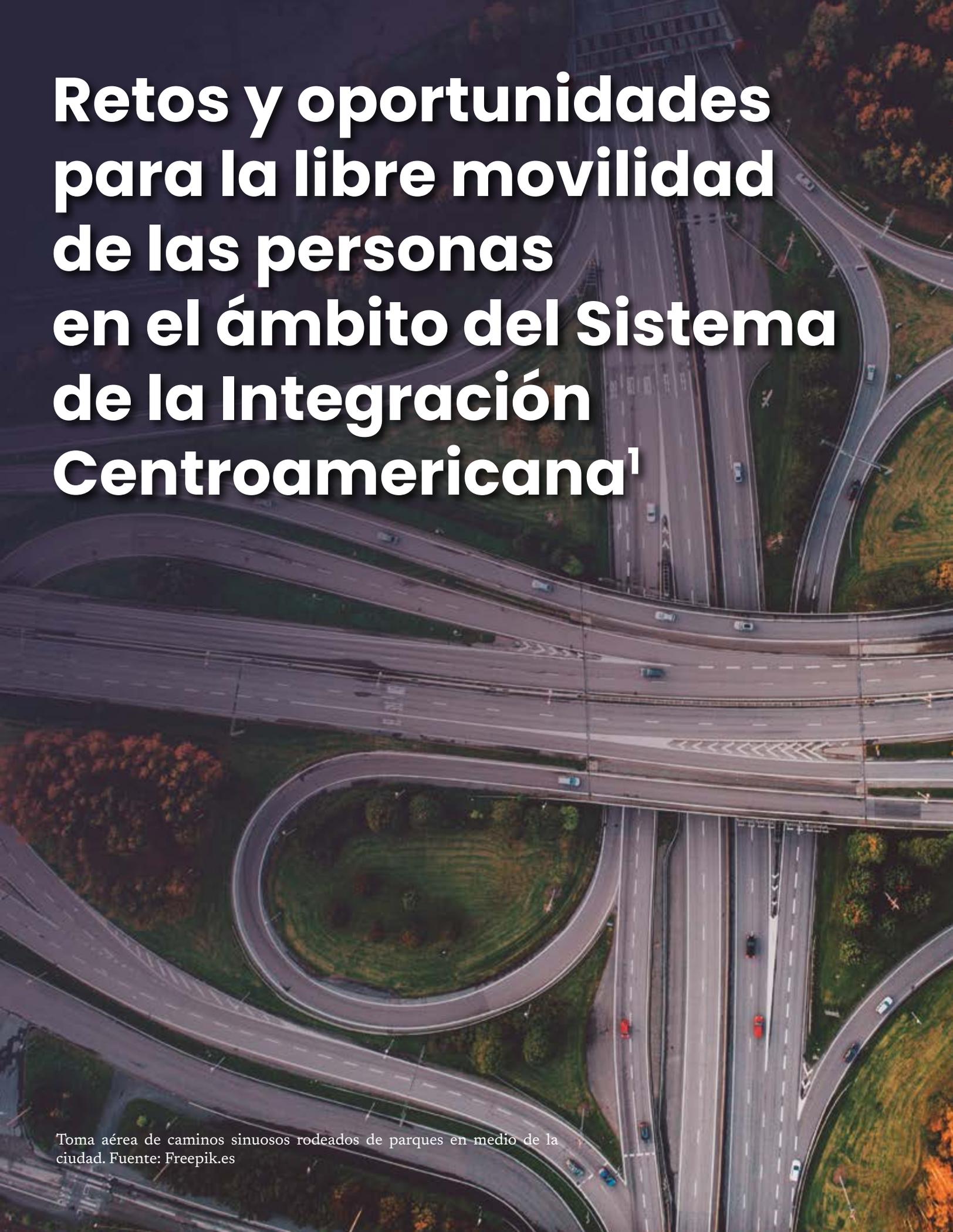


Retos y oportunidades para la libre movilidad de las personas en el ámbito del Sistema de la Integración Centroamericana¹



Toma aérea de caminos sinuosos rodeados de parques en medio de la ciudad. Fuente: Freepik.es



Lissa Pérez Patrocino

Graduada en Economía por la Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra (PUCMM) de la República Dominicana, con experiencia en manejo de estadísticas y de datos migratorios. Actualmente es analista en la Dirección de Investigación y Estudio del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Dominicana (Mirex).



Mario Gallego Cosme

Graduado en Ciencia Política por la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) de España, y autor de diversos textos académicos sobre geopolítica y seguridad internacional. Es diplomático de carrera y asesor en la Dirección de Investigación y Estudio del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Dominicana (Mirex).



Bryan Vásquez

Graduado en Economía por la Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra (PUCMM) de la República Dominicana, con interés en temas vinculados al desarrollo económico y a la gestión de la diáspora. En la actualidad ocupa el cargo de analista en la Dirección de Investigación y Estudio del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Dominicana (Mirex).

Retos y oportunidades para la libre movilidad de las personas en el ámbito del Sistema de la Integración Centroamericana¹

Lissa Pérez Patrocino, Bryan Vásquez, Mario Gallego Cosme

RESUMEN

La consecución de un espacio común de plena movilidad humana puede considerarse como uno de los grandes anhelos del Sistema de la Integración Centroamericana. A pesar de que sus Estados miembros han consignado avances en esta materia, por diversos motivos –entre los que cabría citar unas complejas dinámicas migratorias, a lo interno y a lo externo de todo el ámbito–, persisten retos que son susceptibles de mejora. Con el propósito de constatar oportunidades que permitan seguir construyendo ese espacio común de movilidad, en el presente ensayo se repasa la situación en la que se encuentra actualmente la deseada libertad de movimiento intrarregional. Para ello, se realiza un análisis comparativo de los principales elementos que caracterizan la movilidad humana entre los miembros del Sistema.

Palabras claves

América Central, fronteras, libertad de tránsito, movilidad humana.

ABSTRACT

The achievement of a common space for full human mobility can be considered one of the great aspirations of the Central American Integration System. Despite advances made by its member states in this area, various factors –such as complex migration dynamics both internally and externally– present ongoing challenges that are ripe for improvement. This essay reviews the current state of the desired intra-regional freedom of movement to identify opportunities for further building this common mobility space. It includes a comparative analysis of the key elements characterizing human mobility among member states of the System.

Keywords

Central America, borders, freedom of transit, human mobility.

INTRODUCCIÓN

La integración regional se entiende como el proceso mediante el cual los Estados estrechan lazos con sus vecinos para obtener réditos de la gestión conjunta de diversos aspectos de interés común (Briceño Ruiz, 2018, pp. 90-3). Este proceso, frecuentemente asociado al mundo globalizado contemporáneo (Segrelles, 2002, p. 3), supone la cesión de ciertas cuotas de soberanía que se traspasan a las estructuras internacionales –o supranacionales– que se crean expresamente para esos fines. Además, se entiende que dichas integraciones pueden ser de corte económico y/o político, siendo estas últimas las consideradas más completas.

La movilidad humana se enarbola como un componente fundamental en la consecución de cualquier sistema de integración que pretenda trascender el espectro de lo meramente monetario, aunque el intercambio transfronterizo ha demostrado ser un elemento que también resulta dinamizador de las economías locales (OIM, 2021, p. 11). De cualquier modo, no puede existir una verdadera cohesión política y social de esa naturaleza sin que medie cierto grado de libertad para que personas, mercancías y capitales se puedan desplazar entre los Estados que decidan participar de esos procesos. De hecho, la eliminación de barreras al tránsito, entre estos tres elementos mencionados, es el pilar que sostiene el mercado común que rige en la Unión Europea. Este último caso, del cual disfrutaban 27 Estados del viejo continente, se menciona por ser el más profundo –y complejo– esquema integrador de la

historia (Steinberg, 2023) y, consecuentemente, resulta ejemplificador en cuanto a sus potenciales aplicaciones en otras latitudes.

A partir de la propia experiencia europea, también cabría afirmar que la ampliación de libertades a la movilidad es, asimismo, potenciadora de la propia integración, ya que los desplazamientos e interacciones humanas propician el contacto y la cohesión entre ciudadanos del proyecto común. Por ese motivo, se puede aventurar que, al incidir en movilidad, los procesos integradores regionales contribuirán en la construcción de dichos esquemas. Evidentemente, estas afirmaciones son especialmente válidas para el caso del Sistema de la Integración Centroamericana, o SICA, pues en dicho ámbito constan esfuerzos que han tratado de profundizar en materia de libertades para la movilidad de sus ciudadanos (OIM, 2021, pp. 13-5).

El objetivo de este ensayo es revisar la situación actual en la que se encuentra la movilidad humana entre los Estados que son miembros del SICA. Dicho repaso, planteado a partir de los elementos que están involucrados –como requisitos, condiciones o estructuras formales–, se realiza de manera comparada al caso europeo pues, como se comentó anteriormente, dicho ejemplo se puede entender como paradigmático en esta materia. A partir del diagnóstico –comparado– del estatus de la movilidad de la región se evidencian algunos puntos que son susceptibles de ser considerados como oportunidades de mejora. Por diversos motivos, resulta evidente que la implementación de un espacio de libre movilidad en los países del SICA conlleva muchos retos y desafíos multifacéticos. Sin embargo, se espera que este texto contribuya, aun de forma modesta, a evidenciar algunos puntos que puede resultar útil traer al debate, pues con ello se estaría avanzando en el propósito de construir una región más cohesionada.

PROCESOS DE INTEGRACIÓN Y LIBRE MOVILIDAD DE PERSONAS

Los procesos de integración, como intentos cooperativos formalizados, que tratan de aunar esfuerzos en la consecución de objetivos

comunes (Malamud, 2011, pp. 219-20), pueden también ser entendidos en virtud de los estadios o etapas en las que se encuentren. Aunque esta visión se basa en el ejemplo europeo –paradigmático por ser el más completo en este sentido (Vargas-Mazas, 2020)–, su consideración posibilita la comparación entre diferentes esquemas o partes de estos. De igual manera, la movilidad humana, como elemento sustantivo de integraciones avanzadas, también puede ser analizada de forma separada a partir de sus características.

Cabe recordar que el propósito de este ensayo es revisar la situación actual de la movilidad humana a lo interno del Sistema de la Integración Centroamericana, siempre con el propósito de constatar aspectos susceptibles de mejora. Para ello, dicho repaso se realiza de manera comparativa con el caso europeo –y también considerando, de forma general, los ejemplos de Iberoamérica enunciados en el anterior apartado–, tomando en cuenta tres aspectos que se identifican fundamentales en términos prácticos para los ciudadanos: requisitos y condiciones que se exigen a la movilidad, y estructuras formales presentes que la propician. De manera segmentada, y atendiendo, combinadamente, a los ámbitos europeo y centroamericano, los requisitos se resumen en varias posibilidades, según el nivel de exigencia: petición de visa –y/o posibilidad de contar con otra de un tercer Estado, frecuentemente de Estados Unidos o de tipo Schengen–, movilidad con documento de identidad nacional, o movilidad totalmente libre sin que se requiera portar dicha identificación. Las condiciones son principalmente las que atañen a la temporalidad; en caso de otorgarse los permisos, oscilan entre los 30 o 90 días y la libertad total de permanecer tiempo indefinido. Finalmente, en cuanto a estructuras se refiere, se revisa la presencia de agencias comunes o de fronteras físicas que controlen los flujos.

1. Este ensayo refleja los resultados de indagaciones realizadas en la Dirección de Investigación y Estudio del Viceministerio para las Comunidades Dominicanas en el Exterior (Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Dominicana).

De ese modo, para lo interno del SICA, se revisan todas las combinaciones posibles de desplazamientos, considerando los tres aspectos anteriormente mencionados, y diferenciando si la movilidad involucra cruce de fronteras terrestres o de otro tipo –marítima o aérea–, pues los requisitos de entrada cambian en cada caso.

ESPACIOS DE LIBRE MOVIMIENTO DE PERSONAS

La movilidad humana es un fenómeno abarcador tanto de las migraciones internas como de las internacionales (Escobar, 2018, p. 23), aunque estas últimas son las que, a efectos de este ensayo, son tomadas en consideración bajo dicha etiqueta. Asimismo, esta puede ser entendida como un derecho inherente a las personas, máxime cuando operan distintas circunstancias que pueden incidir en que la búsqueda de nuevos destinos se torne en necesidad (Martínez y Gutiérrez, 2020, p. 11), todo ello independientemente de la duración y finalidad de los desplazamientos. Acaso –tal y como podrá comprobarse en este mismo apartado–, este es el motivo por el cual se puede plantear que los esquemas de integración regional considerados como más completos son, precisamente, aquellos que más protegen dichos derechos de movilidad. Como se planteó anteriormente, la libertad de movimiento de personas –juntamente con capitales, servicios y mercancías– es una de las señas de identidad de la Unión Europea, aunque esta garantía (OIM, 2012) no es exclusiva del viejo continente, pues también se manifiesta –en diferentes maneras y escalas– en otros lugares de similar forma.

Sin ánimo de exhaustividad, más allá del paradigma europeo, cabe citar otros ejemplos en diversos lugares del mundo, como los ensayados en el marco del Consejo de Cooperación para los Estados Árabes del Golfo –Bahréin, Kuwait, Omán, Qatar, Arabia Saudita y los Emiratos Árabes Unidos–, el vigente entre Australia y Nueva Zelanda, o la suerte de espacio de movilidad que lidera Estados Unidos con los territorios del

Pacífico con los que ha firmado un Tratado de Libre Asociación. No obstante, por pertinencia temática conviene comentar brevemente los constatables en el continente americano; tanto los erigidos con intención de perdurar como también uno, acaso anecdótico, concebido con marcado carácter de temporalidad.

El repaso debe iniciar con el Mercado Común del Sur, o Mercosur, donde los ciudadanos de los actuales Estados miembros –Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay–, así como otros asociados, pueden circular por todo el ámbito sin necesidad de pasaporte; pudiendo, asimismo, obtener residencia en cualquier lugar de dicho espacio (Mercosur, 2010, p. 5). Estos aludidos asociados son Chile y los cuatro que conforman la Comunidad Andina –Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú–, ya que este último esquema también presenta ventajas a la movilidad ciudadana en el sentido de que, simplemente, se requiere una identificación nacional para viajar como turista –por 90 días prorrogables– dentro de ese ámbito geográfico (Blandón Ramírez, 2021).

Siguiendo con América, se debe recordar el marco de movilidad de la Organización de Estados del Caribe Oriental, vigente para los miembros firmantes del Área de la Unión Económica –Antigua y Barbuda, Dominica, Granada, Santa Lucía, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, y Montserrat–, quienes pueden viajar entre islas con sus respectivas identificaciones nacionales y permanecer en cualquier destino por tiempo indefinido (OECS, 2023). De igual modo, se debe mencionar el esquema de movilidad de la Comunidad del Caribe, o Caricom, planteado a partir de su mecanismo de mercado común, que abarca los primeros seis territorios mencionados en el párrafo anterior –pues Montserrat es una dependencia británica– y también a Barbados, Belice, Guyana, Jamaica, Trinidad y Tobago, y Surinam. Este no se encuentra tan avanzado como el del Caribe Oriental, pues se abocaron a una implementación por fases (Aragón y Mawby, 2019, p. 40), pero su ejemplo permite recordar que, durante la Copa Mundial de

Cricket del 2007, celebrada de forma simultánea en nueve Estados miembros del Caricom, se abrieron temporalmente todas las fronteras (Skeete, 2021).

Finalmente, hay que adelantar aquí el caso de la movilidad de las personas dentro del Sistema de la Integración Centroamericana, o SICA –todo ello a pesar de que esta potencial libertad “no ostenta rango de valor centroamericano ni de derecho fundamental (Vargas-Mazas, 2020, p. 91)”–, ya que constan algunos avances, aunque cabe adelantar que se comprueba que dicho esquema opera en distintos niveles para algunos de los miembros del Sistema. De todos modos, en términos migratorios resulta imprescindible tener presente que en el ámbito del SICA se evidencian, al menos, tres dinámicas: una de tipo emigratorio hacia fuera de la región, otra de tipo interno –entre los propios miembros–, y otra que puede confundirse con la anterior, que moviliza a personas en su tránsito hacia el norte (OIM, 2021, pp. 5-11).

SITUACIÓN DE LA MOVILIDAD HUMANA EN EL ÁMBITO DEL SICA

A continuación se ponen en perspectiva las situaciones en las que se encuentran actualmente las libertades de movilidad en la Unión Europea y en el ámbito del SICA, constatando sus particularidades más relevantes.

La Unión Europea se consigna como el paradigma mundial de la libertad de movilidad humana, no solo por su alcance, sino también por las características inherentes a su aplicación práctica, evidenciable en la llamada zona Schengen, cristalizada en 1985 (Escobar, 2018, p. 100). El artículo 3 del Tratado de Lisboa –de funcionamiento de la Unión Europea– es congruente con lo planteado anteriormente acerca de la trascendencia que presenta la movilidad para una verdadera integración, pues desglosa los diferentes elementos que intervienen en la libertad de circulación de las personas en la Unión y los vincula con las ideas de paz y bienestar (Unión Europea, 2019a). Como es sabido, su ámbito

de aplicación concreto se conoce como la zona Schengen, que agrupa a prácticamente todos los territorios continentales de toda la UE y suma a otros Estados que no se encuentran en ella.

Dicho espacio de movilidad supone la supresión efectiva de los controles al movimiento de personas en las fronteras intracomunitarias y, a su vez, un refuerzo del control en las extracomunitarias (Rayo, 2012). Es decir, para las fronteras terrestres de dentro de dicho ámbito, las personas no encuentran barrera o control fronterizo alguno; mientras que, en los viajes aéreos o marítimos entre esos Estados, el único requerimiento, en tales casos, estriba en la presentación de una identificación oficial nacional. No obstante, para ingresar o salir a dicho espacio –dentro del cual operan esas libertades, con independencia del origen de la persona–, los controles son mayores, requiriéndose para los foráneos de una visa común a toda la zona Schengen. Esa operatividad es posible a partir del desarrollo de todo un sistema de información compartida y, sobre todo, al trabajo de la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas, también llamada Frontex (Escobar, 2018, p. 101). A efectos prácticos, esto implica que el ámbito de actuación de esta Agencia –y/o de sus lineamientos, por parte de las autoridades nacionales– sea efectivo en los puertos y aeropuertos internacionales, y en las fronteras exteriores terrestres del espacio Schengen. Hay que tener en cuenta que Frontex trabaja de forma coordinada con los Estados miembros pero que, al contar con presupuesto propio, también dispone de medios humanos y materiales (Unión Europea, 2019b). Es decir, la Agencia apoya a las autoridades nacionales y no las sustituye, necesariamente.

El ámbito del SICA, por el contrario, presenta un buen número de especificidades que conviene resaltar de manera particularizada, y que se resumen en la tabla 1. Se puede afirmar que, en términos históricos, el origen de las facilidades a la movilidad humana dentro de este ámbito geográfico surge a partir del Convenio Centroamericano de Libre Movilidad –conocido como CA-4–, que nace en 1991

como parte de los esfuerzos de integración del SICA. Es un acuerdo suscrito por las Repúblicas de Guatemala, El Salvador, Honduras y Nicaragua, con el objeto de posibilitar el tránsito intrarregional de los ciudadanos entre dichas naciones, prescindiendo de la exigencia del pasaporte y agilizando el proceso mediante instrumentos de trámite expedito (SICA, 2005).

Entre otros hitos, cabe destacar la ampliación de la libre movilidad al espacio aéreo (SICA, 1997) y la adopción, en Tegucigalpa, del Convenio de la Visa Única Centroamericana, en 2005. Ese

último convenio no solo persigue la libertad de desplazamiento de los ciudadanos de los Estados signatarios –teniendo como requisito imperante la presentación de su documento de identidad nacional–, sino que también facilita la movilidad de extranjeros en ese espacio sin someterse a controles internos en las fronteras. Para el resto de los Estados miembros del SICA, el requisito de ingreso que adoptan los miembros del CA-4 consiste, generalmente, en la presentación de un pasaporte en vigor para estancias no superiores a 30 días.

REQUISITOS REQUERIDOS PARA LA MOVILIDAD HUMANA EN EL ÁMBITO DEL SICA

Entrada a:		Belice	Costa Rica	El Salvador	Guatemala	Honduras	Nicaragua	Panamá	República Dominicana
Salida desde:	Belice		P	P	P	P	P	P	P
	Costa Rica	V		P	P	P	P	P	P
	El Salvador	V	P		D	D	D	P	P
	Guatemala	V	P	D		D	D	P	P
	Honduras	V	P	D	D		D	P	P
	Nicaragua	V	V	D	D	D		P	P
	Panamá	V	P	P	P	P	P		P
	República Dominicana	V	V	V	V	V	V	V	

Nota: V = visado; P = pasaporte; D = documento nacional de identidad o cédula, entre otras posibles denominaciones.

En el caso de Belice, todos los países del SICA están exentos de solicitar una visa de entrada, siempre y cuando posean una de Estados Unidos de América, Canadá o del espacio Schengen (Ministry of Foreign Affairs, Foreign Trade & Immigration of Belize, 2023). Asimismo, los beliceños se encuentran exentos de tener que pedir visa en el resto de los Estados del SICA, siempre y cuando sea para estadías menores de los 90 días en el espacio del CA-4 (Ministerio de Relaciones Exteriores de El Salvador, s. f.), y por 30 días en los demás países del Sistema.

Costa Rica permite la entrada libre a los países signatarios del Acuerdo CA-4, a excepción de

Nicaragua, requiriendo al resto de los miembros del SICA condiciones de ingreso similares a las que pide Belice. En cuanto a potencialidades de movilidad en la región, cabe destacar que este Estado no tiene que solicitar visado para entrar en ningún otro, salvo a Belice (Embassy of Costa Rica in DC, s.f.).

República Dominicana, único Estado insular del SICA, se presenta como un caso sui generis, en el sentido de que no pide visa a ningún otro país del Sistema, pero algunos Estados sí se la solicitan. Los miembros del CA-4 eximen a los ciudadanos dominicanos del requisito de visa por estadías no mayores a 90 días, a excepción

de Guatemala, que recientemente comenzó a requerirla (Ministerio de Relaciones Exteriores de Guatemala, 2023). El Ministerio de Relaciones Exteriores de Belice (2023), por su parte, empezó a solicitar, recientemente, que los dominicanos obtengan una visa de turista para su ingreso; mientras que Costa Rica y Panamá le piden visa consular o, alternativamente, la posesión de una expedida por Estados Unidos o Canadá; o bien contar con residencia en determinados países (Embajada de Panamá en los Estados Unidos de América, s. f.).

Por último, hay que comentar el caso de Panamá, cuyos ciudadanos pueden viajar sin requisitos de visado al resto de los Estados del SICA –salvo a Belice–, al tiempo que eximen de la misma a los miembros del CA-4, a Belice y a Costa Rica, siempre que el viaje sea por una duración inferior a los 90 días. Finalmente, cabe reiterar que a República Dominicana se le exige visa o la demostración de tenencia de visado estadounidense.

CONCLUSIONES

Todo lo comentado en el apartado anterior se refiere, mayormente, a la movilidad aérea o portuaria –pues ahí se comentaron todas las combinaciones posibles entre Estados, incluyendo los no adyacentes por tierra–. No obstante, en este punto hay que destacar un par de aspectos que también dan cuenta de la perspectiva terrestre, pues esta también resulta clave. El primero, que dentro del SICA se identifican distintos ritmos de progresión en la consecución de la llamada integración profunda, como atestiguan los avances en la creación de una incipiente unión aduanera entre Guatemala y Honduras, que, a su vez ha propiciado la creación de puestos fronterizos integrados (OIM, 2021, p. 18) y que se espera que pueda sumar a El Salvador en el corto o medio plazo. El segundo punto es que, dejando al margen a la República Dominicana, dentro del SICA solamente hay un Estado con tres fronteras terrestres en común con los demás miembros –Honduras–, dándose

la circunstancia de que los otros, o bien tienen dos –Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica–, o tienen solo una –Belice y Panamá–. El aspecto más relevante sobre esta cuestión estriba en que los límites exteriores a todo el ámbito continental del SICA colindan solamente con dos Estados –México y Colombia–. Esto facilita enormemente la eventual gestión integral de las fronteras externas de toda la región, sobre todo porque actualmente solo hay puestos fronterizos con la frontera mexicana y no con la colombiana (SICA, 2020), pues el Tapón del Darién se constituye como una barrera natural que resulta complicado traspasar.

Si se sigue el ejemplo del caso del espacio Schengen, y tomando en cuenta esta particular configuración de fronteras y puntos de acceso a toda la región, cabría plantear que la creación de un cuerpo u organismo común a estas funciones resultaría positiva para el SICA, ya que no solo tendría un valor cohesionador de la integración, sino que permitiría eficientizar los esfuerzos para la aplicación de los mismos criterios de gestión fronteriza en todos los puertos de entrada internacionales, ya sean por tierra, mar o aire. Además, habida cuenta de que existe un núcleo de Estados más avanzados en cuanto a garantías de la movilidad humana –los del CA-4, destacando a Honduras y Guatemala–, es imprescindible llamar la atención a que la configuración de sus fronteras internas y de vecindad –con dos o tres Estados limítrofes a lo sumo, según el caso– también es un elemento propiciador de la llamada integración profunda. En ese sentido, parece claro que las iniciativas de mayor peso –como por ejemplo la extensión de los puestos fronterizos integrados, que agilizan la movilidad–, pueden ser escalables paso a paso, e incluso, por tramos de frontera.

Finalmente, resulta oportuno apuntar a que, a partir de la revisión de requisitos y condiciones –documentación y temporalidad de las estadías–, también parece claro que pueden consignarse avances, aun sean graduales, a partir de la realidad anteriormente descrita. En dicho sentido,

cabría invitar a la extensión de acuerdos acerca del aumento de la temporalidad de las estadías o de la sustitución de ciertos requerimientos, ya que puede ser planteada de forma sectorial –iniciando solo para la movilidad terrestre, por ejemplo– y/o con determinados Estados concretos, a partir del criterio que se defina.

REFERENCIAS

Aragón, E. y Mawby, A. (2019). Free movement of persons in the Caribbean: economic and security dimensions. International Organization for Migration. https://kmhub.iom.int/sites/default/files/publicaciones/free_movement_in_the_caribbean.pdf

Blandón Ramírez, D. (2021, agosto 8). “Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú sellan un acuerdo de libre circulación, residencia y trabajo”. France 24

<https://www.france24.com/es/programas/econom%C3%ADa/20210812-libre-circulaci%C3%B3n-bolivia-colombia-ecuador-per%C3%BA>

Briceño Ruiz, J. (2018). *Las teorías de la integración regional: más allá del eurocentrismo*. Ed: Universidad Cooperativa de Colombia.

Embajada de Panamá en los Estados Unidos de América. (s. f.). Inmigración y Visas [Sitio web]. <https://www.embassyofpanama.org/visas>

Embassy of Costa Rica in DC. (s. f.). Visas por Países [Sitio web]. Recuperado 23 de noviembre de 2023, de: <http://www.costarica-embassy.org/index.php?q=node/23>

Escobar, G. (2018). Migraciones y movilidad humana: XV informe sobre Derechos Humanos. Federación Iberoamericana de Ombudsman. <https://www.corteidh.or.cr/tablas/33405.pdf>



Mapa de Centro América. Se destacan en verde los países que forman parte del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA). Fuente: Unapec.

- Malamud, A. (2011). “Conceptos, teorías y debates sobre la integración regional”, *Norteamérica*, 6(2). <https://www.scielo.org.mx/pdf/namerica/v6n2/v6n2a8.pdf>
- Martínez, A. y Gutiérrez, H. (2020). *Movilidad humana: Derechos Humanos y justicia climática*. Fundación Heinrich Böll, Oficina San Salvador. <https://sv.boell.org/sites/default/files/2021-04/MOVILIDAD%20HUMANA.pdf>
- Mercosur (2010). *Estatuto de ciudadanía del MERCOSUR*. <https://www.mercosur.int/estatuto-ciudadania-mercosur/>
- Ministerio de Relaciones Exteriores de El Salvador. (s. f.). *Visas para extranjeros* [Sitio web]. Recuperado 23 de noviembre de 2023, de: <https://rree.gob.sv/servicios/visas-para-extranjeros/>
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Guatemala. (2023). *Visas para extranjeros* [Sitio web]. Recuperado 23 de noviembre de 2023, de: https://www.minex.gob.gt/Visor_Pagina.aspx?PaginaID=21
- Ministry of Foreign Affairs, Foreign Trade & Immigration of Belize. (2023). *Belize Immigration* [Sitio web]. Recuperado 23 de noviembre de 2023, de: <https://immigration.gov.bz/visa/visa-who-qualify/>
- OECS (2023). *Free Movement of persons in the Eastern Caribbean* [web]. <https://www.oecs.org/en/free-movement-in-the-eastern-caribbean>
- OIM (2012). *Gestión fronteriza integral en la subregión andina*. <https://peru.iom.int/sites/g/files/tmzbd1951/files/Documentos/Modulo2.pdf>
- OIM (2021). *Estudio sobre la relación entre la movilidad de personas, el desarrollo económico e integración comercial en Centroamérica*.
- Rayo, A. O. (2012). “El Espacio Schengen y la reinstauración de los controles en las fronteras interiores de los Estados miembros de la Unión Europea”. *Revista d'estudis autonòmics i federals*, 15.
- Segrelles, J. A. (2002). “Integración regional y globalización: una reflexión sobre los casos del Mercado Común del Sur (Mercosur) y del Área de Libre Comercio de las América (ALCA) desde una perspectiva europea”. *Terra Livre*, vol. 18.
- SICA (1997). *Resolución de los viceministros de Gobernación o Interior del CA-4*, suscrito en El Salvador, 16 de septiembre de 1997.
- SICA (2005). *Convenio de Creación de la Visa Única Centroamericana para la Libre Movilidad de Extranjeros entre las Repúblicas de El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua*, suscrito en Tegucigalpa, 30 de junio de 2005. https://www.sica.int/busqueda/busqueda_archivo.aspx?Archivo=conv_1610_2_08072005.htm
- SICA (2020). *Puestos fronterizos terrestres 2020*. <https://web-sieca.s3.ca-central-1.amazonaws.com/movilidad%20y%20logistica/Puestos%20Fronterisos.pdf>
- Skeete, K-A. (2021). “Never let a good crisis go to waste: Revisiting the CARICOM Single Domestic Space”, Shridath Rampal Centre. <https://shridathramphalcentre.com/never-let-a-good-crisis-go-to-waste-revisiting-the-caricom-single-domestic-space/>
- Steinberg, F. (2023, April 5). “The next steps in EU economic integration”, Center for Strategic and International Studies. <https://www.csis.org/analysis/next-steps-eu-economic-integration>
- Unión Europea (2019a). *Tratado de Lisboa por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea*.
- Unión Europea (2019b). *Reglamento de 13 de noviembre de 2019 sobre la Guardia Europea de Fronteras y Costas y por el que se derogan los Reglamentos (UE) 1052/2013 y (UE) 2016/1624*. Parlamento Europeo y Consejo de la Unión Europea. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R1896>
- Vargas-Mazas, E. (2020). “La movilidad de personas en el marco del Sistema de la Integración Centroamericana durante los años 2014-2018”. *Trace*, 77. <https://journals.openedition.org/trace/5216>