

PÚBLICO

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

## **NICARAGUA**

### **PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA RÍO BLANCO – SIUNA**

**(NI0023)**

#### **PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

De conformidad con la Política de Acceso a la Información, el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

NICARAGUA

Proyecto de Carretera Río Blanco-Siuna

NI-0023

Ministerio de Obras Públicas (MOP)

Propuesta de Préstamo

Indice

Datos Básicos Económicos

Resumen de Préstamo

Apéndice I: Proyecto de Resolución

Apéndice II: Recomendaciones

Apéndice III: Anexo A del Contrato de Préstamo

# NICARAGUA

## Datos Básicos Económicos

### 1. Superficie y población

Extensión territorial (miles de Km <sup>2</sup> )	139
Población total (miles de habitantes, 1977)	2.282
Habitantes por Km <sup>2</sup>	16
Porcentaje de alfabetismo (1974)	53
Tasa de crecimiento de la población (1970-76)	2,9

#### Distribución porcentual de la población económicamente activa: (1973)

Agricultura	41,4
Minería	0,5
Manufactura	11,8
Construcción	3,9
Electricidad	0,7
Comercio	10,4
Transportes	3,7
Servicios	25,6
Actividades no bien especificadas	2,0

### 2. Cuentas nacionales

	<u>1960</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>
Distribución porcentual del producto interno bruto por sectores:					
Agricultura	24,6	23,3	22,7	23,0	23,1
Minería	1,2	0,5	0,5	0,4	0,3
Manufactura	15,6	23,2	23,3	23,4	23,6
Electricidad	1,3	2,0	1,9	2,2	2,5
Construcción	2,2	3,9	5,1	5,0	4,8
Comercio	22,4	22,7	22,2	21,5	21,2
Transporte	5,7	5,8	5,7	5,5	5,4
Servicios Financieros	12,0	7,6	7,7	7,8	8,0
Otros Servicios	8,3	6,9	6,6	6,5	6,4
Gobierno	6,7	4,1	4,3	4,7	4,7

#### Formación bruta de capital (porcentaje del PIB)

<u>15,0</u>	<u>24,0</u>	<u>31,0</u>	<u>21,6</u>	<u>20,7</u>
-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

	<u>1960-76</u>	<u>1966-76</u>
Tasa de crecimiento del PIB	6,4	4,9
Tasa de crecimiento del PIB por habitante	3,5	2,1
Tasa de crecimiento de la inversión total	8,3	3,2

Nicaragua

3. <u>Comercio exterior</u> (millones de U.S. dólares)	<u>1960</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>
<b>Exportaciones</b>						
Total	56,0	249,0	278,0	381,0	375,0	542,0
ALALC	0,2	1,8	2,3	5,4	1,8	7,0
Grupo Andino	0,2	1,6	1,3	3,5	1,0	2,1
MCCA	2,5	56,2	60,3	91,5	92,6	104,0
América Latina	3,9	61,1	66,5	100,6	96,4	114,6
Estados Unidos	28,1	82,3	94,5	73,7	105,0	170,1
Canadá	2,3	4,1	3,7	4,9	3,6	9,2
Japón	7,9	44,9	34,2	36,1	48,7	74,8
Gran Bretaña	2,6	0,8	0,7	0,8	12,0	1,2
Mercado Común Europeo	18,5	38,3	51,9	100,1	81,5	109,7
<b>Importaciones</b>						
Total	72,0	218,0	327,0	562,0	517,0	532,0
ALALC	2,0	19,2	29,6	70,5	81,2	81,2
Grupo Andino	0,9	13,5	19,7	32,0	67,9	70,6
MCCA	2,7	60,8	89,9	130,7	112,7	118,7
América Latina	8,0	83,9	123,7	209,5	200,7	206,0
Estados Unidos	37,8	69,2	112,6	179,0	167,7	169,4
Canadá	1,3	3,1	3,4	5,0	3,5	4,7
Japón	4,7	18,1	23,0	41,4	38,3	42,4
Gran Bretaña	3,0	7,3	7,3	15,1	12,5	7,0
Mercado Común Europeo	13,1	34,3	49,4	95,1	74,1	64,7
<b>4. <u>Balanza de pagos</u></b> (millones de dólares)						
A. Saldo en cuenta corriente	-8,4	-21,4	-65,6	-257,1	-185,0	-65,7
B. Movimiento de capital a largo plazo (neto):	1,2	46,0	103,2	172,7	155,5	72,6
Público:	-0,7	29,7	57,2	91,8	80,5	32,0
Privado:	1,9	16,3	46,0	80,9	74,9	40,6
Inversión directa	1,7	10,0	13,2	13,8	10,9	11,9
Otros	0,2	6,3	32,8	67,1	64,0	28,7

5. <u>Reservas monetarias internacionales</u> (millones de U.S. dólares)	<u>1960</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>
Banco Central (brutas)	11,7	116,9	105,3	122,3	146,8	169,6 <sup>b/</sup>
6. <u>Indice de costo de vida</u>						
Base 1970 = 100	..	..	..	..	..	..
7. <u>Finanzas públicas<sup>a/</sup></u> (millones de córdobas)						
Ingresos corrientes del Gobierno Central	243	837	1.156	1.285	1.463 <sup>c/</sup>	..
Egresos totales del Gobierno Central	268	1.194	1.950	1.968	2.025 <sup>c/</sup>	..
Gastos corrientes	201	648	1.007	1.130	1.203	..
Gastos de capital*	67	546	943	838	822	..
Superávit (+) o déficit (-) total	-25	-357	-794	-683	-562	..

\* No incluyen amortización de la deuda

a/ 1960 estimado sobre años fiscales 59-60 y 60-61 que terminan el 30 de junio.

b/ A julio.

c/ Preliminar

#### FUENTES:

##### Extensión territorial:

Organización de los Estados Americanos, América en Cifras 1972, Situación Demográfica: Estado y Movimiento de la Población.

##### Población total:

Estimación del BID, con base en estadísticas oficiales nacionales.

##### Alfabetismo:

Información suministrada al BID por el Banco Central de Nicaragua en enero de 1976.

##### Población económicamente activa:

Estimación del BID a base de información de la Oficina Internacional del Trabajo, Anuario de Estadísticas del Trabajo, 1964 y 1971.

Nicaragua

FUENTES: (Cont.)

Producto interno bruto:

Estimación del BID con base en información suministrada por el Banco Central en octubre de 1977.

Comercio exterior:

Exportaciones e importaciones:

Total: Fondo Monetario Internacional, International Financial Statistics, enero 1969 y octubre 1977.

Detalle de grupos y países individuales:

Fondo Monetario Internacional, Direction of Trade Annual 1960-64 y 1970-76.

Balanza de pagos:

Fondo Monetario Internacional, Balance of Payments Yearbook, (computer tapes, septiembre 1977).

Reservas monetarias internacionales:

Fondo Monetario Internacional, International Financial Statistics, mayo 1976 y octubre 1977.

Finanzas públicas:

Banco Central de Nicaragua, Departamento de Estudios Económicos, Informe Anual 1976.

---

Signos convencionales

.. No disponible.

- Magnitud cero o no alcanza a la mitad del último dígito utilizado.

Proyecto de Carretera Río Blanco-Siuna

I. EL PROYECTO

A. Marco de Referencia

1. Características del Sector Transporte en Nicaragua

- 1.01 El sector transporte de Nicaragua se caracteriza por el movimiento marítimo servido en su mayoría por dos puertos importantes sobre el Pacífico y tres pequeños sobre el Atlántico; el transporte ferroviario con una red que tiene una longitud total de 319 Kms.; el transporte aéreo, atendido por un aeropuerto internacional, 8 aeropuertos para servicio interno y numerosas pistas de aterrizaje para avionetas; y el transporte por tierra, mediante una red de caminos y carreteras que tenía una longitud total de 17.546 Kms. a fines del año 1976.
- 1.02 La red vial de Nicaragua es el medio de transporte más importante del país, llevando aproximadamente 3/4 del movimiento nacional de carga. La red vial ha crecido rápidamente desde el año 1940, cuando el país contaba con solamente 201 Kms. de carreteras y caminos, mostrando una tasa geométrica de crecimiento durante los últimos diez años de 10%.
- 1.03 Casi el 94% de la longitud de la red vial nacional se sitúa en las Regiones del Pacífico y Central del país. La zona del Atlántico cuenta en la actualidad con un solo camino de penetración que tiene su origen en la Municipalidad de Chontales y va hasta El Rama, una pequeña ciudad situada en el sur del Departamento de Zelaya, a unos 50 Kms. de la costa. Existen unos caminos cortos en las poblaciones de Puerto Cabezas y Waspán en la parte norte de la zona del Atlántico, pero el resto del área sólo cuenta con huellas aptas para transporte por mula durante la estación seca, que dura aproximadamente cuatro meses al año.
- 1.04 Con la existencia de carreteras transitables durante todo el año que unen Managua, Corinto y Puerto Somoza con las ciudades más importantes en las Regiones del Pacífico y Central, aparentemente queda completa la red vial en estas zonas del país. En el futuro, el desarrollo vial de Nicaragua se orientaría hacia el Atlántico, en donde como consecuencia del régimen torrencial de los ríos, del clima y de las lluvias, así como la inexistencia de infraestructura básica, las obras a realizar serían más costosas y de difícil realización. Sin embargo, es en esta zona donde Nicaragua tiene una potencialidad enorme para aumentar la producción agropecuaria del país, justamente por las condiciones climáticas que dificultan la ejecución de obras que facilitan la explotación agrícola, así como mejorar la condición de los suelos.

- 1.05 Reconociendo la potencialidad de la zona Atlántica, el Gobierno, por su propia cuenta, inició en 1975 la construcción de un camino de penetración en el norte del Departamento de Zelaya, con el propósito de unir por primera vez por tierra las ciudades de Siuna-La Rosita-Bonanza-Puerto Cabezas. De bajas especificaciones, este camino, cuya terminación se prevee para fines de 1978, contribuiría a abrir e impulsar el desarrollo agropecuario de esta vasta zona del país, mediante su eventual colonización. Para el futuro lejano se prevee la expansión de Puerto Cabezas cuando el volumen de producción que podría salir al exterior por dicho puerto lo justifique. Siuna, sin embargo, no está unida a la red vial del país, siendo el tramo Siuna-Río Blanco el único eslabón faltante para que toda la zona norte de Zelaya cuente con comunicación por tierra con las más desarrolladas regiones Pacífico y Central.
- 1.06 Además de lo anterior y en concordancia con los planes futuros del Gobierno para el desarrollo de la zona Atlántica, los proyectos que cobrarán gran importancia en el sector transporte de inmediato son los de caminos de penetración y vecinales, esperando construir aproximadamente 3.000 Kms. entre 1979 y 1985; construcción de una carretera entre Acoyapa y San Carlos en el sur; y el mejoramiento, y reconstrucción en parte, del camino entre Río Blanco y Boaco.
- 1.07 El "Plan Nacional de Reconstrucción y Desarrollo 1975-1979" del Gobierno de Nicaragua, actualmente vigente, establece la meta de un crecimiento anual en el Producto Interno Bruto (PIB) de 6,1% para la economía en su conjunto. El sector agropecuario, con una tasa de crecimiento anual promedio de 5,5% para el quinquenio, tiene una trascendencia especial para el Plan por su participación en el PIB, su contribución al valor total de las exportaciones y por su capacidad generadora de empleo. La estrategia que se sigue en el sector tiende a expandir y fortalecer la producción de abastecimientos básicos para consumo interno, contribuir a la mejora de la balanza de pagos y proveer materia prima para el desarrollo industrial. A estos efectos se dirigen las acciones de apertura de nuevas tierras en la zona del Atlántico, mediante programas de carreteras, caminos vecinales, colonización, titulación de tierras, y de servicios de soporte tales como: crédito agrícola, producción intensiva de granos básicos, riego, asistencia técnica a beneficio de colonos, etc.
- 1.08 En concordancia con los lineamientos generales del mencionado Plan, a fines de 1976 el MOP terminó la preparación de un "Plan Nacional de Transportes de Nicaragua" (PNTN), que en efecto es un estudio de prefactibilidad que define la composición del desarrollo del sector transporte en general durante los próximos 20 años. En cuanto al subsector vial, el PNTN establece tres planes de acción --uno inmediato, otro durante un período de 10 años y el último durante 20 años. El programa de acción inmediata se concentra en la construcción y mejoramiento de caminos de penetración y vecinales, principalmente en las zonas del Atlántico y Central del país, todo con miras de fortalecer la base de producción agropecuaria. El PNTN identifica como de alta prioridad la construcción de las carreteras Río



Blanco-Siuna, Siuna-La Rosita-Puerto Cabezas en el norte, Acoyapa-San Carlos en el sur, y la preparación de un programa de aproximadamente 1.000 Kms. de caminos vecinales alrededor de las áreas de influencia de esas carreteras. Asimismo, el PNTN contempla la expansión de la red de caminos vecinales y carreteras rurales en la zona Central para que sirvan como rutas de conexión con los mercados y puertos del Pacífico y como complemento a la red vial nacional. El programa de acción a 10 años prevee básicamente una expansión en gran escala del programa inmediato, concentrándose en la generación de nuevos proyectos de carreteras rurales y caminos vecinales. Sin embargo, en esta fase se considera la construcción y mejoramiento de ciertas carreteras principales en el Pacífico, proyectos que serían necesarios realizar al aumentarse el movimiento de tráfico en general en la República. El programa de acción a 20 años es menos preciso, pero en esta fase se identifica la posibilidad de construir rutas principales a los puertos en el Atlántico y el mejoramiento y expansión de la Carretera Panamericana.

- 1.09 Cabe mencionar que el Estudio Centroamericano de Transporte, que no ha sido terminado todavía, no contempla incluir la Carretera Río Blanco-Siuna dentro de los proyectos recomendados. Esto se debe a que dicho Estudio se concierne solamente con el sistema regional de transporte en el istmo, pero no investiga la posible factibilidad de un camino local, o de penetración en zonas de poca población, como sería la carretera Río Blanco-Siuna.

## 2. Zona de influencia de la Carretera Río Blanco-Siuna

- 1.10 La carretera Río Blanco-Siuna, cuya construcción se propone en esta propuesta, tendría una longitud total de aproximadamente 116 Kms. Se trata de un camino de penetración que estaría ubicado al este de las faldas de las montañas que dividen el país en dos partes básicas --el Pacífico y el Atlántico. Correría de la población de Río Blanco en su punto sureño, atravesando el poblado de Caño Waspi antes de su terminación en Siuna, en su punto norteño. Cruzaría 15 ríos que desaguan hacia el Atlántico.
- 1.11 A menos de que se cree un sistema complementario de caminos secundarios de penetración, la zona de influencia en la cual la carretera producirá un incremento en la actividad agrícola no llegará más allá de lo que recorre una mula por día. Debido a las características del terreno, para la carretera Río Blanco-Siuna esta zona sería de aproximadamente 15 Kms. de distancia a partir de la línea de la carretera, excepto en la región oeste cercana a Siuna en que alcanzaría hasta 20 Kms. El área delimitada abarca 351.000 Has., de las cuales un 35% se ubica en el municipio de Siuna, un 33% en el de La Cruz de Río Grande, un 23% en el de Paiwas y un 9% en el de Río Blanco. La población total ascendería a alrededor de 14.000 habitantes, incluyendo los pueblos de Río Blanco y Siuna en los cuales viviría algo más de la mitad de ella.
- 1.12 Gran parte del territorio en la zona de influencia es tierra fiscal y se encuentra en su estado natural. La colonización ha sido un proceso espontáneo y sólo hay títulos legales en un 27% del área. La actividad agrícola es esencialmente a escala de subsistencia basada en el corte y quema

y en la rotación de cultivos de granos básicos, principalmente maíz, frijoles, y arroz. El granjero típico maneja su propia finca y sólo cuenta como recursos humanos con los miembros de su familia, lo que le permite cultivar de 1 a 2 Has. a la vez. Cada dos años una nueva parcela debe ser limpiada de su vegetación original y preparada para cultivo, mientras que la parcela que se estaba utilizando se deja en descanso de cinco a siete años para que se recupere. La mayoría de los granjeros posee además 1 o 2 cabezas de ganado, aunque en la región alrededor de Río Blanco la crianza de ganado se ha incrementado mucho más rápidamente y hay rebaños mayores.

### 3. Tenencia de la Tierra

- 1.13 El Instituto Agrario de Nicaragua (IAN), una entidad autónoma del Estado, es la institución que tiene la responsabilidad básica de promover y supervisar la colonización de nuevas áreas agrícolas en Nicaragua, mediante la ejecución de proyectos específicos de colonización y titulación de tierras. Para que el IAN pueda cumplir con su cometido, el Estado le otorga el derecho exclusivo de tomar tierras bajo su control para su posterior desarrollo agrícola y entrega a los colonos que se establezcan en ellas. En la zona de influencia de la carretera Río Blanco-Siuna, actualmente el IAN tiene 56% de la superficie bajo su control y está realizando un proyecto de titulación en esa área. Llamado el Proyecto Siuna, se ha titulado casi la mitad del área que abarca, previéndose el fin del programa en 1979. Además, el IAN tiene dos proyectos que piensa ejecutar en el futuro en la zona de influencia. El proyecto Matiguás cubriría un 30% de la zona de influencia y el proyecto Río Bijao-Somoza García un 5%. Ambos son proyectos de colonización, que se basarían en parcelas tipo de unas 50 manzanas, con 40 manzanas de pastos y 10 de granos básicos. La implementación de estos dos proyectos no se llevaría a cabo en el futuro próximo, ya que a la fecha sólo se han iniciado los estudios de factibilidad del proyecto Río Bijao-Somoza García.
- 1.14 Es así que el IAN posee la facultad de proceder a la titulación de 56% de la zona de influencia del proyecto propuesto. Ya se ha titulado 27% de la zona de influencia, quedando 29% bajo el control del IAN para ser titulado durante 1978 y 1979. Sobre el 44% restante del área de influencia, no hay títulos otorgados y la tierra pertenece al Estado. Se considera que para asegurar la continuidad de la titulación de tierras en la zona de influencia de la carretera, este 44% debería ser traspasado al IAN para el efecto. Consecuentemente, se recomienda que antes de la firma de un eventual contrato, el Gobierno efectúe la transferencia necesaria, sometiendo las pruebas que sean del caso al Banco.
- 1.15 La Ley de Reforma Agraria en Nicaragua, en lo concerniente a la titulación de tierras en áreas de proyectos de colonización, titulación, etc. llevados a cabo por el IAN, clasifica la tierra en seis categorías de calidad. Establece que el tamaño máximo de una finca no podrá ser mayor que 500 Has. de tierra de primera clase. Para determinar el tamaño máximo de fincas en tierras de menor calidad, de segunda categoría hasta sexta, se utilizan múltiples de esta cifra básica, definiendo así las equivalencias de tierras como función de la primera clase. Estos múltiplos son: 1,4 para tierras de segunda clase; 2 para tercera, 3,3 para cuarta; 5 para quinta; y 10 para sexta. Sin embargo, en la práctica, el IAN, en sus proyectos de colonización, determina

en cada caso el tamaño de finca que resultaría razonablemente rentable para una familia y establece un máximo en términos de hectáreas, o manzanas, de una "unidad familiar" que puede ser titulada dentro del área del proyecto de que se trate. En el caso del proyecto Rigoberto Cabezas, 1/ por ejemplo, se definió la "unidad familiar" en un máximo de 30 hectáreas de tierras de primera clase.

- 1.16 El IAN estima que en la zona de influencia de la carretera Río Blanco-Siuna, la "unidad familiar" se puede definir como 50 manzanas (35,2 hectáreas) de tierras de primera clase, y está enfocando sus futuros proyectos de colonización Río Bijao-Somoza García y Matiguás alrededor de esa cifra. En el área de Siuna, el IAN ha titulado propiedades mayores, dado que los dueños ya estaban establecidos en ellas y las unidades se encontraban en producción.
- 1.17 Los consultores a cargo del estudio de factibilidad económica de la carretera Río Blanco-Siuna realizaron a mediados de 1976 una encuesta a granjeros cercanos a los extremos de la ruta. La encuesta recolectó información sobre tamaño de las fincas, uso de la tierra, producción y ventas. El IAN ha titulado 114.880 Has. (163.129,6 manzanas) en el área de Siuna, de las cuales 94.000 Has. (133.480 manzanas) caerían en la zona de influencia del proyecto. La distribución de fincas tituladas por tamaño, así como una estimación de su ingreso bruto promedio, se muestran en el siguiente cuadro:

IAN - Proyecto Siuna: Distribución de Fincas

Rango Manz. <u>a/</u>	No. de Fincas	Area Total Manzanas <u>a/</u>	%	Tamaño Promedio Manzanas <u>a/</u>	Ingreso Bruto Promedio <u>b/</u> US\$
0-10	8	58,7	0,0	7,3	438
11-20	5	75,5	0,1	15,1	906
21-50	68	2808,6	1,7	41,3	1.342
51-100	239	17946,5	11,0	75,1	2.328
101-200	300	42794,7	26,2	142,6	2.514
201-300	146	35610,4	21,8	243,9	4.226
301-500	100	38790,3	23,8	387,9	4.766
Más de 500	34	25044,9	15,4	736,6	9.050
<b>Totales</b>	<b>900</b>	<b>163129,6</b>	<b>100,0</b>	<b>181,3</b>	<b>3.051</b>

a/ 1.42 Manzanas = 1.0 hectáreas.

b/ Estimado de acuerdo con el ingreso bruto promedio por manzana indicado en el Apéndice A del Informe de Proyecto.

1/ Financiado parcialmente por el Banco, mediante el otorgamiento del préstamo 372/SF-NI.

- 1.18 En el área de Río Blanco, donde los finqueros no poseen títulos legales para sus parcelas, se realizaron 71 entrevistas, que cubren 19.154 manzanas, lo que corresponde a un 13% del área total de la zona entre Río Blanco y el Río Tuma. La distribución de fincas por tamaño se muestra en el siguiente cuadro:

Zona Río Blanco-Río Tuma: Distribución de Fincas

Rango Manzanas	No. de Fincas	Area Total Manzanas	%	Tamaño Promedio Manzanas	Ing. Bruto Prom. US\$
0- 10	4	40	0.2	10.0	682
11- 20	4	66	0.3	16.5	588
21- 50	8	345	1.8	43.1	1010
51-100	13	1123	5.9	86.4	3907
101-200	15	2490	13.0	166.0	2772
201-300	8	2350	12.3	293.8	6949
301-500	9	4040	21.1	448.9	10571
Más de 500	10	8700	45.4	870.0	23028
<b>Totales</b>	<b>71</b>	<b>19154</b>	<b>100.0</b>	<b>269.8</b>	<b>6873</b>

4. Aspectos Ecológicos

- 1.19 Se considera que la construcción de la carretera Río Blanco-Siuna no traería por sí influencias ecológicas negativas a la zona, sino contribuiría a incentivar la explotación racional de la misma. Lo único que se podría identificar como posiblemente problemático en este sentido sería el efecto que la colonización futura podría tener en la zona. Es relativamente común, por ejemplo, que al establecerse en una zona nueva en Nicaragua, los colonos desmonten o quemen grandes extensiones de tierra, dañando en el proceso las reservas forestales. Aunque el IAN reconoce esta situación y trata de convencer a los colonos que a lo largo este método de explotación juega en contra de sus propios intereses, no han existido controles suficientes.
- 1.20 Por otra parte, el Gobierno de Nicaragua y el Banco han tomado interés en la actividad forestal en el país, reconociendo la gran importancia económica que la misma representa. Actualmente, el Banco está financiando un proyecto piloto de forestación y control de incendios mediante el préstamo 397/SF-NI, por el equivalente de US\$1,5 millones, ejecutado por el Instituto de Fomento Nacional (INFONAC). Este proyecto se encuentra en la zona noreste del país, cerca de Puerto Cabezas, e INFONAC está estudiando una expansión grande del mismo para el año 1979. De expandirse, el proyecto podría eventualmente abarcar parte o estar cerca de la zona de influencia de la carretera Río Blanco-Siuna.

- 1.21 En parte por esta razón, y reconociendo la importancia de conservar las reservas forestales del país, se recomienda que un eventual contrato de préstamo incorpore una condición que obliga al Gobierno a asegurar que en sus programas de colonización en la zona de la carretera, el IAN designe áreas de reservas forestales y establezca un mecanismo de control en el área, asegurando que los colonos manejen las reservas forestales en sus fincas de manera tal que no las dañarán.

##### 5. Justificación del Uso de Recursos del FOE

- 1.22 Los salarios mínimos para el sector agrícola ascenderían en Nicaragua a alrededor de US\$900 anuales, incluyendo ciertos pagos no monetarios. <sup>1/</sup> De acuerdo con los criterios establecidos en el documento GP-2 sobre elegibilidad de fincas para ser financiadas con el Fondo de Operaciones Especiales (FOE), el límite máximo estaría dado por ingresos brutos por finca equivalente a 10 veces los salarios mínimos anuales, lo que en este caso sería de US\$9.000. En el caso del proyecto Siuna sólo un 4% de las fincas tituladas, con un 15% de la tierra total, sobrepasarían los criterios de elegibilidad para fincas financiadas con recursos del FOE.
- 1.23 En la zona entre Río Blanco y el Río Tuma un 73% de las fincas tendrían ingresos brutos inferiores a US\$9.000 anuales y serían elegibles para ser financiadas con recursos del FOE. Sin embargo, estas fincas cubrirían sólo un 34% del área total. En las fincas de más de 300 manzanas, un 38% de la superficie no está en uso, es decir, es tierra virgen o en descanso. Como además nadie posee títulos de propiedad, el IAN ha manifestado que no habría inconveniente en seguir la política de sólo titular tierras en base a "unidades familiares" en esta parte de la zona de influencia del proyecto, así como la parte aún no titulada en el área de Siuna. Así se tendría que todo el área aún no titulada comprendería fincas elegibles para financiamiento del FOE, y sólo aproximadamente 8% de la tierra en la totalidad de la zona de influencia estaría en fincas con un ingreso bruto potencial superior a US\$9.000, esto en el área de Siuna en fincas ya tituladas.

##### B. Objetivos y Descripción

- 1.24 El proyecto tendría como objetivo principal dar acceso a una parte de la zona del Atlántico del país para incrementar, mediante pequeñas unidades de propiedad privada, la explotación rentable de los recursos madereros, agrícolas y ganaderos en esta zona aislada que presenta condiciones favorables para su desarrollo. El segundo objetivo sería el de conectar la región noreste del país, actualmente desprovista de comunicación terrestre con el resto de Nicaragua, con el sistema vial existente en la nación, completando así la primera comunicación por tierra entre los dos océanos en Nicaragua. El proyecto consistiría en la construcción de una carretera de 116 Kms. de longitud incluyendo 15 puentes, entre Río Blanco, ahora conectada por carretera a Managua, y el pueblo de Siuna, del cual otros segmentos de carretera están bajo construcción a Puerto Cabezas en la costa Atlántica.

<sup>1/</sup> El salario mínimo legal es de 15 córdobas por día. Además, se debe suministrar alojamiento y comida, que para efectos impositivos se reconoce en 10 córdobas. Asumiendo 250 días de trabajo se llegaría a US\$893 anuales.

C. El Prestatario

1.25 El prestatario sería la República de Nicaragua.

D. El Ejecutor

1.26 El ejecutor del proyecto sería el Ministerio de Obras Públicas (MOP), a través de la Dirección General de Caminos (DGC). Además de su propio personal, el MOP contrataría los servicios de una firma de ingenieros consultores para la supervisión de obras y la administración de los aspectos financieros-contables del proyecto.

D. Términos y Condiciones del Préstamo

1.27 En este resumen se recomienda el otorgamiento por parte del Banco, para el financiamiento parcial del proyecto, de un préstamo por el equivalente de US\$32 millones del Fondo para Operaciones Especiales (FOE). Este préstamo se otorgaría por un plazo de 40 años, incluyendo 10 años de gracia, a una tasa de interés del 1% anual durante el período de gracia y 2% anual durante el resto del período de amortización, y una comisión de crédito de 1/2% anual sobre el saldo del préstamo no desembolsado.

II. COSTO Y FINANCIAMIENTO

A. Costo Total del Programa

2.01 El costo total del proyecto ascendería al equivalente de US\$43 millones, de acuerdo con el siguiente detalle:

(En miles de US\$ o equivalente)

<u>Categorías</u>	<u>Costos en</u>		<u>Total</u>	<u>%</u>
	<u>Gastos en Divisas</u>	<u>Moneda Local</u>		
1. Ingeniería y Administración	400	2.100	2.500	5,8
2. Costos Directos de Construcc.	11.800	12.300	24.100	56,0
3. Gastos Financieros	1.110	50	1.160	2,7
4. Costos Concurrentes	-	30	30	0,1
5. Sin Asignación Específica	<u>7.290</u>	<u>7.920</u>	<u>15.210</u>	<u>35,4</u>
TOTAL	20.600 <u>a/</u>	22.400	43.000	100,0
	=====	=====	=====	=====
Porcentajes	<u>47,9</u>	<u>52,1</u>	<u>100,0</u>	

a/ Incluye US\$13.300.000 como componente indirecto en divisas.

B. Financiamiento del Proyecto

2.02 El financiamiento del proyecto se efectuaría de acuerdo con lo indicado en la Sección III del Apéndice III de esta propuesta. Tomando en cuenta la

disponibilidad actual de córdobas en el FOE, el origen y uso de las monedas utilizadas en el financiamiento del proyecto sería el siguiente:

(En miles de US\$ o equivalente)

Fuente	Monedas de Origen		Monedas de Uso		Total	%
	Divisas	Local	Divisas	Local		
BID-FOE	29.500	2.500	20.380 a/	11.620 b/	32.000	74,4
Aporte Local	-	11.000	220 c/	10.780	11.000	25,6
Total	<u>29.500</u>	<u>13.500</u>	<u>20.600</u>	<u>22.400</u>	<u>43.000</u>	<u>100,0</u>
Porcentajes	<u>68,6</u>	<u>31,4</u>	<u>47,9</u>	<u>52,1</u>	<u>100,0</u>	

a/ Incluye el equivalente de US\$13.300.000 estimado como el componente indirecto en divisas.

b/ Los dólares que se utilizarían para cubrir gastos locales representan el 30,9% del monto del eventual préstamo en divisas.

c/ Corresponde a la comisión de crédito.

2.03 Con los recursos del eventual préstamo, el Banco contribuiría al proyecto mediante el financiamiento de todos los costos externos, tanto directos como indirectos, con excepción de la comisión de crédito, por un total del equivalente de US\$20.380.000; del costo local correspondiente a la contratación de una firma de ingenieros para la supervisión y control de construcción por el equivalente de US\$2 millones; de parte de los gastos locales correspondientes al costo directo de construcción, escalamiento de precios e imprevistos, por el equivalente de US\$9.570.000; intereses e inspección y vigilancia en moneda local por el equivalente de US\$50.000. El Gobierno de Nicaragua, con su aporte del equivalente de US\$11 millones, cubriría el costo en divisas calculado en US\$220.000 para la comisión de crédito, y todos los demás costos de origen local que se estiman en el equivalente de US\$10.780.000.

2.04 Tal como se indicó en el párrafo 2.01 de este resumen, los costos en moneda local del proyecto ascienden al 52,1% del total, debido en gran parte a los costos de mano de obra y de los materiales locales (arena, madera, piedra, etc.) que se utilizarían en la construcción de la carretera; a las provisiones para escalamiento de precios e imprevistos; y al costo local que representa la contratación de una firma supervisora. A la vez, la disponibilidad de córdobas entre los recursos del FOE es bastante limitada, existiendo solamente el equivalente de US\$2,5 millones de dicha moneda que se podría destinar al financiamiento de este proyecto. Si el Banco financiara esta cantidad de los costos locales más el componente extranjero (US\$20.380.000), se tendría que el eventual préstamo del Banco cubriría sólo el 53,2% del costo total del proyecto. Considerando que Nicaragua se encuentra entre los países de menor desarrollo relativo y que los beneficiarios serían finqueros de bajos ingresos, se propone el plan financiero descrito en el párrafo 2.02 de este resumen.

### III. EJECUCION DEL PROYECTO

#### A. Aspectos Técnicos

##### 1. Estado de los Estudios y Diseños

- 3.01 Los estudios de factibilidad técnica, económica y financiera de la carretera Río Blanco-Siuna fueron preparados durante los años 1976-1977 por la firma consultora Berger-Consulnic. También, la misma firma preparó los diseños definitivos para la totalidad del proyecto. Se considera que los estudios y diseños fueron ejecutados de acuerdo con buena práctica de ingeniería; que sirven adecuadamente para dimensionar con razonable precisión el alcance del proyecto propuesto; y que cumplen con los requisitos del Banco en la materia. El estudio de viabilidad económica indica que el proyecto mostraría una tasa interna de retorno económico de 12,2%.

##### 2. Plan de Ejecución Preliminar (PEP)

- 3.02 El ejecutor ha preparado un Plan de Ejecución del Proyecto (PEP) preliminar, lo que ha sido de utilidad en el dimensionamiento del proyecto propuesto y en la determinación de la manera y de los plazos en que el mismo se ejecutaría. El PEP final correspondiente a este proyecto sería sometido a la consideración del Banco antes de la firma del eventual contrato de préstamo y constituiría el patrón para el seguimiento del desarrollo de la ejecución del proyecto, tanto por parte del Banco como por parte del prestatario y del ejecutor.

##### 3. Supervisión y Control de Ejecución de Obras

- 3.03 La supervisión y control de las obras, así como la administración financiera-contable del proyecto, estarían ejecutados por una firma de ingenieros consultores especializados, que sería contratada por el MOP antes del primer desembolso del eventual préstamo, y de acuerdo con las normas del país y con los procedimientos aprobados por el Banco. El MOP presentará al Banco, para su aprobación, los términos de referencia que gobernarían las actividades y responsabilidades de la firma consultora y sus antecedentes, así como oportunamente el contrato a celebrar con la misma. Por su parte, la DGC contaría con un coordinador de proyecto y personal de apoyo, dependiendo del Director de la DGC, que ejercerían la coordinación general entre el organismo ejecutor y el Banco.

##### 4. Período de Ejecución y Calendario de Inversiones

- 3.04 De acuerdo con el cronograma de actividades en el PEP preliminar, se recomienda que un eventual contrato de préstamo establezca un período de cinco años para la ejecución completa del proyecto propuesto, fijando el plazo para el último desembolso de los recursos del préstamo en cinco años a partir de la fecha de vigencia del mencionado contrato.
- 3.05 Esta recomendación está basada en el hecho de que la zona donde se construiría la carretera se caracteriza por lluvias constantes durante unos ocho meses por año, pudiendo el contratista, o contratistas, trabajar solamente de febrero a junio en la mejor de las circunstancias. Además, la zona es de difícil acceso, pudiéndose llegar a Río Blanco por camino pero a Siuna solamente por río, y en parte por camino. Cabe hacer notar también que el proyecto incluye la construcción de 15 puentes con una longitud total de 783 metros, cuya ejecución está limitada a unos 115 días por año.



- 3.06 En vista de lo anterior, y con la idea de asegurar la completa ejecución del proyecto dentro de los cinco años, la DGC requeriría que el contratista, o contratistas, trabajen en dos frentes: un tramo que se iniciaría en Siuna, procediendo hacia el sur hasta llegar a Caño Waspi, con una longitud de 48,6 Kms.; y otro que se iniciaría en Río Blanco, progresando al norte a Caño Waspi, con una longitud de 67,6 Kms.
- 3.07 En ambos casos, se calcula que se necesitaría, en términos de la fecha de vigencia del eventual contrato de préstamo, períodos de seis meses para la contratación de la firma supervisora; dos meses para que dicha firma prepare los documentos de licitación; ocho meses para efectuar las licitaciones de obras y adjudicar el contrato, o contratos, de construcción; y 41 meses para la construcción del tramo Río Blanco-Caño Waspi y 43 meses (2 meses más) para construir el tramo Siuna-Caño Waspi. Es así que se estima que el período de ejecución total para el tramo Río Blanco-Caño Waspi sería de 57 meses y para el tramo Siuna-Caño Waspi, de 59 meses.
- 3.08 Se estima que las inversiones en el proyecto serían efectuadas de acuerdo con el siguiente cronograma aproximado:

(En miles de US\$ o equivalente)

Fuente	Años de Ejecución					Total	%
	1o.	2o.	3o.	4o.	5o.		
Banco	280	6.770	7.910	8.020	9.020	32.000	74,4
Aporte Local	50	2.400	2.710	2.700	3.140	11.000	25,6
Total	330	9.170	10.620	10.720	12.160	43.000	100,0
Porcentajes	0,8	21,3	24,7	24,9	28,3	100,0	

## 5. Licitaciones

- 3.09 La adjudicación del contrato, o contratos, para la construcción de las obras se efectuaría mediante licitación pública internacional, según lo establecido en el Procedimiento para Licitaciones que aparece como el Apéndice B del Informe de Proyecto. Debido a la carencia de firmas locales suficientemente grandes como para ejecutar las cantidades de obras que se prevén para el proyecto durante el período estimado para su ejecución, es probable que los contratos sean adjudicados a empresas extranjeras o a consorcios extranjero-locales. Existen tres empresas norteamericanas que se presentan generalmente a las licitaciones de la DGC, en tanto que hay otras varias, que operan en el área centroamericana, que lo hacen ocasionalmente. Empresas de Costa Rica han manifestado también su interés en participar en trabajos de este tipo en Nicaragua. Basado en la experiencia del MOP/DGC en licitar otros proyectos grandes de carreteras (tales como: Managua-Corinto, León-Matagalpa, Carretera Interamericana, etc.), y dada la magnitud del contrato, o contratos, que se adjudicarían para la construcción de la carretera Río Blanco-Siuna, se considera que habría un número suficiente de empresas interesadas para asegurar una buena concurrencia a las licitaciones, así como buena competencia.

- 3.10 Como se ha mencionado anteriormente, se ha dividido el posible proyecto de carretera en dos partes o tramos, para asegurar una eficiente ejecución de la obra total. Se ha considerado conveniente admitir ofertas para la construcción de uno o de ambos tramos de la obra, siempre que a juicio del MOP/DGC y del Banco esto resulte en un beneficio para la ejecución del proyecto, y que las firmas que sometan dichas ofertas hayan sido precalificadas para realizar esas cantidades de obra simultáneamente. En base a los precios estimados para el costo directo de construcción en 1977, los dos tramos que serían licitados se presentan a continuación:

	<u>Longitud</u>	<u>Costo</u> <u>(En miles de US\$)</u>	<u>%</u> <u>Costo</u>
Siuna-Caño Waspi	48,6 Km.	9.980	41,4
Río Blanco-Caño Waspi	67,5 Km.	14.120	58,6
	116,1 Km.	24.100	100,0
	=====	=====	=====

#### 6. Mantenimiento

- 3.11 El MOP tiene a su cargo el mantenimiento de todos los caminos y carreteras del país, función que realiza a través de la DGC. Históricamente, la mayoría de los trabajos de mantenimiento ha sido realizado directamente por la DGC, utilizando su propia maquinaria para este propósito. A veces la DGC ha contratado ciertos trabajos de mantenimiento a empresas privadas, como por ejemplo, trabajos preventivos como la colocación de una capa asfáltica nueva de rodadura.
- 3.12 En base a las evaluaciones e inspecciones que de este aspecto han sido realizadas por el Banco, se ha encontrado que los trabajos de mantenimiento se han llevado a cabo en una manera satisfactoria. Se ha observado que los caminos vecinales financiados con recursos del préstamo 63/SF-NI en la zona norte Pacífico-Central del país, han sido conservados bastante bien a pesar del régimen de lluvias en el área y el desvío de equipo a Managua para los propósitos de derrumbe y limpieza después del terremoto que azotó esa ciudad en diciembre de 1972.
- 3.13 Cabe mencionarse que tampoco en el pasado se han detectado problemas en la oportuna asignación de recursos presupuestarios para esta función. Para dar una idea de lo que sería necesario en materia de fondos para el mantenimiento del proyecto de carretera propuesto, se ha considerado en los cálculos de costo una densidad de 300 vehículos por día, siendo el 50% de vehículos pesados, pendientes promedias de 5% y una precipitación fluvial de ocho a nueve meses por año. El resultado es un costo de conservación de la carretera Río Blanco-Siuna del equivalente de US\$1.900 por Km. por año para mantenimiento rutinario y US\$1.200 por Km. por año para mantenimiento preventivo.

- 3.14 Reconociendo esta experiencia y considerando que el MOP/DGC posee maquinaria y equipo suficiente para el mantenimiento de la red nacional de carreteras y caminos, no se prevee dificultades en asegurar un adecuado mantenimiento de la carretera Río Blanco-Siuna, cuya realización se propone en este informe. Se recomienda que las cláusulas normales sobre este aspecto sean incorporadas en el Anexo A de un eventual contrato de préstamo, apareciendo un borrador de dicho anexo como Apéndice III de esta propuesta.

#### 7. Evaluación Ex-Post del Proyecto

- 3.15 A opción del Banco se efectuaría una evaluación ex-post del proyecto cinco años después del último desembolso del eventual préstamo. Asimismo, dentro de 18 meses contados a partir de la vigencia del eventual contrato, el prestatario someterá a consideración del Banco, un informe que establezca el sistema que se propone utilizar para recopilar las comparaciones anuales de datos, así como los datos básicos que se usarán para medir los beneficios socio-económicos del proyecto.
- 3.16 Además, a los dos años contados a partir de la vigencia del mencionado contrato, y anualmente desde esa fecha en adelante hasta terminar el cuarto año después del último desembolso del préstamo, el prestatario presentará al Banco los datos anuales, los cuales deberán cubrir por lo menos los siguientes temas:
- (i) Conteo de tráfico de duración mínima de una semana, adecuadamente ajustado para considerar el día de la semana, mes y época (lluviosa, seca, cosecha, etc.);
  - (ii) Clasificación de tipo de tránsito por clase de vehículo, peso de los ejes y sus velocidades promedio de operación;
  - (iii) Datos de los fletes, origen, volumen y destino de vehículos, carga y pasajeros;
  - (iv) Inventario de la condición de la superficie del camino, drenaje, señalización, obras de arte y actividades de mantenimiento; y
  - (v) Datos sobre accidentes de tráfico.
- 3.17 Como la carretera del presente proyecto se construirá en áreas escasamente desarrolladas, y uno de los objetivos del proyecto es precisamente contribuir al aumento de la producción agropecuaria e inversiones de infraestructura socioeconómica, además de la información especificada en el párrafo 3.16 anterior, se requiere lo siguiente:
- (i) Producción agrícola por tipo de cultivo y área;
  - (ii) Costos de producción y de fletes de productos principales;
  - (iii) Previos pagados y recibidos por los agricultores;

- (iv) Inventario y costo de inversiones sociales o económicas adicionales (tales como, entre otras, instalaciones para almacenamiento, escuelas, agua potable y acueductos, y electricidad); y
- (v) Tamaño y número de adjudicaciones de unidades agrícolas familiares que recibieron del IAN el título correspondiente.

B. Aspectos Financieros e Institucionales

- 3.18 Se considera que el MOP/DGC cuenta con el personal debidamente calificado como para asegurar una adecuada supervisión de los aspectos financieros y técnicos del proyecto propuesto. Se debe recordar que el Ministerio contrataría una firma supervisora que tendrá directamente a su cargo la supervisión de todas las obras del proyecto, así como el control administrativo-contable del mismo. Por parte del Ministerio sólo será necesario contar con un coordinador para el proyecto que vigilaría por una adecuada coordinación entre el MOP y la firma supervisora y el Banco.
- 3.19 En cumplimiento de condiciones existentes en contratos de préstamo anteriores con el Banco y otros organismos internacionales, el MOP siempre ha presentado estados financieros auditados por firmas de auditores independientes. Se recomienda en este caso que se siga el mismo procedimiento y que un eventual contrato de préstamo establezca que los estados financieros del proyecto sean auditados por una firma independiente, seleccionada por el Tribunal de Cuentas.

C. Aspectos Jurídicos

- 3.20 Casi la totalidad del trazo de la carretera propuesta pasa a través de terrenos no ocupados o de propiedad del Estado. Por consiguiente, no se anticipan problemas derivados del derecho de vía que pudieran impedir la oportuna ejecución de las obras, como la reubicación de familias, por ejemplo. En el costo total del proyecto se incluye una partida del equivalente de US\$30.000 con cargo al aporte local del proyecto, para adquirir terrenos o pagar bienes raíces necesarios para el proyecto. Sin perjuicio de lo anterior, y para asegurar que durante la ejecución del proyecto no existan dificultades relacionadas con el derecho de vía, se recomienda que un eventual contrato de préstamo incluya condiciones que obliguen al MOP/DGC a demostrar al Banco antes de llamar a licitaciones, que tiene posesión legal de los terrenos necesarios.
- 3.21 En Nicaragua no existe legislación sobre plusvalía o contribución de mejoras. Sin embargo, de acuerdo con la Ley de Impuestos sobre Bienes Inmuebles, promulgada en el Diario Oficial del 26 de noviembre de 1974, existe en Nicaragua un impuesto anual sobre la propiedad inmueble del 1% anual sobre el avalúo del inmueble, vigente al 30 de junio inmediatamente precedente. Sin embargo,

en la práctica no se aplica esta ley en zonas rurales en Nicaragua, y no se ven posibilidades para su efectiva aplicación en estas áreas en un futuro cercano. De todas maneras, no se debiera insistir en su aplicación en la zona del proyecto propuesto dado que: (i) la carretera serviría a la población existente de pequeños agricultores que están utilizando el terreno nacional pero sin título apropiado. Con la construcción del camino el Gobierno va a proporcionar títulos a éstos y otros campesinos que entran en la zona. No hay indicaciones que existe un número reducido de propietarios que van a recibir beneficios diferenciales superiores a la totalidad de los propietarios en la zona beneficiada; y (ii) una gran parte de la tierra es propiedad del Estado quien sería el beneficiario principal.

#### IV. JUSTIFICACION DEL PROYECTO

##### A. Viabilidad Técnica

- 4.01 Tomando en cuenta que los estudios y diseños finales han sido completados en un 100%; los costos de construcción de la carretera han sido calculados en bases realistas; la supervisión y control técnico y administrativo-contable serían contratados a una firma de ingenieros consultores; y que las normas y especificaciones que se utilizarían en la ejecución de las obras son las adecuadas para una carretera de penetración, se considera que la ejecución exitosa del proyecto sería factible dentro del plazo previsto en este Resumen y de acuerdo con el calendario de inversiones que se presentó en el párrafo 3.08.

##### B. Justificación Socio-Económica

- 4.02 La carretera Río Blanco-Siuna sería una carretera de penetración que pretende incorporar nuevas tierras agrícolas a la economía del país. El potencial de desarrollo ha sido comprobado mediante estudios de suelos, de hidrología y de clima. El terreno de la zona de influencia es ondulado y relativamente bien drenado comparado con otras zonas más hacia el este del país que casi siempre permanecen inundadas. Los servicios oficiales de soporte para el desarrollo agrícola, es decir, las facilidades de extensión, crédito y comercialización, existen en los límites de la región. La limitante principal para incorporar las tierras de la zona al desarrollo agrícola son actualmente las dificultades de transporte que no permiten un acceso a los mercados.
- 4.03 Por otra parte, la carretera Río Blanco-Siuna proveería el tramo faltante para conectar por vía terrestre Puerto Cabezas y la parte norte de la región Atlántica del país con la zona más desarrollada de la región del Pacífico. Sus efectos se sentirían entonces no sólo en la zona de influencia directa, sino que además en toda la región Atlántica mencionada.

- 4.04 En base a los incrementos esperados en la producción agrícola y a los ahorros de usuarios en el tráfico marítimo y aéreo desviado, el valor presente a un 12% de descuento de los beneficios económicos supera a los costos económicos. La tasa interna de retorno resulta ser del 12,2%. Estos resultados pueden considerarse conservadores, pues no se han cuantificado los beneficios económicos del acceso que se abre para la población del área a los servicios de educación, salud, etc., ni los efectos sobre la producción no agrícola. Por lo tanto, el proyecto sería económicamente conveniente para el país.

V. EVALUACION DE OPERACIONES ANTERIORES

A. Préstamos 63/SF-NI y 305/SF-NI

- 4.05 El 27 de septiembre de 1965 el Banco aprobó el préstamo 63/SF-NI a la República de Nicaragua por el equivalente de US\$12 millones para el financiamiento parcial de un programa de construcción y mejoramiento de aproximadamente 458 Kms. de caminos vecinales en varias zonas del país. Con los recursos del programa se construyeron 386 Kms. y se mejoraron 72 Kms. a un costo total del equivalente de US\$18.150.000. La evaluación de este préstamo quedó concluida en ocasión de la presentación del Documento PR-776, del 23 de noviembre de 1976, documento que contenía el análisis de la segunda etapa del programa de caminos vecinales en el país (préstamo 491/SF-NI)
- 4.06 El 2 de septiembre de 1971 el Banco aprobó el préstamo 305/SF-NI a la República de Nicaragua por el equivalente de US\$3,5 millones para cooperar en la ampliación y fortalecimiento del sistema de mantenimiento de la red vial, mediante la adquisición de maquinaria y equipo, la construcción de campamentos y talleres y el otorgamiento de cooperación técnica para el fortalecimiento y reorganización del sistema de administración financiera de la DGC (ATP/SF-1135-NI). Una evaluación de esta operación se ofreció también en el Documento PR-776 citado, pero en ese momento no se había terminado la totalidad de la construcción de los campamentos y talleres previstos.
- 4.07 Al terminar la ejecución de la mencionada operación en diciembre de 1976, se había construido un total de 12 campamentos y 10 talleres de reparación en distintos puntos claves de la red vial nacional. Se considera que el programa cumplió satisfactoriamente con sus objetivos y que las recomendaciones formuladas por los consultores contratados con recursos de cooperación técnica incluidos en el préstamo, están siendo implementadas en una forma satisfactoria.

B. Cooperación Técnica ATC/TF(SP)-1295-NI

- 4.08 En junio de 1974 el Banco otorgó al MOP esta cooperación técnica de recuperación contingente por el equivalente de US\$750.000, para el financiamiento parcial de estudios de factibilidad técnica y económica de aproximadamente 600 Kms. de caminos vecinales, de los cuales se seleccionaron aproximadamente los 300 Kms. de mayor vialidad, según criterios de selección establecidos

PROYECTO DE RESOLUCION

NICARAGUA. PRESTAMO /SF-NI A LA REPUBLICA DE NICARAGUA  
(Proyecto de camino Río Blanco-Siuna)

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco o al representante que él designe, para que en nombre y representación del Banco proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Nicaragua, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un proyecto consistente en la construcción de un camino de aproximadamente 116 Km, entre las localidades de Río Blanco y Siuna. Este financiamiento se sujetará sustancialmente a las siguientes disposiciones:

1. Monto y monedas: Hasta US\$32.000.000 o su equivalente en otras monedas que formen parte del Fondo para Operaciones Especiales, de cuyo monto: (a) hasta US\$29.500.000 o su equivalente en otras monedas (excepto la de Nicaragua) se desembolsará para pagar bienes y servicios adquiridos a través de competencia internacional en los países miembros del Banco y para los otros propósitos que se indiquen en el contrato de préstamo; y (b) hasta el equivalente de US\$2.500.000 en córdobas para cubrir gastos locales. Los pagos de las amortizaciones y de los intereses se efectuarán en las respectivas monedas desembolsadas.
2. Fuente de los fondos: El Fondo para Operaciones Especiales.
3. Garantía: La responsabilidad general del prestatario.
4. Comisión de crédito: 1/2% por año sobre la parte no desembolsada de la suma indicada en el inciso (a) de la cláusula 1 de esta resolución, comisión que comenzará a devengarse a los doce meses contados a partir de la fecha de esta resolución. El pago se hará en dólares de los Estados Unidos de América en las mismas fechas que los intereses.

5. Amortización: El prestatario amortizará el préstamo en el plazo de 40 años a partir de la fecha del contrato, mediante cuotas semestrales, consecutivas y en lo posible iguales. La primera cuota se pagará a los 10-1/2 años de la fecha del contrato.
6. Interés: 1% por año durante 10 años a contar de la fecha del contrato y en adelante 2% por año. El interés será pagadero semestralmente sobre los saldos deudores y el primer pago se efectuará a los 6 meses de la fecha del contrato. A solicitud del prestatario, podrán usarse los recursos del financiamiento para abonar los intereses durante el período de desembolso del mismo.
7. Desembolso: El desembolso total del financiamiento se hará dentro del plazo de 5 años a partir de la vigencia del contrato.
8. Condiciones especiales:
  - (a) La utilización de los recursos del préstamo deberá ser llevada a cabo en su totalidad por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) por intermedio de la Dirección General de Caminos (DGC). Si se aprobaran modificaciones en las disposiciones legales o en los reglamentos básicos concernientes al MOP o a la DGC que a juicio del Banco puedan afectar sustancialmente al proyecto, el Banco podrá adoptar las medidas que juzgue apropiadas, conforme a las disposiciones que se incorporen en el contrato de préstamo.
  - (b) Los recursos del préstamo se destinarán a participar en la ejecución de un proyecto que se estima en el equivalente de US\$43.000.000 y, en ningún caso, la participación de los recursos del préstamo podrá exceder el 74,4% del monto total del proyecto. En consecuencia, el contrato de préstamo deberá contener las disposiciones que el Banco estime convenientes para asegurar que se proporcionarán oportunamente, de acuerdo con un plan de inversiones satisfactorio al Banco, los recursos nacionales adicionales al préstamo que se necesiten para la completa ejecución del proyecto, en una suma que se estima en el equivalente de US\$11.000.000.
  - (c) Antes de la firma del contrato de préstamo, el prestatario deberá presentar al Banco copia fehaciente del decreto ejecutivo promulgado, en virtud del cual haya transferido irrevocablemente al Instituto Agrario de Nicaragua (IAN) todas las tierras comprendidas en el área de influencia del proyecto (la cual se extiende 15 Km. a cada lado del eje del camino), aún no transferidas, con el objeto de que el IAN, conforme con lo que



dispone la Ley de Reforma Agraria, No. 797, del año 1963, adjudique oportunamente en unidades agrícolas familiares todas las tierras aún no tituladas.

- (d) Antes del primer desembolso del financiamiento, el prestatario, por intermedio del MOP, deberá presentar al Banco evidencia de que ha contratado servicios de consultoría para la supervisión y control de las obras del proyecto, de acuerdo con los procedimientos que se establezcan en el anexo correspondiente del contrato de préstamo.
- (e) En la adquisición de maquinaria, equipo y otros bienes relacionados con el proyecto y en la adjudicación de contratos para la ejecución de obras, deberá utilizarse el sistema de licitación pública en todos los casos en que el valor de dichas adquisiciones o contratos exceda del equivalente de US\$100.000. Las licitaciones se sujetarán a los procedimientos que constarán en anexo al contrato de préstamo.
- (f) El Banco establecerá los procedimientos de inspección que juzgue necesarios para asegurar el desarrollo satisfactorio del proyecto, y el prestatario y el MOP deberán proporcionar toda la cooperación que se requiera para el mejor cumplimiento de este propósito. Del monto del financiamiento se destinarán la suma de US\$295.000 y el equivalente de US\$25.000 en córdobas, para que se les de entrada en las cuentas generales de ingresos del Banco por concepto de inspección y vigilancia generales.

RECOMENDACIONES

Además de las disposiciones que figuran en el proyecto de resolución, se recomienda que en el contrato de préstamo se incluyan las siguientes, que deberán cumplirse a satisfacción del Banco:

1. Antes de cada llamado a licitación para la ejecución de obras, el prestatario se compromete a que el organismo ejecutor presentará:
  - (i) los planos, especificaciones y documentos requeridos para la construcción y, en su caso, la documentación correspondiente al llamado a licitación, incluyendo los respectivos modelos de contrato, y
  - (ii) evidencia de que tiene la posesión legal de los terrenos necesarios.
2. Dentro del plazo de un año, contado desde la fecha de terminación del proyecto y en adelante anualmente por un período de 10 años, el prestatario presentará evidencia de que las obras cuentan con adecuado mantenimiento, de acuerdo con lo estipulado en la Parte VI del Anexo A del contrato de préstamo y siguiendo normas técnicas generalmente aceptadas.
3. Dentro de los 18 meses contados desde la vigencia del contrato de préstamo, el prestatario, por intermedio del MOP, deberá presentar, a satisfacción del Banco, la información siguiente, destinada a evaluar los beneficios socioeconómicos del proyecto:
  - (i) Los datos especificados en los párrafos 4.27 y 4.28 del informe de proyecto, correspondientes al año anterior al de iniciación del camino; y
  - (ii) el sistema que se utilizará para recoger los datos arriba referidos, en el inciso (i), y para comparar anualmente los datos de cada año inmediato anterior con los datos correspondientes al año precedente a la iniciación de las obras del camino.
4. Al finalizar el segundo año, contado desde la fecha de vigencia del contrato de préstamo, y cada año siguiente, hasta cuatro (4) años después de la fecha del último desembolso del préstamo, el prestatario, por intermedio del MOP, deberá presentar al Banco los datos especificados en los párrafos 4.27 y 4.28 del informe de proyecto, correspondientes al año inmediato anterior.

5. El prestatario deberá comprometerse a adoptar todas las medidas a su alcance para que, en los planes de colonización que el IAN ponga en práctica en la zona de influencia del Proyecto, se incluyan disposiciones apropiadas: antierosivas, de explotación forestal racional y de protección ambiental; entre otras, el establecimiento de reservas forestales o la dotación de tierras para bosques.
6. Desde el ejercicio fiscal que finalizará al 31 de diciembre de 1978 y mientras dure la ejecución del proyecto, los estados financieros de éste, y la información complementaria correspondiente, serán auditados por una firma independiente de contadores públicos aceptable para el Banco, siguiendo procedimientos convenidos también con el Banco. La firma será contratada por el prestatario previa consulta con el Tribunal de Cuentas.
7. En el contrato de préstamo deberá incluirse un anexo de contenido sustancialmente similar al del Apéndice III (El Proyecto) de la propuesta de préstamo.

## EL PROYECTO

(Anexo A del Contrato de Préstamo)

### I. Objetivos

- 1.01 El Proyecto, que consiste en la construcción de un camino de aproximadamente 116 Km entre las localidades de Río Blanco y Siuna, tiene los siguientes objetivos:
- (a) La incorporación a la economía del país de nuevas tierras agrícolas que, debido a las características del clima, suelos y topografía, presentan condiciones favorables para el desarrollo; y
  - (b) la vinculación de la región noreste del país, actualmente desprovista de comunicación terrestre con el resto de Nicaragua, con el sistema vial existente en la nación. Cabe agregar que con este camino se completaría la primera comunicación por tierra entre los dos océanos en Nicaragua.

### II. Descripción

- 2.01 El camino será de 6 mts. de ancho, con puentes de dos vías y superficie de rodamiento de grava. Estas características son comparables a las de los tramos de camino contiguos a la vía propuesta, en sus dos extremos. La construcción se iniciará simultáneamente en dos frentes, uno desde Río Blanco hacia Siuna, y el otro a la inversa, desde Siuna hacia Río Blanco.

### III. Costo

- 3.01 Se estima que el costo del Proyecto alcanzará el equivalente de US\$43.000.000 cuya distribución tentativa por categorías de inversión es la siguiente:

(En miles de US\$ o equivalente)

	B A N C O						RECURSOS NACIONALES				
	D I V I S A S			Gastos en			Gastos en	Gastos en	Sub- Total	TOTAL	%
	Directas	Indirect.	Gastos Locales	Subtotal Divisas	Moneda Local	Total Banco	en Divisas	Moneda Local			
y Administración	180	220	2.000	2.400	-	2.400	-	100	100	2.500	5,8
isión	180	220	2.000	2.400	-	2.400	-	-	-	2.400	5,6
stración	-	-	-	-	-	-	-	100	100	100	0,2
ectos de Construcción	3.700	8.100	4.920	16.720	900	17.620	-	6.480	6.480	24.100	56,0
ucción	3.700	8.100	4.920	16.720	900	17.620	-	6.480	6.480	24.100	56,0
ancieros	890	-	-	890	50	940	220	-	220	1.160	2,7
ses durante ejecución	595	-	-	595	25	620	-	-	-	620	1,4
ón de Crédito	-	-	-	-	-	-	220	-	220	220	0,5
ción y vigilancia	295	-	-	295	25	320	-	-	-	320	0,8
corrientes	-	-	-	-	-	-	-	30	30	30	0,1
os de vía	-	-	-	-	-	-	-	30	30	30	0,1
ción Específica	2.310	4.980	2.200	9.490	1.550	11.040	-	4.170	4.170	15.210	35,4
istos	650	1.340	680	2.670	450	3.120	-	1.250	1.250	4.370	10,2
miento de costos	1.660	3.640	1.520	6.820	1.100	7.920	-	2.920	2.920	10.840	25,2
TOTAL	7.080	13.300	9.120	29.500	2.500	32.000	220	10.780	11.000	43.000	100,0
Porcentajes	16,5	30,9	21,2	68,6	5,8	74,4	0,5	25,1	25,6	100,0	

#### IV. Financiamiento

4.01 El esquema tentativo de financiamiento sería el siguiente:

(En miles de US\$ o equivalente)

	<u>Fuentes de recursos</u>		<u>Gastos a efectuarse</u>		<u>Total</u>	<u>%</u>
	<u>Divisas</u>	<u>Local</u>	<u>Divisas</u>	<u>Local</u>		
Banco	29.500	2.500	20.380 a/	11.620 b/32.000		74,4
Recursos Nacionales	-	11.000	220 c/	10.780	11.000	25,6
Totales	<u>29.500</u>	<u>13.500</u>	<u>20.600</u>	<u>22.400</u>	<u>43.000</u>	<u>100,0</u>
Porcentajes	68,6	31,4	47,9	52,1		

a/ Incluye US\$13.300.000 en divisas indirectas.

b/ El monto de costos locales a financiarse con divisas del Préstamo representa el 30,9% del monto total del Préstamo.

c/ Representa la estimación de la comisión de crédito.

#### V. Licitaciones

5.01 Cuando los bienes y servicios que se adquirieran o contraten mediante licitaciones, se financien total o parcialmente con divisas del Préstamo, los procedimientos para las licitaciones y las bases específicas de éstas deberán permitir la libre competencia de bienes o contratistas, respectivamente, originarios de países miembros del Banco. Consecuentemente, en esos procedimientos y bases específicas no se impondrán condiciones que impidan o restrinjan la participación de contratistas o la oferta de bienes originarios de esos países.

#### VI. Mantenimiento del camino

6.01 El propósito básico del mantenimiento será conservar el camino o tramo y obras conexas sustancialmente en las mismas condiciones en que se encontraban al momento de la terminación de las obras correspondientes financiadas con el Préstamo.

6.02 El plan anual de mantenimiento del camino deberá presentarse a la consideración del Banco antes del 30 de noviembre precedente a cada año fiscal; incluirá como mínimo los detalles de la organización responsable del mantenimiento; el personal encargado del mantenimiento; el número, tipo y condición de los equipos destinados al mantenimiento; la ubicación, tamaño y condiciones de los locales de reparación, almacenamiento y campos de mantenimiento; las medidas de control que se tomarán para limitar el tamaño y peso excesivo de los vehículos que utilicen el camino; el número de kilómetros y la localización del tramo que será objeto del mantenimiento.

- 6.03 El plan de mantenimiento deberá señalar los fondos disponibles en el presupuesto de mantenimiento en ejecución al 30 de noviembre de cada año (con exclusión de las operaciones de mejora) e incluirá la cantidad a ser asignada en el presupuesto correspondiente al año con respecto al cual el plan es sometido. Asimismo, dicho plan deberá especificar separadamente los trabajos de mantenimiento que se programan efectuar en el camino, cuantificando los costos.
- 6.04 El plan incluirá también un informe acerca de las condiciones del mantenimiento, basado en un sistema de evaluación de suficiencia. Este sistema estará estructurado para proporcionar una calificación global de las condiciones de mantenimiento del camino, cuya calificación deberá basarse en una evaluación numérica de los distintos componentes, tales como pavimentos, acotamiento, cunetas, estructuras de drenaje y señalización.
- 6.05 El Banco tendrá el derecho de inspeccionar periódicamente el camino. Si llegare a determinarse por la inspección o por los informes que reciba el Banco que el mantenimiento se efectúa por debajo de los niveles convenidos, el Prestatario y el MOP deberán tomar las medidas necesarias para corregir totalmente las deficiencias.