la CA-13 (Morales-Frontera) y rehabilitación del tramo en Honduras (Frontera-Puerto Cortés).

Adicionalmente, construir o mejorar según corresponda, los corredores horizontales o verticales que, atravesando la Región del Trifinio, den contexto de Red Vial Trinacional al conjunto de vías que encierra el 2do. Anillo Externo (Trinacional)

6.2. PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS DE CONTEXTO GLOBAL

Cada una de las políticas viales expuestas debería ser complementada con planes de corto, mediano y largo plazo.

Para los fines del Plan Trifinio se señalarán en forma sucintas los planes de corto y mediano plazo para los cuatro elementos, en los que se han definido políticas y, consecuentemente, los programas y los proyectos

viales. Los respectivos planes y programas contendrán en forma implícita las prioridades y las condiciones bajo las cuales deberfan desarrollarse los proyectos viales.

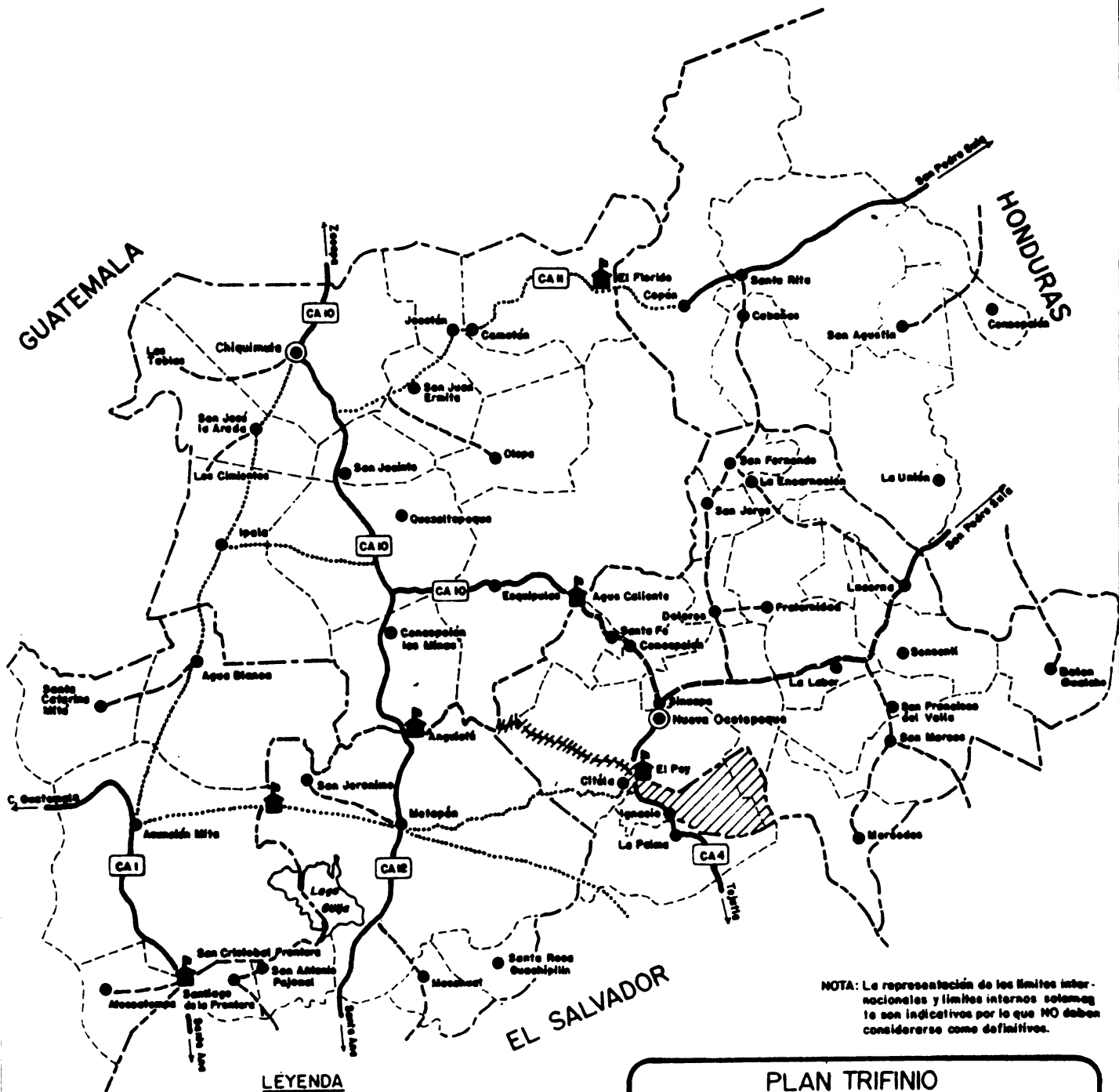
Para efectos de simplicación se presentan - los cuadros siguientes que contienen dichos planes, programas y proyectos de corto y me diano plazo. Además, contienen información sobre la situación actual de los proyectos y el trabajo que se les ha aplicado y está- por aplicarse en los tres países. Asimismo, en función de las políticas presupuestas, - las correcciones de planificación, diseño y construcción que debieran de aplicárseles a efecto de ser compatibles con los propósitos y objetivos que se esperan llevar a cabo en el Plan Trifinio y que el sistema, en su con junto, responda como una verdadera red vial regional de impacto y efectos a los fines de desarrollo económico y social que procuran los tres países.

6.3. PROGRAMAS Y PROYECTOS VIALES DEL PLAN TRIFI NIO

Del conjunto de cuadros No. 1 del capítulo - anterior se han extraído los proyectos que responden como sistema vial a las necesida- des básicas de comunicación que demanda el Plan Trifinio. Algunos proyectos se han a- grupado y se han incluido otros, caminos ve cinales esencialmente, que no aparecen en el inventario del Capítulo anterior.

Estos proyectos se presentan bajo dos cate- gorías: Proyectos asfaltados o por asfaltar- se y Proyectos a ser balastados o mejorados para tránsito en todo tiempo y apoyados en - los criterios sustentados en los capítulos precedentes.

En el sistema vial del Plan Trifinio se agre- ga el Proyecto de la CA-13 para reforzar la necesidad y la importancia de tener un cir- cuito multinacional de enfoque estrictamente regional, que integre importantes territorios de los tres países y, para el efecto, falta - completarlo con la ejecución de ese proyecto.



NOTA: La representación de los límites internacionales y límites internos solamente son indicativos por lo que NO deben considerarse como definitivos.

LEYENDA

- Límite Internacional
- Límite Departamental
- Límite Municipal
- ⊙ Cabecera Departamental
- Cabecera Municipal
- ⚡ Control Fronterizo
- ▨ Área sin Límites Definitivos
- Carreteras Asfaltadas Proyecto Reconstrucción
- Carreteras Asfaltadas Proyecto Rehabilitación
- Carreteras Asfaltadas Proyecto Construcción
- Carreteras Balastreadas Proyecto Construcción y/o Mejoramiento

<p>PLAN TRIFINIO CONVENIO GUATEMALA - EL SALVADOR - HONDURAS OEA - IICA</p>		
<p>RED VIAL PROPUESTA PARA EL PLAN TRIFINIO</p>		
<p>Dibujo: R. Sagastume L.</p>	<p>Fuente:</p>	<p>Fecha: Mayo / 88</p>

Asimismo, aparecen tramos de proyectos que salen de los límites municipales, que definen la Región del Trifinio, pero que se encontró precedente incluirlos hasta donde conectan con otra vía, para buscar el sentido de red dentro de los circuitos viales, internos y externos de la Región del Trifinio considerado.

En los cuadros siguientes No. 2 y No. 3 no aparecen proyectos con características típicas de caminos vecinales.

La razón estriba en que para este tipo de vías no se encontró información consistente o aceptable en ninguno de los tres países, sobre los proyectos que con ese carácter se esté considerando ejecutar y, por lo tanto, no pareció conveniente identificar proyectos, asumir costos y establecer alcances y procedimientos para su ejecución.

Reforzando lo antes dicho se agrega que si bien el documento de Diagnóstico del Plan Trifinio contiene listados de caminos vecinales, en consultas ejecutadas en las dependencias encargadas no se pudo obtener información sobre la gran mayoría de ellos. De aquellos que sí se obtuvo información (PLAN DERO en Honduras, Dirección General de Caminos de Guatemala y El Salvador) se encontró que contenían suficientes elementos justificativos como para integrarlos al grupo de vías balastadas.

No obstante, las unidades ejecutoras de caminos vecinales con mano de obra intensiva de Guatemala y Honduras explicaron que en un próximo futuro atenderán proyectos con ese carácter en departamentos incluidos y aledaños a la Región del Trifinio, con recursos del BID y Agencias de Cooperación de Gobiernos, pero hasta el momento no podían señalar proyectos ni cuantificar montos. Tomando en cuenta ese aspecto, se recomendará más adelante reforzar estos programas y se integrará el paquete de solicitudes de financiamiento dirigido al BCIE, un componente de recursos para desarrollar proyectos de caminos vecinales con uso de mano de obra intensiva para construir alre

dedor de 200 Kms con ese carácter en el medio rural del Trifinio. Para el efecto, y en virtud de que existen otros planes nacionales en Guatemala, El Salvador y Honduras para construcción de caminos rurales en la región del Trifinio con orientación exclusiva de desarrollo nacional, se plantearán más adelante las condiciones que deberán reunirse para desarrollar proyectos con carácter de camino rural que sirvan a los propósitos del Plan Trifinio.

Por otra parte, y tomando en cuenta la cuantía de kilómetros a atender en el futuro con mantenimiento adecuado en la Región del Trifinio, así como las dificultades implícitas en la zona para construir caminos, en virtud de la abundancia de tramos rocosos, se agregan también un componente financiero para reforzar el equipamiento de las zonas viales de Chiquimula y Jutiapa (Guatemala), Santa Rosa de Copán (Honduras) y Metapán (El Salvador), tanto para cubrir satisfactoriamente el contenido del mantenimiento vial como para atender la apertura de vías de penetración a zonas que el Plan Trifinio establezca en el futuro como interés económico y social, en función de los otros Programas y Proyectos que desarrolle.

Se señala finalmente, que tal como aparecen en los listados de programas y proyectos de contexto global (Capítulo 6.2), se agregan proyectos de mejoramiento físico de los puestos fronterizos que se sitúan en los proyectos viales del Trifinio, si bien en las recomendaciones finales se indicará que su estudio y desarrollo sea objeto de un solo trabajo, con carácter de Programa Integral de Mejoramiento de los referidos puestos fronterizos.

Dentro de los antecedentes y consideraciones, se presenta seguidamente la propuesta de programas viales a incluir en el Plan Trifinio y sus correspondientes proyectos para el corto y mediano plazo.

Para el componente de caminos vecinales dentro del Área del Trifinio se deberán tomar las siguientes acciones:

- a) El componente de preinversión reembolsable a corto plazo, servirá para implantar en las 3 Direcciones Generales de Caminos la metodología para la identificación de la red de caminos nacionales, adaptando las metodologías ya existentes, y, por ende, los parámetros de selección, a las necesidades propias de la región y, en general, del proyecto Trifinio como un todo.

Entre otros, algunos de los parámetros que se deben tomar en cuenta para la selección de los caminos vecinales son: condiciones de facilidad del terreno a ser trabajable a corto plazo, ya que, siendo obras a ser ejecutadas con uso de mano de obra intensiva, tendrá un mínimo componente de maquinaria; deberá existir suficientes recursos humanos para trabajar en los proyectos, sin dejar de atender las otras actividades de generación de empleo; en general los proyectos deberán estar ligados a algún otro componente del Plan Trifinio (reforestación, minería, proyectos de beneficio social, etc.) para lograr el sentido de integración y consistencia regional.

A pesar que en Guatemala y Honduras se estará atendiendo este rubro en poco tiempo con fondos de otras agencias, a corto plazo se deberá reforzar en por lo menos 10 proyectos (longitud promedio de 5 Kms por proyecto) bajo financiamiento BCIE, tanto en los dos países ya mencionados, como en El Salvador, para iniciar las obras apenas hayan sido identificadas - por la preinversión ya que esto permitirá el acceso a lugares de gran importancia a muy corto plazo.

6.4. ASIGNACIONES DE RECURSOS

Los proyectos viales del Plan Trifinio listados en el capítulo anterior tienen una cuantificación de necesidades de recursos financieros que van desde recursos en utilización o ya asignados por Agencias Financieras (principalmente el BID), o requeridos como fondos propios asignados por los pro-

pios gobiernos, principalmente para el corto plazo y, en particular, para Guatemala, o que están requiriendo de recursos para los trabajos de estudios, diseños y ejecución de obras, ya sea para el corto o mediano plazo. Para esta última circunstancia, en que se encuentran la mayoría de proyectos viales propuestos para el Plan Trifinio, se propone como fuente de los recursos financieros al Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), ya sea utilizando sus propios recursos para aplicar a proyectos de gran significación regional, o como Agente Financiero de recursos externos provenientes de Bancos Internacionales, Agencias de Cooperación Internacional o Agencias de Cooperación Gobiernos interesados de participar en el financiamiento de los proyectos viales del Plan Trifinio. Por consiguiente, se ha asignado al BCIE el conjunto de proyectos con necesidades de consecución de recursos, a efecto de promover su captación.

El cuadro No.4 y el cuadro No.5 presentan un resumen de los grupos de proyectos viales, pavimentados y balastados o por balastarse, respectivamente, que, en función de los programas viales propuestos, se asignan a cada agencia financiera, tanto para el corto como para el mediano plazo.

En lo relativo a las necesidades financieras asignadas al BCIE, y para los propósitos de sustentar la solicitud de financiamiento enviada por los Vicepresidentes de Guatemala, Honduras y El Salvador, se ha elaborado el Cuadro No. 6 que describe con detalle los montos globales requeridos para cada programa y según las características de asignación de recursos.

En este Cuadro No. 6 se han incluido, en forma separada, el componente destinado a la construcción de alrededor de 200 Kms. de caminos vecinales con uso intensivo de mano de obra originaria de la Región del Trifinio y el componente de recursos para los estudios y construcción de obra física y equipamiento de las zonas de mantenimiento viales atinentes a la Región.

En su conjunto, y para las diversas fases y proyectos, se solicita al BCIE su disponibilidad de financiar, o servir de Agente Financiero de Recursos Externos, por un monto total de US\$126.24 millones. De este total, es importante destacar que al más corto plazo que sea posible se proceda a tramitar, por parte de los gobiernos involucrados, el monto de recursos para preinversiones ya sea con carácter de reembolsable o no reembolsable, al igual que los recursos identificados para inversión a corto plazo.

6.5. ORGANIZACION INSTITUCIONAL

La Comisión Trinacional para el Plan Trifinio será el Organismo con personería jurídica que reciba y administre las donaciones, créditos y asistencia técnica, en nombre de los tres países y con el aval de los mismos. Es de hacer notar que la Secretaría Ejecutiva se responsabilizará de todos los asuntos Administrativos y Financieros, teniendo la responsabilidad de ejecutar los convenios y acuerdos necesarios con los Organismos Internacionales, coordinando las actividades respectivas en los tres países en todos los aspectos.

La Secretaría Ejecutiva de la Comisión Trinacional promoverá y coordinará la constitución y funcionamiento de una Comisión Trinacional de Vialidad, la cual estará integrada por los representantes de las Direcciones Generales de Caminos respectivas.

Dicha Comisión Trinacional de Vialidad se responsabilizará de la ejecución de los Programas y Proyectos Viales que sean aprobados con la Comisión Trinacional, para el Plan Trifinio y cuenten con la aprobación de los Ministerios de Transporte de cada país.

Esta Comisión asumirá, además, la responsabilidad del Programa Integral de los estudios, construcción, mejoramiento y equipamiento de los puestos fronterizos, y se responsabilizará de la correcta utilización del equipo asignado a las zonas viales de los tres paí-

ses encargados del mantenimiento vial y apertura de caminos vecinales.

7. SOLICITUD DE FINANCIAMIENTO

Antecedentes

7.1. La resolución de la Reunión de Ministros de - Transporte-REMITRAN-, realizada en febrero de 1987, que aprobó el "Plan de Rehabilitación y Expansión de la Red Centroamericana de Carreteras".

- La "Estrategia de Desarrollo Integral de la Región Trinacional del Trifinio", el 21 de noviembre de 1987,
- La "Estrategia de Financiamiento para Estudios y Ejecución de Obras relacionadas con el Plan Trifinio" aprobada por la Comisión - Trinacional el 30 de noviembre de 1987.
- La Carta de Solicitud de financiamiento, suscrita por los Vicepresidentes de Guatemala, Honduras y El Salvador al Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), del 30 de noviembre de 1987.
- La declaratoria por parte del Directorio del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), el 26 de febrero de 1988, de conceder al Plan Trifinio el carácter de Proyecto de gran significación Regional.

Objetivos

7.2. El objetivo general aparece indicado en la carta de los Vicepresidentes de Guatemala, El Salvador y Honduras, con fecha del 30 de noviembre de 1987 y objetivos del Plan Vial aparecen más ampliamente desarrollados en el documento justificativo que antecede.

Monto Presupuesto y Tiempo de Ejecución de los Estudios

7.3. Según el Cuadro No.6, se identifican las siguientes necesidades financieras:

- US\$1.56 millones a corto plazo (julio 1988-Junio 1990) como fondos de carácter no reembolsable para efecto de realizar la preinversión de los proyectos viales identificados, incluyendo los estudios para el mejoramiento de las instalaciones aduaneras.
- US\$0.08 millones a mediano plazo, como fondos de carácter reembolsable para realizar estudios de preinversión.
- US\$12.28 millones para inversión a efecto -

de ejecutar obras a corto plazo, en los cuales se incluyen US\$6 millones para equipamiento de las zonas de mantenimiento vial - que tienen responsabilidad en el área del Trifinio, a efecto de no descuidar el mantenimiento de las vías existentes, así como para la apertura de carreteras balastadas o de caminos vecinales, si procede. Incluye también US\$1 millón para apoyo de la construcción de caminos vecinales en la región (50 Km con uso de mano intensiva).

- US\$108.18 millones a mediano plazo para la ejecución de las obras viales propuestas, incluyendo US\$6.7 millones para la construcción y equipamiento del Sistema de Puestos Aduaneros; también incluye US\$3 millones para apoyo de construcción de Caminos Vecinales con uso de mano de obra intensiva, los cuales se identificarán según las necesidades específicas de la región o según sean demandados para la ejecución de los proyectos que desarrolle el Plan Trifinio (minería, reforestación, industria, desarrollo social etc.)

- 7.4. La Comisión Trinacional para el Plan Trifinio será el Organismo prestatario con personería jurídica y con la garantía de los Gobiernos de Guatemala, El Salvador y Honduras. La Secretaría Ejecutiva de dicha Comisión asumirá la responsabilidad de todos los aspectos Administrativos y Financieros, y, por ende, será la entidad que sirva de enlace permanente con el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE).

La Comisión Trinacional del Plan Trifinio canalizará los recursos a la Comisión Trinacional de Vialidad, que será la responsable de asignar los a los proyectos dentro de los términos convenidos con el BCIE y conforme las programaciones financieras respectivas.

**Adminis-
tración
de los
Recursos**

PLAN TRIFINIO

CUADRO No. 1

PRINCIPAL SISTEMA VIAL DE IMPACTO Y EFECTO EN EL AREA DEL TRIFINIO

PROYECTO	CATEGORIA	TRAMO	LONGITUD K.M.	ESTADO ACTUAL	PROGRAMA PROPUESTO		INVERSIONES (Millones de \$)		OBSERVACIONES
					CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	
CA-1 (Guatemala) 2o. Anillo externo.	1er. Orden (Auto- pista)	Guatemala-Don Justo	12	Pavimento transi- table. Alto grado de con- gestionamiento	Amplia- ción y mejora- miento.	Manteni- miento	8.0 BCIE		Se iniciará la construcción como Auto- pista de cercanía metropolitana a cor- to plazo.
"	1er. Orden	Don Justo-Barbe- rena	40	Pavimento transi- table	Sello as- fáltico	Manteni- miento.	0.28		
"	1er. Orden	Barberena-El Moli- no	19	Pavimento mal es- tado	Rehabili- tación	Manteni- miento.	2.6 BCIE		
"	1er. Orden	El Molino-Jutiapa	41.5	Pavimento transi- table	Diseño y Estudio para Reha- bilitación (DGC 10% a mayo/87.	Rehabi- litación	0.12 Estudios		

PLAN TRIFINIO

PRINCIPAL SISTEMA VIAL DE IMPACTO Y EFECTO EN EL AREA DEL TRIFINIO

Cuadro No. 1 Página 2

PROYECTO	CATEGORIA	TRAMO	LONGITUD K.M.	ESTADO ACTUAL	PROGRAMA PROPUESTO		INVERSIONES (Millones de \$)		OBSERVACIONES
					CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	
1er. Anillo Externo y una sección en subregión trifinia de Desarrollo.	1er. Orden	Jutiapa-San Cristóbal Frontera	52	Pavimento transitable	Diseños y Estudios para Rehabilitación (10%-87 DGC)	Rehabilitación.	0.15	4.2	Posibilidad de usar remanente financiamiento BCIE
Mejoramiento instalaciones Aduanales (CA-1)		En los 2 puestos fronterizos		Instalaciones Inapropiadas	Estudios y Diseños	Construcción y equipamiento.	0.07	0.4	
CA-1 (El Salvador)	1er. Orden	San Cristóbal-Santa Ana	31	Pavimento transitable	Mantenimiento.	Sello, Estudios y Diseños para Rehabilitación.		0.22 Sello 0.09 Est.	No contemplado en Plan de REMITRAN
2o. Anillo Externo	1er. Orden (Autopista)	Santa Ana-San Salvador	36.5	Pavimento de concreto, transitable, Autopista de 4 carriles.	Mantenimiento	Reparación. Estudios y Diseños para Rehabilitación.		2.00 0.1 Est.	No contemplado en Plan de REMITRAN. Razón por la que ya no se continúa el análisis de la CA-1 de San Salvador a Frontera de Honduras.

PLAN TRIFINIO

PRINCIPAL SISTEMA VIAL DE IMPACTO Y EFECTO EN EL AREA DEL TRIFINIO

Cuadro No. 1 Página 3

PROYECTO	CATEGORIA	TRAMO	LONGITUD K.M.	ESTADO ACTUAL	PROGRAMA PROPUESTO			INVERSIONES (Millones de \$)		OBSERVACIONES
					CORTO PLAZO 1988 - 1990	MEDIANO PLAZO 1990 - 1995	CORTO PLAZO 1988 - 1990	MEDIANO PLAZO 1990 - 1995		
CA-2 Guatemala 2o. Anillo Externo	1er. Orden	Escuintla- Taxisco	51	Pavimento transi- table, buen esta- do.	Manteni- miento.	Sello		0.36		
"	"	Taxisco-Ciudad Pedro de Alvarado (Frontera)	55	Pavimento mal es- tado	Rehabili- tación 60%	Rehabi- litación 40% Manteni- miento	2.78 BCIE	0.92 BCIE	Costo Total \$ 3.7 millones BCIE	
Mejoramien- to instala- ciones Adua- neras (CA-2)		En los 2 puestos fronterizos	--	Regular estado	Estudios y dise- ños	Construc- ción y equipa- miento.	0.07	0.4		
CA-2 El Salvador 2o. anillo Externo	1er. Orden	La Hachadura- (frontera) - Acajutla	45	Pavimento mal estado	Rehabili- tación 60%	Rehabi- lita- ción 40%	7.5 BCIE	2.5 BCIE	Costo total rehabilitación \$10 millones BCIE	
"	"	Acajutla (kilom. 5). El Delirio (en- tronque con CA-1 en la Unión)	198	Pavimento regular estado	Sello asfáltico Estudios para reha- bilitación	Rehabili- tación.	0.58 Est. 2.0 Sello	37.0		

PLAN TRIFINIO

PRINCIPAL SISTEMA VIAL DE IMPACTO Y EFECTO EN EL AREA DEL TRIFINIO
Cuadro No. 1 Página 4

PROYECTO	CATEGORIA	TRAMO	LONGITUD K.M.	ESTADO ACTUAL	PROGRAMA PROPUESTO			INVERSIONES (Millones de \$)		OBSERVACIONES
					CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995		
CA-3 Guatemala Subregión Trifinia de Desarrollo	1er. Orden (Actual- mente ca- mino veci- nal)	Asunción Mita- Anguiatú (fron- tera)	16	Camino Vecinal mal estado	Mantenimiento y Estudios para ca- rretera de 1er. orden	Construc- ción nue- va de ba- lasto.	Mejora- miento. 0.03 Estudios 0.05	1.9	Proyecto nuevo. De importancia para el Plan Trifinio para cerrar la Red de vfas de la Región y para dar carácter de carretera regional a la longitudinal del Norte de El Salvador. No contemplado en el Plan de REMITRAN.	
Construcción Instalacio- nes Aduane- ras (CA-3)		En los 2 puestos fronterizos.		Prácticamente inexistentes	Estudios y Dise- ños.	Construc- ción y equipa- miento.	0.07	0.4		
CA-3 El Salvador Subregión Trifinia de Desarrollo	1er. Orden (Actual- mente ca- mino ve- cinal - parcial).	Anguiatú-Metapán	16	Camino Vecinal mal estado	Mejora- miento y Estudios para Ca- rretera de 1er. Orden.	Construc- ción nue- va a ni- vel de balasto.	Mej. 0.03 Est. 0.05	1.9	Este proyecto complementa a los si- guientes caminos vecinales: 1) El Ronco-Ostúa-San Jerónimo 14.4 km. 20% de avance, junio/81, sus- pendido por falta de fondos \$0.64 millones. 2) Ostúa-La Virgen. Diseño 100% \$0.54 millones sin fondos 3.8 kms. No está contemplado en Plan de REMITRAN.	

PLAN TRIFINIO

PRINCIPAL SISTEMA VIAL DE IMPACTO Y EFECTO EN EL AREA DEL TRIFINIO

Cuadro No. 1 Página 5

PROYECTO	CATEGORIA	TRAMO	LONGITUD K.M.	ESTADO ACTUAL	PROGRAMA PROPUESTO		INVERSIONES (Millones de \$)		OBSERVACIONES
					CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	
CA-3 El Salvador. Subregión Trifinia de Desarrollo.	1er. Orden	Metapán-Quitascal	55	Diseños concluidos, construcción interrumpida con avance del 46% faltan 19 km. intermedios.	Actualización de estudios de carreteras de primer orden.	Reconstrucción de 36 Km. existentes y construcción nueva de 19 km. faltantes.	0.16 Est.	7.2. Rec. 9.0 Const.	Financiamiento BCIE Proyecto suspendido por razones de conflicto.
Primer anillo externo	1er. Orden	Quitascal-Chalatenango.	24.4	Asfalto regular estado	Sello. Estudios para Rehabilitación.	Rehabilitación.	0.17 Sello 0.07 Est.	1.9	Proyecto suspendido por razones de conflicto.
Segundo anillo externo.	1er. Orden.	Chalatenango-Sensuntepeque	45.	Diseños concluidos. Construcción interrumpida.	Actualización. Estudios a nivel de carretera balasto. de 1er. Orden.	Construcción a nivel de balasto.	0.13	5.4	Proyecto suspendido por razones de conflicto.

PLAN TRIFINIO

PRINCIPAL SISTEMA VIAL DE IMPACTO Y EFECTO EN EL AREA DEL TRIFINIO

Cuadro No. 1 Página 6

PROYECTO	CATEGORIA	TRAMO	LONGITUD K.M.	ESTADO ACTUAL	PROGRAMA PROPUESTO		INVERSIONES (Millones de \$)		OBSERVACIONES
					CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	
A-3 1 Salvador segundo Ani- lo Externo.	1er. Orden.	Concepción de Oriente CA-7	75	No existe	Estudios para construc- ción de carre- tera. Orden Balasto.	Construc- ción.	0.22 Estu.	30	Proyectos suspendidos por razones de conflicto.
A-4 1 Salvador segundo Ani- lo Externo.	1er. Orden	La Libertad- Santa Tecla	24	Asfalto regular estado.	Rehabili- tación trazo exist te mas bilita- ción (20 %).	Continua- ción de la Reha- bilitación	6.72	1.68	
A-4 1 Salvador segundo Ani- lo Externo	Auto- pista	Santa Tecla- San Salvador	12	Asfalto regular estado.	Construc- ción au- topista 60%	Continua- ción. Construc- ción 40%	5.25	1.75	Costo Total 7.0
A-4 1 Salvador segundo Ani- lo Externo	Auto- pista	San Salvador- Apopa	10	Asfalto regular estado	Construc- ción au- topista 60%	Construc- ción 40%	7.00	2.38	Costo total 9.38 BIRF. Estudios y diseños por concluirse

PLAN TRIFINIO

PRINCIPAL SISTEMA VIAL DE IMPACTO Y EFECTO EN EL AREA DEL TRIFINIO

Cuadro No. 1 Página 7

PROYECTO	CATEGORIA	TRAMO	LONGITUD K.M.	ESTADO ACTUAL	PROGRAMA PROPUESTO			INVERSIONES (Millones de \$)		OBSERVACIONES
					CORTO PLAZO 1988 - 1990	MEDIANO PLAZO 1990 - 1990	CORTO PLAZO 1988 - 1990	MEDIANO PLAZO 1990 - 1990		
CA-4 El Salvador 1er. Anillo Externo.	1er. Orden	Apopa-Quitason	36	Asfalto mal estado no cumple con con- diciones de diseño de Carretera de primer orden.	Actuali- zación Diseño (1984) mejora- miento aline- amiento.	Recons- trucción	0.11 Est.	7.8	Importante la revisión del diseño. El tráfico pesado de carga lo demanda.	
CA-4 El Salvador Subregión Trifinia de Desarrollo	1er. Orden	Quitason-El Poy	45	Asfalto mal estado no cumple con espe- cificaciones ade- cuadas de diseño para carretera de 1er. Orden.	Actuali- zar di- seño (1984) mejoran- do ali- neamien- to.	Recons- trucción	0.13 Est.	4.6	Importante la revisión del diseño.	
Construcción instalacio- nes aduane- ras (CA-4)		En los dos puestos fronterizos.		Inapropiadas	Estudios y dise- ño.	Construc- ción y equipa- miento.	0.07	1.4		
CA-4 Honduras Subregión Trifinia de Desarrollo	1er. Orden	El Poy-Cucuyagua	68.5	Asfalto mal esta- do, afectado por fallas geológicas	Fact. y Diseño Dic/88. Reconstruc- ción Jul/ 89. (25%)	Recons- trucción 75%	2.38 BID	3.58 BID	Costo total \$5.96 millones BID	

PLAN TRIFINIO

PRINCIPAL SISTEMA VIAL DE IMPACTO Y EFECTO EN EL AREA DEL TRIFINIO

Cuadro No. 1 Página 8

PROYECTO	CATEGORIA	TRAMO	LONGITUD K.M.	ESTADO ACTUAL	PROGRAMA PROPUESTO			INVERSIONES (Millones de \$)		OBSERVACIONES
					CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995		
CA-4 Honduras 1er. Anillo Externo	1er. Orden	Cucuyagua-Santa Rosa de Copán	30	Asfalto mal esta- do, afectado por fallas geológicas.	Fact. y diseño Dic/88. Reconstruc- ción 25%	Recons- trucción 75%	6.0 BID	9.0 BID	Costo Total \$15. millones. BID.	
CA-4 Honduras 1er. Anillo Externo	1er. Orden	Santa Rosa de Co- pán-La Entrada	42.72	Asfalto mal esta- do.	Fact. y Diseño Dic./88 Rehabili- tación 25%	Rehabili- tación 75%	2.12 BID	3.18 BID	Costo Total \$ 5.3 millones. BID.	
CA-4 Honduras 2o. Anillo Externo	1er. Orden	La Entrada-Chame- lecón (Entronque CA-5)	104	Asfalto mal esta- do	Rehabili- tación 25%	Rehabili- tación 75%	3.64 BID	5.46 BID	Costo Total \$ 9.10 millones. BID. Préstamo aprobado	
CA-5 Honduras 2o. Anillo Externo.	1er. Orden	Rfo del Hombre- Potrerillos.	185	Asfalto en regular estado	Fact. y diseño. Rehabilit.	Rehabili- tación	0.54 Est.	28.3	El tramo desde Pto. Henecán-Tegucigalpa hasta Rfo del Hombre no registra proyecto de inversión.	
CA-5 Honduras 2o. Anillo Externo	1er. Orden (Autopista)	Potrerrillos-Pto. Cortés	84	Asfalto mal estado Vía actual conges- tionada	Diseño co- mo auto- pista de 4 carriles	Construc- ción au- topista	0.25 Est.	20.4		
CA-9 Guatemala 2o. Anillo Externo	1er. Orden	Puerto Queztal- Escuintla	42	41% Ejecución	Conclusión de la Obra Física	Manteni- miento	5.1 Fondos Propios	0.05	Costo Total del Proyecto nuevo \$17.4 millones.	

PLAN TRIFINIO

PRINCIPAL SISTEMA VIAL DE IMPACTO Y EFECTO EN EL AREA DEL TRIFINIO

Cuadro No. 1 Página 9

PROYECTO	CATEGORIA	TRAMO	LONGITUD K.M.	ESTADO ACTUAL	PROGRAMA PROPUESTO			INVERSIONES (Millones de \$)		OBSERVACIONES
					CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995		
CA-9 Guatemala 2o. Anillo Externo	Autopista	Escuintla-Palín	23	19 km. Pavimenta- dos en estado de saturación.	Construc- ción. Autopista 30%	Construc- ción nue- va. Autopista 70%	13.5 Gobierno de Ita- lia.	16.5 Gobierno de Ita- lia.	Diseño concluido Costo Total \$30 millones Gobierno de Italia	
CA-9 Guatemala 2o. Anillo Externo	Autopista	Palín-Guatemala	40.24	(4 carriles) Pavimentado tran- sitable	Sello Estudios Rehabili- tación.	Rehabili- tación	0.56 Sello	6.4	El tramo Guatemala-El Rancho no regis- tra proyecto de inversión.	
CA-9 Guatemala 2o. Anillo Externo	1er. Orden	El Rancho-Rfo Hondo	50	Pavimentado Regular	Rehabili- tación 40%	Rehabili- tación 60% Manten- miento	2.1 BCIE	1.8 BCIE	Costo Total \$3.9 millones BCIE	
CA-9 Guatemala 2o. Anillo Externo	1er. Orden	Rfo Hondo-Puerto Barríos-Puerto San- to Tomás	161	Pavimentado mal estado	Recons-truc- ción 25%	Recons-truc- ción 75%	20.0 BID	30.0 BID	Costo Total \$50.0 millones BID	
CA-10 Guatemala 1er. Anillo Externo.	1er. Orden	Rfo Hondo-Chiqui- mula	35	Asfalto transita- ble.	Sello Terminar Estudios. Rehabilit. (95% en 87).	Rehabi- lita- Estudios	0.25 Sello y Estudios	2.8		

PLAN TRIFINIO

PRINCIPAL SISTEMA VIAL DE IMPACTO Y EFECTO EN EL AREA DEL TRIFINIO

Cuadro No. 1 Página 10

PROYECTO	CATEGORIA	TRAMO	LONGITUD K M.	ESTADO ACTUAL	PROGRAMA PROPUESTO		INVERSIONES (Millones de \$)		OBSERVACIONES
					CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	
CA-10 Guatemala Subregión de sarrojillo y Subregión Fratrindad del Trifinio	1er. Orden	Chiquimula-Agua Caliente (frontera)	66	Asfalto transita- ble.	Sello Terminar Estudios Rehabili- tación (95% en 1987)	Rehabi- litación	0,5	5,3	Proyecto prioritario para los propósi- tos del Plan Trifinio.
Mejoramiento Instalacio- nes Aduane- ras (CA-10)		En los dos puestos fronterizos.		Regular	Estudios y Dise- ño	Construc- ción y equipa- miento.	0,07	1,9	
CA-10 Honduras. Subregión Fratrindad del Trifinio	1er. Orden	Agua Caliente- Nueva Ocotepeque	22	Asfalto transi- table. (Fact. y diseño mayo/88, inicio obras oct./89 20%	Rehabi- litación	Conclu- sión de rehabili- tación	2,75	5,12	Proyecto prioritario Costo Total \$7.87 millones BID
CA-11 Guatemala Subregión Trifinia de Desarrollo	1er. Orden (actual- mente condicio- nes de camino vecinal).	Vado Hondo- El Florido	45	Terracería en re- gular estado con características de diseño de camino vecinal con obras de protección.	Estudios y Diseños para cons- trucción y pavimen- tación. (Diseños 20%/84.	Construc- ción y Pavimen- tación.	0,13 Est.	9,0	Proyecto prioritario.

PLAN TRIFINIO

PRINCIPAL SISTEMA VIAL DE IMPACTO Y EFECTO EN EL AREA DEL TRIFINIO

Cuadro No.1 Página 11

PROYECTO	CATEGORIA	TRAMO	LONGITUD K.M.	ESTADO ACTUAL	PROGRAMA PROPUESTO		INVERSIONES (Millones de \$)		OBSERVACIONES
					CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	
Mejoramiento a instalaciones Aduaneras (CA-11)		En los 2 puestos fronterizos		No existen instala- ciones permanen- tes.	Estudios y Diseños.	Construc- ción y Equipa- miento.	0.07	0.7	
CA-11 Honduras Subregión Trifinia de Desarrollo	1er. Orden (Actual- mente condi- ciones de cami- no veci- nal).	El Florido-Copán	12	Terracería mal es- tado con caracte- rísticas de camino vecinal.	Diseños y Estudios para cons- trucción de carre- tera de 1er. Orden	Construc- ción, Pavimen- tación.	0.04	2.4	Proyecto prioritario.
CA-11 Honduras Subregión Trifinia de Desarrollo. 1er. Anillo Externo.		Copán-La Entrada	62	Asfalto mal esta- do.	Recons- trucción por fallas geológicas Fact. y Diseño Dic./88. Inicio Mayo/89 (25%)	Conclu- sión de la Re- construc- ción (75%)	2.24	3.36	Proyecto Prioritario Costo Total \$5.6 millones BID

PLAN TRIFINIO

PRINCIPAL SISTEMA VIAL DE IMPACTO Y EFECTO EN EL AREA DEL TRIFINIO

Cuadro No. 1 Página 12

PROYECTO	CATEGORIA	TRAMO	LONGITUD K.M.	ESTADO ACTUAL	PROGRAMA PROPUESTO		INVERSIONES (Millones de \$)		OBSERVACIONES
					CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	
CA-12 Guatemala Subregión Trifinia de Desa- rrollo	1er. Orden	Padre Miguel-Nue- va Anguiatú	22	Asfalto transi- table.	Sello. Actuali- zar Estu- dios para Rehabili- tación.	Rehabi- litación	0.15 Sello	1.8	Proyecto Prioritario. Sellamiento con recursos propios Gobierno Guatemala
Mejoramien- to. Instalacio- nes Aduane- ras (CA-12)		En los 2 puestos Fronterizos		Regular	Estudios y Diseño	Construc- ción y equipa- miento.	0.07	0.8	
CA-12 El Salvador Subregión Trifina Fratnidad y 1er. Ani- llo Exter- no.	1er. Orden	Nueva Anguiatú- Santa Ana	58.8	Asfalto transi- table.	Rehabi- litación Inicio Jun/88 (50%)	Rehabi- litación (50%)	6.86	3.70	Costo Total \$10.56 millones BCIE
CA-12 El Salvador 2o. Anillo Externo.	1er. Orden	Santa Ana-Acaju- tla.	56	Asfalto transi- table.	Sello Asfálti- co.	Manten- miento Estudios de Reha- bilita- ción.	0.39	0.16 Est./

PLAN TRIFINIO

PRINCIPAL SISTEMA VIAL DE IMPACTO Y EFECTO EN EL AREA DEL TRIFINIO

Cuadro No. Página 13

PROYECTO	CATEGORIA	TRAMO	LONGITUD K.M.	ESTADO ACTUAL	PROGRAMA PROPUESTO		INVERSIONES (Millones de \$)		OBSERVACIONES
					CORTO PLAZO MAR 1988 - MAR 1990	MEDIANO PLAZO MAR 1990 - MAR 1993	CORTO PLAZO MAR 1988 - MAR 1990	MEDIANO PLAZO MAR 1990 - MAR 1993	
CA-13 Honduras 2o. Anillo Externo	1er. Orden	Puerto Cortés- Frontera	47.3	Estructura Pavi- mentada destrufi- da en 1974 por Huracán Fiff.	Estudios y Diseños para Re- construc- ción.	Recons- trucción y Pavi- menta- ción.	0.14 Est.	9.0	Proyecto importante para los tres países por el efecto de Anillo Externo vial que establece.
Instalacio- nes Adua- neras (CA-13)		En los 2 puestos fronterizos		Inexistentes	Estudios y Dise- ños	Cons- trucción y Equi- pamiento.	0.07	0.6	
CA-13 Guatemala 2o. Anillo Externo	1er. Orden	Frontera CA-9 (En- tre Rfos Morales	23.8	Inexistentes	Actuali- zación de Estu- dios y Diseños.	Cons- trucción	0.07 Est.	6.0	
CA-13 Guatemala 2o. Anillo Externo	1er. Orden	La Ruidosa (CA-9) Modesto Méndez	71.8	Asfalto Transitable	Sello	Rehabili- tación.	0.5	5.7	
CA-13 Guatemala 2o. Anillo Externo	1er. Orden	Modesto Méndez- Poptún-Flores	160	Terracería regu- lar estado.	Construc- ción y Pavimen- tación Inicio Oct/89. 20%	Termina- ción cons- trucción 80%.	18.2	33.8	Costo Total \$52 millones Posible financiamiento Alemán.

PLAN TRIFINIO

PRINCIPAL SISTEMA VIAL DE IMPACTO Y EFECTO EN EL AREA DEL TRIFINIO

Cuadro No. 1 Página 14

PROYECTO	CATEGORIA	TRAMO	LONGITUD K.M.	ESTADO ACTUAL	PROGRAMA PROPUESTO		INVERSIONES (Millones de \$)		OBSERVACIONES
					CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	
Tramo del Circuito Vial de Subregión Trifinia La Fratrñidad El Salvador	1er. Orden	Metapán-Citalá- El Poy	49.4	Terracerfa regular estado. En feb. 84 se inició Proyecto para llevarlo a car- mino vecinal con fondos AID, suspen- dido por fuerza mayor.	Manten- miento Estudios y Diseños para cons- trucción y pavi- mentación	Cons- trucción y Pavi- menta- ción co- mo carre- tera de 1er. Or- den.	0.14 Est.	16.3	Proyecto Prioritario para los propó- sitos del Plan Trifinio.
Acceso al área de re- serva de la Biosfera del Trifinio Subregión La Fratrñidad El Salvador.	Camino Vecinal asfalta- do.	Metapán-Cerro Montecristo.	25.4	Camino Vecinal con mal diseño en ma- las condiciones.	Estudios y Dise- ños para Construc- ción y Pavimen- tación.	Cons- trucción y Pavi- mento.	0.07 Est.	5.1	Proyecto Prioritario.
Interconexión CA-1 y CA-10 Guatemala Subregión Trifinia de Desarrollo	1er. Orden	Asunción Mita (CA-1) Ipala- Chiquimula	66.4	Camino vecinal en mal estado.	Mejora- miento de All- neamien- to y Ba- lasto	Estu- dios para pavimen- tación.	3.6 BID	0.19	Proyecto prioritario. El financia- miento del BID cubre solamente el balastado entre Asunción Mita e Ipala hasta por un monto de \$3.3. El resto podría ser ejecutado por Administra- ción por el Gobierno de Guatemala.

1/ Datos estimados por el país.

PLAN TRIFINIO

PRINCIPAL SISTEMA VIAL DE IMPACTO Y EFECTO EN EL AREA DEL TRIFINIO

Cuadro No. 1 Página 15

PROYECTO	CATEGORIA	TRAMO	LONGITUD K.M.	ESTADO ACTUAL	PROGRAMA PROPUESTO		INVERSIONES (Millones de \$)		OBSERVACIONES
					CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	
Interconexión Central CA-9 (Guatemala-CA-5 (Honduras))	1er. Orden (Actualmente balastado).	CA-9 (Sanarate) - Jalapa	47	Camino Vecinal con superficie balastada	Pavimentación inicio programa-do/89 con fondos propios (20%)	Terminación. Pavimentación (80%)	1.5	2.8	Costo Total \$4,3 millones necesario estudio de realineamiento para darle condiciones de carretera de 1er. Orden.
Interconexión Central CA-9 (Guatemala) CA-5 (Honduras)	1er. Orden (actualmente balastado y parte como camino vecinal)	Jalapa-Ipala	33	Terracería	Estudios (Jalapa-San Pedro Pinula-San Pedro Pinula-Ipala).	Construcción y Pavimentación.	0.10 Est.	3.6	
Interconexión Central CA-9 (Guatemala) CA-5 (Honduras) Subregión Trifinia de Desarrollo.	1er. Orden (Actualmente como camino vecinal)	Ipala-CA-10 (Quezaltepeque)	22	Terracería	Mejoramiento. Estudios y diseños como carretera de 1er. Orden.	Construcción y pavimentación.	0.25 Mej.	3.5	

PLAN TRIFINIO

PRINCIPAL SISTEMA VIAL DE IMPACTO Y EFECTO EN EL AREA DEL TRIFINIO

Cuadro No. 1 Página 16

PROYECTO	CATEGORIA	TRAMO	LONGITUD K.M.	ESTADO ACTUAL	PROGRAMA PROPUESTO			INVERSIONES (Millones de \$)		OBSERVACIONES
					CORTO PLAZO DE 1988 - DE 1990	MEDIANO PLAZO DE 1990 - DE 1993	MANTENIMIENTO Y ESTUDIOS PARA AS- FALTARLO	CORTO PLAZO DE 1988 - DE 1990	MEDIANO PLAZO DE 1990 - DE 1993	
Interconexión Central (Honduras) CA-9 (Guatemala) CA-5 (Honduras)	1er. Orden	Santa Rosa - Gracias	44	En construcción	concluida a nivel de balasto	Mantenimiento y estudios para as- faltarlo		Estudios por administración	No disponibles los datos de inversiones. El Proyecto constituye un tramo del 1er. anillo externo. Financiamiento BID.	
Interconexión Central CA-9 (Guatemala) CA-5 (Honduras)	1er. Orden	Gracias-San Juan	40	En construcción	Concluida a nivel de balasto	Mantenimiento y estudios para as- faltarlo		Estudio por administración	Financiamiento BID	
Interconexión Central CA-9 (Guatemala) CA-5 (Honduras)		San Juan-La Esperanza	40	En construcción	Concluida a nivel de balasto	Mantenimiento y estudios para as- faltarlo		Estudios por administración	Financiamiento BID.	
"	1er. Orden	La Esperanza - Marcala	30	Terracería	Estudios y diseños	Construcción carretera orden a nivel de balasto	Estudios por administración			

PLAN TRIFINIO

PRINCIPAL SISTEMA VIAL DE IMPACTO Y EFECTO EN EL AREA DEL TRIFINIO

Cuadro No. 1 Página 17

PROYECTO	CATEGORIA	TRAMO	LONGITUD K.M.	ESTADO ACTUAL	PROGRAMA PROPUESTO			INVERSIONES (Millones de \$)		OBSERVACIONES
					CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995		
Intercoxi3n Central CA-9 (Gua- temala) CA-5 (Hon- duras)	1er. Orden	Marcala-La Paz San Antonio (CA-5)	78	En construcci3n a nivel de pavi- mentaci3n.	Concluir pavimen- taci3n.	Manteni- miento.			Con este tramo concluye la Interco- xi3n CA-9 (Guatemala) y CA-5 (Hon- duras)	
Proyecto de Integra- ci3n Terri- torial. Subregi3n Trifinia de Desarrollo (Honduras)	Balasta- da.	Lucerna-La En- carnaci3n-Ri3o Negro.	57	Terracerfa en mal estado.	Estudios y Disei3os para mejo- ramiento de Alinea- miento.	Construc- ci3n y Balasta- do.	0.17	1.0	Proyecto incluido en el PLANDERO. Incluye tambi3n la construcci3n de los puentes Ri3o Negro y El Play3n.	
De Integra- ci3n Terri- torial. Subregi3n Trifinia de Desarrollo (Honduras)	Balasa- tada.	Ri3o Negro-Santa Rita.	11.2	Balasto en buen estado.	Manteni- miento.	Manteni- miento.				
"	Balasa- tada.	CA-4 San Marcos- Mercedes	11.6	Balasto, buen estado.	Manteni- miento.	Manteni- miento.	0.1	0.2		
"	Balasa- tada.	San Marcos- Tambla	44	Terracerfa mal estado	Mejora- miento Balasto	Manteni- miento	0.5		Proyecto incluido en el PLANDERO	

PLAN TRIFINIO

PRINCIPAL SISTEMA VIAL DE IMPACTO Y EFECTO EN EL AREA DEL TRIFINIO

Cuadro No. 1 Página 18

PROYECTO	CATEGORIA	TRAMO	LONGITUD K.M.	ESTADO ACTUAL	PROGRAMA PROPUESTO			INVERSIONES (Millones de \$)		OBSERVACIONES
					CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995		
Proyecto de Integración Territorial. Subregión Trifinia de Desarrollo (Honduras)	Balasta- da	Entronque CA-4 Dolores-Fraterni- dad.	12 (Aprox.)	Terracerfa	Mejora- miento a balasto	Manteni- miento.	0.2			
"	Balasto	Dolores-San Jorge San Fernando	18 (Aprox.)	No Existe	Estudios y Diseños	Construc. y Balasto	0.05	3.6	para carretera balastada.	
"	Balasta- da	San Agustín- Dulce Nombre	10.8	Balasto	Mejora- miento	Manteni- miento	0.2			
" (El Salvador)	Balasta- da	Metapán-La Joya- San Jerónimo	11.7	Terracerfa en mal estado	Construc- ción y balasta- do.	Manteni- miento	1.6		Diseño concluído	
"	Balasta- da	Guarnacia-Los Hor- cones-Masahuat- San Antonio Casi- tas-CA-12		Jun/86. Inicio construcción ca- mino rural finan- ciamiento BID 55. 5% avance Contra- tista. Prescindió	Termina- ción de la cons- trucción y balas- to.	0.2	0.09			

PROYECTOS VIALES DEL PLAN TRIFINIO

Cuadro No. 2

A - Pavimentadas

P R O Y E C T O	T R A M O	P R O G R A M A P R O P U E S T O		I N V E R S I O N E S (Millones de \$)		F U E N T E S D E R E C U R S O S		O B S E R V A C I O N E S
		CORTO PLAZO 1988-89-90	MEDIANO PLAZO 1990-91-92	CORTO PLAZO 1988-89-90	MEDIANO PLAZO 1990-91-92	CORTO PLAZO 1988-89-90	MEDIANO PLAZO 1990-91-92	
CA-1 (Guatemala) El tramo Asunción Mita-San Cristóbal se encuentra en la subregión trifinia de desarrollo y el resto en sector comprendido dentro del Primer Anillo Externo	Jutiapa-San Cristóbal Frontera (52 Kms.)	Diseños y Estudios para Rehabilitación (10 % -87 DGC) Mantenimiento	Rehabilitación	0.15	4.2	0.15 BCIE	4.2 BCIE	Posibilidad de usar nuevamente financiamiento BCIE.
Puestos fronterizos CA-1	Mejoramiento de instalación en los 2 Puestos Fronterizos	Estudios y Diseños	Construcción y Equipamiento	0.07	0.4	0.07 BCIE	0.4 BCIE	Parte de un programa integral de mejoramiento de puestos fronterizos de la Región del Trifinio.
CA-3 (Guatemala) Proyecto nuevo. Aún no considerado en Guatemala y no contemplado en el Plan de REMITRAN, pero de importancia para contar con la red de vías de la Subregión Trifinia de Desarrollo y dar carácter de carretera regional a la Longitudinal del Norte de El Salvador.	Asunción Mita-Anguiatú Frontera (16 Kms.)	Mejoramiento y Estudios para carretera 1er. Orden	Construcción a nivel de Bata lasto	0.03 Mej. 0.05 Est.	1.9	0.03 Fondos Propios 0.05 BCIE	1.9 BCIE	Solicitar al Gobierno de Guatemala y a REMITRAN su inserción como Proyecto de interés regional.

PROYECTOS VIALES DEL PLAN TRIFINIO

Cuadro No. 2

Página 2

P R O Y E C T O	T R A M O	P R O G R A M A P R O P U E S T O		I N V E R S I O N E S (Millones de \$)		F U E N T E S D E R E C U R S O S		O B S E R V A C I O N E S
		CORTO PLAZO 1968 - 1970	MEDIANO PLAZO 1970 - 1975	CORTO PLAZO 1968 - 1970	MEDIANO PLAZO 1970 - 1975	CORTO PLAZO 1968 - 1970	MEDIANO PLAZO 1970 - 1975	
Construcción Instalaciones Aduaneras en Anguiatú Frontera (CA-3) CA-3 (El Salvador) Proyecto nuevo. Aún no considerado en El Salvador y no contemplado en el Plan de REMITRAN, pero de importancia para con- formar la red de vías de la Subregión Trifinia de Desarrollo y dar carácter de carretera re- gional a la Longitudinal del Norte de El Salvador	En los 2 puestos fronterizos	Estudios y Diseños	Construc- ción y Equipa- miento	0.07	0.4	0.07 BCIE	0.4 BCIE	Parte de un Programa Integral de mejoramien- to de puestos fronteri- zos en la Región del Trifinio.
	Anguiatú - Metapán (16 Kms.)	Mejoramiento y Estu- dios para carretera de de Balas- ter. Orden to	Construc- ción nue- va a nivel de Balas- ter.	0.05 Est. 0.03 Mej.	1.9	0.08 BCIE	1.9 BCIE	El Proyecto complemen- ta a los siguientes cami- nos vecinales: 1) El Ronco-Ostua San Jerónimo 14.4 Km. 20% de avance a camino terciario VI/81 suspendido por falta de fondos \$0.64 millones. 2) Ostua-La Virgen. Diseño 100% a terciario \$ 0.54 millones sin fondos 3.8 Km.

PROYECTOS VIALES DEL PLAN TRIFINIO

Cuadro No. 2

Página 3

P R O Y E C T O	T R A M O	P R O G R A M A P R O P U E S T O		I N V E R S I O N E S (Millones de \$)		F U E N T E S D E R E C U R S O S		O B S E R V A C I O N E S
		CORTO PLAZO 1980-1983	MEDIANO PLAZO 1983-1990	CORTO PLAZO 1980-1983	MEDIANO PLAZO 1983-1990	CORTO PLAZO 1980-1983	MEDIANO PLAZO 1983-1990	
CA-3 (El Salvador)	Metapán -Quitaspal (55 Kms.)	Actualiza- ción de Es- tudios lle- vándola a ter. Orden y construc- ción nueva de 19 Km. faltantes	Recons- trucción de 36 Km. existentes	0.16 Est.	7.2 Recons- trucción 9.0 Const.	0.16 BCIE	16.2 BCIE	
CA-4 (El Salvador)	Quitaspal - El Poy (45 Kms.)	Actualiza- ción Dise- ños 1984 Mejoramen- to Alinea- miento	Recons- trucción	0.13 Est.	4.6	0.13 BCIE	4.6 BCIE	
Instalaciones Aduaneras en CA-3	En los 2 puestos Fronterizos de El Poy	Estudios y Diseños	Construc- ción y Equipa- miento	0.07	0.4	0.07 BCIE	0.4 BCIE	Parte de un Programa Integral de mejoramen- to de puestos fronteri- zos en la Región del Trifinio.
CA-4 (Honduras)	El Poy - Cucuyagua (68.5 Kms.)	FACT. y Diseños Dic./88	Recons- trucción 75 %			2.38 BID	3.58 BID	Costo Total: \$ 5.96 millones BID

PROYECTOS VIALES DEL PLAN TRIFINIO

Cuadro No. 2

Página 4

PROYECTO	TRAMO	PROGRAMA PROPUESTO		INVERSIONES (Millones de \$)		FUENTES DE RECURSOS		OBSERVACIONES
		CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	
CA-4 (Honduras) Continúa		Reconstrucción Jul./89 (25%)						
CA-4 (Honduras)	Cucuyagua - Santa Rosa de Copán - La Entrada (72.72 Kms.)	FACT. y Diseños Dic./88	Reconstrucción y Rehabilitación	8.12	12.18	8.12 BID	12.18 BID	Proyecto fuera de la Región del Trifinio, pero complementa la Red de vías del Plan Trifinio.
CA-10 (Guatemala)	Río Hondo - Chiquimula (35 Kms.)	Sello. Terminar estudios 95% en 1987	Rehabilitación	0.25 (Sello y Estudios)	2.8	0.25 Fondos Propios	2.8 BCIE	Proyecto fuera de la región del Trifinio, pero complementa la Red de vías del Plan Trifinio. Revisar prioridad asignada en Plan de Inversiones 1987-1991.
CA-10 (Guatemala)	Chiquimula - Agua Caliente (Frontera) (66 Kms)	Sello. Terminar estudios 95% en 1987	Rehabilitación	0.5 (Sello y Estudios)	5.3	0.50 Fondos Propios	5.3 BCIE	Proyecto prioritario. Solicitar a Gobierno de Guatemala la asignación de fondos para el trabajo propuesto en el corto plazo y revisar prioridad asignada en Plan de Inversiones 1987-1991

PROYECTOS VIALES DEL PLAN TRIFINIO

Cuadro No. 2

Página 5

P R O Y E C T O	T R A M O	P R O G R A M A P R O P U E S T O		I N V E R S I O N E S (Millones de \$)		F U E N T E S D E R E C U R S O S		O B S E R V A C I O N E S
		CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1992	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1992	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1992	
Mejoramiento Instalaciones Aduaneras en CA-10	En los 2 puestos Fronterizos de Agua Caliente	Estudios y Diseños	Construc- ción y Equipa- miento	0.07	1.9	0.07 BCIE	1.9 BCIE	Parte de un Programa Integral de mejoramien- to de puestos fronteri- zos en la Región del Trifinio.
CA-10 (Honduras)	Agua Caliente - Nueva Ocote- peque (22 Kms.)	Rehabilita- ción (FACT. y Diseño Mayo/88) Inicio obras Oct./89 20%	Conclu- sión Obra 80%	2.75	5.12	2.75 BID	5.12 BID	Proyecto prioritario Recomendable solicitar a Gobierno de Hondu- ras acelerar tramita- ciones para la ejecu- ción del Proyecto.
CA-11 (Guatemala)	Vado Hondo - El Florido (45 Kms.)	Estudios y Diseños pa- ra construc- ción y pa- vimentación como carre- tera de ter. Or- den Diseño 20% 1984	Construc- ción y Pavimen- tación	0.13 Est.	9.0	0.13 BCIE	9.0 BCIE	Proyecto prioritario. para la Subregión Tri- finia de Desarrollo. Recomendable solicitar al Gobierno de Gua- temala revisar priori- dad asignada en el Plan de Inversiones 1987-1991.

PROYECTOS VIALES DEL PLAN TRIFINIO

Cuadro No. 2

Página 6

P R O Y E C T O	T R A M O	PROGRAMA PROPUESTO		INVERSIONES (Millones de \$)		FUENTES DE RECURSOS		OBSERVACIONES
		CORTO PLAZO III.1988 - II.1990	MEDIANO PLAZO III.1990 - II.1992	CORTO PLAZO III.1988 - II.1990	MEDIANO PLAZO III.1990 - II.1992	CORTO PLAZO III.1988 - II.1990	MEDIANO PLAZO III.1990 - II.1992	
Mejoramiento Instalaciones Aduaneras en CA-11	En los 2 puestos Fronterizos de El Florido	Estudio: y Diseños	Construcción y Equipamiento	0.07	0.7	0.07 BCIE	0.7 BCIE	Parte de un Programa Integral de mejoramiento de puestos fronterizos en la Región del Trifinio.
CA-11 (Honduras)	El Florido - Copán Ruinas (12 Kms.)	Diseños y Estudios para construcción de carreteras de 1er. Orden	Construcción y Pavimentación	0.04 Est.	2.4	0.04 BCIE	2.4 BCIE	
CA-11 (Honduras)	Copán Ruinas - La Entrada (62 Kms.)	Reconstrucción por fallas geológicas FACT. y Diseño Dic./88 Inicio Nov./89 25%	Conclusión de la Reconstrucción 75%	2.24	3.36	2.24 BID	3.36 BID	Parte del Proyecto fuera de la Región del Trifinio, pero completa la red de vías del Plan Trifinio.

PROYECTOS VIALES DEL PLAN TRIFINIO

Cuadro No. 2

Página 7

P R O Y E C T O	T R A M O	P R O G R A M A P R O P U E S T O		I N V E R S I O N E S (Millones de \$)		F U E N T E S D E R E C U R S O S		O B S E R V A C I O N E S
		CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1992	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1992	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1992	
CA-12 (Guatemala)	Padre Miguel-Nueva Anguiatú (22 Kms.)	Sello. Actualización Estudios para Rehabilitación	Rehabilitación	0.06 Est. 0.15 Sello	1.8	0.06 BCIE Est 0.15 Fondos Propios	1.8 BCIE	Proyecto prioritario Recomendable solicitar a Gobierno de Guatemala la asignación de fondos para trabajos propuestos de corto plazo
Mejoramiento Instalaciones Aduaneras en CA-12	En los 2 puestos Fronterizos de Nueva Anguiatú	Estudios y Diseños	Construcción y Equipamiento	0.07	0.8	0.07 BCIE	0.80 BCIE	Parte de un Programa Integral de puestos fronterizos en la Región del Trifinio.
CA-12 (El Salvador)	Nueva Anguiatú-Santa Ana (58.8 Kms.)	Rehabilitación Inicio Junio/88 50 %	Rehabilitación 50%	5.28	5.28	5.28 BCIE	5.28 BCIE	Proyecto prioritario. Parte del Proyecto fuera de la Región del Trifinio, pero complementa la red de vías del Plan Trifinio.

PROYECTOS VIALES DEL PLAN TRIFINIO

Cuadro No. 2

Página 8

P R O Y E C T O	T R A M O	P R O G R A M A P R O P U E S T O			I N V E R S I O N E S (Millones de \$)			F U E N T E S D E R E C U R S O S		O B S E R V A C I O N E S
		CORTO PLAZO 1988 - 1990	MEDIANO PLAZO 1990 - 1993	CORTO PLAZO 1988 - 1990	MEDIANO PLAZO 1990 - 1993	CORTO PLAZO 1988 - 1990	MEDIANO PLAZO 1990 - 1993	CORTO PLAZO 1988 - 1990	MEDIANO PLAZO 1990 - 1993	
CA-13 (Honduras)	Puerto Cortés - Frontera (47.3 Kms)	Estudios y Diseños para construcción y Pavimentación	Construcción y Pavimentación	0.14	9.0	0.14	9.0	0.14 BCIE	9.0 BCIE	Proyecto que aportará contexto de red vial trifinacional al completar el 2o. Anillo Externo, planteado de interés fundamental para los tres países y para la red vial del Plan Trifinio.
Instalaciones Aduaneras en la CA-13	En los 2 puestos Fronterizos (por determinar)	Estudios y Diseños	Construcción y Equipamiento	0.07	0.6	0.07	0.6	0.07 BCIE	0.6 BCIE	Parte de un Programa Integral de puestos fronterizos en la Región del Trifinio
CA-13 (Guatemala)	Frontera - CA-9 (entre Ríos - Morales) (23.8 Kms.)	Actualización de Estudios	Construcción	0.07	6.0	0.07	6.0	0.07 BCIE	6.0 BCIE	Proyecto con observaciones similares a CA-13 (Honduras). Recomendable solicitar a Guatemala revisar e prioridad asignada en el Plan de Inversiones 1987-1991.

PROYECTOS VIALES DEL PLAN TRIFINIO

Cuadro No. 2

Página 9

P R O Y E C T O	T R A M O	P R O G R A M A P R O P U E S T O			I N V E R S I O N E S (Millones de \$)			F U E N T E S D E R E C U R S O S			O B S E R V A C I O N E S
		CORTO PLAZO 1989 - 1990	MEDIANO PLAZO 1991 - 1995	LARGO PLAZO 1996 - 1999	CORTO PLAZO 1989 - 1990	MEDIANO PLAZO 1991 - 1995	LARGO PLAZO 1996 - 1999	CORTO PLAZO 1989 - 1990	MEDIANO PLAZO 1991 - 1995	LARGO PLAZO 1996 - 1999	
Bramo del Circuito Vial de la Subregión Trifinio - La Fraternidad (El Salvador)	Metapán-Citla-El Poy (49.4 Kms)	Manen- miento Estudios y Diseños para cons- trucción y Pavimenta- ción	Construc- ción y Pavimen- tación como ca- matera de Pavimenta- ción	0.14 Est.	16.3	0.14 BCIE	16.3 BCIE	0.14 BCIE	16.3 BCIE	Proyecto prioritario para el Plan Trifinio. Recomendable solicitar a Gobierno El Salvador asignarle prioridad al Proyecto para su eje- cución a partir de 1990	
	Acceso al área de reserva de la Biosfera del Trifinio. Subregión La Fraternidad (El Salvador)	Metapán - Cerro Montecristo (25.4 Kms.)	Estudios y Diseños pa- ra construc- ción y pa- vimenta- ción	Construc- ción y pavimen- tación	0.07 Est.	5.1	0.07 BCIE	5.1 BCIE	0.07 BCIE	5.1 BCIE	Proyecto prioritario para el Plan Trifinio. Recomendable solicitar a Gobierno El Salvador asignarle prioridad al Proyecto.
Interconexión CA-1 - CA-10) (Guatemala)	Asunción Mita (CA-1) - Ipala - Chiquimula (CA-10) (66.4 km)	Mejora- miento de Alineamien- to y Balas- tación	Estudios para pa- vimen- tación	3.6 BID	0.19	3.6 BID	0.19	3.6 BID	0.19 BCIE	Proyecto prioritario.	
	Bramo conector de la Interconexión central CA-9 (Guatemala) y CA-5 (Honduras) comedor importante para la Subregión Trifinio e Desarrollo	Ipala - CA-10 (Quezaltenango) (22 Kms.)	Estudios y diseños co- mo carre- tera de ler. Orden. Mejoramiento	Construc- ción y pa- vimenta- ción	0.06 (Estudios) 0.25 (Mejor.)	3.5	0.06 BCIE 0.25 Fondos Propios	3.5 BCIE	0.06 BCIE 0.25 Fondos Propios	3.5 BCIE	Recomendable solicitar al Gobierno de Guate- mala asignarle priori- dad al Proyecto.

PROYECTOS VIALES DEL PLAN TRIFINIO

CUADRO No. 3

B. BALASTADOS

P R O Y E C T O	T R A M O	P R O G R A M A P R O P U E S T O		I N V E R S I O N E S (Millones de \$)		F U E N T E S D E R E C U R S O S		O B S E R V A C I O N E S
		CORTO PLAZO 1989 - 1990	MEDIANO PLAZO 1990 - 1993	CORTO PLAZO 1989 - 1990	MEDIANO PLAZO 1990 - 1993	CORTO PLAZO 1989 - 1990	MEDIANO PLAZO 1990 - 1993	
Proyectos de Integración Territorial Subregión Trifinia de Desarrollo (Guatemala)	Veguitas (CA-II)-Olopa (55 Kms.)	Estudios y diseños	Construc- ción ba- lastado	0.16	1.6	0.16 BCIE	1.6 BCIE	
	Mongoy (CA-I)-Atescatempa (18 Kms)	Estudios y diseños	Construc- ción ba- lastado	0.05	0.45	0.05 BCIE	0.45 BCIE	
	Los Cimientos-San José La Arada (8 Kms.)	Estudios y diseños	Construc- ción ba- lastado	0.02	0.25	0.02 BCIE	0.25 BCIE	
	Chiquimula-Pato Poxte (12 Kms.)	Estudios y diseños	Construc- ción ba- lastado	0.03	0.40	0.03 BCIE	0.40 BCIE	
	Lucerna-La Encarnación Río Negro (57 Kms.)	Estudios y diseños para Mejoramiento de anillo neamiento	Construc- ción ba- lasto	0.17 Est.	1.0	0.17 Plandero	1.0 Plandero	Proyecto prioritario complementa el tramo Río Negro Sta. Rita construido por PRODE- RO y habilita un im- portante anillo vial balastado dentro de la Subregión Trifi- nia de Desarrollo.
Proyecto de Integración Territorial Subregión Trifinia de Desarrollo (Honduras)	Cucuyagua-Corquín-Belén Gualcho (34.1)	Estudios y diseño para mejoramiento	Construc- ción ba- lasto	0.10	1.0	0.10 BCIE	1.0 BCIE	

PROYECTOS VIALES DEL PLAN TRIFINIO

Cuadro No. 3

Página 2

P R O Y E C T O	T R A M O	P R O G R A M A P R O P U E S T O		I N V E R S I O N E S (Millones de \$)		F U E N T E S D E R E C U R S O S		O B S E R V A C I O N E S
		CORTO PLAZO 1980-1982	MEDIANO PLAZO 1983-1985	CORTO PLAZO 1980-1982	MEDIANO PLAZO 1983-1985	CORTO PLAZO 1980-1982	MEDIANO PLAZO 1983-1985	
Proyectos de Integración Territorial Subregión Trifinia de Desarrollo (Honduras)	CA4 San Marcos - Mercedes (11.6 Kms)	Mejoramiento y alineamiento	Mejoramien- to y all- neamiento	0.1	0.2	0.1 BID	0.2 BID	Solicitar al Gobier- no de Honduras sea incluido el Proyecto en el Paquete de ca- minos vecinales del BID.
	San Marcos-Tambla (44 Kms)	Mejora- miento balasto	Mejora- miento	0.20	0.22	0.20 Plandero	0.22 Plandero	
	Entronque CA-4 Dolores- Fraternidad (12 Kms.)	Mejora- miento balasto	Mejora- miento balasto	0.04	0.2	0.04 BCIE	0.2 BCIE	Al paquete BCIE
	Dolores Sn. Jorge-San Sn Fernando (18 Kms.)	Estudios y diseños balasto	Construc- ción y balasto	0.05	3.06	0.05 BCIE	3.6 BCIE	Al paquete BCIE
	San Agustín- Entronque CA-11 (10.8 Kms.)	Mejora- miento balasto	Mejora- miento balasto	0.2	0.2	0.2 BID	0.2 BID	"
Proyectos de Integración Territorial Subregión Trifinia de Desarrollo (El Salvador)	Metapán-La Joya San Jeró- nimo (11.7 Kms.)	Construc- ción y ba- lasto	Mejora- miento	1.6	0.2	1.6 BID	0.2 BID	Solicitar al Gobierno de El Salvador incluir éste Proyecto en el Paquete de caminos ve- cinales BID.

PROYECTOS VIALES DEL PLAN TRIFINIO

Cuadro No.3
Página 3

P R O Y E C T O	T R A M O	P R O G R A M A P R O P U E S T O		I N V E R S I O N E S (Millones de \$)		F U E N T E S D E R E C U R S O S		O B S E R V A C I O N E S
		CORTO PLAZO 1968 - 1970 SEI 1968 - SEI 1970	MEDIANO PLAZO 1970 - 1972 SEI 1970 - SEI 1972	CORTO PLAZO 1970 - 1972 SEI 1970 - SEI 1972	MEDIANO PLAZO 1972 - 1975 SEI 1972 - SEI 1975	CORTO PLAZO 1970 - 1972 SEI 1970 - SEI 1972	MEDIANO PLAZO 1972 - 1975 SEI 1972 - SEI 1975	
	Guarnacia- Horcones Masahuat-San Antonio Casi- tas CA-12	Continuar construc- ción	Termina- ción cons- trucción	0.1	0.2	0.1 BID	0.2 BID	Posible inclusión en el paquete de ca- minos vecinales con financiamiento BID.
	Santiago de la Frontera- San Antonio Pajonal- Santa Ana (18 kms)	Estudio y diseño	Construc- ción y balasto	0.07	0.2	0.07	0.2	A1 Paquete BCIE

PROYECTOS VIALES DEL PLAN TRIFINIO

Cuadro No. 4

Total necesidades de recursos para carreteras pavimentadas

P R O Y E C T O S	G R U P O S	P R O G R A M A P R O P U E S T O		I N V E R S I O N E S (Millones de \$)		F U E N T E S D E R E C U R S O S		O B S E R V A C I O N E S
		CORTO PLAZO 1988 - 1990	MEDIANO PLAZO 1990 - 1995	CORTO PLAZO 1988 - 1990	MEDIANO PLAZO 1990 - 1995	CORTO PLAZO 1988 - 1990	MEDIANO PLAZO 1990 - 1995	
1. Carreteras Asfaltadas	1.1 24 Proyectos con BCIE	-Financiamiento de preinversión no reembolsable	-Financiamiento preinversión reembolsable	1.77	0.19 ^{1/}	Recursos Internos	Recursos Internos	Total Financiamiento Preinversión: \$ 1.96 millones
		-Inversión	-Inversión	5.28	100.48	Líneas de crédito extrarregionales	Líneas de crédito extrarregionales	Total Préstamos para ejecutar proyectos: \$ 105.76 millones
		-Financiamiento proyectos	-Financiamiento proyectos	19.09	24.24	Recursos Internos	Recursos Internos	Total: \$ 107.72 millones. Total préstamo para ejecutar proyectos: \$ 43.33 millones
1.2 4 Proyectos con BID	1.3 5 Proyectos con Fondos Propios de Guatemala	-Financiar mejoramiento vía	-	1.18	-	Presupuesto D. G. Caminos	-	Total requerido a corto plazo: \$ 1.18 millones
		TOTAL		27.32	124.91			Total: \$ 152.23 millones

1/ Estudios y Diseños para la pavimentación del proyecto Interconexión CA-1 - CA-10 (Guatemala).

PROYECTOS VIALES DEL PLAN TRIFINIO

Cuadro No. 5

Total necesidades de recursos para carreteras balastroadas

P R O Y E C T O S	G R U P O S	PROGRAMA PROPUESTO			INVERSIONES (Millones de \$)			FUENTES DE RECURSOS		OBSERVACIONES
		CORTO PLAZO 1968-1970	MEDIANO PLAZO 1970-1975	CORTO PLAZO 1988-1990	MEDIANO PLAZO 1990-1995	CORTO PLAZO 1968-1970	MEDIANO PLAZO 1970-1975	CORTO PLAZO 1968-1970	MEDIANO PLAZO 1970-1975	
2. Carreteras Balastroadas	2.1	- Financiamiento de preinversión no reembolsable		- Inversión	-	-	-	Recursos Propios	-	Total financiamiento para preinversión: \$ 0.52 millones
	2.2	- Inversión		- Inversión	2.0	0.80	Recursos Propios	Recursos Propios	Líneas de crédito extrarregionales	Total financiamiento para préstamos: \$ 7.70 millones TOTAL: \$ 8.22 millones
	2.3	- Preinversión		- Inversión	0.17	-	Asistencia Financiera	Asistencia Financiera	Asistencia Financiera	Total preinversión: \$ 0.17 millones Total inversión: \$ 1.42 millones
TOTAL					2.98	4.67				TOTAL: \$ 1.59 millones Total: \$ 12.61 millones

**SOLICITUD DE FINANCIAMIENTO ANTE EL BCIE
PARA PROYECTOS VIALES EN EL PLAN TRIFINIO**
(Millones \$)

Cuadro No. 6

Descripción	Carreteras Pavimentadas	Carreteras Balastadas	Caminos Vecinales	Sistema Puestos Fronte- rizaros	Equipamiento Zonas Viales de Manteni- miento en la Región del Trifinio	Total
Números de Pro- yectos	17	8	40	7	3	75
Longitud en Km.	615.7	175.1	200	--	--	990.8
Proyectos de Prein- versión con fondos no reembolsable a corto plazo	\$ 1.28	\$ 0.52	0.3	0.49	--	2.59
Proyecto de Prein- versión con fondos reembolsables a mediano plazo	\$ 0.19	--	--	--	--	\$ 0.19
Inversión para Ejecución a Corto plazo	\$ 5.28	--	\$ 1.0	--	\$ 6.0 ^{1/}	\$ 12.28
Inversión para Ejecución a mediano plazo	\$ 95.28	7.70	\$ 3.0	5.2	--	\$ 111.18

126.24

^{1/} \$ 2.0 millones por país para equipo y repuestos designados a trabajos de apertura y mantenimiento de caminos en la zona del Trifinio.

