

PÚBLICO

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

## **NICARAGUA**

### **PROYECTO DE CARRETERA RÍO BLANCO – SIUNA REFORMULACIÓN DEL PRÉSTAMO 546/SF-NI**

**(NI-0023)**

#### **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.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO  
SOLAMENTE PARA USO OFICIAL

NICARAGUA

REFORMULACION DEL PRESTAMO 546/SF-NI  
PROYECTO DE CARRETERA RIO BLANCO - SIUNA

Este documento fué preparado por el Comité de Proyecto constituido el 7 de agosto de 1979 e integrado por los señores: Allan Beers (PRA); Fred Alvarez (REP/NIC); Oscar Fuster (PRA); Antonio J. Forero (LEG); y René Espinosa (OPS-Presidente), como parte de las labores del Grupo Especial para Nicaragua.

REFORMULACION DEL PRESTAMO 546/SF-NI  
PROYECTO DE CARRETERA RIO BLANCO - SIUNA

I N D I C E

	<u>Página</u>
I. ANTECEDENTES	1
II. SITUACION ACTUAL	
A. Revisión y actualización de costos del proyecto	2
B. Ejecución del Proyecto	5
C. Planes de colonización y desarrollo agrícola en el área del proyecto	8
III. CONCLUSIONES	8
APENDICE A: Proyecto de Resolución	
APENDICE B: Recomendaciones	
APENDICE C: Descripción del Proyecto (Apéndice A del Contrato de Préstamo)	
APENDICE D: Plan de Operaciones de Cooperación Técnica para la preparación de un Proyecto de Desarrollo Rural Integrado en el área de influencia de la Carretera Río Blanco-Siuna.	
APENDICE E: Proyecto de Resolución. Cooperación técnica no reembolsable al Instituto Nicaraguense de Reforma Agraria (INRA).	

## NICARAGUA

### REFORMULACION DEL PRESTAMO 546/SF-NI

#### PROYECTO DE CARRETERA RIO BLANCO-SIUNA

##### I. ANTECEDENTES

- 1.01 El 25 de abril de 1977 el Gobierno de Nicaragua presentó al Banco una solicitud de préstamo por un monto de US\$35 millones, con cargo al Fondo de Operaciones Especiales, para contribuir al financiamiento de la construcción de la carretera Río Blanco-Siuna de 116 Kms. de longitud.
- 1.02 A raíz de un examen inicial de la solicitud se envió una misión de orientación a Nicaragua la cual revisó los diseños definitivos de ingeniería y los estimados de costos que ya se encontraban listos. Adicionalmente se allegó información sobre la situación de tenencia de la tierra en el área de influencia de la carretera y se identificó la necesidad de disponer de información adicional sobre algunos aspectos económicos y financieros del proyecto, información que se recibió a finales de 1977. Debido al grado de avance de los estudios y del diseño se determinó que no era necesario efectuar una misión de análisis.
- 1.03 El análisis del proyecto, que se encuentra en el documento PR-872-A y la propuesta de préstamo resultante, consignada en el documento PR-872, fueron sometidos a la consideración del Directorio Ejecutivo del Banco el cual concedió el otorgamiento de un préstamo por un monto de US\$32 millones mediante la Resolución DE-77/78 de fecha 25 de mayo de 1978. El costo total del proyecto se había estimado en US\$43 millones.
- 1.04 La Resolución DE-77/78 estableció en el inciso (c) de la cláusula 8 la condición de que, antes de la firma del contrato de préstamo, el prestatario debía presentar al Banco evidencia jurídica de que la propiedad de todas las tierras comprendidas en el área de influencia del proyecto había sido transferida irrevocablemente a favor del Instituto Agrario de Nicaragua (IAN), en conformidad con las disposiciones de la Ley de Reforma Agraria No. 797 de 1963, a fin de que el IAN pudiera adjudicar todas las tierras aún no tituladas, en unidades agrícolas familiares.
- 1.05 La falta de cumplimiento oportuno del requisito anterior y la situación de conflicto bélico que se produjo en el país impidieron que el contrato de préstamo 546/SF-NI se firmara entre la República de Nicaragua y el Banco y la operación quedó en suspenso.
- 1.06 Durante la Misión Especial a Nicaragua efectuada en los días 10. a 3 de agosto, las autoridades del país manifestaron un especial interés en el Proyecto Río Blanco-Siuna motivo por el cual el Banco decidió que, entre los objetivos de la misión que visitó el país a partir del día 13 de agosto, se incluiría un reexamen del proyecto a la luz de las circunstancias actuales.
- 1.07 La Junta de Gobierno de Reconstrucción Nacional formalizó su interés en el proyecto mediante carta de su Secretario General dirigida al Banco de fecha 20 de agosto de 1979, en la cual también se señala la alta prioridad que se le asigna, confirmando así la prioridad anteriormente otorgada.

- 1.08 En la misma comunicación el Secretario General de la Junta ratifica la intención de destinar las áreas aledañas a la carretera y, en general, toda la zona, a proyectos del Ministerio de Reforma Agraria para beneficiar al máximo a los campesinos y recaba la cooperación financiera del Banco para la ejecución de estudios y programas para el desarrollo integral del área.
- 1.09 El Ministro de Transporte y Obras Públicas, por su parte, dirigió una carta al Banco también con fecha 20 de agosto, en la cual plantea la conveniencia de reformular el préstamo tomando en cuenta una minuciosa revisión de costos y unas modificaciones en los sistemas de ejecución originalmente contemplados.

## II. SITUACION ACTUAL

### A. Revisión y actualización de Costos del Proyecto

#### Costos unitarios

- 2.01 A solicitud de la misión realizada del 13 al 24 de agosto, una revisión detallada de todos los costos unitarios y sus derivados se realizó por técnicos del MTOP, ingenieros de la anterior firma consultora CONSULNIC quienes participaron en el diseño original del proyecto, y un consultor especial en construcción de carreteras del MTOP, Ingeniero Carlos Nogueira. Los costos fueron revisados teniendo en cuenta varios factores, incluyendo salarios, beneficios sociales, costos de materiales, combustibles y lubricantes, depreciación, gastos generales y mantenimiento de equipo, costos de operación, etc. Todos los costos fueron actualizados y comparados con propuestas recibidas para trabajos similares en Nicaragua durante el mes de marzo de 1979.
- 2.02 La revisión de los costos unitarios reflejó que los consultores habían incluido un imprevisto y escalamiento de costos de un 10% en cada ítem a pagar. Dado que el escalamiento de costos e imprevistos (15% según el Banco) se incluye como un ítem separado de inversión, esos factores se han eliminado en la categoría de costos directos de construcción.
- 2.03 De acuerdo con el MTOP y sus consultores se hicieron ajustes en los costos de construcción mediante la revisión de las especificaciones relativas a las distancias de sobreacarreo según la topografía del terreno. Estos ajustes produjeron economías insignificantes.
- 2.04 La revisión de los costos de construcción demostró un aumento global en divisas extranjeras de 10% y de moneda local (córdobas) de aproximadamente 15% desde la fecha en que el proyecto fue evaluado originalmente.

#### Reducción de costos por Modificaciones de Diseño

- 2.05 La misión investigó las posibles modificaciones de diseño que pudieran reducir los costos generales del proyecto. Se llegó a la conclusión de que como el proyecto atraviesa un terreno ondulado y no montañoso,

cualquier reducción de especificaciones relativas a aumento de pendientes o disminución del radio de curvatura, en el alineamiento horizontal o vertical, respectivamente, solo resultaría en economías moderadas. Además, como la carretera Río Blanco-Siuna será utilizada por vehículos considerablemente pesados, tales modificaciones reducirían la capacidad de tránsito y, consecuentemente, limitarían la función de la carretera lo cual conduciría a la necesidad de mejorarla mediante inversiones adicionales en un plazo no muy largo. Las características del diseño de alineamiento y pendientes presentadas al Banco durante el análisis del proyecto son óptimas para este tipo de proyecto.

- 2.06 En cambio se identificó un ahorro considerable de costos con la sustitución del revestimiento de piedra en las cunetas y desagües por un tratamiento asfáltico. Aunque el pavimento de piedra de las cunetas es excelente para prevenir la erosión y reducir el mantenimiento de las mismas, el material necesario tendría que ser transportado desde un área distante de la zona del proyecto a un costo alto que se uniría a un costo también elevado de colocación. Las cunetas asfaltadas pueden mantenerse mediante repeticiones periódicas del tratamiento lo que se complementaría con revestimiento de piedra sólo en aquellos sectores que mostraran una marcada erosión. Estos trabajos de mantenimiento se ejecutarían por administración directa. El ahorro de costos por el cambio de revestimiento es considerable (aproximadamente US\$1.490.000) debido a la longitud total de cunetas y drenajes en los 116 kms. de la vía.

#### Escalamiento de Costos e Imprevistos

- 2.07 Un imprevisto del 15% se ha aplicado a todos los costos directos de construcción así como también a ingeniería y administración y a costos de derecho de vía, tal como se hiciera para el análisis del proyecto en 1977.
- 2.08 El factor de escalamiento que se aplicó anteriormente al costo del proyecto alcanzaba al 12% por año para costos locales y extranjeros que era el factor "standard" fijado por el Banco en 1977 cuando se realizó el análisis del proyecto. A continuación detallamos los factores de escalamiento que actualmente se emplean en el Banco y se aplican a los costos extranjeros del proyecto:

1979	-	8.0%
1980	-	7.5%
1981	-	7.0%
1982	-	7.0%

La aplicación de estas nuevas tasas arrojó una notable disminución de los costos finales del proyecto en divisas. Se ha mantenido un factor de escalamiento de costos para gastos locales del 12% por año que se estima adecuado para cubrir aumentos en salarios, beneficios sociales, y costos de materiales.

#### Disminución del Equivalente en Divisas de los Costos Locales

- 2.09 Pese a que los costos locales en córdobas han aumentado, como ya se indicó, su equivalente en moneda extranjera ha disminuido debido a la devaluación de la moneda de un 43% decretada en abril de 1979, a raíz de un acuerdo entre el Gobierno de Nicaragua y el Fondo Monetario

Internacional (IMF) firmado en Abril de 1979, (la tasa de cambio se modificó de ¢ 7 a ¢ 10 = US\$ 1.00).

Costo Revisado del Proyecto

- 2.10 Agregando los efectos de los cambios en diseño, escalamiento de costos desde la fecha del análisis original y la nueva tasa de cambio, se llegó al siguiente reajuste de los costos directos de construcción en miles de US\$:

	<u>Divisas</u>	<u>Gastos Locales</u>	<u>Total</u>
Costo original de Construcción del Proyecto	11.800	12.300	24.100
Escalamiento de Costos hasta la fecha	<u>1.162</u>	<u>1.750</u>	<u>2.912</u>
Subtotal	12.962	14.050	27.012
Reajuste por tasa de cambio	<u>0</u>	<u>- 4.277</u>	<u>- 4.277</u>
	12.962	9.773	22.735
Cambios en diseños	<u>- 730</u>	<u>- 760</u>	<u>-1.490</u>
Total de Costos de Construcción del Proyecto Modificado	<u>12.232</u>	<u>9.013</u>	<u>21.245</u>

Aplicando luego los factores de imprevistos y tasas actualizadas de escalamiento de costos se llegó a un costo total de US\$35.550.000 cuyo detalle por categorías de inversión y por monedas es como sigue:

(Equivalente en US\$ miles)

<u>Categorías</u>	<u>Gastos en</u>		<u>Total</u>	<u>%</u>
	<u>Divisas</u>	<u>Monto L.</u>		
1. Ingeniería y Administración	400	2.100	2.500	7,0
2. Costos Directos de Construc.	12.232	9.013	21.245	59,8
3. Gastos Financieros	1.110	50	1.160	3,3
4. Costos concurrentes	-	30	30	0,1
5. Sin Asignación Específica	<u>4.818</u>	<u>5.797</u>	<u>10.615</u>	<u>29,8</u>
Totales	<u>18.560 a/</u>	<u>16.990</u>	<u>35.550</u>	<u>100,0</u>
Porcentajes	52,2	47,8	100,0	

a/ Incluye US\$11.995.000 como componente indirecto en divisas.

2.11 El financiamiento sería como sigue:

(Equivalente en US\$ miles)

Fuente	Monedas de Origen		Monedas de Uso		Total	%
	Dólares	Local	Dólares	Local		
BID - FOE	29.500	2.500	18.340 <sup>a/</sup>	13.660 <sup>b/</sup>	32.000	90,0
Aporte Local	-	3.550	220 <sup>c/</sup>	3.330	3.550	10,0
Totales	29.500	6.050	18.560	16.990	35.550	100,0
Porcentajes	83,0	17,0	52,2	47,8	100,0	

a/ Incluye US\$11.995.000 como componente indirecto en divisas

b/ Los dólares a usarse para cubrir gastos locales representan el 37,8% del monto del préstamo en divisas.

c/ Corresponde a la comisión de crédito pagadera en divisas.

Comparación de los costos y financiamientos

2.12 A continuación se presenta una comparación de los costos y financiamiento originales y los revisados:

(Equivalente en US\$ miles)

	Montos Anteriores	Montos Revisados
Costo total del proyecto	43.000	35.550
Costos en divisas	20.600	18.560
Costos en moneda local	22.400	16.990
% gastos en divisas	47,9	52,2
% gastos locales	52,1	47,8
% Financiamiento BID	74,4	90,0
% Aporte local	25,6	10,0
% Uso de divisas del préstamo para gastos locales	30,9	37,8

B. Ejecución del Proyecto

Plan de Ejecución Preliminar (PEP)

2.13 El plan de ejecución preliminar tal como se presentó al Banco en Diciembre de 1977 no requiere modificaciones. Las fechas clave de la ejecución del proyecto establecidas por las autoridades según lo indica el MTOP, son como sigue:

1. Invitar a precalificación de contratistas y propuestas técnicas de consultores: 15 octubre 1979.
2. Invitar a licitaciones para construcción de los tres sectores de obras a ejecutarse por contrato: 1 de noviembre 1979.
3. Contratar consultores para supervisión y construcción: 10 de noviembre 1979.
4. Someter Informe Inicial al Banco: 15 diciembre 1979.
5. Contratar firmas constructoras: 1 Enero 1980.
6. Comenzar construcción: 1 febrero, 1980.



Requisitos relativos a transferencias irrevocables de tierras

- 2.14 Con respecto a la condición especial prevista anteriormente en la Cláusula 8, inciso (c) de la Resolución DE-77/78 del 25 de mayo de 1978, la Misión del Grupo Especial constituido para revisar y reformular el proyecto de Río Blanco-Siuna, constató, a través de documentos y conversaciones sostenidas con funcionarios del Ministerio de Obras Públicas, lo siguiente:
- (i) que la faja de 15 kms. a lado y lado de la vía está constituida por tierras nacionales en un 70%;
  - (ii) que el 30% restante de extensión de la faja de 15 kms. a lado y lado de la vía, que pertenecía como propiedad ejidal a los Municipios Río Blanco, Siuna y Paiwas, fué transferida por cada una de las entidades municipales al Gobierno Nacional, mediante escrituras públicas debidamente ejecutadas y de acuerdo con normas permisibles para tal transferencia dentro de la Ley de Reforma Agraria; y
  - (iii) que todas las tierras en cuestión están bajo la jurisdicción del Instituto Nicaragüense de Reforma Agraria (INRA).

Inversiones Hechas Antes de la Firma del Contrato y su Reconocimiento

- 2.15 Desde fines de 1978 el MTOP ha construido por administración directa aproximadamente 30 Kms. de un camino para facilitar el acceso al sitio del proyecto hidroeléctrico COPALAR. Siete kilómetros de este camino siguen el trazado de la carretera Río Blanco-Siuna y fueron construidos de acuerdo con las especificaciones señaladas para este proyecto, como pudieron comprobarlo el 21 de agosto de este año miembros de la misión que realizaron una inspección de ese tramo, el cual se encontró bien construido. El Gobierno de Nicaragua ha solicitado que el Banco reconozca la inversión hecha cuyo monto se determinaría en base a los costos unitarios que se acaban de actualizar, como parte de la contribución local. 1/

Trabajos por Administración Directa

- 2.16 El Gobierno, a través del Ministro de Transporte y Obras Públicas ha pedido que se permita a la Dirección General de Caminos lo siguiente:
- (a) Completar por administración directa la construcción del tramo C 2/ del proyecto (19.6 kms.) y 28 kilómetros del tramo B, hasta el Río Tuma. El pago por este trabajo sería hecho de acuerdo con los precios unitarios aprobados con un costo total estimado de US\$6,5 millones; y

---

1/ Ver Recomendaciones, cláusula 8

2/ Los 7 Kms. ya construidos forman parte de este tramo.

- (b) Construir a lo largo del resto del proyecto y por el método de administración directa, una trocha, que facilite el acceso a todo el proyecto y un mejor estudio del mismo por parte de los posibles licitantes que participarían en las licitaciones a que se refiere el párrafo 2.17 de este documento, especialmente los puentes. Su ejecución tomaría de 2 a 3 meses. El método de pago de este trabajo sería por kilómetro de trocha u otro que se encontrara más conveniente.
- 2.17 Se considera que dada la capacidad demostrada por la DGC para construir directamente este tipo de carreteras, que por sus especificaciones permite el uso de tecnologías intermedias y la razón aducida para construir la trocha no existen objeciones a las solicitudes anteriores. 1/

#### Licitaciones Públicas Internacionales

- 2.18 La construcción del resto del proyecto se ejecutaría por contratos adjudicados a través de licitaciones públicas internacionales que se llevarían a cabo para las siguientes obras:
- (a) Tramo A - Siuna Caño Waspí, sin incluir puentes (48.6 Km)
  - (b) La parte del Tramo B no incluida en el trabajo por Administración mencionado en 3(b) de este Anexo, con longitud de 20.5 Kms.
  - (c) Puentes

Se dejaría a los licitantes la opción de presentar ofertas separadas para uno o más grupos y para el total.

#### Métodos Alternativos de Ejecución

- 2.19 El MTOP también ha solicitado que en el caso de que una licitación pública internacional fuera declarada desierta o los precios resultaran excesivos, se deje a la Dirección General de Caminos la opción de escoger una de varias alternativas de ejecución, según fuera más conveniente en su oportunidad, tales como convocar a una nueva licitación pública internacional; recurrir a un concurso de ofertas de, por lo menos, tres firmas precalificadas; o construir las obras por administración delegada o directa. Esto se atenderá mediante cláusulas adecuadas en el Reglamento de Licitaciones, señalándose en él que, en cada caso, deberá obtenerse la previa aprobación del Banco.

#### Capacidad del MTOP para la Realización de Obras por Administración Directa

- 2.20 El MTOP ha indicado que dispone prácticamente del mismo personal que antes del cambio de Gobierno y que por ese aspecto no tendría dificultades en realizar la construcción por administración directa, lo que ha sido posible debido al carácter básicamente técnico y no político del mismo. El Banco ha podido verificar la calidad de las obras ejecutadas

1/ Ver Proyecto de Resolución, Cláusula 8 (e).

por el Ministerio en una parte del programa de caminos vecinales financiado por el préstamo 491/SF-NI, así como en la reciente visita al tramo ya ejecutado de este proyecto.

- 2.21 En cuanto a equipo, el MTOP cuenta con el que se ha utilizado en la construcción del camino de acceso al proyecto hidroeléctrico de Copalar y que se encuentra en un campamento situado en la zona del proyecto Río Blanco Siuna.

#### Supervisión de la Construcción

- 2.22 La supervisión de la construcción de todas las obras, aún de las ejecutadas por administración directa, será confiada a firmas consultoras nicaragüenses especializadas, solas o en consorcio entre ellas, que sean aceptables al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y al Banco. La necesidad de contratar asesores extranjeros, a tiempo parcial o total se dejará al juicio de las firmas nacionales. Para cubrir dicha eventualidad se han destinado divisas del préstamo en la categoría de Ingeniería y Administración.

#### C. Planes de Colonización y Desarrollo Agrícola en el Area del Proyecto

- 2.23 Existe de tiempo atrás en Nicaragua la idea de desarrollar la llamda Frontera Agrícola que es una extensa área que se halla ubicada al occidente y a continuación de la zona central del país. Dentro de esa área, se halla ubicada la carretera Río Blanco-Siuna.
- 2.24 Como se dijo anteriormente, la Junta de Gobierno de Reconstrucción Nacional ha manifestado la firme intención de beneficiar a la población rural con proyectos de reforma agraria en la zona de influencia de la mencionada vía. En concordancia con lo anterior, el Ministro de Reforma Agraria ha presentado una solicitud de cooperación técnica por un monto de US\$800.000 cuyo plan de operaciones se presenta paralelamente a este documento.
- 2.25 Dicha cooperación técnica tendrá por objeto realizar estudios sobre producción y organización social y preparar un proyecto de desarrollo rural integrado en parte del área a beneficiarse por la carretera. Se prevé la participación de entidades internacionales y la ayuda de varios gobiernos de países miembros del Banco en la ejecución de tales estudios.

### III. CONCLUSIONES

- 3.01 La justificación técnica y socio-económica de este proyecto señalada en los documentos PR-872 y PR-872-A sigue siendo totalmente válida y se ve acrecentada por la determinación del nuevo Gobierno de Nicaragua de emprender en muy breve plazo un programa de colonización y desarrollo agrícola en el área de influencia de la carretera.

- 3.02 La reducción de los costos del proyecto en su equivalente en US\$ dólares responde a modificaciones de algunas especificaciones, a eliminación de unos sobrecostos imprevistos que se habían repetido y, mayormente, a los efectos de la devaluación del córdoba sobre los costos locales. Todo ello ha sido debidamente verificado por la reciente misión a Nicaragua. La reducción del costo ha permitido reducir la contribución local en el mismo monto de los reajustes hechos y, en porcentaje, al 10% de la inversión total requerida.
- 3.03 En la ejecución del proyecto se prevé una combinación de obras a construirse por contrato y otras por administración directa de la Dirección General de Caminos, no anticipándose dificultades mayores para ello. Cabe agregar que, como se dijo anteriormente, la DGC ya ha construido 7 kms. de carretera y, por otra parte, se está preparando para invitar a precalificar a firma consultoras y constructoras en el mes de octubre y para cubrir licitaciones públicas internacionales para todas las obras a ejecutarse por contrato, el 10. de noviembre de este mismo año.
- 3.04 En resumen, se considera que el proyecto se justifica y es viable y a continuación se presentan el Proyecto de Resolución, las Recomendaciones y el Anexo A del eventual contrato de préstamo.

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 60 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 Transporte y Obras Públicas (MTO) por intermedio de la Dirección General de Caminos (DGC). Si se aprobaran modificaciones en las disposiciones legales o en los reglamentos básicos concernientes al MTO 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\$35.550.000 y, en ningún caso, la participación de los recursos del préstamo podrá exceder el 90% 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\$3.550.000.

- (c) Antes del primer desembolso del financiamiento, el prestatario, por intermedio del MTOP, deberá presentar al Banco evidencia de que el MTOP 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.
- (d) 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.
- (e) Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso (d) anterior, la DGC podrá realizar por administración directa la construcción de aproximadamente 47 Km. de la carretera (tramo A y parte B), excluyendo puentes, por un monto estimado de hasta el equivalente de US\$6.500.000.
- (f) El Banco establecerá los procedimientos de inspección que juzgue necesarios para asegurar el desarrollo satisfactorio del proyecto, y el prestatario y el MTOP 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 del último desembolso del financiamiento, 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 MTOP, 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 financiamiento, el prestatario, por intermedio del MTOP, 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. Dentro del plazo de dos años, contado desde la fecha de vigencia del contrato de préstamo, el prestatario, por intermedio del MTOP, deberá presentar al Banco:
  - (i) el texto del acuerdo suscrito entre el MTOP y el INRA, en cuya virtud el MTOP, dentro de sus disponibilidades y conforme con programas de trabajo periódicos mutuamente convenidos con el INRA, y con sus propios equipos pesados, llevará a cabo, bajo la coordinación del INRA, las labores de desmonte y limpieza de tierras que sean necesarias para habilitar los lotes que se adjudiquen a los colonos agrícolas con bajos ingresos, dentro del área de influencia del proyecto, y
  - (ii) los textos de los acuerdos suscritos entre el INRA, por una parte, y el Banco Nacional de Desarrollo (BND) y el Instituto Nicaragüense de Tecnología Agropecuaria (INTA), dependencia del Ministerio de Desarrollo Agrícola, por la otra, en virtud de los cuales se asegure la prestación de asistencia técnica y crediticia a los colonos de bajos ingresos asentados en esa área.
6. Dentro del plazo de un año, contado desde la fecha del último desembolso del financiamiento, el prestatario deberá informar al Banco acerca de las medidas que ha adoptado para recaudar los impuestos territoriales o, en su lugar, las contribuciones por valorización de inmuebles, de los beneficiarios del proyecto. Durante los cuatro años siguientes, el prestatario deberá informar anualmente al Banco sobre el monto percibido por ese concepto.
7. El prestatario deberá comprometerse a adoptar todas las medidas a su alcance para que, en los planes de colonización que el INRA 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.
8. El Banco podrá reconocer como parte de los recursos nacionales adicionales al préstamo, las inversiones realizadas por el MTOP antes de la firma del contrato de préstamo pero con posterioridad al de 1978, para la construcción de aproximadamente 7 Kms. de la carretera, hasta por el equivalente de US\$600.000, siempre que se hayan cumplido requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el proyecto de resolución y en el contrato de préstamo.
9. Desde el ejercicio fiscal que finalizará al 31 de diciembre de 1980 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.

10. En el contrato de préstamo deberá incluirse un anexo de contenido sustancialmente similar al del Apéndice III (El Proyecto) de la propuesta de préstamo.
11. El Banco y el prestatario, simultáneamente con la firma del contrato de préstamo, suscribirán un convenio de cooperación técnica no reembolsable de conformidad con las disposiciones de la Resolución DE-\_\_\_/79 y los términos de referencia estipulados en el Apéndice \_\_\_ del Informe de Préstamo.

EL PROYECTO

(Anexo B 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 metros 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 tres frentes: uno desde Río Blanco hacia Siuna, otro a la inversa, desde Siuna hacia Río Blanco, y un tercero en un punto intermedio.

III. Costo

- 3.01 Se estima que el costo del Proyecto alcanzará el equivalente de US\$35.550.000 cuya distribución aproximada por categorías de inversión es la siguiente:

# COSTO DEL PROYECTO RIO BLANCO-SIUNA

(En miles de US\$ o equivalente)

	B A N C O						RECURSOS NACIONALES				
	D I V I S A S			Subtotal	Gastos en		Gastos en	Gastos en		Sub-	TOTAL
	Directas	Indirect.	Locales		Moneda Local	Total Banco		en Divisas	Moneda Local		
iería y Administración	180	220	2.000	2.400	-	2.400	-	100	100	2.500	7,0
Supervisión	180	220	2.000	2.400	-	2.400	-	-	-	2.400	6,7
Administración	-	-	-	-	-	-	-	100	100	100	0,3
s Directos de Construcción	3.788	8.444	5.388	17.620	1.590	19.210	-	2.035	2.035	21.245	59,8
onstrucción	3.788	8.444	5.388	17.620	1.590	19.210	-	2.035	2.035	21.245	59,8
s Financieros	890	-	-	890	50	940	220	-	220	1.160	3,3
Intereses durante ejecución	595	-	-	595	25	620	-	-	-	620	1,8
Comisión de Crédito	-	-	-	-	-	-	220	-	220	220	0,6
Inspección y vigilancia	295	-	-	295	25	320	-	-	-	320	0,9
s Concurrentes	-	-	-	-	-	-	-	30	30	30	0,1
erechos de vía	-	-	-	-	-	-	-	30	30	30	0,1
Asignación Específica	1.527	3.291	3.772	8.590	860	9.450	-	1.165	1.165	10.615	29,9
Imprevistos	595	1.266	1.149	3.010	240	3.250	-	325	325	3.575	10,1
Escalamiento de costos	932	2.025	2.623	5.580	620	6.200	-	840	840	7.040	19,8
Total	6.385	11.995	11.120	29.500	2.500	32.000	220	3.330	3.550	35.550	100,0
Porcentajes	18,0	33,7	31,3	83,0	7,0	90,0	0,6	9,4	10,0	100,0	

#### IV. Plan financiero

4.01 Se prevé que el Proyecto se financiará aproximadamente del modo 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	18.380 <sup>a/</sup>	13.620 <sup>b/</sup>	32.000 <sup>b/</sup>	90,0
Recursos Nacionales	-	3.550	220 <sup>c/</sup>	3.330	3.550	10,0
Totales	<u>29.500</u>	<u>6.050</u>	<u>18.600</u>	<u>16.950</u>	<u>35.550</u>	<u>100,0</u>
Porcentajes	83,0	17,0	52,3	47,7		

a/ Incluye US\$11.995.000 como componente indirecto en divisas.

b/ El monto de costos locales a financiarse con divisas del Préstamo representa el 37,8% 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 adquieran 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.

##### Selección y contratación de consultores

5.02 No se podrán establecer, antes o después de la prestación de servicios, de consultoría, disposiciones que impidan o restrinjan la selección o contratación de consultores originarios de cualquier país miembro regional del Banco, en virtud de las normas de elegibilidad aplicables al uso de los recursos del Fondo para Operaciones Especiales del Banco.

## VI. Mantenimiento del camino

- 6.01 El propósito 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 precedentes 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 MTOP deberán tomar las medidas necesarias para corregir totalmente las deficiencias.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO  
SUBGERENCIA DE OPERACIONES -- REGION I

DIVISION 2

N I C A R A G U A

Plan de Operaciones de Cooperación Técnica para la realización de estudios sobre producción y organización social en el área de influencia de la carretera Río Blanco-Siuna, y para la preparación de un Proyecto de Desarrollo Rural Integrado en parte de dicha área

I. Solicitud

- 1.01 El Ministro de Reforma Agraria solicitó a la misión y confirmó por cable de 27 de agosto de 1979, una contribución por un monto de US\$800.000, para preparar los estudios y proyecto de desarrollo rural integrado en el área de la Carretera Río Blanco-Siuna.
- 1.02 El beneficiario de la cooperación técnica sería la República de Nicaragua y el organismo ejecutor el Instituto Nicaraguense de Reforma Agraria (INRA), una de las cuatro instituciones básicas que actualmente conforman el Sector Público Agropecuario, cuya organización y funciones se señalan en el Anexo 1.
- 1.03 La operación propuesta aparece incluida en el Programa del Banco para la Reconstrucción de Nicaragua.
- 1.04 La cooperación técnica tendría una duración aproximada de 18 meses de trabajo y 6 meses adicionales para su liquidación.

II. Antecedentes

- 2.01 La República de Nicaragua tiene una superficie aproximada de 139.000 kms<sup>2</sup> divididos por las montañas que atraviesan el país de Noreste a Sureste en dos vertientes, la del Pacífico y la del Atlántico. La vertiente del Pacífico, comprende la zona más desarrollada del país donde radica el 82% de la población, mientras que en la del Atlántico solamente habita el 18% restante, por lo cual ésta constituye la gran frontera agrícola que permitirá albergar el incremento de la población prevista para el futuro inmediato.
- 2.02 En las regiones Pacífico y Central del país está construida el 94% de la red vial del país, mientras que en la zona del Atlántico cuenta con escasas vías entre ellas un camino de penetración que tiene su origen en la Municipalidad de Chontales y va hasta El Rama, pequeña ciudad situada en el Sur del Departamento de Zelaya a 50 kms. de la costa; cortos caminos en las poblaciones de Puerto Cabezas y Waspán, en la parte Norte de la Zona del Atlántico; y un camino de penetración transitable en la estación seca que une las ciudades de Siuna, El Empalme, la Rosita, Bonanza y Puerto Cabezas.

- 2.03 Mediante el préstamo en trámite, el Banco financiaría la construcción del tramo Siuna-Rio Blanco, eslabón faltante para que el territorio del Departamento de Zelaya cuente con comunicación por tierra con las zonas más desarrolladas de las regiones Pacífico y Central.

El Proyecto a financiarse por el Banco consistiría en la construcción de una carretera de 116 kms. de longitud, incluyendo 15 puentes, entre Rio Blanco, ahora conectado por carretera a Managua, y el pueblo de Siuna, que tendría comunicación con Puerto Cabezas en el Atlántico.

El costo total de este proyecto se estima en US\$35.500.000 de los cuales el Banco financiaría US\$32.000.000.

- 2.04 El Programa de la Junta de Gobierno de Reconstrucción Nacional de Nicaragua da alta prioridad a la producción agrícola, principalmente la destinada al consumo interno, promoviendo para ello el uso de gran cantidad de tierras aptas para el cultivo y la producción ganadera que actualmente no se encuentran aprovechadas, mediante la ejecución de programas de reforma agraria.
- 2.05 Igualmente el Programa de la Junta de Gobierno considera integrar el desarrollo del país la región de la Costa Atlántica, para lo que se propone iniciar de una manera coordinada una acción conjunta de los entes del Estado que corresponda, con el fin de establecer servicios en lugares estratégicos de esa región, las que, en coordinación con la reforma agraria, ofrecerán servicios de salud, educación, asistencia técnica, financiamiento y comercialización.
- 2.06 Con la colaboración del Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA), la Dirección de Planificación Agrícola del Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA) ha preparado un Diagnóstico para el Desarrollo de la Frontera Agrícola de Nicaragua.

Dicho proyecto tiene como marco físico las tierras que cruzan la parte central del país de Norte a Sur, y que como se puede observar en el mapa que se incluye como Anexo 2, comprende 18 áreas con una extensión total de 5 millones de manzanas, de las cuales el 75% tiene potencial para actividades agropecuarias.

- 2.07 De las 18 áreas tres con cruzadas por la carretera Rio Blanco-Siuna. Dichas áreas tienen las extensiones y prioridades que se indican:

	Miles de Manzanas	Orden de prior- dad sobre 18
Siuna	842	1o.
Matiguas	422	2o.
Rio Bijao	180	5o.
Total	<u>1.444</u>	



La superficie agropecuaria útil de estas tres áreas es de más de un millón de manzanas.

La aptitud de los suelos indicados es preferentemente para cultivos permanentes, tales como café, cacao y palma africana; pastos para la explotación de bovinos de carne; y cultivos alimenticios para uso preferentemente local, como yuca, plátano, maíz, frijol, piña y otros frutales.

- 2.08 El consorcio de empresas consultoras TAHAL y TECNOPLAN S. A. (Nacional) han venido trabajando en un proyecto de inversión, el cual está inconcluso, para el desarrollo de 3 áreas específicas en la zona de la Frontera Agrícola, con una extensión total de 20.000 manzanas. De ellos 2 con una extensión de 13.000 hectáreas se encuentran en la zona de influencia de la carretera. Ellos son Río Blanco, en los alrededores de esta terminal y otro, en el área de influencia de Siuna. El tercero está localizado en Nauawas, zona cercana a Río Blanco. Dichos proyectos incluyen el desarrollo agropecuario del área en base a los mismos cultivos y crianzas indicados en el párrafo anterior.
- 2.09 Por los antecedentes disponibles se podría asentar en el área de influencia de la Carretera Río Blanco-Siuna aproximadamente 20.000 familias para lo que se requiere realizar inversiones y actividades que promuevan la producción agropecuaria del área como medio de subsistencia e ingreso de la población que en ella se asiente, a la vez que obras de infraestructura, especialmente vial, necesarias para la movilización de la población y para el transporte al mercado de los excedentes de producción. Todo ello complementado con obras y servicios de salud, educación, agua potable, vivienda y otros, que permitan a los grupos humanos niveles de vida satisfactorios.
- 2.10 Durante la Misión Especial a Nicaragua realizada del 13 al 24 de agosto de 1979, se tuvieron contactos con funcionarios de la Organización de Estados Americanos (OEA) y del Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA), el Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola (FIDA) y algunos gobiernos miembros del Banco que manifestaron su interés en participar, tanto con recursos como con personal de sus cuadros técnicos, en la realización de los estudios y la preparación de proyectos en el área de expansión de la Frontera Agrícola y del Atlántico.

Igualmente el señor Ministro de Reforma Agraria manifestó su interés en la participación de firmas nacionales que ya habían realizado estudios del área y consecuentemente tenían experiencia en la misma.

### III. El Proyecto propuesto

#### 3.01 Los objetivos de esta cooperación técnica serían:

- (a) Completar los estudios básicos ya iniciados para determinar la factibilidad técnica, económica y social, de la utilización de las

tierras que quedarán bajo el área de influencia de la Carretera Rio Blanco-Siuna, a financiarse mediante un préstamo a otorgarse a la República de Nicaragua, para incrementar la producción agropecuaria nacional y sobre todo para asentar en dicha área importantes grupos humanos en dicha área; y

- (b) Preparar un proyecto de desarrollo integral en parte de dicha área, que comprenda las inversiones y actividades a realizar para asegurar los fines de producción y de bienestar de la población, que se establezcan como objetivo de dicho proyecto.

- 3.02 Los estudios básicos, así como los de factibilidad técnica, económica y social del proyecto se realizarán de acuerdo con la "Guía para la Formulación de Solicitudes de Préstamos de Desarrollo Agrícola y/o Rural Integrado" del Banco, dando especial atención a los aspectos prioritarios que se señalan en el Anexo 3.

#### IV. Descripción del Proyecto

- 4.01 Para cumplir con los objetivos anteriores los recursos de esta cooperación técnica se utilizarían en contratar los servicios de firmas consultoras, consultores individuales o instituciones nacionales o internacionales por períodos no mayores de 12 meses.
- 4.02 Se estima que para la realización de los estudios básicos y preparación del proyecto se requerirá disponer de aproximadamente un total de 100 meses/experto en las siguientes especialidades:

Planificación regional; Asentamientos y Organización Campesina; Economía Agrícola; Sociología o Antropología Rural; Obras Hidráulicas; Producción Agrícola; Crédito; Artesanías e Industrias Rurales; Producción y Aprovechamiento Forestal y Conservación de Recursos Naturales; Pesca y Acuicultura; Vialidad; Obras Eléctricas; Educación; Salud; Saneamiento Ambiental; Arquitectura, y otras materias específicas no previstas.

- 4.03 Complementariamente a la contratación de los expertos indicados en el párrafo anterior se prevé el financiamiento externo para completar los siguientes estudios básicos y de factibilidad:
  - (a) Reconocimiento y análisis de suelos, para determinar su capacidad de uso.
  - (b) Inventarios y planes de aprovechamiento forestal.
  - (c) Realización y/o adquisición de fotografías aéreas o de satélites para los fines antes indicados.
  - (d) Preparación de los planos, diseños, trazos, especificaciones y otros estudios de por lo menos el 30% (expresado en valor) de las obras consideradas en el proyecto.

- 4.04 Finalmente se considera el uso de una limitada parte de los recursos en la adquisición de vehículos y equipo, así como en gastos de combustibles y materiales que serían requeridos por los expertos contratados en la realización de los estudios y en la preparación y publicación del proyecto.

V. Justificación

- 5.01 La construcción de la carretera Rio Blanco-Siuna por un monto de US\$35.500.000 abrirá a la colonización más de un millón de manzanas de uso agropecuario, un 20% adicional a las tierras en uso actual (5.000.000 mz.), las cuales debe procurarse que sean ocupadas ordenadamente, a fin de optimizar su aprovechamiento y su capacidad potencial, a la vez para que contribuyan a solucionar los problemas de tenencia de la tierra, a través del asentamiento en esta región de agricultores minifundarios de otras áreas del país que en la actualidad no obtienen ingresos suficientes para su mantenimiento y el de sus familias.
- 5.02 La incorporación de un millón de manzanas a la producción agropecuaria, de las cuales un 75% serían de uso agrícola, en gran parte dedicadas a cultivos de exportación, tendrá una notable incidencia en el futuro crecimiento del Producto Bruto Interno, de las fuentes de empleo y de los ingresos de divisas.
- 5.03 Finalmente, el asentamiento de núcleos humanos en esta área, como un paso avanzado de la marcha hacia el Este, contribuirá en forma efectiva a la integración económica y cultural de la zona del Atlántico, la cual ha permanecido al margen del desarrollo nacional.

VI. Costo, financiamiento del Proyecto y plazos

- 6.01 El costo del proyecto asciende al equivalente de US\$880.000, de los cuales el Banco financiaría hasta el equivalente de US\$800.000 y el Instituto Nicaraguense de Reforma Agraria el equivalente de US\$80.000, de acuerdo a los estimativos presupuestarios que se detallan a continuación:

(Miles de US\$)

<u>Distribución de Costos</u>	<u>BID</u>	<u>Gobierno Nicaragua</u>	<u>Total</u>
1. Firmas consultoras e instituciones especializadas	<u>566</u>		<u>566</u>
1.1 Honorarios costo directos (100 meses/consultor US\$2000 c/u)	200	---	200
1.2 Gastos generales	300	---	300
1.3 Pasajes internacionales (15 pasajes a US\$800 c/u)	12	---	12
1.4 Viáticos (1.000 días (US\$56 c/u)	56	---	56
2. Estudios específicos	<u>120</u>	---	<u>120</u>
Reconocimiento y análisis de suelos; inventario forestal; fo- tografía aérea y de satélite y preparación de planos y diseños			
3. Vehículos, equipo, combustibles y materiales	<u>40</u>	---	<u>40</u>
4. Apoyo al Programa	---	<u>80</u>	<u>80</u>
4.1 Alquiler y uso locales		20	---
4.2 Papelería y útiles oficina	---	10	---
4.3 Personal técnico de contra- parte y de secretaría	---	50	---
5. Imprevistos	<u>72</u>	---	<u>72</u>
Total	<u>800</u>	<u>80</u>	<u>880</u>

Fondo al que se afectarían los Recursos

- 6.02 El aporte del Banco, hasta el equivalente de US\$800.000 sería cargado a los ingresos netos del Fondo de Operaciones Especiales con carácter no reembolsable.
- 6.03 La contrapartida local para la ejecución del proyecto consiste en la asignación de técnicos nacionales, personal de secretaría, instalaciones, materiales y útiles que proporcionaría el Instituto Nicaraguense de Reforma Agraria.
- 6.04 Las actividades de cooperación técnica descritas en este Plan se ejecutarán en 24 meses contados desde la fecha de la firma del Convenio

entre el Banco y el Gobierno de Nicaragua, período que incluye hasta diez y ocho meses para que las firmas consultoras o instituciones contratadas realicen sus actividades y seis meses para la liquidación final y revisión de resultados. Los saldos que no hubieren sido desembolsados o comprometidos dentro del plazo de 18 meses quedarán automáticamente cancelados.

#### VII. Desembolsos

El Banco hará el desembolso de hasta el equivalente de US\$800 mil a que asciende la contribución del Banco a nombre del Instituto Nicaraguense de Reforma Agraria en la forma siguiente:

- 7.01 Dentro de los 90 días de firmado el correspondiente convenio y previa solicitud por parte del beneficiario y de un presupuesto tentativo de gastos a cubrir, así como el nombre de la persona o personas que representen al Ministerio en todos los actos relacionados con la ejecución del convenio y ejemplares auténticos de sus firmas se constituirá un Fondo Rotatorio por un monto equivalente de hasta US\$160.000, el cual sería repuesto en la medida en que resulte necesario para la ejecución adecuada del proyecto.
- 7.02 Para la Reposición del Fondo Rotatorio será necesario una solicitud del Instituto Nicaraguense de Reforma Agraria adjunto a la cual se presentará a satisfacción del Banco un detalle documentado de los gastos efectuados con cargo a la contribución del mismo.
- 7.03 El último desembolso se llevará a cabo a más tardar a los 24 meses de firmado el Convenio correspondiente.

#### VIII. Informes

- 8.01 El Instituto Nicaraguense de Reforma Agraria presentará trimestralmente al Banco un informe de progreso del presente Plan de Cooperación Técnica.
- 8.02 Los expertos, consultores o firmas de consultoría contratados proporcionarán a la Representación del Banco toda la información que éste razonablemente les solicite durante el período de su contratación en relación con la ejecución de sus labores.
- 8.03 Dentro de los seis meses de terminado el proyecto el Instituto Nicaraguense de Reforma Agraria deberá presentar al Banco un informe final sobre los resultados alcanzados.
- 8.04 El Instituto Nicaraguense de Reforma Agraria someterá al Banco una relación detallada de los gastos efectuados con cargo a la contribución del Banco dentro de los 60 días contados a partir del último desembolso, debidamente auditados a satisfacción del Banco.

IX. Supervisión

- 9.01 El Banco podrá supervisar en forma general este proyecto a través de su Representación en Nicaragua o enviando misiones de supervisión cuando lo estime conveniente y de acuerdo al desarrollo del proyecto.

X. Convenio

- 10.01 El Convenio de Cooperación Técnica entre el BID y el Gobierno de Nicaragua se firmará dentro de los 30 días de aprobado este Plan de Operaciones por el Directorio Ejecutivo, prorrogables por 30 días más.

XI. Criterios de evaluación

La evaluación de esta operación se hará tomando como parámetros:

- 11.01 El grado en que se han alcanzado los objetivos del proyecto.
- 11.02 Por las medidas que adopte el nuevo Gobierno de Nicaragua y sus instituciones para utilizar estudios y ejecutar el proyecto que se realice con esta cooperación técnica.
- 11.03 Dicha evaluación se realizará en base a los informes de progreso y finales previstos, así como los que se reciban de los Consultores y los informes específicos que sean preparados por las misiones técnicas del Banco.

XII. Responsabilidad en el Banco

- 12.01 La División 2 del Departamento de Operaciones tendrá la responsabilidad básica de este proyecto y contará con la colaboración de la División de Desarrollo Agrícola que tendrá la responsabilidad técnica.

## EL SECTOR PUBLICO AGROPECUARIO EN NICARAGUA

La organización del Sector Público de Nicaragua ha sido sustancialmente modificada por el nuevo Gobierno. En el pasado dicho sector estaba estructurado bajo la rectoría de un Ministerio de Agricultura y Ganadería, once entidades descentralizadas y tres organismos colaboradores.

En la actualidad existen dos subsectores:

- a. El subsector reformado, que es jurisdicción del Instituto Nicaraguense de Reforma Agraria (INRA), que tiene el nivel de Ministerio de Estado; y
- b. El subsector no reformado, o tradicional, responsable de la atención a los medianos y grandes productores, que es jurisdicción del Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA).

El INRA ha asumido las funciones que realizaba:

- a. El Instituto Agrario Nacional, principalmente en el campo de la adjudicación de tierras, la organización y asistencia a los asentamientos campesinos, el apoyo a las empresas asociativas y otras acciones de Reforma Agraria.
- b. El Instituto de Bienestar Campesino (INVIERNO), cuyo objetivo es promover el mejoramiento integral de la población rural de menores ingresos. Para cumplir con este objetivo la dependencia del INRA encargada de las funciones que se señalaron a INVIERNO, proveerá directamente o a través de empresas asociativas: crédito agropecuario y artesanal acompañado de la asesoría técnica tanto para la producción agropecuaria como para la organización campesina; capacitación; asistencia en el mercadeo de insumos y productos; y financiamiento para viviendas. Como servicios de apoyo atenderá directamente, en algunos casos, o a través de otras instituciones públicas, la construcción de caminos de acceso y de obras de infraestructura para almacenamiento y procesamiento de productos agropecuarios, así como otros servicios en el campo de la salud, la educación, la energía y el saneamiento ambiental.

En armonía con las responsabilidades antes indicadas, ha venido realizando con recursos provistos en parte con AID, el programa de crédito agropecuario integral destinado a los campesinos de más bajos ingresos, el cual, de continuarse, complementará en forma significativa el Proyecto de Recuperación Agropecuaria, a financiarse con un préstamo del Banco.

Además al INRA corresponde la administración de las empresas agropecuarias recuperadas, la mayor parte de las cuales se han asignado a la Corporación de Agroindustrias de Reforma Agraria, la cual agrupa las Empresas Estatales Integradas del Café, Azúcar, Tabaco, Arroz, Ganadería Intensiva y de Exportación de Carnes.

Con otras propiedades agroindustriales recuperadas INRA ha constituido Empresas Agrícolas de Escala Regional, como las de Algodón de León y de Chimandega.

Al MIDA se han integrado las siguientes entidades:

- a. Al Instituto Nicaraguense de Tecnología Agropecuaria (INTA), el que realiza las funciones básicas de Investigación, Divulgación y Educación Superior Agropecuaria. Esta última función se proyecta transferirla a la Universidad Nacional.
- b. El Instituto de Recursos Naturales (IRN) que no llegó a ser creado.
- c. El Centro de Promoción de Mercados (CEPAM) que igualmente no llegó a concretarse.
- d. El Instituto Nicaraguense del Café, que realizaba funciones de investigación, clasificación de granos y comercialización. 1/
- e. La Comisión Nacional de Algodón (CONAL) que realizaba la investigación sobre mejoramiento y cultivo, así como la clasificación de la fibra.

Complementan la estructura del Sector Público Agropecuario:

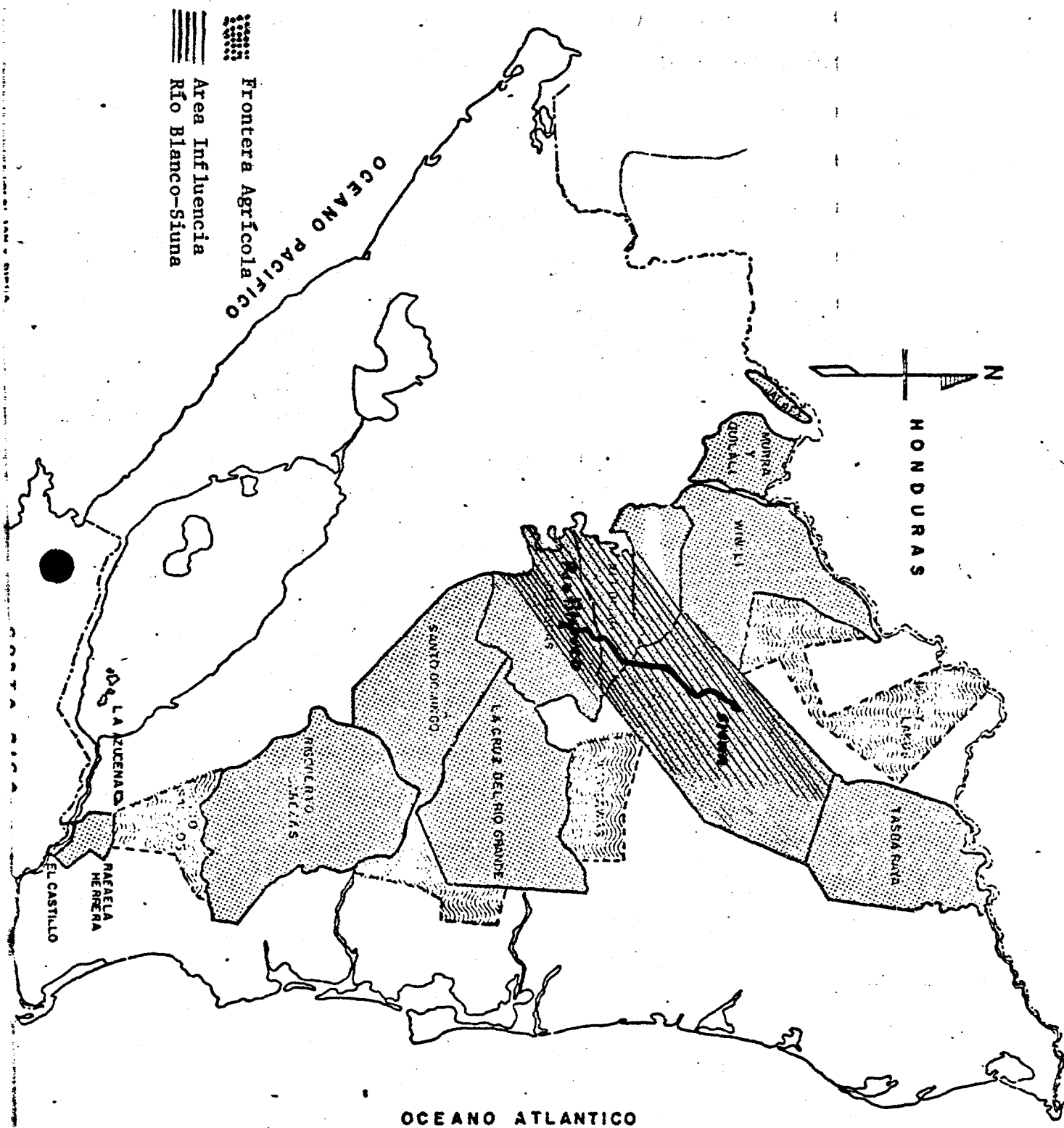
- a. El Banco Nacional de Desarrollo (BND), en el que se han integrado el Banco Nacional de Nicaragua, el Instituto de Fomento Nacional (INFONAC) y el Fondo Especial de Desarrollo (FED) del Banco Central.
- b. El Instituto de Comercio Exterior e Interior (INCEI) encargado de la comercialización de los productos de exportación, principalmente café, azúcar, algodón y carne, así como la fijación de los precios al productor, a pagarse tanto por el intermediario que realiza el procesamiento, como por el consumidor final.

Por lo dicho en los párrafos precedentes se observa que el Sector Público Agropecuario ha quedado circunscrito a 4 entidades básicas: INRA, MIDA, BND e INCEI y un organismo cooperador, el Banco Central.

---

1/ Esta última función será asumida por INCEI.





ASPECTOS MAS IMPORTANTES A CONSIDERAR EN LA PREPARACION DEL PROYECTO DE DESARROLLO RURAL INTEGRADA DE LA ZONA DE INFLUENCIA DE LA CARRETERA RIO BLANCO-SIUNA

A. Marco de referencia

- (a) Principales características físicas del área del proyecto. Superficie total, clima, suelos (con los correspondientes estudios de detalle en función del uso agrícola, ganadero o forestal que se dará a los mismos), topografía, recursos de agua, forestales y otros;
- (b) Aspectos sociales. Estructura agraria, situación de tenencia de las tierras ubicadas en el área del proyecto, población total y rural y niveles de ingreso de los posibles beneficiarios, en comparación con los promedios nacionales;
- (c) Infraestructura social y de servicio. Caminos y servicios de electricidad. Servicios agrícolas, como extensión, crédito, comercialización. Servicios sociales como salud, educación, agua potable y vivienda. Organización de los agricultores en cooperativas u otras formas asociativas; y
- (d) Información sobre la situación del sector agrícola nacional que sea relevante para los fines del proyecto.

B. El Prestatario, el Ejecutor y otras Instituciones participantes

- (a) Información legal, así como organización y funciones de dichas entidades;
- (b) Disponibilidad de personal total y del que se asignará al proyecto;
- (c) Bienes y otros recursos físicos disponibles para la ejecución del proyecto;
- (d) Normas y procedimientos para compras, licitaciones, contrataciones y otras actividades a realizarse, así como sistemas de contabilidad y auditoría;
- (e) Información financiera que hubiera disponible sobre las entidades ejecutoras.

C. El Proyecto, su Costo y Financiamiento

- (a) Establecer y definir los componentes del Proyecto, de acuerdo a los siguientes grupos:

- (i) Subproyecto de Asentamientos Campesinos. Planificación, demarcación, adjudicación y titulación de parcelas. Criterios para la selección de los beneficiarios. Organización y capacitación Campesina. Otras acciones de Reforma Agraria;
- (ii) Subproyectos productivos y de apoyo a la producción. Construcción de obras de drenaje, riego u otras mejoras permanentes. Crédito agropecuario, forestal y para agroindustrias. Investigación y Extensión agropecuaria. Comercialización. Pesca y/o Acuicultura. Aprovechamiento Forestal. Producción Artesanal, etc.;
- (iii) Subproyectos de infraestructura. Caminos y obras viales y electrificación rural; y
- (iv) Subproyectos sociales. Educación, salud, agua potable y vivienda.

Para cada subproyecto señalar objetivos, entidad ejecutora, y situación actual. Definir las obras y actividades a realizar tanto en términos físicos como financieros, y preparar calendarios de ejecución.

Criterios sociales, técnicos y económicos que se emplearán para la selección de las obras de cada subproyecto.

Preparar el 30% de los planos, diseños, especificaciones, presupuestos y la justificación técnica de las obras, teniendo en cuenta que en obras múltiples similares podrían utilizarse planos tipos.

- (b) Tecnología a emplear en cada subproyecto, dando preferencia a aquellas intermedias, o de menor intensidad de capital, en cuanto sean factibles.
- (c) Estudio del mercado (externo e interno) de la producción que se generaría con el proyecto. Infraestructura disponible para el almacenamiento, transporte y mercadeo de dicha producción.
- (d) Costo del Proyecto, de acuerdo a las categorías indicadas en la Sección G., acompañando los cuadros detallados y las bases de cálculo utilizados. Presentar un resumen de las principales obras, maquinarias, equipos y otros bienes, así como del personal que se requiera. Preparar el escalamiento de costos durante el período de ejecución del proyecto de acuerdo a las normas establecidas por el Banco así como la asignación para imprevistos. Costos financieros (intereses, comisión de servicio e inspección y vigilancia) de acuerdo a la orientación que ofrezca la Representación del Banco. Costos en divisas, directas, indirectas y en moneda local.

- (e) Fuente de financiamiento prevista, tanto de organismos externos como del aporte local.
- (f) Cooperación técnica. Complementar la información de la categoría 6.2 de la Sección G (Asistencia Técnica) con la información sobre:
  - (i) los consultores que sean requeridos para asesorar la ejecución del proyecto. Preparar los correspondientes términos de referencia, cronogramas de trabajo; y
  - (ii) programa de perfeccionamiento de personal que trabajará en el proyecto tanto por su capacitación en el país, como por especialización en el extranjero. Reglamentos de becas.

D. Ejecución del Proyecto

- (a) Creación o fortalecimiento de la unidad técnica administrativa que se encargará de la ejecución del proyecto, tanto a nivel nacional como a nivel regional, señalando el incremento de personal que se propone para atender las exigencias del proyecto en su conjunto, y de los subproyectos en particular. En los costos deberán incluirse los mayores recursos que se requerirán para tal fin.
- (b) Convenios u otros normativos, a celebrarse o dictarse para regular las relaciones entre el ejecutor principal y los ejecutores de las inversiones y actividades de los subproyectos, tanto durante el período de ejecución, como en la etapa de mantenimiento y operación de las obras y servicios.
- (c) Procedimiento para la administración de los fondos que permita asegurar un eficiente flujo de los recursos y la oportuna presentación de las correspondientes cuentas documentadas.
- (d) Relación detallada del estado en que se encuentran los estudios, diseños y planos requeridos para la ejecución del proyecto.
- (e) Procedimiento de adquisición de bienes y contratación de obras.
- (f) Plan de Ejecución del Proyecto (PEP) de acuerdo al Manual del Banco sobre la materia.
- (g) Calendarios de adquisición de bienes y construcción de obras. Calendario de Inversiones.
- (h) Mantenimiento de obras y equipos.
- (i) Determinación de las inversiones anteriores a la eventual aprobación del préstamo, que pudieran realizarse con posterioridad a la presentación de la solicitud, con fines de reembolso.

- (j) Disponibilidad de proveedores y contratistas de obras en el área del proyecto y complementariamente determinación de las obras y monto total de las mismas que sería conveniente realizar por administración.

#### E. Análisis Financiero

- (a) Proyecciones financieras.
- (b) Factibilidad del aporte local.
- (c) Auditoría interna y externa.

#### F. Justificación del Proyecto

- (a) Viabilidad técnica: (i) Concepción y estrategia del proyecto; (ii) tecnología; (iii) conservación de los recursos naturales y protección del medio ambiente; (iv) justificación del dimensionamiento de los costos y metas técnicas del proyecto, y (v) factibilidad de la continuidad del proyecto;
- (b) Viabilidad operativa y financiera.
- (c) Viabilidad socioeconómica: (i) características de los beneficiarios del proyecto; (ii) niveles de ingreso de los beneficiarios (iii) beneficios (principalmente incrementos de la producción); y (iv) rentabilidad del proyecto (tasa de retorno económica).

#### G. Categorías de Inversión \*/

##### 1. Ingeniería y Administración

- 1.1 Diseños de ingeniería y arquitectura
- 1.2 Supervisión de ingeniería
- 1.3 Administración

##### 2. Inversiones en mejoras permanentes

- 2.1 Construcciones (almacenes, establos, cercos, corrales, silos, etc.)
- 2.2 Infraestructura de riego (presas, canales, etc.)
- 2.3 Electrificación rural
- 2.4 Caminos
- 2.5 Construcciones e instalaciones para actividades de investigación y servicios especiales (estaciones experimentales, laboratorios, centros cuarentenarios, etc.)
- 2.6 Habilitación de tierras (desmonte, nivelación, drenajes, etc.)
- 2.7 Obras de mejoramiento social (escuelas, hospitales, centros cívicos, agua potable y alcantarillado, viviendas, etc.)
- 2.8 Plantaciones.

3. Inversiones en otros bienes
  - 3.1 Ganado de cría o trabajo
  - 3.2 Insumos agrícolas
4. Maquinaria, equipos y vehículos
  - 4.1 Maquinaria y repuestos
  - 4.2 Equipos
  - 4.3 Vehículos
5. Gastos financieros
  - 5.1 Intereses durante la ejecución del proyecto
  - 5.2 Comisión de crédito \*\*/
  - 5.3 Inspección y vigilancia (BID) \*\*\*/
6. Costos concurrentes
  - 6.1 Derechos y bienes raíces
  - 6.2 Asistencia técnica \*\*\*\*/
  - 6.3 Organización
7. Sin asignación específica
  - 7.1 Imprevistos
  - 7.2 Escalamiento

---

\*/ Dentro de las categorías de inversión indicadas, pueden agregarse otras subcategorías requeridas por el proyecto.

\*\*/ La comisión de crédito se aplica al saldo no desembolsado de la parte en divisas del préstamo del Banco. Puesto que el porcentaje varía con el tipo de recursos considerado (FOE, CO, etc.), consultar con la Representación del Banco el porcentaje aplicable.

\*\*\*/ El 1% del monto del préstamo se destina a cubrir la comisión del Banco para inspección y vigilancia de la operación.

\*\*\*\*/ Incluye consultorías internacionales y/o nacionales.

PROYECTO DE RESOLUCION

NICARAGUA. Cooperación Técnica no Reembolsable al Instituto Nicaraguense de Reforma Agraria (INRA). Estudios en el área de influencia de la Carretera Río Blanco-Siuna y preparación de un proyecto de Desarrollo Rural Integrado.

El-Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que proceda en nombre y representación del Banco a suscribir los acuerdos necesarios y a adoptar las medidas pertinentes para la ejecución del plan de operaciones de cooperación técnica que figura en el Apéndice D del Documento con el fin de colaborar con el INRA en la preparación de estudios en el área de influencia de la carretera Río Blanco-Siuna y de un proyecto de Desarrollo Rural.
2. Destinar para los fines de esta resolución hasta la suma de US\$800.000 o su equivalente, con cargo a los ingresos netos del Banco para Operaciones Especiales.
3. Establecer que la suma anterior sea otorgada con carácter no reembolsable.