

Reporte No. PID5396

Nombre del Proyecto: Carreteras rurales y principales- Guatemala

Región: América Latina y el Caribe

Sector: Transporte y Carreteras

Número de Identificación del Préstamo: GTPA35737

Entidad que solicita el Préstamo: República de Guatemala

Agencias que Implementan el Préstamo: Ministerio de Comunicaciones,  
Obras Públicas y Transporte  
Guatemala, Guatemala Teléfono:  
(502) 362-6051/4; Fax: (502) 362-  
6059

Fecha inicial en que se preparó el PID: 8 de abril de 1997

Fecha de evaluación del Proyecto: 30 de junio de 1997

Fecha de Junta de Proyecto: 9 de diciembre de 1997

Historial y Sector del País: Guatemala tiene la economía más grande de Centro América, con un PIB aproximado en 1995 de \$14.7 billones de dólares y un ingreso per capita de \$1,340 dólares. La economía es predominantemente agrícola, con más de la mitad de la fuerza del país trabajando en granjas, pescadores y bosques. Desde 1990 el crecimiento anual del PIB ha promediado 3.9% y la inflación ha bajado un 60% en 1990 a 8.4% en 1995.

La pobre calidad de las carreteras infraestructura y especialmente la baja tasa de cobertura en las áreas rurales se ve por el gobierno como un impedimento para el crecimiento económico y la distribución equitativa del ingreso nacional. Este es un problema particularmente serio en las áreas rurales donde falta la accesibilidad a los mercados y restringe el desarrollo de servicios sociales alternativos. Además, las áreas que han beneficiado de inversiones anteriores en las carreteras rurales pueden perderse debido a mantenimiento pobre o no existente. La falta de una infraestructura institucional clara en el manejo de carreteras rurales es una de las razones por la mala calidad de las carreteras.

## 2. Objetivos

El proyecto tiene tres objetivos principales son: (i) para apoyar el proceso a largo plazo de construir la capacidad institucional del país para administrar y mantener las carreteras rurales; (ii) mejorar la eficiencia del sistema de transporte ZONAPAZ, crítico para proveer el acceso a servicios sociales y fomentar desarrollo económico; y (iii) de continuar la mejoría de la eficiencia de carreteras principales y secundarias.

### 3. Descripción

El proyecto tendrá tres componentes principales: (i) desarrollo de la capacidad institucional necesaria para mejorar la administración de carreteras rurales en el ámbito nacional; (ii) apoyo para la inversión y mantenimiento de carreteras rurales y terciarios en una región selecta del país (ZONAPAZ) donde el gobierno se está enfocando en un esfuerzo de desarrollo pos-conflicto mayor; y (iii) continuar apoyo, hincado bajo una operación continua (Préstamo 3002-GU), para rehabilitar la red de carreteras principales y secundarias. Más específicamente, cada uno de los componentes se dirigiría a los siguientes temas:

#### I. Administración y Mantenimiento de Carreteras Rurales

Los pasos iniciales a construir la capacidad de administrar del país y mantenimiento de carreteras rurales sería apoyado a dos niveles. A nivel nacional, el proyecto asistiría al Ministerio de comunicaciones, Transporte y Obras Públicas (MCTOP), a través de su Dirección de Caminos (DGC), con el desarrollo adicional e implementación de una estrategia de transporte nacional rural para poder llevar coherencia al manejo del subsector de carreteras rurales. La estrategia se desarrollaría con la asistencia de los interesados claves (municipalidades, comunidades, fondos sociales, ONG's, operadores de transporte, Ministerio de Agricultura, etc.) La fase implementación de la estrategia requeriría el apoyo del banco, bajo el proyecto, para el fortalecimiento de la capacidad de las oficinas centrales en la DBC, incluyendo capacitación. Los sistemas de manejo se pondrían en lugar y responsabilidades jurisdiccionales para la tenencia y administración de las carreteras rurales, se definiría claramente.

A nivel local, el proyecto financiaría un proyecto piloto en la región de ZONAPAZ, y más específicamente, en el Departamento de San Marcos, se probarían arreglos institucionales para administrar y mantener carreteras rurales en una base sostenible. Las actividades del proyecto piloto se enfocarían principalmente en (i) la transferencia de responsabilidades de carreteras rurales a las municipalidades; (ii) un encuentro organizado a la introducción de fondos sostenibles (fondos de carretera, acuerdos de compartir gastos) y arreglos de mantenimiento; (iii) apoyo a juntar los contratos de municipalidades vecinas para mejorar su habilidad para contratar servicios del sector privado (por ejemplo: planificación y diseño); (iv) apoyo técnico e institucional de la oficina local de la DGC (zona vial) a las municipalidades y comunidades; y (v) capacitación para los proveedores de servicios de mantenimiento. Resultados del piloto se hará un monitoreo cercanamente y evaluados y casos con éxito se replicarían en otras comunidades. El anexo 5 provee información más información del proyecto piloto.

## II. Inversión en Carreteras Rurales

La inversión en carreteras rurales incluiría:

- (i) La rehabilitación y mejoría de carreteras seleccionadas en la región de ZONAPAZ; y
- (ii) La previsión de servicios de consultoría para diseño de ingeniería y supervisión de trabajos y para estudios relacionados a la mejoría de los servicios de transporte rural.

## III. Rehabilitación de la Red de Carreteras Principales y Secundarias

Trabajos de rehabilitación rural en las carreteras principales y secundarias (y algunas terciarias) continuarían a ser apoyadas, incluyendo:

- (i) La rehabilitación / mejoría de aproximadamente 235 Km ya identificados e incluidos en el programa del gobierno; y

- (ii) La previsión de servicios de consultoría para trabajos de supervisión y preparación de los diseños de ingeniería final.

#### 4. Financiamiento de Proyectos

Incluyendo los componentes a ser financiados por otras organizaciones, el total del costo del proyecto será de \$105 millones de dólares. De esto, \$10 millones de dólares serán financiados por el Gobierno de Guatemala, \$50 millones de dólares por el Banco Mundial y co-financiamiento se está buscando del Fondo de Cooperación Económica Extranjero (OECE, por sus siglas en inglés) por el restante de \$45 millones de dólares.

#### 5. Implementación

La implementación del proyecto completo se realizaría por el Ministerio de Comunicaciones, Obras Públicas y Transporte (MCTOP.) Dentro del MCTOP, la división de planificación de la Dirección de Caminos, asistido por los consultores como fuera necesario, sería responsable de la coordinación del proyecto. MCTOP tiene la capacidad de implementar el proyecto dentro de un período de implementación de cuatro años ya que el trabajo de preparación de varios caminos ya está completo o bien avanzado.

#### 6. Sostenibilidad

El proyecto busca asegurar la sostenibilidad ayudando a desarrollar los mecanismos en la institución necesarios para: (i) establecer una administración para las carreteras rurales sólida; (ii) claramente definir el papel del gobierno (local y central) en la previsión de infraestructura de carreteras rurales; (iii) desarrollo de mecanismos de fondos para mantenimiento adecuado para carreteras rurales; y (iv) involucrar a la industria local y comunidades en las actividades de mantenimiento de carreteras rurales.

#### 7. Lecciones aprendidas de operaciones anteriores en el País o Sector

La experiencia del banco con carreteras rurales ha demostrado que el problema principal en lograr resultados sostenibles en proyectos de caminos rurales ha sido: (a) debilidades institucionales y coordinación inadecuada, llevando a retrasos en la implementación y ejecución incompleta de los trabajos; (b)

atención a la mejoría de caminos sin previsión adecuada para el mantenimiento; y (c) monitoreo inadecuado de resultados. La experiencia del banco ha resultado en los siguientes consejos para diseño y proyectos exitosos en caminos rurales: (a) debe haber un compromiso serio del gobierno y participación benéfica para asegurar la sostenibilidad de servicios e infraestructura; (b) mecanismos adecuados deben establecerse para una estrategia de formulación y revisión de los caminos rurales, para planificación y ejecución de proyectos, y para coordinación entre todas las partes involucradas; (c) un equipo de manejo del proyecto sólido y dedicado debe crearse para asegurar la implementación con tiempo y monitoreo adecuado del proyecto; y (d) la capacidad para aplicar métodos basados en trabajo y desarrollo de medios intermediarios de transporte deben construirse. La intención del proyecto es dirigirse directamente a estos temas. Otras experiencias que se relacionan específicamente a Guatemala incluyen: (a) retrasos de efectividad largos; (b) cambios frecuentes de administradores del proyecto; (c) disponibilidad de fondos irregulares por la contraparte; y (d) procesos legales complejos que retrasan la entrega. El proyecto se diseñaría con un mínimo de condiciones de efectividad y, durante la preparación, acuerdos se buscarían en el financiamiento detallado del proyecto y arreglos de implementación.

#### 8. Categorías de Pobreza

Programa de Intervención Dirigida (PTI, por sus siglas en inglés)

#### 9. Aspectos Ambientales

La mayoría de trabajos bajo el proyecto incluyen la rehabilitación y mejoría de las carreteras ya existentes, manteniendo las alineaciones de los caminos ya existentes sin cambios. En el caso de unos cuantos (3) pasos aldaños en los caminos principales y secundarios propuestos, Asesoría de Impacto Ambiental se prepararía previo a la aprobación del sub-proyecto. Debido a preocupaciones por el comportamiento ambiental de los contratistas, las actividades de rehabilitación se controlarían a través de aplicación y refuerzo de especificaciones ambientales contenidas en los documentos de licitación.

#### 10. Categoría de Objetivo del Programa: EN

Punto de Contacto:

Centro de Información Pública

Banco Mundial

1818 H Street NW

Washington D.C. 20433

Teléfono: (202) 458-5454

Fax (202) 522-1500

Nota: Esta es información de un proyecto en evolución. Ciertos componentes pueden no ser necesariamente incluidos en el proyecto final.

Procesado por el Centro de Información al Público de la semana finalizada el 4 de julio de 1997.