

Estudio Complejo “Primer inventario de los proyectos carreteros construidos por el BCIE en la región”.

V e r s i ó n 0 1

DOC-ODEI-04/2022
Julio - 2022

Este documento está siendo divulgado al público de acuerdo con la Política de Acceso a la Información del BCIE.

Estudio Complejo

Jefe de la Oficina de Evaluación Independiente (ODEI)	José Efraín Deras
Coordinadora de Evaluación (ODEI)	Shirley Orellana
Líder de la Evaluación (ODEI)	Andrea Lupiac, <i>Analista de Evaluación I</i>
Equipo (ODEI)	Francis Castillo, <i>Contratista</i> .

En la preparación del presente informe se aplicaron las directrices oficialmente adoptadas por la Oficina de Evaluación Independiente (ODEI) para evitar conflictos de interés en sus evaluaciones. Para conocimiento de la Oficina de Evaluación Independiente (ODEI), no hubo conflictos de interés de las personas que prepararon, revisaron o aprobaron este informe.

Siglas y Acrónimos

BID	Banco Interamericano de Desarrollo.
BCIE	Banco Centroamericano de Integración Económica.
BMD	Banca Multilateral de Desarrollo.
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
CMI	Corredor Mesoamericano de Integración.
COMITRAN	Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centro América.
ECG	<i>Evaluation Cooperation Group</i> (Grupo de Cooperación en Materia de Evaluación).
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.
INCAE	Instituto Centroamericano de Administración de Empresas.
JICA	<i>Japan International Cooperation Agency.</i>
km	Kilómetro.
LGC	Línea Global de Crédito.
MEI	Marco Estratégico Institucional.
ODEI	Oficina de Evaluación Independiente.
PAE	Plan Anual de Evaluación.
PGI	Plan Global de Inversiones.
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
PPP	Plan Puebla Panamá.
RICAM	Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas.
RIDDA	Reglamento Interno del Directorio y de las Dependencias Adscritas.
SEID	Sistema de Evaluación de Impacto en el Desarrollo.
SICA	Sistema de Integración Centroamericana.
SIECA	Secretaría de Integración Económica Centroamericana.

Índice de Contenido

Estudio Completo

Resumen Ejecutivo	5
I. Introducción	7
II. Marco Normativo	7
III. Marco Metodológico	7
IV. Contexto Histórico	8
IV.1 Integración Regional en Proyectos Viales	8
V. Análisis de Portafolio	11
V.1 Análisis Regional	11
V.2 Análisis por País	12
V.2.1 Guatemala	13
V.2.2 El Salvador	14
V.2.3 Honduras	14
V.2.4 Nicaragua	15
V.2.5 Costa Rica	15
V.2.6 Belice	15
V.2.7 Colombia	16
V.2.8 República Dominicana	16
V.3 Análisis por Tipo de Operación	17
VI. Resultados	18
VII. Hallazgos y Recomendaciones	19
VIII. Anexos	21

Índice de Figuras

Figura No. 1. Listado de Corredores Mesoamericanos	10
Figura No. 2. Porcentaje de Alcance BCIE en Infraestructura Vial en Centroamérica.	12
Figura No. 3. Mapa Regional Comparativo de Carreteras Financiadas por el BCIE.	12
Figura No. 4. Monto de aprobación de proyectos carreteros por país.	13
Figura No. 5. Kilómetros ejecutados por país.	13
Figura No. 6. Guatemala: Mapa carreteras BCIE.	13
Figura No. 7. El Salvador: Mapa carreteras BCIE.	14
Figura No. 8. Honduras: Mapa carreteras BCIE.	14
Figura No. 9. Nicaragua: Mapa carreteras BCIE.	15
Figura No. 10. Costa Rica: Mapa carreteras BCIE.	15
Figura No. 11. Belice: Mapa carreteras BCIE.	15
Figura No. 12. Colombia: Mapa carreteras BCIE.	16
Figura No. 13. República Dominicana: Mapa carreteras BCIE.	16
Figura No. 14. Monto aprobado por tipo de proyecto.	17
Figura No. 15. Monto aprobado por subtipo.	18
Figura No. 16. Monto Aprobado a lo largo de la historia BCIE.	18
Figura No. 17. Índice de Competitividad Global - Calidad de Infraestructura.	19

Índice de Tablas

Tabla 1. Listado de Carreteras Centroamericanas	10
Tabla 2. Cantidad de Operaciones por Tipo	17

Resumen Ejecutivo

La Oficina de Evaluación Independiente (ODEI) presenta el Estudio Complejo: "Primer inventario de los proyectos carreteros construidos por el BCIE en la región", análisis correspondiente al Nivel 2 de la Pirámide de Evaluación del BCIE¹ y a la iniciativa 2.2.2 del Plan Anual de Evaluación (PAE) 2022², tiene como objetivo general analizar los resultados alcanzados por el Banco en la infraestructura productiva, en lo correspondiente a los proyectos carreteros en la región; el cual se lleva a cabo siguiendo un enfoque de investigación mixto (cualitativo y cuantitativo), mediante el tipo de evaluación antes versus después. Las preguntas de evaluación a las que el estudio da respuesta corresponden a ¿En qué medida la contribución del BCIE ha sido relevante en el desarrollo de la infraestructura vial de la región? y ¿Cuál es la relación del financiamiento para la infraestructura vial en la competitividad de los países en la región?

El estudio se divide en dos (2) fases, la primera fase comprende una revisión documental de las aprobaciones históricas, desde el año 1962 hasta diciembre de 2021. Como segunda fase se realiza un análisis del contenido en profundidad, que incluye una investigación histórica del papel del Banco en la infraestructura vial en la región. En dicho periodo histórico, se logró identificar un total 252 proyectos aprobados, de los cuales 184³ proyectos han sido ejecutados (73% de lo aprobado), contribuyendo a incrementar el *stock* de la infraestructura en la región, con una inversión global de US\$ 4,214.46 millones. Representando el 9% del total aprobado por el Banco desde su creación, equivalente a US\$ 45,262.72 millones.

Durante el periodo analizado se identifican iniciativas para integrar físicamente la región por medio de la infraestructura vial. En primer lugar, los Estudios Centroamericanos de Transporte (ECAT)⁴, seguido del Plan Puebla Panamá (PPP) y finalizando con el Proyecto Mesoamérica. Como parte del Proyecto Mesoamérica se identifica la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), de donde se desglosan los corredores que comprenden las Carreteras Centroamericanas.

El análisis del alcance del BCIE en la infraestructura productiva regional tomó la base de los proyectos aprobados y se diagramó en ArcGIS⁵ el trazado de los tramos de carretera financiados por el BCIE, sobrepuestos en los mapas carreteros de los países. Como resultado se observa que el Banco ha tenido jugado algún papel en alrededor del 46% en la infraestructura vial que hoy en día se observa en Centroamérica, con 8,631.00⁶ km financiados en comparación a los 18,601.09⁷ km de la red vial primaria y secundaria total. A nivel de cada país, se observa que el financiamiento vial del BCIE ha estado vinculado en el 87% de la red vial primaria de Honduras, seguido por Nicaragua con 70%, Costa Rica con 55%, El Salvador con 30% y Guatemala con 23%; esto va desde construcciones nuevas hasta mejoramientos.

Respecto a las dos categorías antes mencionadas, según el destino de los fondos, se observa que, del total de 184 proyectos ejecutados, el 58% del monto aprobado para este sector pertenece al tipo de Construcción Nueva, equivalente a US\$2,461.10 millones. Los proyectos destinados a Mejoramiento equivalen al 42% (US\$1,753.36 millones). Adicional a ello se identifican dentro de las operaciones de

¹ Ver gráfica en [Anexo 1](#).

² Aprobado mediante Resolución de Directorio No. DI-146/2021.

³ Los 68 proyectos restantes han sido desobligados o no han llegado en su ciclo de proyecto a formalizarse, con lo cual no han contribuido al stock de infraestructura vial.

⁴ Corresponde a los tres estudios efectuados (1964-1965, 1974-1976 y 2001).

⁵ Programa asistido por computadora de Sistemas de Información Geográfica (GIS) utilizada para el diagramado de mapas.

⁶ Dato aproximado, pendiente de 37 proyectos que no se han logrado diagramar, con la siguiente distribución en cantidades: Costa Rica (3), El Salvador (14), Guatemala (3), Honduras (12) y Nicaragua (6).

⁷ Dato de vías primarias y secundarias al 2021: Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua. Existe una base de vías terciarias que no fueron tomadas para el estudio.

tipo Kilómetros Nuevos dos (2) subtipos: (1.1) ampliación y (1.2) construcción nueva. De otro lado, dentro de las operaciones de tipo Mejoramiento se identifican tres (3) subtipos: (2.1) rehabilitación, (2.2) rehabilitación y ampliación menor y (2.3) señalamiento, resultando en un total de cinco (5) subtipos.

Al realizar el análisis de la intervención del BCIE en cuanto a montos aprobados a lo largo de la historia, se observa que, desde el primer monto aprobado en 1964 hasta aproximadamente el 2006, las aprobaciones fueron homogéneas en un rango no mayor a US\$ 160 millones por proyecto. Derivado del primer proceso del Proyecto de Transformación, Fortalecimiento y Modernización de la Institución (año 2001)⁸, a partir del cual la institución accede a los mercados internacionales de manera más significativa, se identifica un cambio en los montos aprobados con incrementos sustanciales, observándose aprobaciones promedio por proyecto por alrededor de US\$ 208 millones. En este sentido, al financiar operaciones de mayor relevancia se observa una contribución importante de estos proyectos a la competitividad de la región, específicamente en la calidad de la infraestructura vial⁹.

Como resultado del presente estudio, el Banco cuenta con un Tablero Dinámico de Carreteras Históricas digital¹⁰ que contiene el compendio de Mapas BCIE. Este permite realizar consultas de proyectos históricos de infraestructura vial y sus datos correspondientes en la región. Por otra parte, derivado de la revisión documental, se encontraron muchas limitantes en el acceso a la información de los proyectos anteriores al año 2005, lo que dificultó el estudio y el aprovechamiento de las Lecciones Aprendidas previas.

La evaluación realizada por la Oficina de Evaluación Independiente (ODEI), identifica algunas oportunidades para fortalecer el papel del Banco en el financiamiento de proyectos de infraestructura vial. Para tal propósito, se exponen las siguientes recomendaciones:

- Fomentar un semillero de proyectos de infraestructura, mediante la Preinversión en diseño de proyectos, incrementando el alcance del BCIE en la infraestructura de los países, contribuyendo a su competitividad.
- Fortalecer calidad y cumplimiento de estándares de los proyectos terminados financiados por el BCIE. Adoptar certificaciones de ejecución de calidad como de infraestructura resiliente, por parte de la unidad de ejecución de cada proyecto. Esto con la finalidad de incrementar la calidad de la infraestructura vial de cada país a intervenir.
- Continuar robusteciendo el Tablero Dinámico de Carreteras Históricas BCIE resultante de la presente evaluación, con la finalidad de crear una plataforma que brinde información para la toma oportuna de decisiones durante y después de la ejecución de proyectos y de esta manera mantener un espacio de consulta actualizado, sobre proyectos de infraestructura vial financiados por el BCIE.

⁸ Aprobado mediante ACIDI-5/2001, ACIDI-15/2001 y ACIDI-25/2001. Este tipo de procesos se vuelve a presentar posteriormente en el año 2011 y en el año 2021, como parte de la dinámica natural institucional.

⁹ El Índice de Competitividad Global está conformado por doce (12) pilares dónde se tomó el Pilar de Infraestructura para el presente análisis, específicamente en el indicador de Calidad de la Infraestructura el cual se incorpora a partir del año 2008.

¹⁰ Tablero de Resultados del Historial de Proyectos Carreteros del BCIE, elaborado como parte del presente estudio: [Tablero Dinámico de Carreteras Históricas BCIE](#).

I. Introducción

La Oficina de Evaluación Independiente (ODEI) presenta el Estudio Complejo: Un inventario de los proyectos carreteros construidos por el BCIE en la región, análisis correspondiente al Nivel 2 de la Pirámide de Evaluación del BCIE¹¹ y a la meta 2.2.2 del Plan Anual de Evaluación (PAE) 2022¹², tiene como objetivo general analizar los resultados alcanzados por el Banco en la infraestructura productiva, particularmente en lo referido a los proyectos carreteros y su impacto en la competitividad de la región. Se incluye en el estudio, un análisis del portafolio histórico del Banco desde 1962 al 2021 y sus aprobaciones en el área de infraestructura, específicamente carreteras construidas. El portafolio se analiza por medio de un comparativo de la infraestructura vial total de la región versus la infraestructura ejecutada por medio de financiamiento del BCIE, mediante Sistemas de Información Geográfico (SIG), logrando como resultado, mapas a nivel de país y a nivel regional.

Este documento contiene una introducción, seguida por el marco normativo, el marco metodológico, consecutivamente se presenta un análisis cualitativo conceptual del contexto histórico, continuando con el Análisis del Portafolio enmarcando los proyectos carreteros financiados por el BCIE desde su constitución hasta la fecha, así como, la presentación de los resultados del estudio, concluyendo con las recomendaciones planteadas según los hallazgos identificados.

II. Marco Normativo

El Convenio Constitutivo del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) indicaba inicialmente en el Capítulo I Naturaleza, Objeto y Sede, en su Artículo 2 literal a): “El Banco tendrá por objeto promover la integración económica y el desarrollo económico y social equilibrado de los países centroamericanos. En cumplimiento de este objetivo atenderá programas para proyectos de: a) Infraestructura que completen los sistemas regionales existentes o que compensen disparidades en sectores básicos que dificulten el desarrollo equilibrado de Centroamérica”.

Posteriormente, en 1983, el Artículo 2 literal a) fue modificado indicando lo siguiente: “El Banco tendrá por objeto promover la integración económica y el desarrollo económico y social equilibrado de la región centroamericana, que incluye a los países fundadores y a los países regionales no fundadores. El Banco atenderá principalmente programas o proyectos relacionados con: a) Infraestructura nueva o que mejore o amplíe los sistemas nacionales y regionales existentes, o que compensen disparidades en sectores básicos que dificulten el desarrollo equilibrado de la región centroamericana.” Esta reforma permitió, entonces al BCIE, financiar proyectos locales o de interés meramente nacional, con lo cual ha podido otorgar préstamos que benefician a cada uno de los países miembros para su propio desarrollo.

De otro lado, el Reglamento Interno del Directorio y de las Dependencias Adscritas (RIDDA)¹³, en su Libro V, constituye el marco general de la evaluación independiente del BCIE, con el PAE para determinar las evaluaciones a realizar en el periodo, así como las funciones y atribuciones de la ODEI que posibilitan estas evaluaciones. En este sentido, es crucial entender los resultados alcanzados por el Banco respecto a la infraestructura productiva, particularmente lo referido a los proyectos carreteros y su impacto en la competitividad en la región.

III. Marco Metodológico

La evaluación corresponde a la meta 2.2.2 del PAE 2022, como estudio temático, correspondiente al Nivel 2 de la pirámide de evaluaciones del BCIE (Anexo 1). El estudio se lleva a cabo siguiendo un enfoque de investigación mixto (cualitativo y cuantitativo), mediante el tipo de evaluación antes versus después. Para el propósito del estudio antes citado, se contempla los siguientes objetivos específicos:

¹¹ Ver gráfica en [Anexo 1](#).

¹² Aprobado mediante Resolución de Directorio No. DI-146/2021.

¹³ Aprobado a través de la Resolución del Directorio No. DI-119/2016.

- Llevar a cabo un análisis del portafolio del Banco y sus aprobaciones en el área de infraestructura productiva, específicamente las carreteras construidas.
- Identificar los aportes a nivel de efectos, resultados e impactos de los proyectos carreteros y su incidencia en los niveles de competitividad de los países miembros del Banco.
- Digitalizar en mapas las carreteras financiadas por el Banco con la finalidad de visualizar el alcance del BCIE en comparación a la red vial de la región.

Las preguntas de la evaluación corresponden a: ¿En qué medida la contribución del BCIE ha sido relevante en el desarrollo de infraestructura vial de la región? y ¿Cuál ha sido el impacto del financiamiento de la infraestructura vial en la competitividad de los países en la región?

Para dar respuesta a las preguntas antes planteadas, el estudio se divide en dos (2) fases. La primera fase comprende una revisión documental de las aprobaciones históricas, desde el año 1962 hasta diciembre de 2021. Se realiza la depuración, identificando únicamente proyectos destinados a infraestructura productiva, específicamente proyectos viales. Como segunda fase se realiza un análisis del contenido en profundidad, que incluye, una investigación histórica del papel del Banco en la infraestructura vial en la región, la digitalización de cada tramo carretero para la elaboración de un mapa comparativo, la elaboración de un tablero dinámico digital y el análisis de resultados.

IV. Contexto Histórico

La infraestructura logística posee un papel central en el desarrollo económico y en la mejora de la competitividad al permitir la movilidad de personas, materias primas, insumos y productos a un costo accesible para la producción de bienes y servicios competitivos. Los servicios de transporte poseen además un papel social, al proporcionar la conectividad necesaria para acceder a los servicios asistenciales, culturales, sociales y educacionales básicos por parte de toda la población. Para comprender el alcance del BCIE y su papel en el desarrollo de la infraestructura logística en la región, se realiza un análisis de la historia sobre los principales estudios y el aporte en el desarrollo de la red regional, llevados a cabo a lo largo de su historia.

En virtud de lo anterior y en vista de que el transporte por vía terrestre es un elemento vital para facilitar la integración económica de la región y en ausencia de un sistema ferroviario centroamericano, resultó evidente la necesidad de promover con prioridad el desarrollo de una red vial básica que constituyera el esqueleto fundamental de comunicación entre los cinco países fundadores del BCIE, al tiempo que permitiera el intercambio de bienes y servicios entre los mismos. En efecto, en sus primeros años, el Banco se limitó a financiar proyectos de carreteras que facilitaron, principalmente, la interconexión entre dichos países.

A lo largo de la historia, se han desarrollado diferentes iniciativas con el fin de integrar físicamente la región por medio de la infraestructura vial. A continuación, se mencionan los de mayor alcance.

IV.1 Integración Regional en Proyectos Viales

Ayudas Técnicas y Asesoría

En los primeros años, atendiendo una solicitud del BCIE, los Estados Unidos de América por medio de AID¹⁴ se comprometió el 29 de junio de 1962 a proporcionar ayuda técnica y de asesoría para un estudio de transporte en Centroamérica de manera integral. Para tal efecto, el BCIE firmó un contrato con el TSC Consortium, integrado por las firmas Transportation Consultants Inc., Wilbur Smith and Associates y Consultécnica Ltda., que estuvo a cargo de la realización del primer Estudio Centroamericano de Transporte (ECAT 1964-1965). El estudio fue respaldado por los cinco gobiernos de los países

¹⁴ U.S.AID: Agency for International Development.

fundadores, que otorgaron una alta prioridad a la integración física (dentro de la cual figura la red regional de carreteras).

Más adelante, en la década de los años setenta, para actualizar el estudio anterior, los gobiernos, el BCIE, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) celebraron un convenio en el que designaron al BCIE como organismo ejecutor; para lo cual la Institución constituyó un grupo técnico básico, integrado por consultores individuales centroamericanos, los que fueron asesorados por expertos específicos de corto plazo y por la firma Systan International Inc. para llevar a cabo la segunda versión del ECAT (1974-1976). Por otra parte, en reunión extraordinaria de Presidentes de Centroamérica, celebrada en enero de 1997, en Tegucigalpa, se solicitó al BCIE realizar un estudio sobre la posible concesión de la rehabilitación y mantenimiento de un corredor vial en el istmo centroamericano, a raíz de lo cual, el Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centro América (COMITRAN) dio su apoyo al Banco para llevar a cabo dicho estudio por medio del Instituto Centroamericano de Administración de Empresas (INCAE), el que, mediante el Centro Latinoamericano para la Competitividad y Desarrollo Sostenible (CLACDS), realizó y presentó el estudio al BCIE.

En el período comprendido desde 1976 hasta los años noventa, debido a los acontecimientos políticos y a los problemas económicos por los que atravesaron los países centroamericanos, las proyecciones de desarrollo económico que sustentaban los estudios anteriores no se cumplieron, por lo que, en ocasión de la XVII Reunión del COMITRAN, en abril de 1997, se decidió llevar a cabo un nuevo Estudio Centroamericano de Transporte (ECAT 2001). Para tal efecto, la SIECA, en su calidad de Secretaría Técnica del COMITRAN, fue encargada de la ejecución de dicho estudio, la que contrató a la firma Sociedad Francesa de Ingeniería BCEOM para que lo llevara a cabo. Este estudio sienta las bases para la formulación de la propuesta de un Plan Maestro de Desarrollo de Transporte Regional para la década 2001-2010, que posibilite que el transporte centroamericano sea integrado, eficiente y competitivo.

La suma de las inversiones en proyectos viales propuestas por los tres ECAT mencionados totaliza \$5,021 millones y el BCIE a lo largo de sus primeros 50 años de existencia logra financiar más del 50% del monto citado. Solo el estudio del 2001 mencionado anteriormente, recomienda un grupo de proyectos para la década 2001-2010, cuyo costo se estimaba en \$3,997.8 millones, distribuidos en la forma siguiente: Guatemala (32.2%), El Salvador (9.2%), Honduras (27.8%), Nicaragua (11.8%) y Costa Rica (19.1%).

Posteriormente, a principios de este siglo, el 15 de junio de 2001, en la ciudad de San Salvador, se suscribió el Plan Puebla Panamá (PPP)¹⁵, que era una propuesta para fortalecer la integración regional e impulsar proyectos de desarrollo social y económico del istmo centroamericano y nueve estados de México. El PPP comprendía los siguientes campos de inversión: transporte, energía, telecomunicaciones, turismo, desarrollo humano y desarrollo sostenible, con el propósito de facilitar el comercio, mejorar la competitividad y prevenir desastres naturales en los países beneficiarios. Por último, el 28 de junio de 2008, los presidentes de Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana participaron en la X Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, en la ciudad de Villahermosa, Tabasco, México, y acordaron la transición del Plan Puebla Panamá al Proyecto Mesoamérica.

Proyecto Mesoamérica

El Proyecto Mesoamérica es realmente un programa que articula esfuerzos de cooperación, desarrollo e integración entre los países de Mesoamérica¹⁶, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los

¹⁵ Surge como iniciativa de México, con el objetivo de contribuir a mejorar la calidad de vida de los habitantes de Centroamérica y México para brindarles mejores oportunidades de progreso, complementa la integración regional impulsada por el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA). Su agenda de trabajo fue una suma de la Estrategia de Desarrollo para la Transformación y Modernización de Centroamérica en el Siglo XXI y la agenda de desarrollo del Sur-Sureste de México.

¹⁶ México, Colombia, Guatemala, República Dominicana, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y Belice.

235 millones de habitantes que viven en 3.65 millones de kilómetros cuadrados. Así mismo, busca ampliar y fortalecer sus capacidades para hacer efectiva la instrumentación de proyectos que redunden en beneficios concretos en materia de desarrollo social, infraestructura y conectividad.

Los proyectos de la primera etapa del PPP contribuyeron sustancialmente a la integración física y al desarrollo regional mediante importantes avances en la construcción de plataformas de infraestructura eléctrica, de telecomunicaciones y de transporte, cuya materialización es condición necesaria para el desarrollo de programas y proyectos más ambiciosos en el ámbito social. En este sentido el Proyecto Mesoamérica incorpora en su segunda etapa proyectos de alto impacto social en áreas de salud, medio ambiente, desastres naturales y vivienda, representando con ello una gran oportunidad para que los países cooperantes puedan participar con su experiencia y recursos a la consolidación de las prioridades de la región.

Actualmente, con el funcionamiento del Grupo Técnico Interinstitucional (GTI), se continúan desarrollando proyectos y estrategias en beneficio de la región. El GTI está comprendido tres (3) entidades: (1) Banca de Desarrollo Multilateral (BMD) conformada por el BCIE, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), por (2) Órganos del Sistema de Integración Centroamericana y (3) Organismos Internacionales como la CEPAL, la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y la Organización Panamericana de la Salud.

En 2018, mediante diversos encuentros con el Gobierno de Costa Rica, El Gobierno de El Salvador, la SIECA, la Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica (DEPM), y el BID, se lograron definir medidas complementarias de la Agenda Mesoamericana de Transporte. El BCIE ya no figura como socio cooperante del Proyecto Mesoamérica. A la fecha, la versión final de la Agenda Mesoamericana de Transporte por parte de los Ministros de Transporte de Mesoamérica aún está por ser aprobada.

Como parte del Proyecto Mesoamérica se identifica la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) tiene una extensión de 13,132 kilómetros y está constituida por los siguientes corredores¹⁷:

Figura No. 1. Listado de Corredores Mesoamericanos



Fuente: Proyecto Mesoamérica

Estos corredores están constituidos en parte, por la red vial regional básica, comprendida de 14 carreteras, como se visualiza en la Tabla No. 1.

Tabla No. 1. Listado de Carreteras Centroamericanas.

Carreteras Centroamericanas	Km
-----------------------------	----

¹⁷ Ver [Anexo 2](#): Mapa de Transporte COMODAL en el Proyecto Mesoamérica.

CA-01	Carretera Panamericana	2,461
CA-02	Carretera Litoral del Pacífico, sector noroccidental	674
CA-03	Carretera Litoral del Pacífico, sector suroriental	259
CA-04	Carretera Occidental	384
CA-05	Carretera Interoceánica	418
CA-06	Carretera Panamericana Alternativa, sector oriental	170
CA-07	Carretera Panamericana Alternativa, sector occidental	193
CA-08	Carretera El Molino-Sonsonte-Intersección con CA-01	91
CA-09	Carretera Transoceánica	404
CA-10	Carretera Río Hondo-Nueva Ocotepeque	118
CA-11	Carretera Cado Hondo-Copán-Santa Rosa de Copán-Marcala	278
CA-12	Carretera Acajutla-Santa Ana-Metapán-Padre Miguel	152
CA-13	Carretera Puerto Cortés-Entre Ríos	795
CA-14	Carretera CA-09-Cobán	128

Fuente: SIECA con información de los Ministerios de Comunicaciones, Obras Públicas, Infraestructura o Transporte¹⁸.

En virtud de las exigencias de una mayor competitividad en los mercados internacionales y del desarrollo económico, los países de la región han requerido ampliar y modernizar su infraestructura de forma acorde a las nuevas necesidades y estándares tecnológicos internacionales. Sin embargo, esta modernización se ha centrado principalmente en obras orientadas al comercio exterior (por ejemplo, puertos, aeropuertos o grandes corredores viales) y se han descuidado las infraestructuras interiores.

Además de los estudios regionales anteriores de los proyectos de transporte, dentro de los que están las carreteras, en los cuales el BCIE ha jugado un papel protagónico especial, a la par de otros organismos regionales, como SIECA, BID, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el *Japan International Cooperation Agency* (JICA) y PNUD y los gobiernos de la región, los países han preparado sus propios planes nacionales de transporte, los cuales han orientado sus inversiones en el sector y los estudios técnico-económicos de sus proyectos específicos, que han justificado su ejecución. Cabe destacar que, en las iniciativas y proyectos regionales de infraestructura vial recientes, el BCIE no tiene el protagonismo que tuvo en sus primeros 50 años.

Con la finalidad de comprender el alcance que ha tenido el BCIE en la infraestructura productiva, particularmente lo referido a los proyectos carreteros y su impacto en la competitividad en la región, a continuación, se realiza un análisis del portafolio histórico del Banco.

V. Análisis de Portafolio

Se identifican un total 252 proyectos aprobados de donde 184¹⁹ proyectos han contribuido a incrementar el *stock* de la infraestructura en la región en atención a la evolución de la demanda, desde el año 1962 hasta diciembre del 2021, con una inversión global de US\$ 4,214.46 millones de un total aprobado de US\$ 45,262.72 que representa el 9%. Para el análisis del portafolio histórico del Banco se revisaron las aprobaciones históricas en el sector de infraestructura, específicamente las carreteras construidas o ejecutadas que corresponden a los 184 proyectos (un 73% de los proyectos aprobados en este sector).

V.1 Análisis Regional

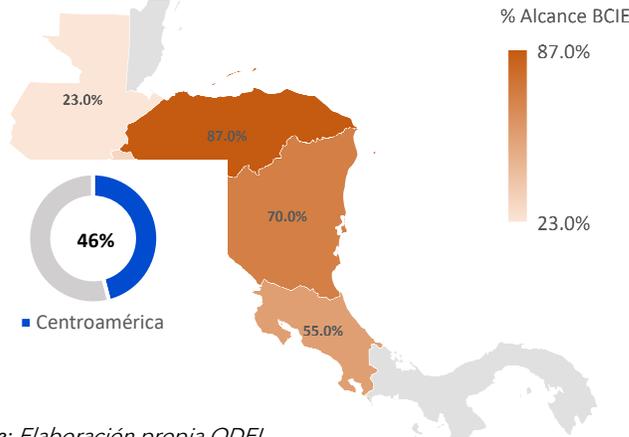
Como uno de los objetivos del presente estudio se encuentra la diagramación de las carreteras ejecutadas con financiamiento BCIE a lo largo de su historia. Para ello, en conjunto con la Unidad de Mejora Continua, se elabora un mapa de la región en el Portal de Mapas virtuales del BCIE. Adicional a

¹⁸ Ver [Anexo 3](#): Red de carreteras centroamericanas.

¹⁹ Los 68 proyectos restantes han sido desobligados o no han llegado en su ciclo de proyecto a formalizarse, con lo cual no han contribuido al stock de infraestructura vial.

ello, se elabora con un Tablero dinámico virtual²⁰ dónde se despliegan los resultados detallados a lo largo del estudio. Para el siguiente análisis, se toma la base de aprobaciones del listado de proyectos ejecutados o en ejecución y se diagrama en ArcGIS²¹ el trazado del tramo de la carretera financiada por el BCIE²².

Figura No. 2. Porcentaje de Alcance BCIE en Infraestructura Vial en Centroamérica.

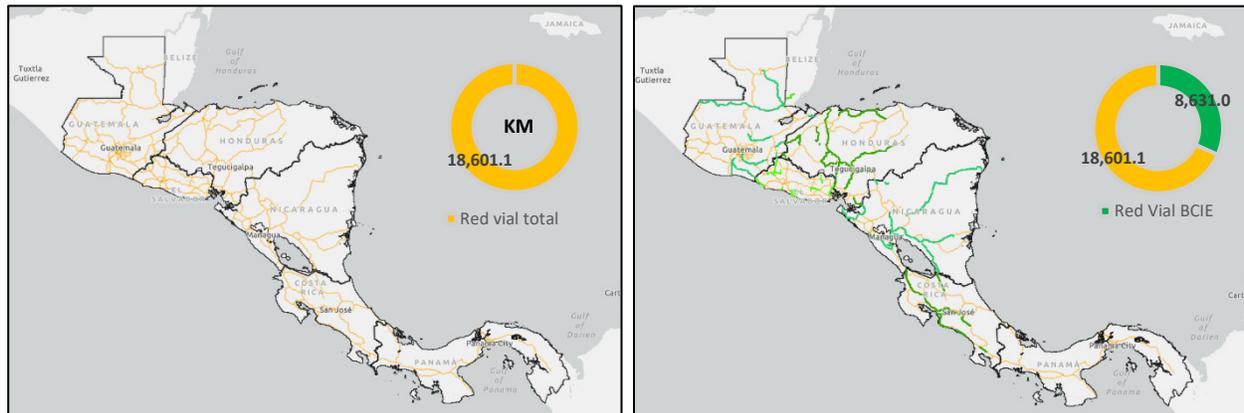


Al realizar el análisis de la totalidad de km de la red vial de la región²³ equivalente a 18,601.1 km en comparación a los 8,631.0²⁴ km financiados por el Banco, el cual representa aproximadamente el 46% del total, resaltado observado en la Figura No. 2²⁵.

Como resultado de la diagramación de los tramos carreteros se presenta el siguiente mapa, dónde se resaltan las carreteras BCIE, representadas en diferentes tonalidades de verde, en comparación al resto de la red vial de la región, representado en color amarillo (ver Figura No. 3):

Fuente: Elaboración propia ODEI.

Figura No. 3. Mapa Regional Comparativo de Carreteras Financiadas por el BCIE.



Fuente: Historial de Proyectos de Carreteras BCIE.

Con el objetivo de dar a conocer el alcance del Banco en cada país, se realiza un análisis pormenorizado, detallado en los siguientes apartados.

V.2 Análisis por País

²⁰ Tablero de Resultados del Historial de Proyectos Carreteros del BCIE, elaborado como parte del presente estudio: [Tablero Dinámico de Carreteras Históricas BCIE](#).

²¹ Programa asistido por computadora de Sistemas de Información Geográfico (GIS) utilizada para el diagramado de mapas.

²² Se excluyen los proyectos pertenecientes a señalamiento, teniendo como resultado un total de 180 proyectos.

²³ Dato de vías primarias y secundarias al 2021: Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua. Existe una base de vías terciarias que no fueron tomadas para el estudio.

²⁴ Dato aproximado, pendiente de proyectos por diagramar.

²⁵ Ver [Anexo 5](#) con datos de km por país.

En las Figuras No. 4 y No. 5 se visualiza un comparativo de los montos aprobados con los km ejecutados de los proyectos por país²⁶.

Figura No. 4. Monto de aprobación de proyectos carreteros por país.

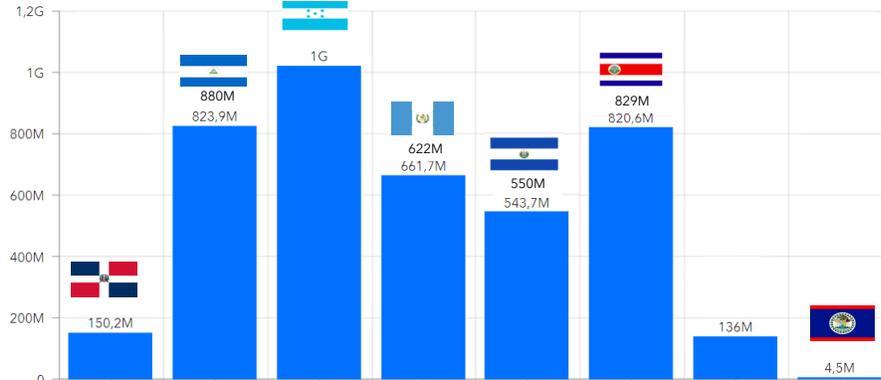
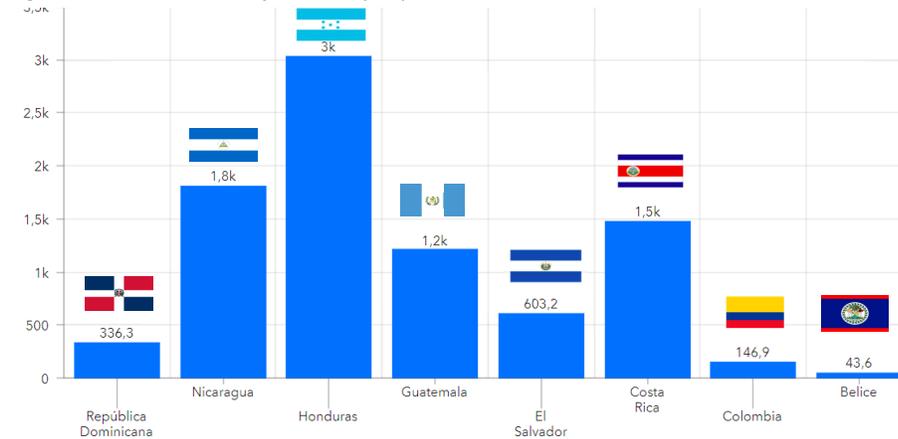


Figura No. 5. Kilómetros ejecutados por país.



* Nota: Los datos resultados de los km ejecutados por país son aproximados y derivados de ArcGIS.

Fuente: Elaboración propia ODEI.

Se identifica, en orden descendente, que el país con el mayor financiamiento en proyectos carreteros ha sido Honduras, con un monto equivalente a US\$ 1,042.57 millones (25%) al igual que es el país con la mayor cantidad de km ejecutados o en ejecución y financiados por el BCIE, con un equivalente a 3,000 km²⁷. Seguido por Nicaragua con un monto aprobado de US\$ 879.61 millones (21%) y 1,800 km. ejecutados, Costa Rica con un monto aprobado equivalente a US\$ 829.10 millones (20%) y 1,500 km. ejecutados, Guatemala con un monto aprobado de US\$ 622.0 millones (15%) y 1,200 km. ejecutados, El Salvador con un monto aprobado de US\$ 550.49 millones (13%) y 604.2 km. ejecutados. Por último, se encuentran República Dominicana con US\$ 150.20 millones (3%) aprobados y 336.3 km. ejecutados, Colombia con US\$ 136.0 millones (3%) y 146.9 km. ejecutados y Belice con US\$ 4.50 millones aprobados y 43.6 km. ejecutados. No se identifican proyectos para Panamá o Argentina.

A continuación, se presenta el estudio de forma pormenorizada por país:

V.2.1 Guatemala

Figura No. 6. Guatemala: Mapa carreteras BCIE.

²⁶ Ver tabla de datos en [Anexo 4](#).

²⁷ Ver [Anexo 4](#).

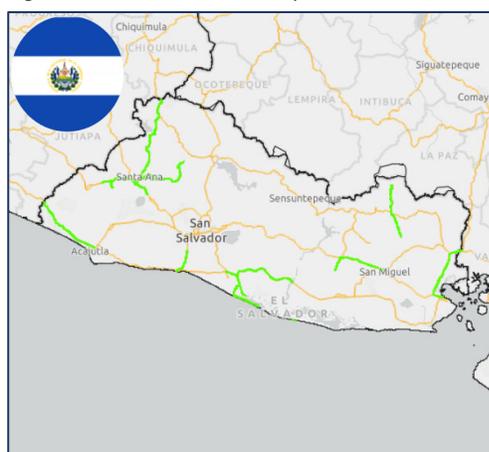


Se identifica que Guatemala abarca una totalidad de US\$ 622.0 millones en monto aprobado para las intervenciones viales. Asimismo, se observa un total de 1,200 km ejecutados y al realizar el comparativo con la red vial existente en el país equivalente a 5,323.65 km, se observa un alcance de 23%. En la Figura No. 6, se logra visualizar en verde la infraestructura vial financiada por el Banco²⁸ en comparación con la red vial total de país, en amarillo.

Por otro lado, en el Anexo 6 se enlistan las intervenciones destinadas a Guatemala dónde se resalta la operación de la Franja Transversal Norte, como principal proyecto, con un monto aprobado de US\$ 203.0 millones aprobado en el 2008.

V.2.2 El Salvador

Figura No. 7. El Salvador: Mapa carreteras BCIE.



Se identifica que El Salvador abarca una totalidad de US\$ 551.32 millones en monto aprobado para las intervenciones viales. Asimismo, se observa un total de 604.2 km ejecutados y al realizar el comparativo con la red vial existente en el país equivalente a 1,997.9 km, se observa un alcance de 30%. En la Figura No. 7, se logra visualizar en verde la infraestructura vial financiada por el Banco en comparación con la red vial total de país, en amarillo.

Por otro lado, en el Anexo 7 se enlistan las intervenciones destinadas a El Salvador dónde se resalta la Carretera al Puerto de La Libertad Tramos II y II, como principal proyecto, con un monto aprobado de US\$ 144.71 millones aprobado en el 2013.

V.2.3 Honduras

Figura No. 8. Honduras: Mapa carreteras BCIE.

²⁸ Visualizar el mapa en el [Tablero Dinámico de Carreteras Históricas BCIE](#).



Se identifica que Honduras abarca una totalidad de US\$ 1,044.6 millones en monto aprobado para las intervenciones viales. Adicionalmente, se identifica un total de 3,000.0 km ejecutados y al realizar el comparativo con la red vial existente en el país equivalente a 3460 km, se observa un alcance de 87% de la red primaria. En la Figura No. 8, se logra visualizar en verde la infraestructura vial financiada por el Banco en comparación con la red vial total de país en amarillo.

Por otro lado, en el Anexo 8 se enlistan las intervenciones destinadas a Honduras dónde se resalta el Proyecto de Mejoramiento y Ampliación de

la Carretera CA-5 Segmento I, con un monto aprobado de US\$ 130.0 millones aprobado en el 2008.

V.2.4 Nicaragua

Figura No. 9. Nicaragua: Mapa carreteras BCIE.



Se identifica que Nicaragua abarca una totalidad de US\$ 882.73 millones en monto aprobado para las intervenciones viales. Adicionalmente, se identifica un total de 1,800.0 km ejecutados por el Banco y al realizar el comparativo con la red vial existente en el país equivalente a 2,563.13 km, se observa un alcance de 70%. En la Figura No. 9, se logra visualizar en verde la infraestructura vial financiada por el Banco en comparación con la red vial total de país en amarillo.

Por otro lado, en el Anexo 9 se enlistan las intervenciones destinadas a Nicaragua dónde se resalta el Proyecto de Mejoramiento de la Carretera Muy Muy - Matiguás - Río Blanco, con un monto aprobado de US\$ 58.7 millones aprobado en el 2016.

V.2.5 Costa Rica

Figura No. 10. Costa Rica: Mapa carreteras BCIE.

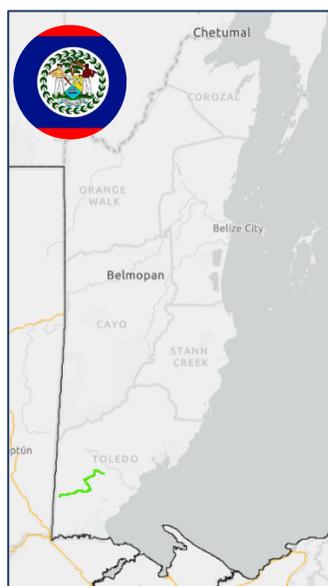


Se identifica que Costa Rica abarca una totalidad de US\$ 833.0 millones en monto aprobado para las intervenciones viales. Adicionalmente, se identifica un total de 1,500.0 km ejecutados por el Banco y al realizar el comparativo con la red vial existente en el país equivalente a 2,705.35 km, se observa un alcance de 55%. En la Figura No. 10, se logra visualizar en verde la infraestructura vial financiada por el Banco en comparación con la red vial total de país en amarillo.

Por otro lado, en el Anexo 10 se enlistan las intervenciones destinadas a Costa Rica dónde se resalta el Proyecto de la Autopista del Sol, con un monto aprobado de US\$ 160.0 millones aprobado en el 2007.

V.2.6 Belice

Figura No. 11. Belice: Mapa carreteras BCIE.



Se identifica que Belice abarca una totalidad de US\$ 4.5 millones en monto aprobado para las intervenciones viales. En la Figura No. 11, se logra visualizar en verde la infraestructura vial financiada por el Banco en comparación con la red vial total de país en amarillo.

Por otro lado, en el [Anexo 11](#) se enlistan las intervenciones destinadas a Belice dónde se resalta una única operación aprobada perteneciente al Proyecto de Mejoramiento de la Carretera Sur Tramo Dump - Jalacté, equivalente a US\$ 4.5 millones aprobados en el 2010.

V.2.7 Colombia

Figura No. 12. Colombia: Mapa carreteras BCIE.



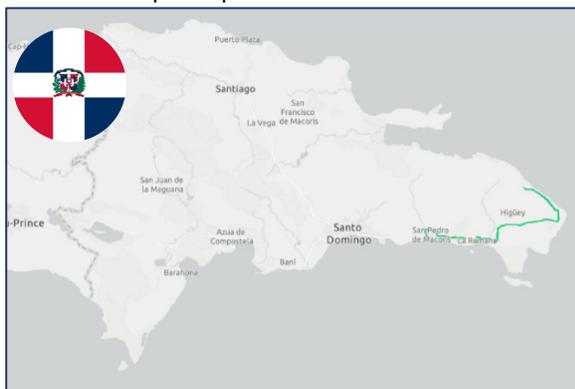
Se identifica que Colombia abarca una totalidad de US\$ 136.0 millones en monto aprobado para las intervenciones viales. En la Figura No. 12, se logra visualizar en verde la infraestructura vial financiada por el Banco en comparación con la red vial total de país en amarillo.

Por otro lado, en el [Anexo 12](#) se enlistan las intervenciones destinadas a Colombia dónde se resalta una única operación aprobada del Proyecto de Concesión Alto Magdalena Corredor Vial Honda-Puerto-Salga-Girardot, equivalente a US\$ 136.0 millones aprobados en el 2015.

V.2.8 República Dominicana

Figura No. 13. Rep. Dom.: Mapa carreteras BCIE.

Se identifica que República Dominicana abarca una totalidad de US\$ 150.2 millones en monto aprobado para las intervenciones viales. En la Figura No. 13, se logra visualizar en verde la infraestructura vial financiada por el Banco en comparación con la red vial total de país en amarillo.



Por otro lado, en el Anexo 13 se enlistan las intervenciones destinadas a República Dominicana donde se resaltan los dos proyectos ejecutados; Autopista del Coral, equivalente a US\$ 70.0 millones aprobados en el 2010 y el Proyecto de Mejoramiento y Ampliación del Corredor Vial del Este con un equivalente a US\$ 80.2 aprobado en el 2013.

V.3 Análisis por Tipo de Operación

Para lograr analizar a profundidad los proyectos correspondientes a carreteras, se catalogaron según el destino de los fondos, por tipos y subtipos, identificándose dos (2) tipos de proyectos: (1) Kilómetros Nuevos y (2) Mejoramiento. Dentro de los proyectos de tipo Kilómetros Nuevos, se identifican dos (2) subtipos: (1.1) ampliación y (1.2) construcción nueva. En tanto, los proyectos de tipo Mejoramiento se observan tres (3) subtipos: (2.1) rehabilitación (2.2) rehabilitación y ampliación menor y (3.1) señalamiento, resultando en un total de cinco (5) subtipos.

En la Tabla No. 2, se detallan las cantidades de proyectos pertenecientes a cada tipo y subtipo.

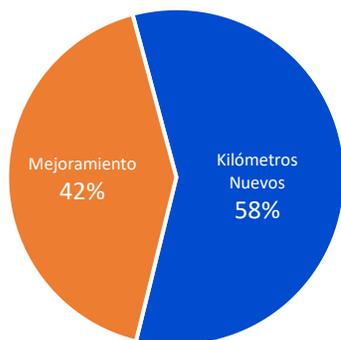
Tabla No. 2. Cantidad de Proyectos por Tipo.

Tipo de Proyecto		Subtipo de Proyecto		Cantidad de Aprobaciones	Cantidad de Proyectos Ejecutados
1	Kilómetros Nuevos	A	Ampliación	1	1
		B	Construcción Nueva	159	122
Total Kilómetros Nueva				160	123
2	Mejoramiento	C	Rehabilitación	72	51
		D	Rehabilitación y Ampliación Menor	12	6
		E	Señalamiento	6	4
Total Mejoramiento				92	61
Gran Total				252	184

* Nota: Los términos rehabilitación y mejoramiento fueron tomados como iguales, para efecto del presente estudio.

Fuente: Elaboración propia ODEI.

Figura No. 14. Monto aprobado por tipo de proyecto.

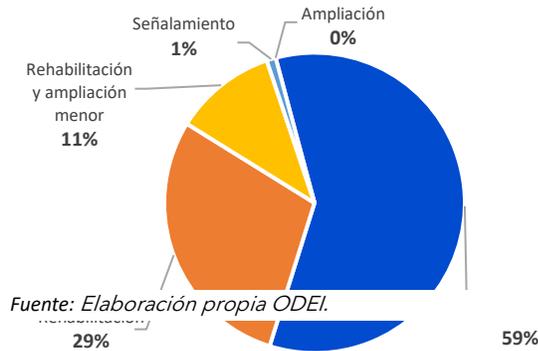


En la Figura No. 14, se identifica que la mayor cantidad de proyectos pertenecen al tipo Kilómetros Nuevos y a la vez corresponde al 58% de las aprobaciones totales, equivalente a US\$ 2,461.10 millones. Los proyectos destinados a Mejoramiento resultan en el 42% del monto aprobado equivalente a US\$ 1,753.36 millones.

Al realizar el desglose por subtipo en cuanto a monto aprobado, reflejado en la Figura No. 15, se identifica que el 58% de las aprobaciones totales pertenece a Construcción Nueva, equivalente a US\$ 2,455.10 millones. Seguido por las destinadas a Rehabilitación que corresponde al 29%, equivalente US\$ 1,222.82 millones. En tercer lugar, se observan los proyectos destinados a Rehabilitación y Ampliación Menor el 11% equivalente a US\$ 475.05 millones.

Fuente: *Elaboración propia ODEI.*

Figura No. 15. *Monto aprobado por subtipo.*



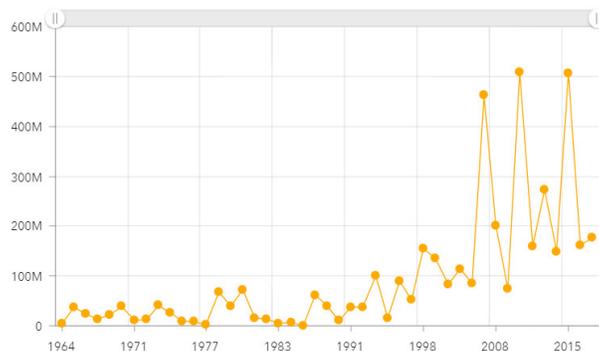
Fuente: *Elaboración propia ODEI.*

VI. Resultados

Como respuesta a la pregunta de evaluación sobre ¿En qué medida la contribución del BCIE ha sido relevante en el desarrollo de infraestructura vial de la región? Se observa que, el BCIE ha jugado un papel protagónico especial en las iniciativas y proyectos regionales de infraestructura vial en sus primeros cincuenta años, sin embargo, este protagonismo no se visualiza en los últimos años. Adicionalmente, se identifica una contribución de 8,631.0 km financiados por el Banco, el cual representa aproximadamente el 46% de la totalidad de 18,601.1 km de la red vial de la región. Se identifica una contribución del 87% en la red vial primaria de Honduras, seguido por Nicaragua con 70%, Costa Rica con 55%, El Salvador con 30% y Guatemala con 23%.

En atención a la pregunta ¿Cuál ha sido el impacto del financiamiento de la infraestructura vial en la competitividad de los países en la región? Se observa que la intervención del BCIE, en cuanto a montos aprobados a lo largo de la historia, desde el primer monto aprobado en 1964 hasta aproximadamente el 2006, las aprobaciones fueron uniformes en un rango no mayor a US\$ 160 millones, ver Figura No. 16. Derivado del primer proceso del Proyecto de Transformación, Fortalecimiento y Modernización de la Institución (año 2001)²⁹, se identifica un cambio en los montos aprobados con incrementos sustanciales, proceso que se vuelve a presentar posteriormente en el 2011 y 2021.

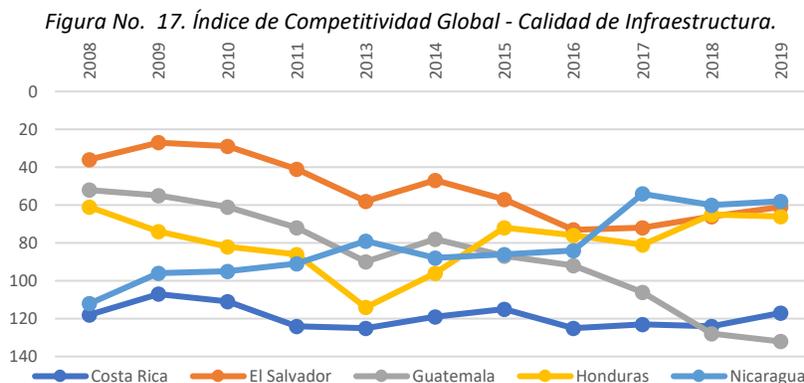
Figura No. 16. *Monto Aprobado a lo largo de la historia BCIE.*



²⁹ Aprobado mediante ACDI-5/2001, ACDI-15/2001 y ACDI-25/2001.

Fuente: *Historial de Proyectos Carreteros BCIE.*

En este sentido, al financiar operaciones de mayor relevancia se efectuó un análisis de la incidencia de estos proyectos en la competitividad de la región, específicamente en la calidad de la infraestructura vial³⁰:



Fuente: Elaboración ODEI en base a Informes del World Economic Forum.

El Índice de Competitividad Global³¹ está conformado por doce (12) pilares de dónde se tomó el Pilar de Infraestructura para el presente análisis, específicamente en el indicador de Calidad de la Infraestructura. En la Figura 17, se realiza un comparativo en línea de tiempo de cómo se ha movido el Índice de Competitividad Global, específicamente enfocado en la Calidad de la Infraestructura en los países de la región.

Se observa, un crecimiento de 54 posiciones en el caso de Nicaragua, seguido de Honduras con un ascenso de 5 posiciones, en tanto, se visualiza que los países que habían liderado este pilar como es el caso de Guatemala y El Salvador han reducido sus resultados.

VII. Hallazgos y Recomendaciones

Hallazgos

- Honduras ha sido el país con el mayor financiamiento en proyectos carreteros, con un monto equivalente a US\$ 1,042.6 millones (25%) al igual que es el país con la mayor cantidad de km financiados por el BCIE, con un equivalente a 3,000 km (presencia en el 87% de la red primaria y secundaria). Esto contribuye a nivel histórico en el Índice de Competitividad Global, Pilar de Infraestructura, específicamente en el indicador de Calidad de la Infraestructura.
- La mayor cantidad de financiamientos para proyectos viales corresponde a los de tipo Kilómetro Nuevo con 58% de las aprobaciones totales, equivalente a US\$ 2,461.10 millones.
- En el marco de esta evaluación se desarrolló un Tablero Dinámico de Carreteras Históricas digital que contiene el compendio de Mapas BCIE, para consultas de operaciones históricas de infraestructura vial y sus datos correspondientes en la región.

³⁰ El Índice de Competitividad Global está conformado por doce (12) pilares dónde se tomó el Pilar de Infraestructura para el presente análisis, específicamente en el indicador de Calidad de la Infraestructura el cual se incorpora a partir del año 2008.

³¹ Ranking a nivel mundial elaborado por el *World Economic Forum* y tomado del Reporte de Competitividad Global anual. El ICG identifica y evalúa los factores que sustentan el proceso de crecimiento económico y desarrollo humano.

- Limitantes con relación al acceso a la información de los proyectos anteriores al año 2005, lo que dificultó el estudio y las Lecciones Aprendidas previas.

Recomendaciones

La evaluación realizada por la Oficina de Evaluación Independiente (ODEI), identifica algunas oportunidades para fortalecer el papel del Banco en el financiamiento de proyectos de infraestructura vial. Para tal propósito, se exponen las siguientes recomendaciones:

- Fomentar un semillero de proyectos de infraestructura, mediante la Preinversión en diseño de proyectos, incrementando el alcance del BCIE en la infraestructura de los países, contribuyendo a su competitividad.
- Fortalecer calidad y cumplimiento de estándares de los proyectos terminados financiados por el BCIE. Adoptar certificaciones de ejecución de calidad como de infraestructura resiliente, por parte de la unidad de ejecución de cada proyecto. Esto con la finalidad de incrementar la calidad de la infraestructura vial de cada país a intervenir.
- Continuar robusteciendo el Tablero Dinámico de Carreteras Históricas BCIE resultante de la presente evaluación, con la finalidad de crear una plataforma que brinde información para la toma oportuna de decisiones durante y después de la ejecución de proyectos y de esta manera mantener un espacio de consulta actualizado, sobre proyectos de infraestructura vial financiados por el BCIE.

VIII. Anexos

A. Anexo 1: Pirámide de Evaluación BCIE.



USO INTERNO

Fuente: Elaboración propia ODEI.

B. Anexo 2: Mapa de Transporte COMODAL en el Proyecto Mesoamérica



Fuente: Proyecto Mesoamérica.

C. Anexo 3: Red de Carreteras Centroamericanas.



Fuente: SIECA con información de los Ministerios de Comunicaciones, Obras Públicas, Infraestructura o Transporte.

D. Anexo 4: Proyectos Carreteros por País.

País	Monto USD Aprobación (Millones)	% Monto de Aprobaciones	Km Red Vial Total	Km Ejecutados BCIE	% Alcance BCIE
Belice	4.50	0%	-	43.6	-
Colombia	136.00	3%	-	146.9	-
Costa Rica	829.10	20%	2,705.35	1,500.0	55%
El Salvador	550.49	13%	1,997.88	604.2	30%
Guatemala	622.00	15%	5,323.65	1,200.0	23%
Honduras	1,042.57	25%	2,563.13	3,000.0	87%
Nicaragua	879.61	21%	2,551.10	1,800.0	70%
República Dominicana	150.20	3%	-	336.3	-
Total	4,214.46			8,631.0	46%

E. Anexo 5: Kilómetros Centroamérica y Porcentaje de Alcance BCIE.

País	Km Pavimentados	Km Ejecutados BCIE	% Alcance BCIE
Costa Rica	7,821.0	1,500.0	19.2%
El Salvador	4,087.8	604.2	14.8%
Guatemala	7,955.7	1,200.0	15.1%
Honduras	3,382.0	3,000.0	88.7%
Nicaragua	4,838.0	1,800.0	37.2%
Total	28,084.5	8,204.2	29.2%

Fuente: Elaboración

propia ODEI.

F. Anexo 6: Guatemala: Proyectos Carreteros Ejecutados o en Ejecución.

Guatemala: Proyectos Ejecutados	Año de Aprobación	Monto de Aprobación (US\$ millones)
Construcción		363.38
Carretera Ca1 Tramo Final Calzada Roosevelt Garita de Policía	1976	2.80
Carretera Ca11 Tramo Vado Hondo el Florido Frontera con Honduras	1997	34.85
Carretera Ca12 Padre Miguel Anguiatú	1967/1968	3.50
Carretera Ca13 Tramo Entre Río Suyapa Frontera con Honduras	1997	17.00
Carretera Ca13 Tramo Modesto Méndez san Luis	1994	16.13
Carretera el Rancho Cobán en sus Distintos Tramos	1971	3.30
Carretera el Rancho Cobán tramo del Rancho Santa Elena	1966 /1969	6.50
Franja Transversal del Norte	2008	203.00
Interconexión Ca1/Ca9 Entre la Avenida Elena y Ciudad Universitaria	1974	0.70
Interconexión Entre las Rutas Ca1 y Ca9 (Anillo Periférico)	1980	20.30
Programa Carreteras Turísticas y de la Oportunidad	1998	45.30
Tramo Escuintla Puerto Quetzal	1998	10.00
Mejoramiento		184.72
Carretera Ca1 Reconstrucción y Mejoramiento del Tramo Mixco san Lucas Siguatepeque	1979	8.10
Carretera Ca1 Rehabilitación Tramo Barberena Cuilapa el Molino	1987	5.67
Carretera Ca13 Proyecto Mejoramiento y Pavimentación de la Ruta Tramo San Luis Poptún flores	1996	57.00
Carretera Ca2 Rehabilitación de Tramo Taxisco ciudad Pedro de Alvarado (Frontera con El Salvador)	1987	6.33
Carretera Ca9 Tramo el Rancho río Hondo	1987	7.62
Programa de Rehabilitación de Vías Primarias	1998	100.00
Mejoramiento y Ampliación		60.20
Carretera Ca1 Interamericana Oriente Ampliación y Mejoramiento a 4 Carriles del Tramo Ciudad Guatemala don Justo	1980	10.20
Carretera Ca9 Tramo Palín Escuintla	1993	50.00
Señalamiento		13.70
Proyecto Señalización y Seguridad Vial	1997	13.70
Grand Total		622.00

Fuente: Elaboración propia ODEI en base a histórico de aprobaciones.

G. Anexo 7: El Salvador: Proyectos Carreteros Ejecutados o en Ejecución.

Estudio Complejo

El Salvador: Proyectos Ejecutados	Año de Aprobación	Monto de Aprobación (US\$ millones)
Construcción		395.57
Carretera al Puerto de La Libertad Tramos II y III y Construcción de los Puentes sobre los Ríos Anguiatú y Paz	2013	144.71
Carretera Ca1 Carretera Portezuelo la Cuchilla y Cutuco Sirama frontera de Honduras	1966	4.75
Carretera Ca1 Interamericana la Cuchilla	1970	0.60
Carretera Ca12 San Ana Metapán Anguiatú	1969	4.00
Carretera Ca7 Gotera Perquín	1968	3.30
Carretera Ca7 Tramo Jocoaitique Perquín	1972	1.25
Carretera Costa del Sol Litoral la Herradura Playa Costa del Sol	1979	5.60
Carretera km. 52 Litoral la Herradura Playa Costa del Sol	1988	3.50
Carretera Portezuelo de Dos Vías Pavimentadas con Reserva para Expansión Futura	1968	4.60
Carretera San Salvador San Miguel II Etapa	1995	4.90
Circunvalación Santa Ana CA-1/CA-2	1988	3.84
Interconexión de la Carretera Ca1 a la Ciudad de Santa Ana El Salvador	1975	0.92
Interconexión de las Rutas Regionales Ca12 y Ca4	1979	9.20
Interconexión de las Rutas Regionales Ca12 y Ca4	1975	4.40
Programa de Vías Suburbanas y Caminos Rurales	2007	60.00
Programa Nacional de Carreteras	2001	135.00
Tramo Km 35 el Congo Portezuelo Cuatro Carriles	1973	5.00
Mejoramiento		144.92
Carretera Ca12 Rehabilitación de la Carretera la Hachadura Interconexión Ca12	1987	10.00
Carretera Ca12 Rehabilitación de la Carretera Santa Ana Metapán Anguiatú de la República de El Salvador	1987	10.50
Carretera Ca12 Santa Ana Metapán Anguiatú	1974	1.22
Carretera Ca2 Reconstrucción del Tramo Comalapa el Playón río Lempa	1972	4.80
Carretera San Salvador San Miguel II Etapa	1978	24.50
Carretera San Salvador San Miguel, I Etapa	1976	11.00
Programa Nacional de Reconstrucción de la República de El Salvador	1993	30.00
Programa Nacional de Rehabilitación de Vías Pavimentadas	1993/1996	52.90
Señalamiento		10.00
Proyecto Plan Nacional de Señalamiento Vial en la República de El Salvador	1993	10.00
Grand Total		550.49

H. Anexo 8: Honduras: Proyectos Carreteros Ejecutados o en Ejecución.

Honduras: Proyectos Ejecutados	Año de Aprobación	Monto de Aprobación (US\$ millones)
Construcción		596.67
Anillo Periférico Urbano de la Ciudad de Tegucigalpa	1992	37.80
Carretera Ca10 Entre la Ciudad de Nueva, Ocotepeque y la Frontera con Guatemala	1970	1.00
Carretera Ca10 Nueva Ocotepeque Frontera con Guatemala	1968	1.60
Carretera Ca11A Siguatopeque valle Jesús de Otoro (Sección I del Proyecto Siguatopeque la Esperanza	1987	0.11
Carretera Ca11A Siguatopeque valle Jesús de Otoro de Aproximadamente 368 Km.	1982	13.50

Estudio Complejo

Carretera Ca11A Siguatopeque valle Jesús de Otoro Sección I del Proyecto Siguatopeque la Esperanza en la Ruta	1986	0.50
Carretera Ca13 Puerto Cortés frontera de Guatemala	1968 / 1971	5.50
Carretera Ca13 Tramo la Ceiba Jutiapa	1975	3.80
Carretera Ca3 Choluteca Frontera con Nicaragua	1968	2.20
Carretera Ca3 Choluteca Frontera con Nicaragua Incluyendo el Camino de Acceso al Poblado del Triunfo y la Parte Correspondiente a Honduras del Costo de la Construcción del Puente Sobre el Río Guasaule	1971	0.50
Carretera Ca5 Tegucigalpa río del Hombre	1980 / 1983 /1985	12.45
Carretera Ca6 Danlí las Manos	1972	0.40
Carretera Ca6 Tramo Danlí las Manos	1968	2.50
Carretera Ca6 Tramo Tegucigalpa - Danlí	1970	6.60
Carretera Ca6 Tramo Tegucigalpa Danlí	1973	8.14
Carretera Ca7 la Paz tutule Marcala	1984	6.50
Carretera Descombros Planes y Sabá de Dos Vías de Circulación y Aproximadamente 198 Kilómetros de Longitud que Conecte Descombros Planes y Sabá	1976	2.80
Carretera Jutiapa Descombros	1976	3.20
Carretera la Ceiba Sabá Incluyendo el Puente Sobre el Río Aguán Proyecto Ubicado en los Departamentos de Atlántida y Colón	1978	2.40
Carretera la Ceibita santa Barbara desvió a San Nicolas	1981	8.70
Carretera la Ceibita santa Bárbara tabulé en su Sección II Comprendida Entre la Ceibita y Desvío a San Nicolás	1980	8.00
Carretera Litoral Atlántico Tramo Tela la Ceiba de la y el Tramo del Triunfo a la Frontera con Nicaragua de la Carretera Ca3	1966	9.51
Carretera Nueva Ocotepeque Frontera con Guatemala	1972	0.12
Carretera San Pedro Sula puerto Cortés	1991	33.00
Carretera San Pedro Sula puerto Cortés República de Honduras	1992	5.00
Carretera Tela la Ceiba	1969 / 1972	2.70
Corredor Logístico Villa de San Antonio-Goascorán Secciones II y III	2012	76.06
Interconexión Ca4/Ca5 Carretera Desvío a San Nicolás de la República de Honduras	1987	1.16
Interconexión Ca4/Ca5 Carretera Desvío a San Nicolás pito Solo	1987	10.13
Interconexión Ca4/Ca5 Carretera Desvío a San Nicolás Pito Solo Incluyendo Tres Ramales de esta Vía a las Poblaciones de Ceguaca Zacapa y San Juan	1990	3.70
Interconexión Ca4/Ca5 Carretera Desvío a San Nicolás portillo Concepción del Sur	1987	7.27
Interconexión Ca5 y Ca6 en la Ciudad de Tegucigalpa Honduras	1978	3.40
Interconexión Corredores Atlántico pacífico Villa San Antonio Goascorán	2004	109.47
Interconexión de las Rutas Ca5 y Ca11 y Sección de la Ca11 Carretera Siguatopeque la Esperanza Marcala	1975	0.43
Interconexión de las Rutas Regionales Ca5 y Ca6 de la Ciudad de Tegucigalpa	1977	3.60
Interconexión de las Rutas Regionales Ca5 y Ca6 en la Ciudad de Tegucigalpa	1977	5.75
Programa de Infraestructura Vial (PIV)	2015	150.00
Proyecto Construcción del Corredor Logístico Villa de San Antonio-Goascorán, Sección I, Subsección IB, Lamaní-El Quebrachal	2016	37.18
Trans 450	2013	10.00
Mejoramiento		256.10
Carretera Ca13 Proyecto Rehabilitación y Construcción de la Carretera a Puerto Cortés frontera con Guatemala Sección II	2003	20.30
Carretera Ca13 Puerto Cortés Frontera de Guatemala	2001	22.80
Carretera Ca5 La Guama el Caracol Sección VI	1988	5.20

Estudio Complejo

Carretera Ca5 Comayagua Siguatepeque Sección III	1988	6.00
Carretera Ca5 Rehabilitación Norte Tramo Río del Hombre caracol Sección Valle de Comayagua	1987	4.70
Carretera Ca5 Taulabé la Guama Sección V	1988	5.00
Carretera Ca5 Tramo Entre Tegucigalpa y Jícara Galán	1978	9.50
Carretera Ca6 Proyecto Rehabilitación de la Carretera Tegucigalpa Danlí	2007	23.00
Carretera Tegucigalpa Catacamas	2006	75.30
Proyecto de Reconstrucción y Mejoramiento de Carreteras II (PRMC II)	2008	22.00
Tramos Carreteros La Entrada-Copán Ruinas-El Florido y La Entrada-Santa Rosa de Copán	2015	62.30
Mejoramiento y Ampliación		158.00
Carretera Ca5 Proyecto de Ampliación y Mejoramiento Segmento I	2008	130.00
Carretera Ca5 Segmento I	2011	28.00
Señalamiento		31.80
Plan Nacional de Señalización Seguridad Vial	2005	22.50
Señales Viales en Carreteras Pavimentadas Principales y en Vías Urbanas de Ciudades Importantes de la República de Honduras	1993	9.30
Grand Total		1,042.57

I. Anexo 9: Nicaragua: Proyectos Carreteros Ejecutados o en Ejecución.

Nicaragua: Proyectos Ejecutados	Año de Aprobación	Monto de Aprobación (US\$ millones)
Construcción		96.93
Camino Santa Clara - Susucayán - el Jícara	2002	3.76
Carretera Acoyapa san Carlos Sección 1	1975	5.45
Carretera Acoyapa san Carlos Sección II y del Ramal a San Miguelito	1978	11.70
Carretera Ca1 Carretera Portezuelo las Mercedes	1967	1.61
Carretera Ca3 (Puente Real frontera Honduras) Carretera Ca6 (Ocotal las Manos) Frontera de Honduras	1964	4.78
Carretera Ca3 Tramo de Carretera Ocotal frontera Honduras y Puente Real frontera Honduras	1966	2.34
Carretera Matagalpa Jinotega	2007	16.81
Carretera Ocotal las Manos (Ca6) Puente Real frontera con Honduras (Ca3) y el Puente Sobre el Río Guasaule	1970	0.73
Carretera san Benito la Mercedes Incluyendo la Radial de Conexión con la Carretera Tipitapa Masaya	1974	6.20
Carretera San Benito Rama	1967 / 1968 / 1971 / 1975	9.69
Carretera San Benito Sébaco Incluyendo la Construcción del Desvío a la Ciudad Darío	1974	3.15
Carretera San Ramón Muy Muy	2007	21.71
Carretera Tipitapa Masaya Catarina y el Ramal Masatepe Guanacaste	1976	2.00
Carretera Tipitapa Masaya Nandaime y Ramal Catarina Masatepe Consistente en Pavimentación del Tramo Tipitapa Masaya	1973	3.40
Proyecto el Viejo Potosí	1973	3.60
Mejoramiento		606.03
Camino El Boquete- Santa Ana	2015	28.90
Carretera Acoyapa San Carlos - Frontera con Costa Rica	2006	9.50
Carretera Chinandega Guasaule	2002	19.50
Carretera Muy Muy-Matiguás-Río Blanco	2016	58.70
Carretera Nejapa el Crucero Diriamba Jinotepe Nandaime	2015	67.05
Carretera Nejapa Izapa	1990	10.00
Carretera Río Blanco - Siuna - Puente Bana Cruz	2007	3.13

Estudio Complejo

Carretera Río Blanco - Siuna - Puerto Cabezas	2004	5.00
Carretera Río Blanco Mulukukú	2013	38.00
Carretera San Benito Sébaco	1971	4.80
IV Proyecto de Rehabilitación y Mantenimiento de Carreteras	2011	50.00
Mejoramiento de Cambios de Estación Seca con una Longitud Aproximada de 381 Kilómetros	1980	13.20
Proyecto Mejoramiento de Caminos Rurales y Carreteras con Conexión al Caribe Nicaragüense	2014	149.25
Proyecto Mejoramiento de los Tramos de Camino Malacatoya-Victoria de Julio y Malacatoya-El Palo-El Papayal	2016	65.40
Tramo de Carretera Empalme Nejapa Empalme Puerto Sandino	2012	38.60
V Proyecto de Rehabilitación y Mantenimiento de Carreteras	2012	45.00
Mejoramiento y Ampliación		176.65
Programa de Mejoramiento y Ampliación de Carreteras	2018	176.65
Grand Total		879.61

K. Anexo 10: Costa Rica: Proyectos Carreteros Ejecutados o en Ejecución.

Costa Rica: Proyectos Ejecutados	Año de Aprobación	Monto de Aprobación (US\$ millones)
Ampliación		6.00
Carretera Tres Ríos Cartago Ampliación Mediante Dos Vías Adicionales	1978	6.00
Construcción		796.55
Autopista del Sol	2007	160.00
Carretera Ca1 Carretera el Coco san Ramón	1969	3.56
Carretera Ca1 Carretera el Coco san Ramón Naranjo	1966	4.70
Carretera Ca1 Entre el Coco y San Ramón	1967	5.80
Carretera Ca1 Tramo Arizona Liberia	1971	0.90
Carretera Costanera Barú Palmar Norte Fase C	1993	19.00
Carretera Costanera Proyecto Vial Barú Palmar Norte	1985	5.00
Carretera Costanera Sur	2002	60.00
Carretera Costanera Sur Barranca el Roble Mata de Limón Puerto de Caldera	1974	6.80
Carretera Costanera Sur Tramo Barú Palmar Norte	1978 / 1988	22.50
Carretera Costanera Sur Tramo Tárcoles Loma	1973 / 1975 / 1978 / 1979	15.40
Carretera Costanera Sur Tramo Tárcoles lomas	1977	5.66
Carretera Curridabat Tres Ríos	1971 / 1975	6.20
Carretera Orotina coyolar Tárcoles (Incluyendo la Radial Orotina san Mateo) y Coyolar puerto Caldera Como Parte del Complejo Vidal del Pacifico Sur	1979	16.40
Carretera Orotina Coyolar Tárcoles y Coyolar puerto Caldera Como Parte del Complejo Vial del Pacífico Sur	1983	5.40
Carretera San José Coyolar Puerto Caldera Tramo Escazú Santa Ana y de las Radiales a Santa Ana y San Antonio de Belén	1977	2.10
Carretera San José coyolar puerto Caldera Tramos Escazú Santa Ana Santa Ana ciudad Colón y Santa Ana San Antonio de Belén	1974	9.80
Carretera Terrón Colorado los Chiles	1978	5.82
Carretera Terrón Colorado los Chiles frontera con Nicaragua	1974	5.00
Carretera Tres Ríos Cartago	1985	1.60
Carretera Tres Ríos Cartago Incluyendo Supervisión Imprevistos y Escalonamiento de Costos	1984	1.65
Programa de Obras Estratégicas de Infraestructura Vial	2011	430.06
Sección La Sabana Escazú de la Carretera San José Coyolar	1973	3.20

Estudio Complejo

Mejoramiento		26.55
Carretera Barranca Arizona	1987	3.50
Carretera Barranca San Ramón	1988	2.90
Carretera Ca1 Interamericana Tramo Liberia la Cruz Peñas Blancas	1972	4.60
Carretera Ca1 Interamericana Tramo Río Seco Arizona	1972	1.45
Carretera Ca1 Tramo Arizona Peñas Blancas	1969	1.80
Carretera Ca1 Tramo Arizona Peñas Blancas	1969	1.60
Carretera Ca1 Tramo Paso Real Palmar Norte Piedras Blancas	1987	5.60
Carretera Ca1 Tramo Taras La Georgina de Costa Rica	1988	5.10
Grand Total		829.10

L. Anexo 11: Belice: Proyectos Carreteros Ejecutados o en Ejecución.

Belice: Proyectos Ejecutados	Año de Aprobación	Monto de Aprobación (US\$ millones)
Mejoramiento		4.50
Carretera Sur Tramo Dump - Jalacté	2010	4.50
Grand Total		4.50

M. Anexo 12: Colombia: Proyectos Carreteros Ejecutados o en Ejecución.

Colombia: Proyectos Ejecutados	Año de Aprobación	Monto de Aprobación (US\$ millones)
Construcción		136.00
Proyecto Concesión Alto Magdalena Corredor Vial Honda - Puerto - Salgar - Girardot	2015	136.00
Grand Total		136.00

N. Anexo 13: República Dominicana: Proyectos Carreteros Ejecutados o en Ejecución.

República Dominicana: Proyectos Ejecutados	Año de Aprobación	Monto de Aprobación (US\$ millones)
Construcción		70.00
Autopista del Coral	2010	70.00
Mejoramiento y Ampliación		80.20
Corredor Vial del Este	2013	80.20
Grand Total		150.20