

LA AIF EN ACCIÓN

Bolivia: Proyecto de la carretera Abapó-Camiri

**Enlaces:**

- [¿Qué es la AIF?](#)
- [Nuestra labor en Bolivia](#)

Más información sobre Bolivia:

- [Historia crediticia](#)
- [Datos y estadísticas](#)
- [Investigación](#)
- [Contáctenos](#)

DESAFÍO

Alrededor del 40% de los aproximadamente 9,2 millones de habitantes de Bolivia viven en condiciones de pobreza extrema, es decir, con menos de US\$1 al día. Se trata de un país montañoso y sin litoral, donde las ciudades se ubican a grandes distancias entre sí y las zonas rurales están escasamente pobladas. Dado que colinda con Argentina y Paraguay, el comercio agrícola en la zona oriental de Bolivia tiene un gran potencial, pero el sistema vial es subdesarrollado. Ello ha limitado la capacidad de los agricultores bolivianos de llevar sus productos a mercados promisorios. A fines de los años noventa, el principal obstáculo para el desarrollo económico eran las malas condiciones de los 150 kilómetros del tramo Abapó-Camiri en la principal carretera que conecta a Bolivia oriental con sus vecinos de más al sur.

ESTRATEGIA

Para abordar este problema, el Gobierno de Bolivia solicitó apoyo al Banco Mundial. La reconstrucción y pavimentación de la carretera Abapó-Camiri resultó más compleja y de mayor envergadura que anteriores proyectos de transporte ejecutados por la institución en el país. Se requería una circunvalación en un enorme puente y en las ciudades, y el trazado pasaba por varias pequeñas comunidades indígenas. El proyecto también apuntaba a financiar el mantenimiento vial pendiente en la región oriental en general a fin de aumentar el flujo vehicular hacia el tramo Abapó-Camiri.

RESULTADOS

La inversión de la Asociación Internacional de Fomento (AIF) en el Proyecto de la carretera Abapó-Camiri más que duplicó el tránsito vehicular en la carretera y redujo a la mitad los costos para los usuarios. Gracias a ello, aumentó el comercio al interior de la región y con los mercados colindantes de Argentina y Paraguay.

La construcción de la carretera Abapó-Camiri, que incluye el puente sobre el Río Grande, la circunvalación Camiri y la ruta de acceso a El Espino, beneficiaron a alrededor de 1,3 millones de usuarios. Además de costar menos de lo previsto, los estándares de diseño y construcción aplicados son comparables a los de los países desarrollados.

Aspectos destacados:

- A US\$524.000 por kilómetro cuadrado, los costos reales fueron inferiores en 15% a los cálculos originales. Esta cifra es mucho menor que la correspondiente a los tramos viales

construidos en Bolivia usando pavimento rígido, donde los costos finales oscilaban entre los US\$700.000 y US\$800.000 por kilómetro cuadrado.

- El volumen de tráfico vehicular, medido en cantidad de vehículos por día, más que se duplicó en esta ruta, desde 230 al día en el tramo Abapó-Ipati en 1999 a más de 600 a fines de 2005; y de 370 a 650 al día en el tramo Ipati-Camiri.

- La velocidad de viaje promedio aumentó más del doble durante el mismo período, de 33 a 80 km/hr en el caso de los autos, de 30 a 75 km/hr para los buses y de 17 a 65 km/hr para los camiones pesados.

- Como resultado, los costos para los usuarios de vehículos por kilómetro disminuyeron de US\$0,55 antes del proyecto a US\$0,22 después de él. En el caso de los camiones pesados, éstos disminuyeron de US\$1,59 en 1999 a US\$0,62, lo cual redundó en mayor competitividad para las exportaciones bolivianas.

- Todos los tramos de la carretera entregan beneficios económicos sólidos con tasas de rentabilidad económica entre 15% y 41%. El valor actual neto del proyecto fue de US\$66,6 millones (con una tasa de descuento del 12%), cifra que supera en 40% los cálculos realizados en la evaluación.

CONTRIBUCIÓN DE LA AIF

El apoyo financiero brindado por la AIF fue fundamental. La actual relación entre el Banco Mundial y el Servicio Nacional de Vialidad facilitó el diseño y la ejecución. El gobierno aprovechó la vasta experiencia de la institución en proyectos similares y estuvo abierto a recibir asesoría sobre disposiciones institucionales y de mantenimiento. Más aún, la participación del Banco mejoró la transparencia del proceso de licitación y restringió la intervención política, situación que ayudó a controlar los costos y mantener los plazos.

El Banco aportó su amplia experiencia en materia de protección ambiental, adquisición de tierras y reasentamiento para ir más allá de las prácticas normales adoptadas por el gobierno. El proyecto integró las inquietudes de las comunidades indígenas locales, cuya población total superaba las 15.000 personas. Además de los beneficios directos que recibieron a partir de la rehabilitación vial, estas comunidades aprovecharon el Plan de Desarrollo Alternativo para Pueblos Indígenas compuesto por 28 subproyectos en los ámbitos de salud, educación, producción agrícola, suministro de agua potable, artesanía y desarrollo de microempresas .

PRÓXIMOS PASOS

Dada la importancia del corredor Abapó-Camiri para el desarrollo agrícola de Bolivia, los gobiernos central y regional han seguido prestándole atención. En este marco, se utilizó un Plan Estratégico para la Conservación de la Red Vial Nacional 2002-2006 con el fin de formular programas de mantenimiento de las carreteras. Su sucesor, el Proyecto de mantenimiento y rehabilitación vial de Bolivia apunta en este momento a reestructurar el marco institucional de mantenimiento vial. Mientras tanto y como resultado del mejoramiento de los caminos, el comercio agrícola sigue aumentando en la zona oriental del país.