

PROYECTO DE LA CARRETERA DEL SUR

(BL-0001)

RESUMEN EJECUTIVO

PRESTATARIO Y GARANTE: Gobierno de Belice

ORGANISMO EJECUTOR: Ministerio de Obras Públicas (MdOP)

MONTO Y FUENTES:

BID (Capital Ordinario)	US\$16,0 millones
Cofinanciamiento:	US\$11,8 millones
Contribución nacional:	<u>US\$ 4,6 millones</u>
Total:	US\$32,4 millones

PLAZOS Y CONDICIONES DE FINANCIAMIENTO:

Plazo de amortización:	25 años
Período de desembolso:	4 años
Tasa de interés:	variable
Inspección y vigilancia:	1%
Comisión de crédito:	0,75%

MONEDA: Dólares estadounidenses de la Facilidad Unimonetaria del capital ordinario del Banco.

COFINANCIAMIENTO:

FIFC:	US\$10,0 millones
CARIBANK:	US\$ 1,8 millón
Total:	US\$11,8 millones

OBJETIVO: El objetivo global del proyecto es mejorar las oportunidades económicas de los habitantes de la zona sur de Belice, integrando esa región al resto del país. Los objetivos específicos son los siguientes: i) mejorar las condiciones de transporte de los productos agrícolas y, de esa manera, reducir las mermas de producción y los costos de transporte, así como aumentar la producción ante la ampliación de los mercados; ii) mejorar el acceso del turismo, sector de creciente importancia, a los distritos del sur haciendo que los viajes sean razonablemente cómodos y cortos; iii) facilitar el acceso de la población local a los servicios sociales, como los de educación y atención de salud.

DESCRIPCIÓN: El proyecto comprende el mejoramiento de 64 km de la carretera del sur, la rehabilitación de unos 176 km de caminos rurales de acceso a ella y el suministro de financiamiento para equipos de mantenimiento de carreteras y para la contratación de las tareas de mantenimiento por empresas del sector privado. El proyecto permitirá mitigar los efectos ambientales, sociales y arqueológicos directos e inmediatos

vinculados con la construcción de la propia carretera.

La cooperación técnica paralela del proyecto —el programa de asistencia técnica para el medio ambiente y el sector social (ESTAP)— promueve el desarrollo económico y social sostenible de la región buscando solución a los efectos ambientales y sociales indirectos más amplios mediante la integración de la región sur. ESTAP cumple una función crítica en la preparación para un desarrollo acelerado después de la rehabilitación vial.

El Gobierno de Belice ha dividido el proyecto de rehabilitación de la Carretera del Sur en cuatro secciones: la primera consiste en 30 km de obras de mejoramiento vial en la parte sur del Distrito de Toledo, que actualmente se encuentra en ejecución con financiamiento paralelo del Fondo Kuwaití; la segunda sección, de aproximadamente 39 km en la zona central del Distrito de Toledo será objeto de consideración para obras de mejoramiento en fecha posterior; la tercera consiste en obras viales en unos 41 km en la parte norte del Distrito de Toledo que contarán con financiamiento paralelo proveniente de la ADU del Reino Unido, y la cuarta segmento corresponde a unos 64 km de obras viales en el Distrito de Stann Creek, que serán costeadas por el Banco con cofinanciamiento del IFC.

El organismo ejecutor del proyecto será el Ministerio de Obras Públicas (MOW). Con financiamiento proporcionado por el Banco de Desarrollo del Caribe se creará en la órbita de ese Ministerio una unidad de ejecución del proyecto (UEP). Esta unidad tendrá la responsabilidad global de la ejecución del proyecto, incluidas las funciones de control, seguimiento y evaluación de todas las actividades.

**CLASIFICACIÓN
AMBIENTAL:**

El Comité del Medio Ambiente, en su reunión del 18 de mayo de 1993, clasificó este proyecto como operación de Categoría IV. El Resumen Ambiental fue aprobado el 13 de junio de 1997 y desde el 25 de julio de 1997 puede consultarse en el Centro de Información Pública del Banco.

**EFFECTOS SOBRE LA
POBREZA:**

El proyecto no puede calificarse como operación destinada a reducir la pobreza (véase los párrafos 1.14 y 4.25). Sin embargo, el proyecto paralelo ESTAP está concebido para ampliar el efecto distributivo del proyecto, ya que protege los activos de los grupos vulnerables que pueblan la

zona de influencia de la carretera y facilita su participación en el proceso de desarrollo.

BENEFICIOS:

Debido a que mejorarán las condiciones de viaje y se reducirán los costos de operación vehicular, el proyecto reportará los siguientes beneficios principales a la zona sur del país, gracias a los que aumentará el producto interno bruto (PIB) regional y nacional, a saber: i) aumento de actividades relativas a productos agrícolas tradicionales y no tradicionales; ii) aumento del turismo en la región; iii) mejora del acceso a la educación, la atención de salud y otros servicios sociales; iv) mayor integración con el resto del país y con los países vecinos de América Central mediante el aumento del tráfico portuario hacia Guatemala y Honduras y la facilitación del acceso vial hacia la frontera sur; y v) fortalecimiento de la capacidad de mantenimiento de obras del Ministerio de Obras Públicas. La tasa interna de rentabilidad económica del proyecto es del 15,9%.

RIESGOS:

Los siguientes son los principales riesgos vinculados con el proyecto: i) posible demora en el suministro de una suficiente contribución nacional, y ii) efectos sociales y ambientales adversos derivados del desarrollo acelerado de la región.

Para controlar estos riesgos, se han realizado las siguientes acciones: i) maximizar el monto de cofinanciamiento y fijar un nivel viable de financiamiento nacional de contrapartida; y ii) crear y aprobar un componente relativo al impacto ambiental y social del proyecto (ESTAP), a fin de formular las políticas y estructuras administrativas necesarias para abordar el proceso de modificación ambiental y social previsto como consecuencia del mejoramiento de la carretera.

Representantes de la comunidad maya que habita el área que cubre el proyecto han manifestado su punto de vista en el sentido de que se garantice legalmente su tenencia de la tierra antes de ponerse en marcha el proyecto. Esta inquietud surge del temor de que una vez terminada la construcción se ejerza presión sobre sus tierras. Este tema ha sido objeto de bastante deliberación entre el gobierno y la Administración del Banco; sin embargo, debido a la sensibilidad del asunto, no se ha podido llegar aún a un acuerdo completo al respecto. El programa ESTAP presta apoyo a las comunidades para que definan sus propuestas y negocien con el gobierno (véanse los párrafos 4.23 y 4.24).

**ESTRATEGIA DEL
BANCO PARA EL PAÍS
Y EL SECTOR:**

En la estrategia del Banco para Belice se hace hincapié en lo siguiente: i) el suministro de infraestructura física e institucional, y de asistencia técnica complementaria para promover la participación del sector privado en los sectores turístico, agrícola y agroindustrial, y ii) el mejoramiento de la base de capital humano, a través de la intensificación de las actividades de enseñanza y capacitación.

ADQUISICIONES:

La adquisición de bienes y la contratación de servicios conexos por valor de US\$200.000 o más, al igual que la construcción de obras por valor de US\$1 millón o más, deberán ajustarse al procedimiento de licitación pública internacional. Para la ejecución de obras por valor de US\$500.000 o más, deberá efectuarse una precalificación de licitantes (véase el párrafo 3.17).

**CONDICIONES
CONTRACTUALES
ESPECIALES:**

1. Antes del primer desembolso, el prestatario presentará al Banco la documentación que acredite que se ha creado la Unidad de Ejecución del Proyecto dentro del Ministerio de Obras Públicas, con la responsabilidad de fiscalizar la supervisión y construcción del proyecto de la carretera sur, incluidos los segmentos que serán financiados por el Banco y el FIFC (véanse los párrafos 3.3 y 3.2);
2. Antes de la invitación a licitaciones para las obras físicas, el prestatario demostrará que ha completado, a satisfacción del Banco, las cuatro acciones del ESTAP, que se encuentran en marcha, según lo acordado previamente con el Banco (véase el párrafo 3.9).
3. Otras condiciones contractuales especiales:
 - a. Antes de la fecha establecida en los documentos de licitación como plazo final para la presentación de propuestas para la construcción de las obras del proyecto, el organismo ejecutor presentará al Banco el contrato suscrito por el prestatario, representado por el organismo ejecutor, y la empresa de ingenieros encargada de la supervisión de dichas obras, con sujeción a los términos de referencia que habrán de convenirse con el Banco (véase el párrafo 3.4).
 - b. Los contratos que se suscriban para la construcción de las obras del proyecto deberán

incorporar, a satisfacción del Banco, cláusulas sobre lo siguiente: i) el requisito de garantizar que se haga todo lo posible por contratar mano de obra local procedente de la región sur; ii) las medidas de protección ambiental y social aplicables, y iii) el requisito de que los contratistas apliquen todas las medidas nuevas que puedan surgir como resultado de la modificación de las leyes y reglamentos ambientales de Belice (véase el párrafo 3.5).

- c. Durante todo el período de ejecución del proyecto, se realizarán reuniones anuales de revisión a fin de evaluar los resultados obtenidos por el proyecto durante el año anterior, y de planear las actividades para el año siguiente. En dichas reuniones se procederá, entre otras cosas, a examinar el número de caminos de acceso terminados y por terminar, así como las medidas de mitigación de los efectos ambientales y sociales directos del proyecto. El organismo ejecutor realizará las acciones correctivas que se acuerden durante estas reuniones (véase los párrafos 3.6 y 3.13).
- d. El Banco podrá autorizar al prestatario a utilizar un máximo de US\$300.000 de los recursos del financiamiento como reembolso por los gastos en los que haya incurrido con motivo del proyecto durante los 12 meses anteriores a la firma del contrato de préstamo. Igualmente, podrá reconocer que los gastos efectuados durante los 18 meses previos a la fecha señalada, hasta un equivalente máximo de US\$300.000, forman parte del aporte local de contrapartida.

I. MARCO DE REFERENCIA

A. Antecedentes

- 1.1 Belice tiene una superficie de 22.965 kilómetros cuadrados y una población, constituida por diversos grupos étnicos, de 222.000 habitantes, de los cuales aproximadamente la quinta parte vive en los distritos de Toledo y Stann Creek, situados en la zona sur, que es la más pobre y de acceso más difícil del país. En 1996 se estimaba que el ingreso per cápita a nivel nacional era del equivalente de US\$2.760 (en dólares de EE.UU.), aunque en la zona sur es considerablemente menor. El medio natural es la base de la economía de Belice, ya que el empleo y las divisas del país dependen en gran medida del aprovechamiento de los recursos naturales. La proporción que corresponde a la agricultura y, en menor grado, al turismo, conjuntamente, en el PIB es de más de 30%; dichos sectores son los que emplean el mayor número de personas en la zona sur de Belice.
- 1.2 El mejoramiento de la Carretera del Sur, mediante su pavimentación, es el principal componente de la estrategia del gobierno para el desarrollo económico de la región sur. Con el propósito de prever el proceso de transformación ambiental y social que se producirá como resultado de la rehabilitación de la carretera y de prepararse para él, el Banco, el 10 de marzo de 1997, un préstamo de cooperación técnica, por US\$2,6 millones, para el Programa de asistencia técnica para el medio ambiente y el sector social (ESTAP), 999/OC-BL. El contrato respectivo fue suscrito el 18 de marzo de 1997 y el 8 de agosto del mismo año el proyecto fue declarado apto para recibir desembolsos.

B. Evolución macroeconómica reciente

- 1.3 Entre 1986 y 1992, el crecimiento medio del PIB fue de casi 9% anual, impulsado por la rápida expansión de la inversión pública para mejorar la infraestructura básica y los servicios, el auge del sector del turismo y un moderado crecimiento de la agricultura. En 1994, el PIB se redujo a 2,2% debido, en gran parte, a la disminución de la inversión pública. El déficit fiscal llegó al 7% del PIB en el ejercicio fiscal 1994-95. En 1995, el PIB de Belice creció a una tasa inesperadamente alta del 3,7%, en gran parte debido al aumento excepcional de la producción de concentrados de cítricos. Las condiciones fiscales mejoraron considerablemente, ya que el déficit se redujo al 4% del PIB en 1995/96, principalmente por una considerable disminución de la fuerza laboral del sector público. La inflación ha permanecido a niveles manejables.
- 1.4 A fin de aumentar la capacidad generadora de ingresos, el Gobierno de Belice introdujo el impuesto al valor agregado (IVA) en abril de 1996. Se prevé que el aumento de los ingresos vinculado al IVA compense la reducción de recaudaciones por concepto de aranceles,

medida que Belice aplicará en forma gradual entre 1996 y el año 2000, con arreglo al Arancel Externo Común del Mercado Común del Caribe.

- 1.5 Se espera que en 1997 el PIB crezca en forma moderada por segundo año consecutivo, y que se registren leves progresos en el crecimiento del turismo, así como en las exportaciones de banano, azúcar y cítricos. Se prevé, asimismo, que la reducción de los aranceles de importación y el efecto reductor que tendrá la aplicación del IVA redunden en una moderación de la inflación. Por otra parte, habrá que controlar cuidadosamente los gastos del gobierno central a fin de que no causen un deterioro grave de la situación fiscal.

C. La estrategia oficial económica a mediano plazo y la estrategia para el sector del transporte

- 1.6 En la reunión del Grupo Consultivo celebrada en junio de 1994, el Gobierno de Belice anunció su estrategia económica a mediano plazo (EEMP), que comprendía: i) el marco macroeconómico adecuado para respaldar el crecimiento y la reanudación de la estabilidad fiscal; ii) reformas estructurales, incluidas la reforma impositiva, la liberalización del comercio, medidas encaminadas a crear un medio más propicio para las inversiones y reformas del sector financiero, y iii) una estrategia de perfeccionamiento de los recursos humanos. Durante la reunión de junio de 1996 del grupo consultivo, el gobierno informó sobre el progreso logrado en cada uno de estos aspectos y reafirmó su compromiso de implantar nuevas reformas, incluida la eliminación de las restricciones cuantitativas a las importaciones, y la adopción de medidas para aumentar la eficiencia del sector público. Asimismo, anunció su intención de ampliar los programas para proteger los recursos naturales del país, según lo previsto en el Plan Nacional de Acción Ambiental del gobierno (1996).
- 1.7 Como se prevé en la estrategia económica a mediano plazo, las prioridades máximas del programa de inversiones del sector público son infraestructura básica, investigaciones y servicios de extensión agrícola; abastecimiento de agua y alcantarillado, y servicios de atención básica de salud y de educación. También se hace hincapié en los graves problemas de infraestructura de Belice, sobre todo de carreteras y puentes en la zona sur del país.

D. Congruencia del proyecto con la estrategia del Banco para el país y los objetivos del Octavo Aumento

- 1.8 Los objetivos del Banco son ayudar a Belice a lograr un desarrollo económico sostenible y la diversificación de su economía mediante el respaldo de: i) proyectos de infraestructura física encaminados a estimular, mediante las fuerzas del mercado, la promoción de las exportaciones agrícolas, el turismo y el sector privado, y ii) proyectos encaminados a mejorar la base de capital humano, mediante la intensificación de las actividades de enseñanza y capacitación, en

aras de la competitividad de las exportaciones y la mejora de la atención de salud.

- 1.9 La estrategia del Banco abarca cuestiones comunes a varios sectores, que habrán de incorporarse en el diseño de los proyectos, a saber: i) el apoyo en favor de la mujer, los jóvenes y los grupos indígenas; ii) la promoción del sector privado; iii) la integración de América Central, y iv) la consideración de las cuestiones ambientales.

E. Capacidad de Belice para atender el servicio de la deuda, y volumen de deuda pendiente

- 1.10 A fines de 1996, la deuda externa de Belice ascendía a US\$263 millones, cifra equivalente al 44% del PIB, y su coeficiente del servicio de la deuda (servicio de la deuda-exportaciones de bienes y servicios no atribuibles a factores) era de 13,2%. A pesar de que los actuales niveles son manejables, la capacidad para cumplir con el servicio de la deuda debe vigilarse en el curso de los próximos años, ya que ahora se está reduciendo paulatinamente la disponibilidad de recursos de donación y se está registrando el vencimiento de un volumen elevado de pagos de amortización de la deuda bancaria. Sin embargo, a principios de 1996 se redujo la carga de la deuda comercial, que lleva un interés elevado, gracias a un préstamo otorgado por Taiwan por US\$26,1 millones en condiciones concesionarias, con el fin de acelerar la amortización de la deuda comercial de Belice, cuyo costo es sumamente alto. Asimismo, en octubre de 1997, el Reino Unido anunció que autorizaría a Belice a reorientar alrededor de US\$1 millón anual en amortizaciones de préstamos (por valor de unos US\$5 millones), que normalmente irían destinadas al Reino Unido, y usarlas para programas de reducción de la pobreza en Belice. Esta medida representa ahorro de recursos para el servicio de la deuda externa.
- 1.11 La deuda que actualmente mantiene el país con el Banco asciende a US\$26 millones. Aun teniendo en cuenta el préstamo para el proyecto de la Carretera del Sur, el coeficiente del servicio de la deuda de Belice previsto para el período 1996-2010 será moderado, si se los compara a nivel regional, y estará en armonía con las normas del Banco sobre volumen de deuda pendiente 1/. El servicio de la deuda correspondiente al Proyecto de la Carretera

1/ Partiendo del supuesto de que la deuda total de Belice, sin contar la correspondiente a la carretera del sur, aumente en un 7,5%, que el total del servicio de la deuda se incremente en un 5% y que las exportaciones de bienes y servicios no atribuibles a factores aumente en un 3,5% durante el período de 1995 a 2010, el coeficiente del servicio de la deuda crecerá del 13,2% en 1994 al 17,3% en 2010. Si se estima que las mismas exportaciones aumentarán solo en un 1,5% (una hipótesis muy conservadora), el servicio de la deuda crecerá al 22,7% para el año 2010.

del Sur, en relación con las recaudaciones totales del Estado entre 1996 y 2010, se considera igualmente manejable 2/. Véase el documento técnico 6.

F. Cofinanciamiento para la Carretera del Sur

- 1.12 La rehabilitación de la Carretera del Sur ha recibido considerable apoyo internacional y el proyecto se beneficiará con un gran volumen de financiamiento a título de donación y en condiciones concesionarias, por un valor total de US\$33,3 millones. Gracias a este plan financiero, el proyecto es viable porque se reduce considerablemente el costo que éste representa para el prestatario. Además del préstamo propuesto del BID (US\$16 millones), se ha obtenido el compromiso de las siguientes cuatro fuentes de financiamiento: i) la Administración de Desarrollo de Ultramar del Reino Unido (ADU), que aportará una donación de £7,5 millones (el equivalente de US\$11,5 millones); ii) el Fondo Internacional de Fomento de la Cooperación (FIFC) de Taipei, China 3/, que concederá un préstamo no vinculado en condiciones concesionarias por valor de US\$10 millones; iii) el Fondo Kuwaití para el Desarrollo Económico Árabe (FKDEA), que otorgará un préstamo no vinculado en condiciones concesionarias por valor de 2.410.000 dinares kuwaitíes (el equivalente de US\$8 millones), iv) el Fondo OPEP para el Desarrollo Internacional (OPEP), que concederá un préstamo no vinculado en condiciones concesionarias, por valor de US\$2 millones, y v) el Banco de Desarrollo del Caribe (CARIBANK), que aportará un préstamo concesionario sin condiciones especiales por US\$1,8 millón. El Banco y el FIFC, por intermedio del Chiao-Tung Bank, firmarán un convenio de coordinación (véase el párrafo 2.19).

G. La zona sur

1. Situación demográfica en la zona del proyecto

- 1.13 La zona del proyecto abarca los distritos de Stann Creek y Toledo, cuya población total se estima en 36.000 habitantes, o sea el 18% de la población total a nivel nacional (según el censo de 1991). La población de Stann Creek asciende a un total de 18.000 habitantes, el 35% de los cuales vive en la zona urbana, ya que se con-

2/ El servicio de la deuda con el Banco (representada prácticamente en su totalidad por el proyecto de la carretera del sur y el ESTAP), en relación con las recaudaciones totales del gobierno central (que se supone que crezca al 3,5% anual), será equivalente al 0,4% en 1998, llegando al 1,3% en 2005 y luego descendiendo al 1% para 2010.

3/ El uso del nombre "Fondo Internacional de Fomento de la Cooperación de Taipei, China" no refleja en modo alguno una posición del Banco ni de ninguno de sus países miembros sobre cuestiones de soberanía nacional o reconocimiento diplomático.

centra en torno a Dangriga, la capital del distrito, y el principal grupo étnico a que pertenece es el garífuna. La población rural de Stann Creek está compuesta por varios grupos étnicos y es más representativa de la composición étnica de todo el país. El distrito de Stann Creek es importante, desde el punto de vista comercial, por sus plantaciones de cítricos y banano y por sus puertos de Dangriga y Big Creek, que fueron construidos hace poco por empresas privadas. El 20% de los habitantes del distrito de Toledo vive en su capital, Punta Gorda. El otro 80% vive fundamentalmente en las comunidades mayas de Kechi Maya y Mopan Maya y se dedica a la agricultura tradicional de milpa.

2. Desarrollo socioeconómico de la zona sur

- 1.14 En el país hay un creciente desequilibrio regional de gran magnitud en términos de prestación de servicios económicos y sociales. En un estudio reciente se indicaba que la pobreza es mayor en la zona sur del país, donde vive más de la cuarta parte de los pobres de Belice. En Toledo, donde se concentran los asentamientos mayas que aplican sistemas agrícolas tradicionales, se considera "pobre" al 41% de los habitantes, y sumidos en la "extrema pobreza" al 23%. Las cifras comparables para el Distrito de Stann Creek son del 27% y 9%, respectivamente ^{4/}. Con el proyecto de la Carretera del Sur se acelerará el ritmo de desarrollo de la zona sur de Belice y se la integrará más estrechamente al progreso socioeconómico nacional y regional.

3. Problemas ambientales y sociales

- 1.15 El 18 de mayo de 1993, el Comité del Medio Ambiente clasificó al proyecto de la Carretera del Sur como operación de Categoría IV. El resumen ambiental inicial fue aprobado el 5 de octubre de 1995. Hacia fines de 1996 se elaboró un Resumen Ambiental actualizado, que se distribuyó el 20 de noviembre de ese año a diversas ONG ambientalistas de los Estados Unidos, para comentarios. Igualmente, se publicó, para comentarios, en la Internet entre el 8 de enero y el 7 de febrero de 1997, y se recibieron cuatro observaciones de fondo. El 4 de junio de 1997 se presentó al Banco el Resumen Ambiental actualizado, el cual fue aprobado el día 13 del mismo mes (véase el documento técnico 3).

^{4/} La "extrema pobreza" se mide teniendo en cuenta el gasto familiar per cápita necesario para cubrir sólo las necesidades alimentarias básicas. La condición de "pobre" se determina ajustando el gasto en alimentos en función de la proporción que corresponde a éstos en el presupuesto total de las familias cuyo consumo total apenas alcanza a cubrir sus necesidades alimentarias. Véase "A Poverty Profile for Belize", por Blane D. Lewis, Agencia para el Desarrollo Internacional (EE.UU.), USAID, octubre de 1994.

- 1.16 Durante la preparación del proyecto se realizaron los siguientes estudios: i) evaluación del impacto ambiental del proyecto de la Carretera del Sur; ii) análisis de la evaluación y protección de los ecosistemas; iii) examen del desarrollo agrícola vinculado al proyecto de la Carretera del Sur; iv) evaluación arqueológica de la Carretera del Sur: reconocimiento del terreno; v) evaluación del impacto social de la Carretera del Sur, y vi) estudio de los materiales de construcción en los emplazamientos. Además, se revisó la legislación de Belice en materia de protección ambiental y ordenación de los recursos naturales.
- 1.17 En estos estudios se llegó a la conclusión de que los cambios rápidos ocurridos en el aprovechamiento de la tierra como resultado de la expansión agroindustrial, el desarrollo del turismo en la costa y el crecimiento de la población en virtud de movimientos migratorios podrían ejercer presión en los modos tradicionales de vida y en los recursos naturales de la zona sur, lo que podría redundar en el aumento de los problemas sociales, la deforestación acelerada, una mayor erosión y la pérdida de la diversidad biológica. Los factores que causan más preocupación son: i) el impacto del cambio en la población maya, especialmente en lo que respecta a la seguridad de los derechos sobre la tierra, medios de vida, organización social e integridad cultural; ii) el impacto del cambio en los medios y hábitats naturales frágiles, como consecuencia de la explotación de los recursos naturales y el desarrollo del turismo; iii) la posible pérdida de diversidad biológica, y iv) las repercusiones de la futura disponibilidad de fondos públicos para servicios sociales adicionales vinculados con un desarrollo más rápido.
- 1.18 En los estudios acerca del impacto ambiental, arqueológico y social se recomienda en forma unánime adoptar un enfoque integrado, en lo que respecta al desarrollo de la región. En ellos se proponen varias medidas independientes encaminadas a mitigar los efectos del crecimiento económico acelerado en los recursos naturales y las comunidades locales. Estas medidas se tomaron en cuenta en el diseño del programa de asistencia técnica para el medio ambiente y el sector social (ESTAP) (BL-0011), cuyo convenio fue suscrito el 18 de marzo de 1997. El ESTAP se ocupará de los efectos indirectos de tipo social, ambiental y arqueológico que se prevé que cause el proyecto vial, según lo descrito en la propuesta de préstamo para cooperación técnica, de fecha 18 de febrero de 1997 (PR-2187 y PR-2187-1).
- 1.19 A fin de minimizar los efectos ambientales y sociales directos del proyecto, en el diseño de éste se han incorporado plenamente medidas estándar de mitigación de efectos adversos para el medio ambiente y para la población local; asimismo, el seguimiento de los efectos ambientales, arqueológicos y sociales directos del proyecto forma parte de los términos de referencia de la firma encargada de la supervisión (véase el documento técnico 8).

H. La red nacional de carreteras

1. Descripción de la red nacional de carreteras

- 1.20 La red de carreteras de Belice tiene 2.601 km de extensión, de los cuales 533 km corresponden a vías principales o carreteras, 612 km a caminos de acceso y 1.456 km a caminos rurales.
- 1.21 En la década pasada, la red de carreteras de Belice ha sido objeto de gran mejoramiento y en la actualidad existen buenas comunicaciones dentro de las zonas norte y occidental del país, así como con Guatemala y México. El impacto de estas carreteras en el desarrollo ha sido sustancial, especialmente en el oeste del país, donde la pavimentación de la última sección de la carretera occidental ha coincidido con el aumento de la actividad turística. También impulsó el crecimiento de la industria de los cítricos y contribuyó a que ésta se extendiera del valle de Stann Creek, su emplazamiento tradicional, a la zona del Cayo. De la misma manera, la actual rehabilitación de la carretera Hummingbird y la carretera del valle de Stann Creek ha aumentado considerablemente las comunicaciones en la zona central del país y ha contribuido a la expansión de la industria de los cítricos. Con el mejoramiento de la Carretera del Sur se completará una red nacional de carreteras pavimentadas que abarca a todos los distritos de la nación.
- 1.22 La Carretera del Sur es la única conexión por tierra entre la zona remota y menos desarrollada del país y los centros administrativos y comerciales. De la carretera del valle de Stann Creek, 8 km hacia el oeste de Dangriga, sale una ramificación que se extiende hasta Punta Gorda, 167 km al sur, en el distrito de Toledo. La carretera atraviesa la zona sur del distrito de Stann Creek, de firme desarrollo, y toda la planicie costera del distrito menos desarrollado de Toledo. Actualmente la carretera no está pavimentada y está sujeta a inundaciones en la época de lluvias (junio a diciembre), motivo por el cual, a pesar de la reciente mejora de los puentes, las carreteras pueden resultar peligrosas o intransitables durante períodos prolongados. A su vez, en la estación seca, las nubes de polvo plantean graves riesgos para el tráfico y son perniciosas para la salud y la higiene de las comunidades establecidas cerca de la carretera.

2. Parque de vehículos

- 1.23 El parque automotor del país se estima en 21.685 unidades y está compuesto por 9.096 vehículos de pasajeros y 12.589 vehículos de carga. En la zona sur se encuentra el 9% de los automotores de todo el país.

3. Capacidad institucional del Ministerio de Obras Públicas

- 1.24 El Ministerio de Obras Públicas tiene buenos sistemas de supervisión de las tareas y de seguimiento de las empresas constructoras,

y también mucha experiencia en procedimientos de licitación pública. Sin embargo, dicho ministerio tiene un reducido número de personal técnico (en el documento técnico 7 constan los pormenores).

4. Tareas de mantenimiento, y estado de las carreteras

- 1.25 Las tareas de mantenimiento se realizan por administración y por contratistas privados, y ambos sistemas por lo general son satisfactorios. En la actualidad, el Ministerio de Obras Públicas emplea a un contratista grande y a seis pequeños; en 1995, la mitad de las tareas de mantenimiento de la red de carreteras la llevaron a cabo contratistas del sector privado. El Ministerio de Obras Públicas elevó la participación del sector privado a 65% en 1996. Si bien estas proporciones están un poco abultadas por las labores que se están realizando en la carretera Hummingbird, son reveladoras de la gran dependencia del sector privado para el mantenimiento de las carreteras.
- 1.26 La asistencia al Ministerio de Obras Públicas para la gestión del mantenimiento se presta en el marco del proyecto para la carretera del valle de Stann Creek de la Administración de Desarrollo de Ultramar. Una firma británica de consultores ha establecido, y está instalando en el Ministerio de Obras Públicas, el Sistema Internacional Roughton de Gestión del Mantenimiento (SIRGM) en el que se incluyen tres de los siete distritos de mantenimiento del país. El SIRGM comprende el establecimiento de programas de asignación de recursos para tareas normales de mantenimiento anual, la generación y fundamentación de solicitudes de asignación presupuestaria y la fijación de prioridades a las actividades según el financiamiento recibido. También se pueden formular cronogramas de mantenimiento periódico que deben verificarse mediante inspección ocular. Entre las limitaciones a una ejecución más rápida de este sistema gerencial pueden mencionarse las siguientes: i) falta de conocimiento del nuevo sistema por el personal de mantenimiento en todos niveles; ii) escasez de vehículos para actualizar el inventario de mantenimiento vial, las actuales condiciones de los caminos y los datos de tránsito, y iii) necesidad de una computadora en cada oficina distrital que esté conectada a la oficina del Ministerio de Obras Públicas en Belmopan. Para hacer frente a estas limitaciones, el CARIBANK ha incluido US\$180.000 para ofrecer capacitación a los ingenieros del distrito, y se añadirán un vehículo y computadoras al equipo que se comprará con recursos del BID. El asesor financiado por la ADU para colaborar en la implantación del SIRGM finalizó su contrato en abril de 1997, pero permanecerá en el Ministerio hasta julio de 1997 para prestar asistencia al proyecto de resellado de la Carretera Occidental. Este asesor informa que el SIRGM está completamente instalado, que se está usando en todos los distritos de mantenimiento y que está funcionando satisfactoriamente.

- 1.27 El presupuesto público para tareas de mantenimiento es razonablemente adecuado, si bien la presión fiscal podría sobrecargar los presupuestos de mantenimiento en años posteriores. En general la red de carreteras se encuentra en estado regular o bueno. De los 449 km de carreteras pavimentadas, se considera que las dos terceras partes están en buen estado; del resto, la mitad de ellas estaba en regular estado y la otra mitad, en mal estado. De los 1.063 km de caminos de grava, el 95% está en estado regular o bueno, y el resto, en mal estado. De los 866 km de caminos de marga, casi todos están en regular estado, y de los 223 km de caminos de tierra, casi todos están en mal estado especialmente durante la temporada lluviosa. El proyecto dispone de: i) montos moderados para la adquisición de equipos de mantenimiento, así como vehículos y computadoras para la división de mantenimiento vial, destinados a fortalecer la capacidad del Ministerio de Obras Públicas para el mantenimiento de las carreteras pavimentadas (US\$600.000), y ii) recursos para la contratación del mantenimiento por el sector privado (US\$800.000, más US\$1,6 millón de financiamiento nacional de contrapartida) (véanse el Anexo II-1 y el párrafo 2.15).

5. Análisis de los resultados de la participación de los donantes en el sector del transporte

- 1.28 El sector del transporte, fundamentalmente la rehabilitación de carreteras, ha recibido considerables inversiones de casi todos los principales organismos externos que realizan actividades en Belice. La Administración de Desarrollo de Ultramar financió el mejoramiento de la carretera del valle de Stann Creek (£8,5 millones) y la mejora del pavimento de secciones de la carretera del norte (£1,3 millones). El Banco Mundial financió la rehabilitación de secciones de la carretera del oeste y realizó algunas tareas de mantenimiento de los caminos de Ciudad Belice y de la Carretera del Sur (a partir de 1988); el total de financiamiento externo ascendió a US\$5,6 millones. Hasta hace poco, la Agencia para el Desarrollo Internacional (EE.UU.) apoyó activamente las obras relativas a los caminos rurales de acceso y la construcción de 37 puentes (y aportó un total de US\$2,4 millones), pero cesó sus actividades en septiembre de 1996. Actualmente la Unión Europea está financiando la rehabilitación de la carretera Hummingbird (4,8 millones de ECU) y la ADU está costearo el resellado de ciertos tramos de la Carretera Occidental.
- 1.29 El aumento del tráfico diario después del mejoramiento de las carreteras ha sido especialmente alto en Belice, y superó la elevada tasa anual de crecimiento medio del PIB registrada en los últimos años de la década de 1980 y los primeros de la de 1990. Por ejemplo, cuando se pavimentó una sección de la carretera del oeste, desde Belmopan hasta la frontera con Guatemala, el tráfico diario aumentó de 416 vehículos antes de la rehabilitación (1985), a 900 vehículos después de ella (1992), lo que representa un aumento anual de 12%.

- 1.30 Todos los donantes han encarado el elevado costo de la construcción de carreteras en Belice debido, en gran parte, a la necesidad de importar la mayoría de los materiales de construcción, el costo relativamente alto de la mano de obra, largas épocas de lluvias y el escaso número de personal técnico del Ministerio de Obras Públicas (véanse los documentos técnicos 4 y 5).
- 1.31 Teniendo en cuenta lo ocurrido, el diseño del proyecto propuesto comprende las siguientes medidas: i) crear, dentro del Ministerio de Obras Públicas, una sólida unidad ejecutora del proyecto que tendrá la responsabilidad global de la ejecución, el seguimiento y la evaluación del proyecto; ii) realizar una licitación pública internacional para atraer a empresas constructoras extranjeras y estimular la competencia de precios y servicios, y iii) contratar a empresas de supervisión con experiencia que ayuden al Ministerio de Obras Públicas a coordinar, programar y ejecutar las obras civiles, así como hacer el seguimiento de los efectos ambientales y sociales directos y las medidas de mitigación adecuadas.
- 1.32 El Ministerio de Obras Públicas ya ha tenido experiencia en materia de unidades ejecutoras de proyectos financiadas parcialmente por organismos externos. En el marco del Proyecto de Caminos Rurales y Puentes financiado por la USAID, se contrataron dos profesionales locales para hacerse cargo de la unidad de la USAID para la ejecución del proyecto, con el objeto de ayudar al Ingeniero Principal y al Secretario Permanente del Ministerio de Obras Públicas. Los profesionales locales pudieron encuadrarse bien en la estructura del Ministerio de Obras Públicas, y su contratación generó ahorros frente a la de consultores internacionales. La experiencia de la USAID con este acuerdo fue satisfactoria, y se usará como modelo para el proyecto de la Carretera del Sur. El 17 de octubre de 1996 se aprobó el proyecto del CARIBANK, de aportar US\$1,8 millón para financiar el trabajo de la UEP, proyecto que ha sido declarado elegible. Hasta la fecha, se han contratado un gerente del proyecto y varios funcionarios.

I. Beneficios del proyecto y sus repercusiones en el desarrollo

- 1.33 Los beneficios que, según se prevé, habrá de generar el proyecto se analizan en el Capítulo IV y se sintetizan a continuación:
 - a. **Ampliación del sector agrícola.** Los principales beneficiarios de la rehabilitación de las carreteras serán los agricultores que se dedican al cultivo en gran escala de banano y cítricos en la región, gracias a la reducción de los costos de transporte lo que les permitirá obtener productos agrícolas de mejor calidad y hacer entregas más puntuales al puerto. Esto redundará en el aumento de los ingresos en divisas y el empleo. Las pequeñas operaciones agrícolas también se beneficiarán por la misma razón, lo que les permitirá competir en mercados tradicionales y no tradicionales de exportación de todo el mundo.

- b. **Promoción del turismo.** El mejoramiento del acceso a la zona sur de Belice elevará los ingresos provenientes del turismo que visita esa zona, ya que muchos más turistas optarán por recorrer el sur (incluidos los que viajan por la Ruta Maya), explorar el distrito de Stann Creek, de hermosas playas y lugares de buceo en Placencia y sus alrededores, y recorrer el distrito de Toledo, que tiene muchas ruinas arqueológicas, cuevas, cascadas y aldeas mayas. Esto conducirá a un aumento de las actividades de turismo en el sur de Belice, tales como establecimientos pequeños de propiedad local, lo que tendrá efectos positivos en materia de ingresos y empleo en la economía local.
- c. **Mejora del acceso a los servicios sociales.** La rehabilitación de la Carretera del Sur y los caminos de acceso conectados a ella significa que las comunidades locales tendrán un acceso más fácil y seguro a las escuelas y centros de salud. El tiempo de viaje de los niños en edad escolar se acortará notablemente y aumentará la asistencia a las escuelas, sobre todo en la época de lluvias, en la que las carreteras suelen estar cerradas en razón del estado en que se encuentran. Los que prestan servicios sociales tendrán mejor acceso a aldeas remotas, muchas de las cuales carecen de acceso adecuado a puestos de atención primaria de salud. La condición sanitaria de las comunidades establecidas a lo largo de la carretera mejorará como resultado de la reducción de las infecciones oculares y respiratorias relacionadas con el polvo, que ahora son comunes en la estación seca.
- d. **Integración.** El proyecto contribuirá mejorar la integración del país ya que, por primera vez, será posible el acceso todo el año por la única carretera que conecta la zona sur de Belice con el resto del país. El proyecto también servirá para promover los esfuerzos de integración de Belice con América Central, así como el turismo y el intercambio regional. Por ejemplo, se prevé que el tráfico de transbordadores entre Punta Gorda y Puerto Barrios en Guatemala (50 km), así como Puerto Cortés en Honduras (100 km), aumentará considerablemente después de la pavimentación de la Carretera del Sur. También se facilitará la integración regional cuando se mejoren las carreteras hacia la frontera sur 5/.
- e. **Apoyo a los esfuerzos desplegados por el Ministerio de Obras Públicas para mantener la red nacional de carreteras.** El proyecto de la Carretera del Sur absorberá gran parte de las

5/ El punto de la Carretera del Sur que queda a 21 km al este de Punta Gorda está actualmente unido a la frontera sur con Guatemala mediante un camino de tierra, de 50 km de longitud, que está en malas condiciones.

energías y la atención del Ministerio de Obras Públicas en los cuatro años próximos. A fin de ayudar a sostener la capacidad de mantenimiento del Ministerio de Obras Públicas, el proyecto financiará la compra de equipos de mantenimiento de la red nacional de carreteras pavimentadas, incluida la Carretera del Sur, e incluirá recursos para contratar en el sector privado servicios de mantenimiento de rutina de caminos secundarios y de acceso durante la vigencia del proyecto.

- f. **Protección del medio ambiente y desarrollo social.** La cooperación técnica paralela del proyecto, el Programa de asistencia técnica para el medio ambiente y el sector social (ESTAP) se ha diseñado con el objeto de generar efectos ambientales y sociales positivos, además de controlar los efectos posiblemente adversos. En virtud del ESTAP se está estableciendo un mecanismo integral de políticas e instituciones para abordar el proceso de modificación ambiental y social resultante de la rehabilitación vial. Los tipos de actividades que se promueven son los siguientes: planificación del aprovechamiento adecuado de la tierra, fortalecimiento de las organizaciones comunitarias, búsqueda de soluciones a los problemas de las tierras indígenas, recuperación de los costos de administración de las zonas protegidas, y prestación de servicios de apoyo a los sectores productivos y sociales.

J. Conclusiones

- 1.34 En síntesis, el impacto del proyecto en el desarrollo se centra en la integración de la tercera parte de la población del país, los más pobres, aspecto que constituye la piedra angular de la estrategia de desarrollo de Belice para el siglo XXI. Las medidas complementarias de rehabilitación de la Carretera del Sur y caminos de acceso adyacentes, así como las actividades de apoyo previstas por el proyecto ESTAP, reportarán beneficios sostenibles para la agricultura, el turismo, los servicios sociales y el medio ambiente.

II. EL PROYECTO

A. Objetivos del proyecto

- 2.1 El objetivo global del proyecto es mejorar las oportunidades económicas de los habitantes de la zona sur de Belice, integrando esa región al resto del país. Los objetivos específicos son los siguientes: i) mejorar las condiciones de transporte de los productos agrícolas y, de esa manera, reducir las mermas de producción y los costos de transporte, así como aumentar la producción ante la ampliación de los mercados; ii) mejorar el acceso del turismo, sector de creciente importancia, a los distritos del sur haciendo que los viajes sean razonablemente cómodos y cortos; y iii) facilitar el acceso de la población a los servicios sociales, como los de educación y atención de salud. Véase el Anexo II-1.

B. Descripción del proyecto

- 2.2 El proyecto comprende el mejoramiento de 64 km de la Carretera del Sur, la rehabilitación de unos 176 km de caminos rurales de acceso a ella, el financiamiento de la adquisición de equipos para el mantenimiento de carreteras y la contratación de empresas del sector privado para las obras de mantenimiento. El costo total del proyecto se estima en US\$32,1 millones, de los cuales el Banco aportará US\$28,2 millones. El proyecto permitirá mitigar los efectos ambientales, sociales y arqueológicos directos e inmediatos resultantes de la construcción de la carretera. Una operación paralela, el Proyecto de asistencia técnica para el medio ambiente y el sector social (BL-0011) da atención a los efectos ambientales y sociales indirectos que se produzcan, a fin de promover el desarrollo económico y social sostenible en la región y desempeña un papel vital en la preparación para el desarrollo acelerado a que dará lugar la rehabilitación de la carretera.

1. Mejoramiento de la Carretera del Sur y rehabilitación de los caminos de acceso

a. La Carretera del Sur

- 2.3 La Carretera del Sur, que actualmente es de tierra y que ha sido objeto de mejoramiento, se extiende hacia el sur desde su intersección con la carretera del valle de Stann Creek, cerca de Dangriga, hasta Punta Gorda, el poblado más austral de Belice. Las especificaciones técnicas de la carretera son similares a las de aquellas que ya están pavimentadas en Belice y países vecinos. En este proyecto se ha prestado atención especial al diseño técnico del sistema de desagüe, a fin de atenuar la erosión provocada por lluvias fuertes, proteger el medio ambiente y reducir los costos de mantenimiento.

- 2.4 La Carretera del Sur se considera un solo proyecto en función de las especificaciones técnicas y el seguimiento de los efectos ambientales y sociales. Sin embargo, teniendo en cuenta la disponibilidad de financiamiento, los procedimientos establecidos por cada donante para las adquisiciones y los distintos calendarios de la construcción, el mejoramiento de dicha carretera se ha dividido en las secciones que se indican a continuación:

Sección (de sur a norte)

- 1: Desde Punta Gorda hasta Rice Mill, 30,1 km
- 2: Desde Rice Mill hasta Bladen Bridge, 38,9 km
- 3: Desde Bladen Bridge hasta Big Creek Port, 41,5 km
- 4 y 5: Desde el empalme de Mango Creek hasta la carretera del valle de Stann Creek, 64,4 km

- 2.5 La construcción de la sección 1, iniciada en febrero de 1996 con financiamiento de Kuwait y el OPEP, avanza sin demoras y su terminación se prevé para el 23 de julio de 1998. Por ahora no se considera factible la rehabilitación de la sección 2 por el bajo volumen de tránsito registrado y la escasa población de la zona. Para fines de 1997 se planea el examen del memorando de proyecto para la sección 3, que será financiada por la ADU del Reino Unido, y a principios de 1998 se daría comienzo a las obras. Las secciones 4 y 5 (financiadas por el BID y el FIFC) constituyen el propósito de esta Propuesta de préstamo y su construcción está programada para empezar a fines de 1998.

b. Los caminos de acceso

- 2.6 Gracias a la rehabilitación de unos 176 km de caminos rurales secundarios y de acceso que prevé el proyecto, se facilitará el acceso —fundamentalmente de la población rural de ingresos bajos— a los servicios sociales y se reducirán los costos de transporte de los productos agrícolas. La lista preliminar de carreteras seleccionadas por el Ministerio de Obras Públicas está formada por los caminos de acceso en mal estado que cumplen con el criterio de aumentar las posibilidades de la agricultura y el turismo, y/o mejorar el acceso a las escuelas y centros de salud (véase el documento técnico 1). Se estima que el costo total del componente de caminos de acceso es de US\$2 millones. Las obras civiles comprendidas en la rehabilitación de estas carreteras consistirán fundamentalmente en estructuras de desagüe de carreteras y el engravillado.

c. Mantenimiento de las carreteras

- 2.7 El financiamiento por el Banco para la adquisición de equipos de mantenimiento para las carreteras pavimentadas y la contratación de servicios del sector privado fortalecerá la capacidad del Ministerio de Obras Públicas para el mantenimiento de las carreteras. En la actualidad dicho ministerio mantiene adecuadamente los caminos

secundarios valiéndose de contratos por administración y con contratistas privados. Empero, en lo que se refiere a las carreteras pavimentadas, la capacidad local de mantenimiento es escasa debido a la falta de equipos especializados, como plantas mezcladoras y dosificadoras de asfalto, vehículos y computadoras. Dicha falta de capacidad se cubrirá con los equipos (por valor de US\$600.000) que se suministrarán gracias al proyecto, en tanto que con el financiamiento de la contratación de servicios (por valor de US\$800.000) se promoverá la participación de empresas privadas de mantenimiento.

d. Medidas de mitigación de los efectos ambientales y sociales directos

- 2.8 El proyecto permitirá subsanar los efectos ambientales y sociales directos e inmediatos que se produzcan en la etapa de construcción mediante la inclusión de garantías que abarquen, por ejemplo, los siguientes elementos: protección de la vegetación, repoblación vegetal y prevención de la erosión y el embarque; adecuada gestión de zanjas de préstamo y canteras; condiciones ambientales, sanitarias e higiénicas de los campamentos de las obras de construcción y comportamiento del personal de construcción en las comunidades locales; reservas forestales y naturales, y sitios arqueológicos. En el Anexo I-1 constan los términos de referencia de la firma supervisora encargada del seguimiento de los efectos ambientales y sociales directos de las obras de construcción.

2. Medidas de mitigación de los efectos ambientales y sociales indirectos

- 2.9 En virtud del proyecto ESTAP (999/OC-BL), firmado el 18 de marzo de 1997 por una cuantía de US\$2,6 millones, se están tomando medidas para mitigar los efectos indirectos que tendrá su ejecución sobre las condiciones ambientales y sociales en la zona meridional de Belice el desarrollo acelerado resultante de la rehabilitación de la Carretera del Sur. En este sentido, se propone garantizar que el efecto general del proyecto sea positivo, y que las posibles repercusiones negativas no sobrepasen los niveles tolerables. La tarea más importante del ESTAP es la formulación de un plan y estrategia de ejecución para el aprovechamiento de la tierra y el ordenamiento de los aspectos ambientales y sociales del desarrollo de la región meridional.

C. Grado de avance en la preparación del proyecto

- 2.10 Ya están terminados los estudios técnicos pormenorizados del proyecto. Los documentos técnicos los preparó una firma extranjera contratada por el gobierno mediante el procedimiento de licitación internacional en octubre de 1994. El financiamiento de los estudios técnicos lo proporcionaron el FIFC, el FKDEA y el gobierno. El informe final se presentó en julio de 1995. El Banco ha examinado los términos de referencia del estudio y el informe

final de ingeniería y encontró el diseño técnicamente aceptable para ser objeto de licitación internacional.

D. Costo del proyecto

2.11 Se estima que el costo del proyecto es de US\$32,4 millones, según consta en el cuadro siguiente:

COSTO TOTAL Y FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO DE LA CARRETERA DEL SUR (BL-0001)
(en su equivalente en millones de dólares de EE.UU.)

CATEGORÍAS DE LAS INVERSIONES	BID US(\$)	Otras fuentes de cofinanciamiento			TOTAL	Porcentajes
		CARIBANK	FIFC	Gobierno de Belice		
1. INGENIERÍA Y ADMINISTRACIÓN	<u>1,5</u>	<u>1,5</u>		<u>0,5</u>	<u>3,5</u>	<u>11%</u>
1.1 Ingeniería	0,3				0,3	
1.2 Supervisión de las obras	1,2				1,2	
1.3 Administración (UEP)		1,5		0,5	2,0	
2. COSTOS DIRECTOS	<u>11,0</u>		<u>9,7</u>	<u>2,0</u>	<u>22,7</u>	<u>70%</u>
2.1 Carretera del Sur	11,0		9,1		19,1	
2.1.2 Sección 4			9,1		9,1	
2.1.3 Sección 5	10,0				10,0	
2.2 Caminos rurales de acceso				2,0	2,0	
2.3 Imprevistos	1,0		0,6		1,6	
3. GASTOS CONCURRENTES	<u>1,4</u>	<u>0,2</u>		<u>1,6</u>	<u>3,2</u>	<u>10%</u>
3.1 Mantenimiento de carreteras	1,4			1,6	3,0	
3.2 Capacitación		0,2			0,2	
4. COSTOS FINANCIEROS	<u>2,1</u>	<u>0,1</u>	<u>0,3</u>	<u>0,5</u>	<u>3,0</u>	<u>9%</u>
4.1 Intereses	2,0	0,1	0,3		2,4	
4.2 Comisión de crédito				0,4	0,4	
4.3 Inspección y vigilancia	0,1			0,1	0,1	
4.4 Comisión administrativa de cofinanciadores				0,1	0,1	
TOTAL	16,0	1,8	10,0	4,6	32,4	100%
Porcentajes	49%	6%	31%	14%	100%	

FIFC Fondo Internacional de Fomento de la Cooperación
CARIBANK Banco de Desarrollo del Caribe

1. Estudios técnicos y administración (US\$3,5 millones)

2.12 Esta categoría comprende: US\$300.000 para preparar estudios técnicos complementarios de menor envergadura necesarios para el proyecto; US\$1.2 millón para financiar los servicios de firmas de consultores encargadas de la supervisión de las obras de construcción y la mitigación de los efectos ambientales y sociales

directos, y US\$2 millones para financiar los costos operativos y logísticos de la unidad de ejecución del proyecto.

2. Costos directos (US\$22,7 millones)

- 2.13 Los costos del mejoramiento de la Carretera del Sur, incluidos los costos directos de la mitigación de los efectos ambientales directos del proyecto, fueron examinados minuciosamente por el Banco y se consideran realistas y razonables. Las estimaciones comprenden el aumento de costos y los imprevistos (US\$1,6 millón).
- 2.14 El Ministerio de Obras Públicas preparó las estimaciones correspondientes a la rehabilitación de los caminos de acceso (US\$2 millones) sobre la base de su experiencia, según la cual se estima que el costo de las obras necesarias asciende a unos US\$12.000 por km.

3. Gastos concurrentes (US\$3,2 millones)

- 2.15 Estos gastos comprenden: US\$3 millones para mantenimiento vial (US\$600.000 aportados por el BID para adquirir equipo de mantenimiento vial, y US\$2,4 millones para contratación local de obras de mantenimiento) y US\$200.000 para el fortalecimiento institucional del Ministerio de Obras Públicas, incluida la capacitación del personal, suma que será aportada por el CARIBANK.

4. Cargos financieros (US\$3,0 millones)

- 2.16 Este rubro abarca los cargos financieros vinculados con el préstamo del BID, es decir, intereses devengados durante el período de ejecución del proyecto, la comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia aplicada por el Banco durante el proyecto y cargos financieros estimados durante el período de desembolso asociados con los préstamos del CARIBANK y FIFC.

E. Plan de financiamiento

1. Financiamiento del BID (US\$28,2 millones)

- 2.17 El financiamiento del Banco para el proyecto estará expresado en dólares estadounidenses de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco y tendrá un valor total de US\$16 millones, cifra que representa el 50% del costo total del proyecto. Los fondos del préstamo se emplearán en el financiamiento de los costos de ingeniería y administración, los honorarios de la firma encargada de la supervisión de las secciones 4 y 5, los costos directos de la sección 5, los gastos relacionados con el mantenimiento vial, los intereses devengados durante las tareas de construcción y la comisión de inspección y vigilancia aplicada por el Banco.
- 2.18 Los plazos y condiciones del préstamo propuesto serán los siguientes:

Fuente de financiamiento:	Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario (CO)
Tasa de interés:	Variable
Comisión de crédito:	0,75%
Inspección y vigilancia:	1% del monto del préstamo
Plazo de amortización:	25 años
Período de desembolso:	4 años

2. Cofinanciamiento (US\$11,8 millones)

2.19 El total de cofinanciamiento para el proyecto asciende al equivalente de US\$11,8 millones, o sea un 37% del costo total. Las siguientes instituciones han prometido apoyo financiero:

- a. El Banco de Desarrollo del Caribe aportará un préstamo por valor de US\$1,8 millón (con una tasa de interés del 2,5% y un plazo de amortización de 20 años que empezará a contarse cinco años después de la fecha del primer desembolso), con el fin de contribuir al financiamiento de la Unidad de Ejecución del Proyecto. El préstamo fue aprobado el 17 de octubre de 1996.
- b. El Fondo Internacional de Fomento de la Cooperación proporcionará un préstamo desvinculado, por valor de US\$10 millones, en condiciones concesionarias para financiar la sección 4. Se trata de la primera operación de cofinanciamiento del FIFC para un proyecto del BID. El financiamiento fue aprobado por el directorio del FIFC el 10 de junio de 1997. Una vez que el Banco apruebe el proyecto, el BID y el banco representante del FIFC suscribirán un acuerdo de cooperación. Las condiciones del préstamo del FIFC son las siguientes: un plazo de amortización de 20 años, incluidos cinco de gracia, y una tasa de interés de 3,5%. El préstamo del FIFC será desvinculado y su producto se combinará con recursos del Banco para financiar un solo contrato de construcción y un solo contrato de supervisión.

3. Contribución local (US\$4,6 millones)

2.20 La contribución local, que se calcula en el equivalente de US\$4,6 millones, servirá para financiar los costos incrementales de administración del proyecto (US\$0,5 millón); los recursos de contrapartida para costos directos (US\$2 millones); los costos de mantenimiento de carreteras (US\$1,6 millón); y los costos financieros (US\$0,5 millón). La contribución local se cubrirá con asignaciones anuales del presupuesto nacional.

III. EJECUCIÓN DEL PROYECTO

A. El prestatario y el Organismo Ejecutor

- 3.1 El prestatario será el Gobierno de Belice y el Organismo Ejecutor será el Ministerio de Obras Públicas (MOW). Este Ministerio es el órgano asesor técnico general del gobierno en materia de obras de ingeniería civil y trabajos mecánicos. El MOW es responsable de la formulación y aplicación de las políticas relativas a cuestiones vinculadas con obras públicas, incluidos la construcción y el mantenimiento de carreteras y edificios públicos, obras de protección costera y calles y desagües de las aldeas. Cuenta con una dotación de 170 empleados permanentes y otros 441 empleados contratados y en régimen de jornada parcial de trabajo que se desempeñan fundamentalmente en las seis zonas del país. Si bien por lo general su desempeño es muy bueno, dicho Ministerio sólo cuenta con cinco cargos ejecutivos y 11 profesionales.

B. Estructura del prestatario para la ejecución

1. Unidad de ejecución del proyecto

- 3.2 Dado que el MOW cuenta con un reducido número de personal especializado y el proyecto requiere la coordinación de las actividades de varias empresas constructoras y de supervisión, se creará, como condición previa al primer desembolso del financiamiento del Banco, una unidad de ejecución del proyecto de la Carretera del Sur (UEP) dentro del Ministerio de Obras Públicas, y el Banco de Desarrollo del Caribe financiará la contratación de seis profesionales ^{6/}. La unidad de ejecución del proyecto que se creará tendrá a su cargo, en el curso de la duración del proyecto, la fiscalización de la supervisión y construcción de las obras del proyecto de la Carretera del Sur, incluidas las secciones que serán financiadas por el Banco, el Fondo Internacional de Fomento de la Cooperación, la Administración de Desarrollo de Ultramar, el Fondo OPEP para el Desarrollo Internacional y el Fondo Kuwaití para el Desarrollo Económico Árabe. La unidad de ejecución del proyecto tendrá la responsabilidad global de la ejecución del proyecto, incluidas las funciones de control, seguimiento y evaluación de todas las actividades del proyecto. La unidad de ejecución del proyecto será responsable de la presentación de los pertinentes informes técnicos, financieros, administrativos, ambientales y sociales al Banco y otros organismos de cofinanciamiento para su análisis y consideración (para más detalles, véase el documento técnico 13).
- 3.3 La unidad de ejecución del proyecto contará con el personal profesional y las instalaciones necesarias para administrar

^{6/} Véase el Resumen Ejecutivo: condición contractual especial 1.

eficazmente las actividades del proyecto. La dotación de personal estará integrada por los siguientes profesionales: el ingeniero coordinador, ingenieros del proyecto (2), el oficial financiero, el agrimensor y el analista de sistemas. El Ministerio de Obras Públicas proporcionará seis funcionarios de apoyo.

2. Supervisión del proyecto

- 3.4 Una firma especializada de supervisión, del sector privado, tendrá a su cargo todas las actividades de supervisión técnica, control de calidad de la construcción y seguimiento de las medidas de mitigación de los efectos ambientales y sociales que el Banco o el Fondo Internacional de Fomento de la Cooperación hayan de financiar. La firma deberá seleccionarse y contratarse como condición previa al llamado a licitación para la construcción de las obras del proyecto que serán financiadas por el Banco o el FIFC 7/. Los términos de referencia para la firma encargada de la supervisión de las secciones 4 y 5 constan en el documento técnico 8.

C. Ejecución de los componentes relativos a la Carretera del Sur y los caminos de acceso

1. La Carretera del Sur

- 3.5 El proyecto será llevado a cabo mediante contratos adjudicados a firmas privadas por el procedimiento de licitación pública internacional (LPI), véase el Anexo III-1. Antes del llamado a licitación, se deberán presentar al Banco, para su aprobación, los documentos de licitación correspondiente a la sección 3 (que será financiada por el Fondo Internacional de Fomento de la Cooperación) y a las secciones 4 y 5 (que serán financiadas por el BID). Ellos deberán contener disposiciones relativas, entre otros, a los siguientes aspectos: i) las condiciones ambientales y sociales estipuladas en la evaluación del impacto ambiental (EIA) del proyecto, y ii) la exigencia de que se ponga especial empeño en contratar trabajadores locales de la zona sur. En el contrato de servicios de supervisión y en los documentos de licitación y del contrato de construcción también se deberá exigir la aplicación de todas las medidas nuevas que establezcan las leyes y reglamentaciones ambientales en el futuro 8/.

2. Los caminos de acceso

- 3.6 La rehabilitación de los caminos rurales de acceso será realizada por firmas privadas seleccionadas por el procedimiento de licitación pública o, cuando esto no sea posible por la magnitud muy pequeña de las obras, por administración. En el documento técnico 1 consta la lista preliminar de 16 caminos secundarios y de

7/ Véase el Resumen Ejecutivo: condición especial 3. a.

8/ Véase el Resumen Ejecutivo: condición especial 2. e.

acceso, que comprende 12 caminos en el distrito de Toledo y cuatro en el de Stann Creek. En el primer año del proyecto se rehabilitarán aproximadamente siete caminos, cinco en el segundo, tres en el tercero y uno el último año del proyecto. En las reuniones anuales de examen (véase el párrafo 3.13) se revisará y modificará, según corresponda, la lista de caminos secundarios terminados y por terminar. El Banco requiere que todos los caminos secundarios que vayan a rehabilitarse sean seleccionados de acuerdo con los criterios descritos en el documento técnico 1.

D. Mantenimiento anual de las carreteras

- 3.7 A fin de mantener la red de carreteras en buen estado, el prestatario y el Organismo Ejecutor se encargarán de: a) asegurar que las obras comprendidas en la red nacional de carreteras sean adecuadamente mantenidas, con arreglo a normas técnicas generalmente aceptadas, y b) presentar al Banco un informe anual sobre el mantenimiento, durante un período de diez años a partir de la fecha de entrada en vigor del contrato de préstamo y dentro del primer trimestre de cada año civil. Cuando, con arreglo a las inspecciones del Banco o los informes recibidos, se determine que el nivel de mantenimiento no es el convenido, el prestatario y el Organismo Ejecutor adoptarán las medidas que sean necesarias para corregir estas deficiencias.
- 3.8 Para la preparación del informe mencionado en el párrafo 3.7.b., el Organismo Ejecutor utilizará metodologías como la del Sistema Internacional Roughton de Gestión del Mantenimiento (SIRGM) reseñado en el párrafo 1.28, e incluirá una evaluación de: i) el estado físico y estructural de las carreteras, y ii) la disponibilidad de recursos financieros. El programa para el primer año de ejecución deberá presentarse al Banco para su análisis y evaluación dentro de los 90 días posteriores a la firma del contrato de préstamo. Los programas para los años posteriores serán evaluados en las reuniones anuales de seguimiento (véase el párrafo 3.13).

E. Ejecución de la cooperación técnica paralela para el ESTAP

- 3.9 Como parte del proyecto ESTAP (999/OC-BL), el gobierno se comprometió a completar ocho acciones para demostrar el pleno compromiso de éste con los objetivos del ESTAP y poner en marcha un largo e irreversible proceso para el desarrollo sostenible de la región. Las ocho acciones deben cumplirse a satisfacción del Banco con anterioridad a la emisión de la invitación a presentar propuestas para la construcción de las obras físicas de la Carretera del Sur. Ya en septiembre de 1996, el organismo ejecutor del ESTAP contrató a un Coordinador de jornada completa para poner en marcha ese programa. Con la asistencia de consultores del Banco y de integrantes del Comité Directivo del ESTAP, el Coordinador empezó a trabajar en las referidas acciones. Durante una misión de supervisión realizada por el ESTAP los días 7 y 8 de agosto de 1997, el equipo de proyecto de la Carretera del Sur llegó a la

conclusión de que cuatro de las acciones del ESTAP ya estaban terminadas a satisfacción del Banco y que las cuatro restantes se encontraban en marcha. A continuación se enumeran las acciones terminadas, seguidas por las que están en marcha:

1. Acciones terminadas del ESTAP

- a. Aprobación ministerial del plan administrativo para Mango Creek como zona especial de desarrollo (ZED). Esta ZED ofrecerá guía y protección en materia de aprovechamiento de tierras a un área que será vulnerable a corto plazo debido a los efectos producidos por la rapidez con que ha cambiado el uso de la tierra.
- b. Suspensión temporal de las nuevas solicitudes para adjudicación de terrenos fiscales en un corredor de dos millas de longitud a lo largo de la Carretera del Sur.
- c. Adopción, a nivel ministerial, de las modificaciones administrativas necesarias para el uso del sistema GPS en labores de agrimensura.
- d. Conferencia inaugural, posterior a la aprobación del ESTAP, para reunir a todas las partes involucradas y presentar y discutir el programa cuatrienal de trabajo del ESTAP y sus actividades.

2. Acciones del ESTAP en marcha 9/

- a. Iniciación del proceso de declaración de Agua Caliente como zona protegida.
- b. Presentación de una lista de prioridades y documentación básica para mejorar la administración de zonas protegidas en la región sur, para su posible inclusión en el plan estratégico quinquenal del fondo de conservación de zonas protegidas (PACT).
- c. Concertación de un acuerdo por el Comité Directivo del Proyecto (CDP) sobre los mecanismos de consulta comunitaria para el ESTAP basado en los mejores métodos y principios de consulta.
- d. Terminación de un diagnóstico regional (datos básicos) que incluya la recopilación de estadísticas sobre contratos de arrendamiento, títulos de propiedad y solicitudes pendientes en las aldeas mayas.

9/ El Banco y el prestatario convinieron en tomar medidas específicas para completar las acciones en marcha.

- 3.10 Como se acordó previamente con el gobierno, en el contrato de préstamo se incluirá la realización completa, a satisfacción del Banco, de las cuatro acciones en marcha como condiciones especiales para la invitación a presentar licitaciones para las obras físicas de la Carretera del Sur 10/.

F. Período de ejecución y cronograma de inversiones

- 3.11 Se estima que el período de ejecución de las obras civiles de la Carretera del Sur y la rehabilitación de los caminos de acceso será de 48 meses. A continuación se presenta un cronograma de los desembolsos basado en el supuesto de un plazo de cuatro años:

Cronograma de inversiones
(en millones de dólares de EE.UU.)

FUENTE	PRIMER AÑO	SEGUNDO AÑO	TERGER AÑO	CUARTO AÑO	TOTAL
FIFC	2,0	2,5	3,0	2,5	10,0
CARIBANK	0,5	0,5	0,4	0,4	1,8
BID	3,5	4,5	4,0	4,0	16,0
Local	1,0	1,3	1,3	1,0	4,6
TOTAL:	7,0	8,8	8,7	7,9	32,4
Porcentajes	21%	28%	26%	25%	100,0%

G. Seguimiento y evaluación del proyecto por el Banco

1. Inspección y vigilancia por el Banco

- 3.12 La Representación del Banco en Belice tendrá la responsabilidad de la administración general, con el apoyo constante del equipo de proyecto. El Plan de supervisión que usará el Banco figura en el documento técnico 9. Se programarán reuniones anuales de seguimiento, que contarán con el respaldo de los servicios de consultores que el Banco contratará con cargo al presupuesto administrativo.

2. Reuniones anuales de seguimiento

- 3.13 Durante el período de ejecución, el Ministerio de Obras Públicas, junto con la firma encargada de la supervisión del proyecto del Banco, el MDE, el NEAC y el FIFC, a su discreción, se reunirán

10/ Véase el Resumen Ejecutivo: condición especial 2.

anualmente con el Banco, a más tardar el 30 de abril de cada año, a fin de examinar el progreso logrado hasta la fecha y convenir las actividades del proyecto para el año siguiente. En las reuniones se examinarán las metas, los objetivos y los indicadores de resultados, y se acordarán las medidas correctivas pertinentes. Se evaluará el desempeño del Ministerio de Obras Públicas y de los contratistas, y el cumplimiento de las medidas de mitigación de los efectos ambientales y sociales directos, así como la identificación y rehabilitación de caminos de acceso. Por último, se analizarán los servicios adicionales de consultores que puedan hacer falta. Por lo menos 15 días hábiles antes de cada reunión, la unidad de ejecución del proyecto presentará al Banco un informe acerca de: i) el grado de avance con respecto a los indicadores de resultados que se describen en el párrafo 3.14, y ii) los puntos a discutirse que se presentan en el documento técnico 2 11/.

3. Puntos de referencia para las reuniones anuales de seguimiento

- 3.14 Los temas que se examinarán en las reuniones anuales pueden encuadrarse en dos categorías generales: i) el avance en el logro de los resultados del proyecto según se resumen en el documento técnico 2, incluidas las millas de carreteras rehabilitadas y los puentes construidos, y ii) los progresos realizados en cuanto al logro de los objetivos del programa señalados en el párrafo 2.1. Los últimos aspectos mencionados se sintetizan a continuación:
- a. ¿En qué medida ha mejorado el proyecto las oportunidades económicas de los habitantes de la zona de influencia de la Carretera del Sur?
 - b. ¿En qué medida ha reducido el mejoramiento de la carretera y caminos de acceso los costos de transporte de los productos agrícolas, elevado la calidad de éstos y redundado en el aumento de los precios de explotación? ¿Qué aumentos de la producción se han generado y quiénes resultaron beneficiados? ¿Ha aumentado el intercambio con Guatemala y Honduras? ¿Qué productores se han beneficiado?
 - c. ¿Ha aumentado el turismo en los distritos del sur, y cuáles han sido los efectos en el empleo y los ingresos de los que trabajan en actividades vinculadas con el turismo? ¿Entrañaron costos ambientales los cambios registrados?
 - d. ¿Ha mejorado el acceso de la población a los servicios sociales y públicos? ¿Qué pruebas hay del aumento de los servicios de atención de salud y de educación para los que viven en la zona de influencia de la carretera?

11/ Véase el Resumen Ejecutivo: condición especial 3. c.

- e. ¿Ha redundado la rehabilitación en un mejor aprovechamiento de la tierra y en actividades de ordenación del medio ambiente frente a la situación anterior a la rehabilitación? ¿Hay pruebas de la reducción de las tasas de erosión, sedimentación, deforestación, contaminación costera y de corrientes de agua?
 - f. ¿Qué efectos ha tenido la pavimentación de la ruta frente a la erosión y la necesidad de llenado y mantenimiento?
- 3.15 La información y los indicadores cuantificables necesarios para revisar los avances en materia de logro de los objetivos del proyecto serán proporcionados por los datos básicos económicos, sociales y ambientales que generará el ESTAP.

4. Evaluación ex post

- 3.16 El Banco financiará una evaluación ex post profunda del proyecto, la cual deberá llevarse a cabo aproximadamente a los cuatro años de terminado éste. Los efectos que haya surtido la operación se apreciarán mediante la comparación de los datos básicos recopilados como parte del proyecto paralelo ESTAP con las variaciones que evidencien los mismos indicadores al momento de la evaluación ex post (véase el documento técnico 10). El prestatario ha acordado cooperar con el Banco, en cuanto sea necesario, para la elaboración de esta evaluación.

H. Otros procedimientos de ejecución

1. Adquisición de bienes y contratación de servicios

- 3.17 El FIFC ha aceptado requerir que el proceso de licitación para las obras físicas que financiará se circunscriba a licitadores de los países miembros del Banco. Por tal razón, se adjudicará un único contrato de construcción para los dos tramos de la carretera que financiarán el FIFC y el Banco, respectivamente. Los desembolsos de los recursos del FIFC se efectuarán parí passu con el financiamiento del Banco. La adquisición de bienes y servicios y la contratación de las obras que financiarán el Banco y el FIFC se deberán ajustar a las políticas y procedimientos normales del BID para las adquisiciones. Se deberá seguir el procedimiento de licitación pública internacional para la adquisición de bienes y la contratación de servicios de consultores por valor de US\$200.000 o más, y para la construcción de obras civiles por valor de US\$1 millón o más 12/. En el Anexo II-1 consta el Plan de Adquisiciones propuesto.
- 3.18 La adquisición de bienes o construcción de las obras que hayan de financiarse totalmente con recursos nacionales de contrapartida se

12/ Véase "Adquisiciones" en la página 4 del Resumen Ejecutivo.

deberá realizar con arreglo al procedimiento de licitación pública, que podrá restringirse al mercado nacional.

2. Reconocimiento de gastos anteriores de contrapartida y financiamiento retroactivo

- 3.19 El Banco podrá autorizar al prestatario a utilizar un máximo de US\$300.000 de los recursos del financiamiento como reembolso por los gastos en los que haya incurrido en la preparación de los documentos de licitación y en la puesta en marcha del proyecto durante los 12 meses anteriores a la firma del contrato de préstamo. Igualmente, podrá reconocer que los gastos efectuados durante los 18 meses previos a la fecha señalada, hasta un equivalente máximo de US\$300.000, forman parte del aporte local de contrapartida.

3. Servidumbres de paso

- 3.20 El mejoramiento de la Carretera del Sur y la rehabilitación de los caminos rurales de acceso se llevarán a cabo en el marco de las servidumbres de paso correspondientes a las carreteras existentes. Por lo tanto, no se prevén problemas con respecto a la constitución de servidumbres de paso para las obras del proyecto. Antes del llamado a licitación, el Organismo Ejecutor presentará pruebas al Banco de que goza de la posesión legal de las tierras en que tendrán lugar las obras de construcción, así como de la constitución de servidumbres u otros derechos.

I. Desastres naturales

- 3.21 Si bien el emplazamiento geográfico del proyecto está sujeto a inundaciones y huracanes, es imposible prever si efectivamente se producirán fenómenos de este tipo. El proyecto comprende la rehabilitación de las estructuras existentes y la construcción de otras nuevas con arreglo a especificaciones adecuadas para atenuar y reducir razonablemente los posibles daños. El Ministerio de Obras Públicas cuenta con unidades de respuesta a situaciones de emergencia, equipadas para actuar cuando desastres naturales de este tipo ocasionen el cierre de la carretera.

J. Auditoría externa

- 3.22 De acuerdo con las Condiciones Generales, los estados financieros del proyecto deberán presentarse anualmente, después de ser certificados por una firma independiente de contadores públicos aceptable para el Banco.

IV. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO

A. Fundamentos técnicos

- 4.1 Las tareas de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento comprendidas en el proyecto se ajustan a las especificaciones y los procedimientos de rigor. Se han terminado los estudios técnicos, económicos y ambientales necesarios, incluidos los estudios técnicos detallados de la Carretera del Sur. No se prevén problemas técnicos que puedan afectar la ejecución del proyecto.
- 4.2 Debido al costo relativamente alto del proyecto en relación con el tamaño de la economía (los fondos reembolsables ascienden a US\$232 per cápita), las autoridades públicas, los ingenieros consultores y el equipo de proyecto del Banco han adoptado, en lo posible, todas las medidas necesarias para asegurar que las especificaciones técnicas y los costos globales del proyecto, incluidos los costos iniciales de inversión y mantenimiento, se justifiquen plenamente en función de los resultados previstos.

1. Análisis alternativo: grava o pavimento

- 4.3 A fin de minimizar los costos de las inversiones y labores de mantenimiento, una firma internacional de consultores contratada por el Banco analizó distintos diseños optativos para el uso de grava o pavimento en la rehabilitación de la carretera. Los consultores concluyeron que, para el proyecto en general y especialmente para las secciones que financiará el BID, el costo del pavimento de superficie bituminosa con doble sellado es menor que el del acabado de grava. Esto se debe a que las tasas de pérdida de grava en pavimentos no sellados son altas en las zonas de gran precipitación y, además, los costos de mantenimiento del pavimento son, a largo plazo, más bajos. A su vez, los costos ambientales que representa la opción de la doble superficie bituminosa son menores, ya que la superficie de grava entraña transportar mayores cantidades de material extraído de canteras situadas a cierta distancia de la carretera (véase el documento técnico 12).

B. Viabilidad institucional y financiamiento de contrapartida.

1. Viabilidad institucional

- 4.4 Habida cuenta del tamaño del proyecto para rehabilitar la Carretera del Sur (que abarca obras por un valor estimado de

US\$57,8 millones) 13/ con el aporte de varias instituciones financieras, su complejidad (que entraña el trabajo simultáneo de varios contratistas y firmas encargadas de la supervisión), y el reducido número de profesionales expertos actualmente empleados en el Ministerio de Obras Públicas, se creará una unidad de ejecución del proyecto que funcionará mientras dure el proyecto de la Carretera del Sur. El personal de dicha Unidad estará integrado por nacionales expertos financiados con los recursos del proyecto (componente del CARIBANK), que se integrarán en la estructura del MOW. Los términos de referencia de la unidad de ejecución del proyecto constan en el documento técnico 13.

2. Disponibilidad de recursos de contrapartida

- 4.5 La financiación del proyecto está prácticamente asegurada, ya que todas las demás fuentes de financiamiento el CARIBANK y el FIFC. El financiamiento de estas fuentes representará la mayor parte de los recursos de contrapartida para el préstamo del Banco. Además, el Gobierno de Belice aportará US\$4,3 millones de sus propios recursos; este monto guarda armonía con los niveles históricos del gasto en inversiones.

C. Fundamentos económicos

1. Metodología

- 4.6 En el caso de los proyectos viales que ya tienen tráfico vehicular, la justificación económica se basa en el ahorro logrado en el costo de funcionamiento de los vehículos (CFV). Este ahorro (beneficios) se define como la reducción de costos lograda por los propietarios de vehículos como consecuencia del uso de las carreteras mejoradas, en comparación con los costos superiores que entraña el uso de las carreteras sin mejorar. Los beneficios adoptan la forma de costos más bajos para los siguientes artículos: combustible, llantas, repuestos, mantenimiento y sustitución de vehículos. Los beneficios totales se calculan multiplicando el ahorro de costos para cada categoría de vehículos (automóviles, camionetas, camiones y autobuses) por el número de vehículos que usan la carretera (según el recuento del tráfico). En la relación costos-beneficios, dicho cálculo representa el componente de "beneficios".
- 4.7 El componente de "costos" se determina calculando: i) el costo de inversión del proyecto (en función de los precios sombra), y ii) el aumento neto (o la reducción neta) de los costos de mantenimiento de la carretera después de las obras de mejoramiento, frente a los costos que entrañaría el hecho de no mejorar la carretera. El

13/ En esta cifra se incluyen los costos directos por US\$22,6 millones que financiarán el BID, el FIFC y el Gobierno de Belice, más los costos directos que representarán los componentes que financiarán la ADU y Kuwait/OPEP (US\$18,8 millones).

flujo de costos y beneficios en el curso de los 25 años de duración del proyecto se actualizan mediante una tasa de actualización de 12%, a fin de determinar el valor actual neto (VAN). Cuando la tasa interna de rentabilidad económica (TIRE) es superior a 12%, se obtiene un VAN positivo. En el documento técnico 11 se reseñan las medidas seguidas para calcular el flujo de beneficios.

2. Tasa interna de rentabilidad económica

- 4.8 En el cuadro siguiente se presentan las tasas internas de rentabilidad económica correspondientes al proyecto 14/.

TASA INTERNA DE RENTABILIDAD ECONÓMICA

Secciones	Costo económico (en miles de US\$)	AADT	Costo por km (en miles de US\$)	VAN: 12% (en miles de US\$)	TIRE (porcentajes)
Componente BID/FIFC: Desde Mango Creek hasta la carretera del valle Stann Creek, 64,4 km	22.200	415	345	5.387	15,9

- 4.9 La tasa interna de rentabilidad económica del proyecto es del 15,9%, mientras que la de la sección 3 (que será financiada por la ADU) es del 14,2% 15/. Esto se debe a los niveles más altos de tráfico generados por las actividades agrícolas relativas, sobre todo, a cítricos y bananos en la parte norte de la carretera. Sin embargo, como se expone en la sección siguiente, la tasa efectiva de rentabilidad del proyecto podría ser superior o inferior a lo previsto debido a la sensibilidad del análisis frente a las variaciones del volumen de tráfico y de los costos de construcción y de operación de los vehículos.

14/ Los informes utilizados en el análisis económico fueron los siguientes: Southern Highway, Feasibility Study, Kocks Consult GMBH, diciembre de 1993; Economic Feasibility Study of the Agricultural Development, DHV Consultants, octubre de 1994, y Detail Engineering Design of the Southern Highway, BECA Consultants, julio de 1995. Los datos del conteo de tránsito vehicular fueron actualizados en marzo de 1997.

15/ Al elaborar su memorando de proyecto, la ADU calculó también la tasa de rendimiento de las secciones de la carretera que financiarán el BID y el FIFC y llegó a la cifra del 20,2%, la cual es superior a la del 15,9% que calculó el equipo del Banco.

3. Análisis de sensibilidad

- 4.10 A fin de determinar el impacto de la modificación de las variables de costos y beneficios, se realizó un análisis de sensibilidad, que se resume en el cuadro siguiente.

ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD

TIRE básica	TIRE en los siguientes casos:			
	10% aumento en costos de construcción	1% aumento en volumen de tránsito	5% aumento en volumen de tránsito	25% disminución en costos de funcionamiento vehicular
15,9%	14,8%	13,3%	18,6%	12,6%

- 4.11 La tasa interna de rentabilidad económica es estable y aceptable con una gran variedad de casos hipotéticos probables. Por ejemplo en el supuesto de que el aumento anual del tráfico normal sea de 5% (en lugar de 3%, como en el caso de la hipótesis básica), la TIRE aumentaría al 18,6%. Por el contrario, una disminución del aumento anual del tráfico normal que lo redujera al 1% haría bajar la tasa interna de rentabilidad económica al 14%. También se calcularon los efectos que tendrían, en la tasa de rentabilidad, las variaciones que ocurran en los costos de construcción y en los de funcionamiento vehicular, y los resultados corroboran que la TIRE es bastante resistente a las variaciones que probablemente ocurran en dichos costos.

4. Beneficios adicionales no incluidos en el cálculo de la TIRE

- 4.12 En el análisis de la tasa interna de rentabilidad económica se omitieron varios beneficios derivados de la rehabilitación de la Carretera del Sur, sobre todo los vinculados con la mejora de la calidad de vida de los habitantes de la zona sur, por cuanto el modelo económico usado para generar la TIRE no permitía su inclusión o bien porque no se disponía de los pertinentes datos. Cuando se termine la carretera, los beneficios netos vinculados con la mejora del acceso a los servicios sociales y la mayor integración a nivel nacional y regional agregarán una gama más de beneficios netos a los reportados según el análisis de la TIRE. Se prevé que se lograrán los siguientes beneficios:

a. Mejora del acceso a los servicios sociales

- 4.13 La rehabilitación de la Carretera del Sur causará una disminución en los problemas de salud de la población local derivados de infecciones oculares y respiratorias relacionadas con el polvo. El transporte confiable facilitará la prestación de servicios de salud

a las aldeas remotas, y los pacientes que constituyan casos médicos complicados podrán transportarse rápidamente al hospital principal del país situado en Ciudad Belice.

- 4.14 El proyecto redundará en una mayor facilidad de acceso a la educación primaria y secundaria; de esa manera se beneficiarán los alumnos —sobre todo en la época de lluvias— al acortarse el tiempo de viaje, mejorar el acceso a las escuelas y reducirse la posibilidad de que ocurran accidentes; además, los docentes que suelen vivir lejos del lugar donde imparten enseñanza se beneficiarán al viajar mejor. La mejora de la movilidad también podrá facilitar la fusión de las escuelas pequeñas, lo que redundaría en economías de escala y en mejoras cualitativas como resultado del ahorro de costos y la mejor asignación de personal.

b. Integración socioeconómica

- 4.15 La integración nacional y regional mejorará gracias a conexiones regionales de transporte fiables. El aislamiento impuesto a muchas comunidades por el cierre de carreteras, sobre todo de los caminos de acceso y secundarios, puede resolverse permitiendo una mayor participación en los asuntos cívicos y la integración socioeconómica de estas comunidades con el resto del país. La mejora del tráfico de transbordadores entre Punta Gorda y Puerto Barrios en Guatemala (50 km) y Puerto Cortés en Honduras (100 km), así como la facilitación del acceso vial a la frontera sur —las que se prevé habrán de producirse como resultado del proyecto—, promoverán la integración y el intercambio regional.

c. Beneficios ambientales directos

- 4.16 Actualmente, muchas zonas adyacentes a la Carretera del Sur están sujetas a daños provenientes de la erosión provocada por la falta de capacidad de desagüe adecuado de la carretera. La rehabilitación de ésta con una capa de sellado reducirá considerablemente los daños provenientes de la erosión, así como el embarque y la sedimentación. Una vez rehabilitada, la carretera no necesitará que se le agregue periódicamente grava a los fines de su reparación y mantenimiento, con lo que se eliminarán los efectos perniciosos más graves y visibles (erosión, sedimentación y daños paisajísticos) derivados del uso de zanjas de préstamo. Además, con el proyecto se reducirá considerablemente el polvo, gracias a lo cual mejorará la calidad del aire para las personas que viven a lo largo de la carretera, y se reducirá al mismo tiempo la acumulación de polvo en los cultivos.

d. Beneficios para el sector productivo

- 4.17 A fin de comprender mejor los posibles efectos del proyecto en la región, se encargó un estudio especial para evaluar el impacto en dos sectores clave: la agricultura y el turismo 16/.

1) Agricultura

- 4.18 La agricultura es el sector predominante de la economía nacional, a ella se le atribuye un 20% del PIB y un 25% del empleo a nivel nacional; además, a las exportaciones de cítricos y banano se les atribuye más de 25% del total de ingresos de exportación de mercancías de Belice. Los beneficios agrícolas se derivan fundamentalmente del acceso más seguro y fácil al mercado, con el consiguiente aumento de la producción y el menor daño a los cultivos de plantación (cítricos y bananos), la mecanización de la producción agrícola (arroz y hortalizas), la piscicultura y agricultura de pequeña escala. Después de la rehabilitación de la Carretera del Sur y los caminos seleccionados de acceso, habrá más potencial de desarrollo para: i) las pequeñas empresas y los servicios, como la comercialización de frutas frescas, hortalizas, carne y pescado, y ii) industrias de procesamiento de productos agrícolas, que conducirán a una mayor producción de papaya, mango, piña y otras frutas frescas. Para lograr todos los beneficios mencionados, se deberá incurrir en costos para lograr el mejoramiento de los caminos de acceso seleccionados en el marco del proyecto y la expansión de los servicios de extensión agrícola.

- 4.19 En el estudio se llegó a la conclusión de que el aumento neto del valor de producción de la región atribuible al mejoramiento y la rehabilitación de la carretera ascendería a unos US\$2,5 millones anuales a partir del año 2002. Los beneficios previstos se distribuyen entre los principales tipos de explotación (banano y cítricos), la agricultura mecanizada (fundamentalmente en el caso del arroz y el cultivo de milpa), el turismo, la industria y los servicios. Teniendo en cuenta el costo adicional de los caminos de acceso, la extensión agrícola y los servicios públicos, se prevé un flujo neto de efectivo de US\$1,5 millón al año 17/.

2) Turismo

- 4.20 El desarrollo del turismo en la zona sur ha sido escaso debido a deficiencia del acceso. La rehabilitación de la Carretera del Sur

16/ Economic Feasibility Study of the Agricultural Development related to the Southern Highway Rehabilitation Project. DHV Consultants, octubre de 1994.

17/ A fin de evitar la posibilidad del recuento parcial doble, estos beneficios agrícolas no pudieron incorporarse en el cálculo de la tasa interna de rentabilidad económica, que se basa en el ahorro logrado en el costo de funcionamiento de los vehículos.

alentará a más turistas a visitar la zona sur y promoverá la inversión privada en actividades relacionadas con el turismo. El estudio de la firma de consultores DHV comprende estimaciones acerca de los efectos causados en el turismo, partiendo del supuesto de que se registrará su crecimiento en la región (número de días-visitante) y de que ello podría ocurrir en gran medida a expensas del turismo en el norte de Belice. En consecuencia, se ha supuesto un escaso aumento del turismo de unos 4.500 días-visitante al año, que hacen un gasto diario de US\$125. En consecuencia, se estima que los beneficios anuales atribuibles al proyecto serán del orden de US\$42.000 en el año 2000 y aumentarán a US\$84.500 en el año 2015.

- 4.21 En síntesis, al agregarse los beneficios netos adicionales derivados de la rehabilitación de la Carretera del Sur que se describieron antes a los derivados del ahorro logrado en el costo de funcionamiento de los vehículos, se asegura aún más la viabilidad económica del proyecto.

D. Impacto social y cultural

1. Comunidades indígenas

- 4.22 Según el último censo (1991), los mayas representan el 7% de la población del distrito de Stann Creek y el 62% de la del distrito de Toledo 18/. Además, la EIA observa que casi 3.000 mayas mopán y 3.700 kekchi (cerca del 60% de la población maya) residen principalmente en las Reservas Indígenas del Distrito de Toledo, donde se dedican al cultivo de la milpa. Si bien una parte de la actual población maya del distrito de Toledo está formada por descendientes de los indios maya que han vivido en la región "desde siempre", la mayoría son descendientes de los mayas kekchi y mopán que inmigraron a la zona sur de Belice a fines del siglo pasado procedentes de las provincias guatemaltecas de Alta Verapaz y Petén 19/. Esta mezcla de mayas tradicionales y otros de más reciente arribo genera una complicada maraña de actitudes y conceptos en cuanto a la tenencia de las tierras. A juzgar por la

<u>18/</u>	Población de los distritos de Stann Creek y Toledo					
	<u>Stann Creek</u>	%	<u>Toledo</u>	%	<u>Total</u>	%
Total, todos	17,477	100,0	17.486	100,0	34,963	100,0
<u>Mayas</u>						
Maya mopán	1.190	6,8	3.825	21,9	5.015	14,3
Maya kekchi	199	1,1	7.122	40,7	7.321	20,9
Otros mayas	23	0,1	41	0,2	64	0,1
Total mayas	1.412	7,0	10.988	61,8	12.400	35,3

Fuente: Censo de población de 1991, Oficina Central de Estadística.
19/ Véase la Historia de Belice, páginas 88-90, por Assad Shoman.

documentación disponible y por las visitas que ha realizado personal del Banco a la región, parece que esta zona ha comenzado a experimentar un proceso de transición económica y social 20/.

- 4.23 Los indios mayas son vulnerables a las presiones que acarrearán el desarrollo acelerado de la zona. Habida cuenta de la falta de seguridad en la tenencia de las tierras, muchos mayas temen que las mayores presiones a que se sean sometidas sus tierras pongan en peligro la agricultura de subsistencia de milpa, así como la organización social y la identidad cultural que dependen de ella 21/. Los mayas reconocen los beneficios que se derivarán del mejoramiento del acceso a la zona, especialmente en función de la diversificación necesaria de la producción agrícola y el desarrollo de actividades generadoras de ingresos y un mejor acceso a servicios educativos y de salud. Igualmente buscan soluciones para la problemática de la tenencia de las tierras, por considerarla esencial para su desarrollo económico y su supervivencia sociocultural.
- 4.24 Para asistir en la definición de soluciones adecuadas al problema de las tierras indígenas, el proyecto paralelo ESTAP presta su apoyo para que las comunidades y sus organizaciones elaboren propuestas y las negocien con el gobierno. El gobierno ha dado seguridades, por escrito, de que no revocará ni alterará la condición jurídica o de facto de las reservas indígenas que existan en Toledo mientras no haya aprobado e iniciado la aplicación de soluciones a los casos de tenencia de la tierra para estas comunidades, incluidas las reformas jurídicas y normativas correspondientes y los planes institucionales que elaborará el

20/ La transición parece representar el paso del cultivo de milpa (agricultura de corte y quema) a la agricultura permanente (o posiblemente de subsistencia a cultivos comerciales) para los residentes de las Reservas, y el paso de un énfasis rural/comunal a una orientación urbana/comercial para los que viven fuera de las reservas.

21/ En 1966, el Consejo Cultural Maya de Toledo y la Asociación de Alcaldes de Toledo, con la colaboración del Centro Indígena de Recursos Jurídicos (Indian Law Resource Center - ILRC), de los Estados Unidos, elevaron una petición a la Corte Suprema de Belice impetrando reparación contra los supuestos casos de violación de su derecho constitucional a la posesión de tierras. Entre las reparaciones peticionadas, los recurrentes solicitan que se declare que los derechos aborígenes de los mayas, según lo sostenido por los peticionarios, constituyen una forma de propiedad protegida por la Constitución de Belice. Para avanzar la reclamación de sus tierras ancestrales, los grupos mayas y el ILRC, con la colaboración de la Fundación Interamericana y la *National Geographic Society*, trazaron la cartografía de las fronteras actuales e históricas del territorio reclamado. La Corte Suprema no ha dictado fallo aún en este proceso.

prestatario con la asistencia de los componentes de participación comunitaria y de planificación del uso de la tierra del proyecto ESTAP 22/.

2. Efectos distributivos

- 4.25 Con el fin de ampliar el efecto distributivo de la pavimentación de la Carretera del Sur, se adoptaron las dos siguientes medidas: añadir el componente de caminos de acceso, que acercará los beneficios de la carretera a las comunidades rurales, y desarrollar el proyecto paralelo ESTAP, que está concebido para proteger los activos de los grupos vulnerables y facilitar su participación en el proceso de desarrollo.

3. Impacto arqueológico

- 4.26 Habida cuenta de que la región meridional es depositaria de restos arqueológicos de importancia mundial —sitios y artefactos de la civilización maya— el Banco realizó una evaluación de los efectos arqueológicos que tendría el proyecto y elaboró un manual para instruir a los trabajadores durante la construcción sobre técnicas para identificar sitios arqueológicos (véase el Documento Técnico 5). Se determinó que los efectos perjudiciales directos serían reducidos y fáciles de minimizar. El proyecto permitirá aumentar las perspectivas de un mayor desarrollo y una mejor protección de los recursos arqueológicos de la zona sur de Belice. Bajo la guía de las firmas de supervisión, se educará a los trabajadores de la construcción en cuanto al procedimiento que deberán seguir en el improbable caso de que haya que desenterrar un hallazgo arqueológico de importancia. Además, en el marco del ESTAP, se abordarán los problemas relativos a la conservación de las ruinas arqueológicas y un nivel sostenible de turistas a los sitios arqueológicos más conocidos.

E. Viabilidad desde el punto de vista del medio ambiente

- 4.27 Como se señaló antes, los efectos ambientales perniciosos directos de la Carretera del Sur derivados de su estado actual —como erosión de la superficie de la carretera, malas estructuras de desagüe, uso insostenible de zanjas de préstamo y contaminación del aire por el polvo— se reducirán o eliminarán en gran medida gracias al proyecto propuesto. Además, el proyecto paralelo ESTAP servirá de orientación y seguimiento al desarrollo económico y social ecológicamente sostenible de la zona sur. Se considera que el proyecto es ecológicamente viable, habida cuenta de las medidas técnicas e institucionales que se adoptarán para evitar y mitigar sus efectos ambientales directos e indirectos adversos.

22/ Véase el acta de la sesión de negociación del contrato, de fecha 12 de agosto de 1997.

PROYECTO DE LA CARRETERA DEL SUR

MARCO LÓGICO

RESUMEN	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
META GLOBAL	Medición de logros	A nivel de meta	A nivel de meta
Oportunidades económicas de los habitantes de la zona sur de Belice, en comparación con la región al resto del país.	<p>A los cinco años de terminado el proyecto, la disparidad en ingreso per cápita e indicadores de calidad de vida para habitantes de los distritos de Toledo y Stann Creek (comparados con los de los cuatro distritos del norte) serán inferiores a las cifras de 1997.</p> <p>La tasa de rentabilidad de la inversión para mejoramiento de la Carretera del Sur, a los cinco años de completado el proyecto, es compatible con una rentabilidad del 12% para toda la duración del proyecto.</p>	<p>Ingreso per cápita e indicadores de calidad de vida para los distritos de Toledo y Stann Creek, que se elaborarán a partir del componente de base de datos del proyecto paralelo ESTAP.</p> <p>Parámetros de la tasa de rentabilidad económica (TIRE), incluidos los ahorros en costos de operación vehicular, indicadores de aspereza del pavimento y conteos de tránsito.</p>	<p>Que se mantiene la prioridad asignada al gobierno a los proyectos de la Carretera del Sur y ESTAP; que se dispone de la contrapartida, y que se ejecutan a los proyectos de otros donantes en la zona, especialmente el proyecto del Fondo de Inversión Social del Banco Mundial por US\$11,7 millones.</p> <p>Los datos necesarios para calcular la tasa efectiva pueden obtenerse de las estadísticas que aportan cofinanciamiento y financiamiento paralelo y de los archivos del Gobierno de Belice.</p> <p>Todas las secciones de la Carretera del Sur terminadas para la fecha de la evaluación post.</p>
OBJETIVO DEL PROYECTO	Medición de logros	A nivel de objetivo	A nivel de objetivo
Condiciones del transporte para agricultores y el turismo y facilitar servicios de educación y salud.	Aumento de tonelaje de productos agrícolas que pasen por la carretera; número de turistas que visiten la región, y utilización de servicios de salud y educación.	Informes del Ministerio de Agricultura, de la Dirección de Turismo de Belice y de los Ministerios de Salud y Educación, que utilizarán los datos de base (generados por el Proyecto ESTAP) para comparación.	Que mejora la capacidad competitiva del sector agrícola, que se desarrollan sustituciones satisfactorias a medida que menguando los mercados preferenciales de banana, y que se mantiene la actuación del gobierno de promover el ecoturismo sostenible.
RESULTADOS	Magnitud de resultados requeridos	Medios de verificación	Supuestos referentes a resultados
Mejora de las Secciones No. 4 y 5 de la Carretera del Sur.	Rehabilitación y ampliación de 64,4 km de carreteras para el año 2002.	Consultores en supervisión, informes del MOW, inspecciones por Representación BID, reuniones anuales de seguimiento.	Que se aportan fondos de contrapartida en forma oportuna y que se recibe el financiamiento del FIFC.
Mejora de caminos de acceso de zonas rurales.	Ampliación de 176 km a más tardar para el año 2000.	Consultores en supervisión, informes del MOW, inspecciones por Representación BID, reuniones anuales de seguimiento.	Que se dispone de fondos de contrapartida.

RESUMEN	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
o de la capacidad en cuanto a vial.	Instalación y operación del sistema SIRGM de mantenimiento en los seis distritos de mantenimiento.	Informes del MOW, inspecciones por Representación BID, reuniones anuales de seguimiento.	Que el gobierno se compromete a sistema SIRGM y que se cuenta c fondos aportados por el CARIBAN
los impactos ambientales y os.	Incorporación de medidas de mitigación en los contratos de construcción y presentación de informes periódicos sobre medidas de mitigación y detección de impactos directos imprevistos.	Informes de firma consultora, inspecciones en el terreno por DE/NEAC, informes del MOW, inspecciones por Representación BID, reuniones anuales de seguimiento, informes del ESTAP.	Que el gobierno mantiene su com aplicar elevadas normas ambienta Proyecto ESTAP se ejecuta tal cor planeado.

RESUMEN	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
ACTIVIDADES	Magnitud de insumos requeridos	Medios de verificación	Supuestos referentes a insumos
<p><u>de la Carretera del Sur</u></p> <p>Contratación de firmas para: las Secciones No. 4 y 5 y las funciones de ingeniero</p> <p>Apoyo institucional a la Unidad del Proyecto.</p> <p><u>Acceso</u></p> <p>de caminos de acceso</p> <p>de caminos de acceso</p> <p><u>o vial</u></p> <p>mantenimiento regular y caminos pavimentados.</p> <p><u>ambientales y sociales directos</u></p> <p>los impactos ambientales y derivados de las obras de</p>	<p>Financiamiento del BID por US\$16 millones. Financiamiento del FIFC por US\$10 millones.</p> <p>Aporte del CARIBANK por US\$1,8 millón.</p> <p>Aporte de contrapartida del Gobierno de Belice por el equivalente de US\$2 millones durante los cuatro años del proyecto.</p> <p>Financiamiento del CARIBANK por US\$200.000 para capacitación en mantenimiento.</p> <p>Seguimiento periódico de tasas de erosión y sedimentación en tramos selectos de la carretera; condiciones imperantes en los campamentos de construcción y alrededores; cumplimiento por el contratista de los requisitos de restauración de la vegetación (sitios de préstamo y canteras).</p>	<p>Consultores en supervisión, informes del MOW, inspecciones e informes de desembolsos por Representación BID y reuniones anuales de seguimiento.</p> <p>Informes del CARIBANK, informes del MOW, inspecciones por Representación BID, reuniones anuales de seguimiento.</p> <p>Consultores en supervisión, informes del MOW, reuniones anuales de seguimiento.</p> <p>Reuniones anuales de seguimiento.</p> <p>Informes de firma consultora, inspecciones en el terreno por DE/NEAC, informes del MOW, informes del ESTAP, inspecciones por Representación BID y reuniones anuales de seguimiento.</p>	<p>Que los proyectos del BID y del FIFC aprueban según lo programado y queda organizada y en funciones.</p> <p>Que el componente aportado por CARIBANK para el proyecto se ejecute lo programado.</p> <p>Que se aportan oportunamente los contrapartida.</p> <p>Que el MOW continúa apoyando el</p> <p>Que la UEP apoya plenamente las de mitigación de los impactos ambientales sociales directos derivados del proyecto que actúa según las recomendaciones de la firma de supervisión técnica.</p>

**PLAN DE ADQUISICIONES PARA LA CARRETERA DEL SUR
BL-0001**

Principales adquisiciones para el proyecto	Financiamiento, en millones de US\$			Procedimiento (LPIO u otro) <u>a/</u>	Precalificación (Sí/No)	Fecha estimada de publicación en <i>Development Business</i>
	BID	Otras fuentes	Local			
Descripción						
Rehabilitación y mejoramiento de la Carretera del Sur						
A. <u>Obras civiles</u>						
Secciones 4 y 5	19,1	---	---	LPIO	Sí	1998
B. <u>Supervisión</u>						
Firma de ingeniería	1,2	1,4	0,2	LPIS	Sí	1998
C. <u>Estudios</u>						
Consultores	0,3	---	---	LPIS	Sí	1998
Rehabilitación de caminos rurales	---	---	2,0	LPL	Sí	1998 a 2001
Equipos de mantenimiento de carreteras	0,6 <u>c/</u>	---	---	LPIO	Sí	1998
Mantenimiento periódico	0,3	---	---	LPL	Sí	1998
Contratos de mantenimiento	0,5	---	---	LPL	Sí	1998 a 2001
Consultores y materiales para fines de capacitación	---	0,2 <u>b/</u>	---	LPIS	Sí	1998

a/ Licitación pública internacional (LPIS) para la contratación de servicios de consultoría por valor de US\$200.000 o más. Licitación pública internacional (LPIO) para la construcción de obras por valor de US\$1.000.000 o más. Licitación pública anunciada localmente (LPL).

b/ MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, CONSULTORES Y MATERIALES PARA FINES DE CAPACITACIÓN (US\$200.000)

Cursos breves y consultores en materia de:

- a) Mantenimiento e inspección de puentes
- b) Tecnologías de cemento y hormigón
- c) Diagnóstico y solución de problemas, para mecánicos

Videos, material impreso y equipos (computadoras, impresoras, etc.) relacionados con los siguientes aspectos:

- a) Mantenimiento de carreteras pavimentadas
- b) Mantenimiento de caminos de acceso
- c) Mantenimiento, uso y funcionamiento de los equipos para las carreteras

c/ LISTA DE EQUIPOS QUE SE COMPRARÁN PARA LAS PRINCIPALES CARRETERAS (US\$600,000)

Equipos	Costo en US\$
— 1 planta mezcladora y dosificadora; capacidad: aproximadamente 4 yardas cúbicas por hora	165,000
— 3 cabinas para las cuadrillas	84,000
— 3 aspiradoras vibratorias, 18" de diámetro	44,000
— 6 juegos de puentes portátiles de pesaje (equipos de control del peso)	97,000
— 3 marmitas portátiles para asfalto con mecanismos de calefacción	52,000
— 3 vehículos para la supervisión del personal	75,000
— computadoras para oficinas de distritos y vehículos para oficina en Belmopan	83,000
Total	600,000

RGII-BL016P
BL-0001
Original: Inglés

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

BELICE. PRESTAMO ____/OC-BL A BELICE
(Proyecto de Carretera Sur)

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 Belice para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Proyecto de Carretera Sur. Dicho Financiamiento será por una suma de hasta US\$16.000.000, que formen parte de los recursos de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a las "Condiciones Contractuales Especiales" y a los "Plazos y Condiciones Financieras" del Resumen Ejecutivo de la Propuesta de Préstamo.