

AA26441

TESIS  
IF 2006  
M4

UNIVERSIDAD CATOLICA ANDRES BELLO  
ESTUDIOS DE POSTGRADO  
POSTGRADO EN INSTITUCIONES FINANCIERAS



**CORPORACION ANDINA DE FOMENTO: FINANCIAMIENTO PARA  
EL SECTOR TRANSPORTE MASIVO EN VENEZUELA  
PERIODO 2001-2005**

TANIA EGLEE MÉNDEZ GUTIERREZ. C.I. V-12.157.353  
PROFESOR: GONZALO BELLO

TRABAJO ESPECIAL DE GRADO PRESENTADO COMO REQUISITO PARA  
OPTAR AL TITULO DE ESPECIALISTA EN INSTITUCIONES FINANCIERAS  
MENCIÓN FINANZAS INTERNACIONALES

CARACAS, JUNIO 2006

## ÍNDICE DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	5
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	7
OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	8
OBJETIVO GENERAL.....	8
OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	8
ANTECEDENTES.....	9
CAPITULO I: LA CORPORACION ANDINA DE FOMENTO.....	9
EVOLUCIÓN HISTÓRICA.....	9
OBJETO.....	9
COMPENDIO GEOGRÁFICO.....	10
FUNCIONES.....	10
FINANCIAMIENTO Y CAPTACIONES DE LA CAF.....	12
CAMPOS DE ACCIÓN PRIORITARIOS.....	12
PRODUCTOS Y SERVICIOS.....	17
PRÉSTAMOS.....	18
ESTRUCTURACIÓN Y FINANCIAMIENTO DE PROYECTOS.....	19
COFINANCIAMIENTO.....	20
SERVICIOS DE BANCA DE INVERSIÓN Y ASESORÍA FINANCIERA.....	20
GARANTÍAS Y AVALES.....	22
PARTICIPACIONES ACCIONARIAS.....	22
SERVICIOS DE TESORERÍA.....	23
COOPERACIÓN TÉCNICA.....	24
CAPITULO II: EL TRANSPORTE MASIVO EN VENEZUELA.....	26
EL SISTEMA FERROVIARIO EN VENEZUELA.....	26
Plan Ferroviario Nacional.....	27
Sistema Ferroviario Central.....	29
Sistema Ferroviario Centro Sur.....	34
Sistema Ferroviario Centro Occidental.....	34

Sistema Ferroviario Oriental.....	39
Sistema Ferroviarios Occidental.....	40
Sistema Ferroviario Este - Oeste .....	41
Tren Los Teques - Caracas .....	42
EL SISTEMA METRO EN VENEZUELA .....	43
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA .....	47
TIPO DE INVESTIGACIÓN .....	47
DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	47
CAPÍTULO IV: CAF: FINANCIAMIENTO PARA EL SECTOR TRANSPORTE MASIVO EN VENEZUELA. 2001-2005 .....	48
OPERACIONES APROBADAS AÑO 2001 .....	48
OPERACIONES APROBADAS AÑO 2002 .....	49
OPERACIONES APROBADAS AÑO 2003 .....	50
OPERACIONES APROBADAS AÑO 2004 .....	51
OPERACIONES APROBADAS AÑO 2005 .....	53
CONCLUSIONES .....	55
BIBLIOGRAFÍA .....	56

## ÍNDICE DE FIGURAS

Gráfico 1. Ficha Técnica Proyecto Ferroviario Ezequiel Zamora. I Etapa.....	30
Gráfico 2. Ficha Técnica Proyecto Ferroviario Ezequiel Zamora. II Etapa .....	32
Gráfico 3. Ficha Técnica. Proyecto Ferroviario Simón Bolívar .....	35
Gráfico 4. Ficha Técnica. Proyecto Ferroviario Simón Bolívar .....	37
Gráfico 5. Mapa. Plan Ferroviario Nacional.....	43
Tabla 1. Líneas. Metro de Caracas .....	46
Tabla 2. Operaciones Aprobadas Año. 2001 .....	49
Tabla 3. Operaciones Aprobadas. Año 2002 .....	50
Tabla 4. Operaciones Aprobadas. Año 2003 .....	51
Tabla 5. Operaciones Aprobadas. Año 2004 .....	52
Tabla 6. Operaciones Aprobadas. Año 2005 .....	53

## INTRODUCCIÓN

En un sistema económico globalizado como el que nos rige actualmente, se aprecia la tendencia mundial de aprovechar las ventajas competitivas del transporte para impulsar el desarrollo económico de los países. En efecto, los servicios de transporte son uno de los principales pilares del desarrollo social y económico de un país y los mismos representan una de las actividades con mayor potencial y mejores perspectivas de desarrollo futuro a nivel nacional e internacional.

En este contexto, Venezuela realiza importantes avances en el marco del Plan Ferroviario Nacional el cual contempla la construcción de 4.000 Km. de vías férreas durante 20 años, así como la ejecución de los proyectos del Sistema Metro entre ellos: la extensión de la línea 4 del Metro de Caracas, el Metro de Los Teques, Valencia y Maracaibo.

No obstante, es relevante para nuestro país optar a fuentes de financiamientos que permitan paliar las cuantiosas inversiones para desarrollar este tipo de proyectos.

En este sentido la Corporación Andina de Fomento, institución financiera internacional cuya misión es promover el desarrollo sostenible y la integración regional de sus países accionistas, representa una pieza clave para el financiamiento de los proyectos anteriormente mencionados.

De acuerdo a lo antes expuesto, en el presente trabajo de investigación se evaluará el impacto del financiamiento de la Corporación Andina de Fomento para el sector transporte masivo de pasajeros y de carga en Venezuela, durante el periodo comprendido entre 2001-2005.

El trabajo esta estructurado en 4 capítulos: el primero, esta referido a la Corporación Andina de Fomento; el segundo, a los antecedentes de transporte masivo en Venezuela, el tercero contempla la metodología utilizada para la realización de la investigación, en el cuarto se presentan y analizan las operaciones aprobadas por la Corporación para cada año estudiado, y finalmente se exponen las conclusiones.

## **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

En los últimos años Venezuela ha enfocado sus esfuerzos hacia el desarrollo de proyectos de infraestructura de gran envergadura, en el marco de un ambicioso plan de inversiones cuya meta es instalar 4.000 Km. de vías férreas a nacional, intercomunicando los puertos, las principales ciudades y las arterias de transporte del país.

Esta iniciativa surge luego de muchos años de abandono de este sector, básicamente por la necesidad de desarrollar una infraestructura que mejore las condiciones del transporte masivo de pasajeros y de carga en las regiones mas pobladas y de mayor movimiento económico del país.

Sin embargo este tipo de proyectos representan para el Estado un enorme desafío en materia de financiamiento, ya que los mismos inciden considerablemente en el gasto publico y por ende en la economía.

En este sentido la Corporación Andina de Fomento, juega un papel muy importante como fuente de financiamiento para atenuar las cuantiosas inversiones que involucran estos proyectos. De esta forma nos disponemos a desarrollar la presente investigación con el propósito de evaluar el impacto del financiamiento de la Corporación para este sector.

## **OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### ***OBJETIVO GENERAL***

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo: Evaluar el impacto del financiamiento de la Corporación Andina de Fomento para el sector transporte masivo de pasajeros y de carga, en Venezuela durante el período comprendido entre 2001-2005.

### ***OBJETIVOS ESPECIFICOS***

- ❖ Determinar y analizar las operaciones de financiamiento aprobadas por la Corporación Andina de Fomento para el sector transporte masivo de pasajeros y de carga en Venezuela durante 2001-2005
  
- ❖ Analizar el efecto del financiamiento de la Corporación Andina de Fomento y su contribución en el fortalecimiento y desarrollo de los proyectos de infraestructura del sector transporte masivo de pasajeros y de carga en Venezuela entre 2001-2005.

## **ANTECEDENTES**

### **CAPITULO I: LA CORPORACION ANDINA DE FOMENTO**

#### ***EVOLUCIÓN HISTÓRICA***

La Corporación Andina de Fomento surge por la iniciativa de los gobiernos de Ecuador, Bolivia, Colombia, Chile, Perú y Venezuela, animados por el deseo de procurar la integración económica y el desarrollo económico y social de sus países, de acuerdo con los principios consignados en el Tratado de Montevideo, en la Carta de Punta del Este, y en la Declaración de Bogotá.

En 1966 se da origen a la Corporación, sin embargo es en 1970 que se inician formalmente sus operaciones y se fija su sede en Caracas, Venezuela, luego de cuatro años de acuerdos donde se concibe a la CAF como un banco múltiple del desarrollo y de la integración andina, cuya misión es promover el desarrollo sostenible y la integración regional, mediante una eficiente movilización de recursos para la prestación oportuna de servicios financieros múltiples, dirigidos a los clientes de los sectores públicos y privados de los países accionistas.

#### ***OBJETO***

De acuerdo al Convenio Constitutivo de la CAF, esta tiene como objeto “impulsar el proceso de integración subregional. Al efecto, dentro de un sentido de especialización racional y una equitativa distribución de las inversiones dentro del área, tomando en cuenta la necesidad de una acción eficaz en favor de los países de menor desarrollo relativo y con la adecuada coordinación con el organismo encargado de la integración subregional, impulsará el aprovechamiento de las oportunidades y

recursos que ofrezca su área de acción, mediante la creación de empresas de producción o de servicios y la ampliación, modernización o conversión de las existentes”.

### ***COMPENDIO GEOGRÁFICO***

La CAF esta conformada por diecisiete países de América Latina y el Caribe. Sus principales accionistas de las series “A” y “B” son los países de la Comunidad Andina de Naciones (CAN): Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Es importante mencionar que en Abril de 2006 Venezuela comunico de manera formal a la Secretaria General de la Comunidad Andina, su decisión de denunciar al Acuerdo de Cartagena. Sin embargo aún se encuentra adherida a la CAN de conformidad con el artículo 135 del Acuerdo de Cartagena, el cual establece el marco político del grupo subregional andino.

Los accionistas de la serie “C” conformados por doce socios de: Argentina, Brasil, España, Chile, Costa Rica, Jamaica, México, Panamá, Paraguay, Republica Dominicana, Trinidad & Tobago y Uruguay y 16 bancos privados de la región andina, también representantes de la serie “B”.

### ***FUNCIONES***

El Convenio Constitutivo de la Corporación señala entre sus funciones las siguientes:

- a) Efectuar estudios destinados a identificar oportunidades de inversión y dirigir y preparar los proyectos correspondientes;
- b) Difundir entre los países del área los resultados de sus investigaciones y estudios, con el objeto de orientar adecuadamente las inversiones de los recursos disponibles;
- c) Proporcionar directa o indirectamente la asistencia técnica y financiera necesaria para la preparación y ejecución de proyectos multinacionales o de complementación;

- ch) Obtener créditos internos o externos;
- d) Emitir bonos, debentures y otras obligaciones, cuya colocación podrá hacerse dentro o fuera de la subregión;
- e) Promover la captación y movilización de recursos;

En el ejercicio de las funciones a que se refieren este literal y el precedente, se sujetará a las disposiciones legales de los países en que se ejerzan dichas funciones o en cuyas monedas nacionales estén denominadas las respectivas obligaciones;

- f) Promover aportes de capital y tecnología en las condiciones más favorables;
- g) Conceder préstamos y otorgar fianzas, avales y otras garantías;
- h) Promover el otorgamiento de garantías de suscripción de acciones (underwriting), y otorgarlas en los casos que reúnan las condiciones adecuadas;
- i) Promover la organización de empresas, su ampliación, modernización o conversión, pudiendo al efecto suscribir acciones o participaciones.

La Corporación podrá transferir las acciones, participaciones, derechos y obligaciones que adquiriera ofreciéndolos en primer lugar a entidades públicas o privadas de la subregión y, a falta de interés por parte de éstas, a terceros interesados en el desarrollo económico y social de la misma;

- j) Realizar, en las condiciones que determine, los encargos o gestiones específicos relacionados con su objeto, que le encomendaren sus accionistas o terceros;
- k) Coordinar su acción con la de otras entidades nacionales e internacionales en el desarrollo de la subregión;
- l) Recomendar los mecanismos de coordinación necesarios para las entidades u organismos del área que proporcionen recursos de inversión;
- ll) Adquirir y enajenar bienes muebles e inmuebles, iniciar o contestar acciones judiciales y administrativas y, en general, realizar toda clase de operaciones, actos, contratos y convenios requeridos para el cumplimiento de sus fines.

## ***FINANCIAMIENTO Y CAPTACIONES DE LA CAF***

La CAF ha orientado su estrategia de financiamiento hacia la diversificación de fuentes y plazos que le permiten obtener tasas competitivas para intermediar los recursos financieros eficientemente. Las políticas de financiamiento e inversión de proyectos y los lineamientos estratégicos que ha sostenido la CAF a lo largo de los años le han permitido ampliar sus campos de acción y consolidarse no sólo como el brazo financiero del proceso de integración andina, sino como una pieza clave para el desarrollo de sus países accionistas. La decisión de abrir su capital accionario a otros socios de América Latina y el Caribe a inicios de la década de los noventa fue un hecho relevante que permitió expandir la vocación integracionista de la CAF y su base operativa más allá de la región andina.

En cuanto a las captaciones la CAF ha obtenido préstamos y líneas de crédito de mediano y largo plazo de instituciones financieras multilaterales y bilaterales, así como de la banca internacional en términos y condiciones muy atractivas para apoyar el desarrollo de sus actividades en el corto, mediano y largo plazo.

Entre las instituciones multilaterales y oficiales que han otorgado líneas de crédito y préstamos a la CAF, se encuentran el Banco Europeo de Inversiones -BEI-, Banco Interamericano de Desarrollo -BID-, Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft -DEG-, Export Development Corporation -EDC-, Instituto de Crédito Oficial -ICO-, Japan Bank for International Cooperation -JBIC-, Kreditanstalt für Wiederaufbau -KfW-, Nederlandse Financierings Maatschappij Voor Ontwikkelingslanden N.V. -FMO- y el Nordic Investment Bank -NIB-.

## ***CAMPOS DE ACCIÓN PRIORITARIOS***

La CAF ha mantenido durante muchos años su compromiso con la integración regional, enfocando sus esfuerzos hacia los dos pilares básicos de su misión: reforzar

y expandir su papel como instrumento de la integración latinoamericana y fortalecer el enfoque de sostenibilidad en todas sus operaciones.

En este contexto, la Corporación:

*Apoya a los gobiernos de sus países accionistas:*

- En el mantenimiento de un marco macroeconómico estable;
- En la identificación, diseño e implementación de reformas dirigidas a la modernización del Estado;
- En el desarrollo e incremento de la productividad y competitividad de sus economías.

*Promueve, estructura y financia proyectos orientados a apoyar la integración andina y latinoamericana:*

- Mediante la dotación de infraestructura física, especialmente en las áreas de vialidad, Energía, transporte y comunicaciones;
- fortaleciendo la logística de integración;
- creando redes de competitividad regional;
- promoviendo proyectos que propicien el desarrollo fronterizo.

*Apoya la modernización de la capacidad productiva y la inserción de las empresas de sus países accionistas en los procesos internacionales de producción y en los mercados regionales y mundiales. En tal sentido:*

- privilegia la modernización, reconversión y expansión de la capacidad productiva y exportadora de las empresas privadas de los países accionistas, principalmente las pequeñas y medianas;
- promueve la concreción de alianzas estratégicas entre empresas, a fin de facilitarles el acceso a mejores tecnologías y mercados más amplios;

- utiliza selectivamente la participación accionaría para viabilizar la modernización y expansión de empresas privadas;
- apoya los procesos nacionales destinados a transferir desde el sector público al privado ciertas actividades económicas.

*Promueve y financia proyectos nacionales y locales para el desarrollo y mejoramiento de la infraestructura de apoyo a la producción.* En este campo, las actividades de la CAF se orientan a:

- respaldar el desarrollo de infraestructura vinculada con el mejoramiento de la capacidad competitiva y de exportación de las empresas privadas;
- apoyar a los gobiernos nacionales y locales en la ejecución de proyectos que promuevan la integración nacional y la descentralización de la actividad económica;
- ampliar la participación y función catalítica en la ejecución de proyectos de infraestructura con el sector privado.

*Apoya el fortalecimiento de la institucionalidad democrática y la gobernabilidad en sus países accionistas.* Para ello:

- colabora con los gobiernos nacionales y locales en actividades vinculadas con el fortalecimiento y reforma de sus instituciones e impulsa mecanismos que apoyan las economía de mercado, los procesos democráticos, la participación ciudadana y el ordenamiento de los sistemas políticos y de la sociedad civil;
- respalda los esfuerzos de descentralización administrativa y política a que se han abocado los países accionistas, apoyando con cooperación técnica, financiamiento y servicios financieros las iniciativas de los gobiernos nacionales y regionales en esta materia;
- apoya a los gobiernos nacionales en la implantación de reformas de segunda generación.

*Promueve el fortalecimiento y la integración de los mercados de capital y la movilización del ahorro interno.* En este campo:

- estimula los procesos de consolidación de los sistemas financieros y sus marcos regulatorios;
- promueve el desarrollo de inversionistas institucionales que fortalezcan y profundicen los mercados nacionales de capital;
- apoya la implementación de nuevos instrumentos financieros que faciliten la movilización de ahorro interno y su canalización hacia la inversión;
- respalda las iniciativas orientadas a la integración y ampliación de los mercados de capital de los países accionistas.

*Apoya el desarrollo ambiental y socialmente sostenible, mediante:*

- La promoción de principios de sostenibilidad tanto a nivel institucional interno, como entre socios y accionistas;
- La prevención, mitigación y/o apropiada compensación de los impactos ambientales y sociales asociados a los proyectos que financia;
- El aprovechamiento racional de la biodiversidad y la promoción de los mercados ambientales emergentes;
- La promoción de un enfoque preventivo frente a los riesgos derivados de desastres naturales, así como la mitigación de los daños ocasionados por éstos;
- El apoyo a la autogestión comunitaria, a través del otorgamiento de créditos preferenciales con cierto grado de recursos concesionales.

*Potencia sus propios recursos, fortaleciendo la función catalítica de la CAF en la movilización de fondos.* En este sentido:

- intensifica la movilización de recursos adicionales mediante el mecanismo de préstamos A/B;

- agiliza el uso de sus propios recursos, ampliando el programa de venta y distribución de su cartera;
- amplía los programas de cofinanciamiento con otras instituciones financieras, nacionales e internacionales.

*Amplía y diversifica los servicios de banca de inversión, en consonancia con las necesidades del mercado y la capacidad competitiva de la institución:*

- impulsando la estructuración de operaciones que aprovechen los productos y servicios que ofrece, a fin de optimizar los beneficios para los clientes;
- desarrollando nuevos productos y servicios basados en los que actualmente se ofrecen, a fin de profundizar los nichos de competitividad;
- ampliando los servicios en los cuales tiene experiencia: estructuración financiera, *underwriting* de emisión de valores y asesorías en distintos aspectos financieros, incluyendo calificación de riesgo, acceso a los mercados de capitales nacionales e internacionales y privatización, entre otros;
- fortaleciendo la capacidad de responder a las condiciones del mercado, con un enfoque flexible hacia las necesidades de los clientes.

*Promueve la difusión de la cultura de la región, como un componente fundamental del desarrollo humano sostenible y la integración regional. Para ello:*

- consolida cada vez más los espacios que tiene dispuestos para actividades culturales en su edificio sede, a través de programaciones continuas, diversificadas y de alto nivel;
- promueve la divulgación de las variadas expresiones artísticas e intelectuales que conforman el patrimonio cultural de la región.

*Evalúa y fortalece periódicamente su desempeño interno, a fin de responder competitivamente a los retos que le plantea un entorno globalizado. En este sentido:*

- adecua el perfil de sus recursos humanos en función de los requerimientos actuales y futuros, a través de la alineación y fortalecimiento de sus políticas de administración de personal;
- moderniza continuamente su plataforma tecnológica y de sistemas de información y potencia su utilización, a fin de brindar a sus clientes productos y servicios de valor agregado, incrementar la productividad del personal y reducir los costos operativos;
- adecua y fortalece sus prácticas y procedimientos, mediante la incorporación de tecnologías innovadoras y mejores prácticas de la industria.

### ***PRODUCTOS Y SERVICIOS***

Los productos y servicios de la CAF están dirigidos tanto a los gobiernos de los países accionistas, como a las instituciones públicas y privadas o mixtas que operan en estas naciones. En cuanto a la diversidad de sus servicios la CAF ofrece productos similares a los de un banco comercial, de desarrollo y de inversión, orientados particularmente a incrementar las ventajas competitivas de la Corporación en las áreas de infraestructura, industria y sistemas financieros, que fortalezcan su rol catalítico, innovador e integrador en la región.

En este sentido la Corporación:

- Otorga préstamos a corto, mediano y largo plazo; cooperaciones técnicas, avales y garantías, y efectúa participaciones accionarias;
- trabaja en la estructuración y financiamiento de proyectos sin recurso o con garantías limitadas (*non recourse or limited recourse lending*);
- realiza operaciones de cofinanciamiento con diversas instituciones multilaterales e internacionales, incluyendo préstamos A/B;
- otorga líneas de crédito a empresas y entidades bancarias para financiar operaciones de comercio exterior y de capital de trabajo;

- opera como banco de segundo piso para canalizar recursos hacia diversos sectores productivos;
- financia en forma directa a empresas privadas que operan concesiones estatales, a fin de colaborar con el traspaso de actividad productiva del área pública a la privada;
- brinda financiamiento para la adquisición de compañías y/o activos en proceso de privatización, así como también a empresas recientemente privatizadas;
- presta servicios de asesoría y estructuración de negocios de empresas públicas y privadas para insertarlas en el mercado del carbono, en el marco de la Convención de Cambio Climático;
- ofrece apoyo a empresas y bancos para que accedan a los mercados de capital locales e internacionales;
- puede emitir garantías parciales de crédito para mejorar la calificación de emisiones y préstamos;
- apoya a instituciones que realizan operaciones de arrendamiento financiero;
- recibe depósitos a plazo y emite bonos a mediano plazo, a tasas competitivas a nivel de los mercados financieros internacionales;
- presta servicios de asesoría financiera a sus clientes, incluyendo consultorías sobre calificación de riesgo;
- puede actuar como agente financiero.

### ***PRÉSTAMOS***

Los préstamos de corto (hasta 1 año), mediano (de 1 a 5 años) y largo plazo (más de 5 años) constituyen la principal modalidad operativa de la CAF y pueden aplicarse a todas las etapas de ejecución de proyectos. Bajo ciertas circunstancias y en el contexto de una relación crediticia integral, la CAF también puede otorgar préstamos para financiar operaciones de comercio, especialmente de fomento a las exportaciones, y de capital de trabajo a empresas o instituciones financieras.

Aunque la CAF puede financiar prácticamente cualquier tipo de proyecto, tienen particular relevancia los préstamos de infraestructura destinados a proyectos públicos y privados de vialidad, transporte, telecomunicaciones, generación y transmisión de energía, agua y saneamiento ambiental, así como los que propician el desarrollo fronterizo y la integración física entre los países accionistas. En cuanto al área industrial, la CAF financia proyectos y préstamos corporativos para ampliar y modernizar la capacidad productiva y la inserción de las empresas de sus países accionistas en los mercados regionales y mundiales.

En el caso de los préstamos para financiar operaciones de comercio, capital de trabajo o programas de apoyo a sectores productivos, se opera preferentemente bajo la modalidad de banca de segundo piso al otorgar líneas de crédito o créditos sectoriales a instituciones financieras de desarrollo y a la banca comercial privada. De esta manera, la CAF ofrece financiamiento a sectores específicos a los cuales no puede llegar directamente, como es el caso de las pequeñas y medianas empresas (Pymes). Estas líneas de crédito también pueden otorgarse en forma directa a empresas calificadas de los sectores productivos de la región.

### ***ESTRUCTURACIÓN Y FINANCIAMIENTO DE PROYECTOS***

La CAF participa activamente en el financiamiento de proyectos estructurados bajo esquemas de garantías limitadas (limited recourse lending). Esta modalidad se utiliza principalmente para financiar proyectos de tipo BOT (build, operate and transfer) y BOO (build, operate and own) vinculados al sector de infraestructura, generalmente procedentes de contratos de concesión otorgados por los gobiernos o destinados a financiar proyectos de minería y explotación de petróleo y gas.

## ***COFINANCIAMIENTO***

La CAF utiliza los préstamos A/B con la finalidad de complementar sus propios recursos financieros atrayendo recursos externos a la región en beneficio de sus países accionistas. A través de estos préstamos, la CAF otorga la porción A del préstamo con sus propios recursos y distribuye la porción B entre bancos internacionales o inversionistas institucionales.

Ante el prestatario y los demás participantes, la CAF es el acreedor (lender of record) y en esa capacidad representa tanto a sus propios intereses, como el de los demás participantes frente al deudor.

Adicionalmente, la CAF cofinancia operaciones con organismos multilaterales como el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Mundial, la Corporación Interamericana de Inversiones, el Banco Nórdico de Inversiones, la Corporación Financiera Internacional y el Fondo Internacional para el Desarrollo Agrícola, y con la banca privada local e internacional.

## ***SERVICIOS DE BANCA DE INVERSIÓN Y ASESORÍA FINANCIERA***

La CAF apoya a sus clientes del sector público y privado a través de operaciones de banca de inversión y mercados de capital que permiten complementar y añadir valor a sus productos tradicionales y ofrecer servicios financieros integrales.

Entre los productos que la CAF ofrece en esta área se encuentran:

### **Suscripción de Emisiones en los Mercados de Capitales (Underwriting)**

Se suscriben emisiones de títulos de deuda, tanto en mercados globales como locales, con el fin de garantizar el éxito de las emisiones de los clientes.

### **Fideicomiso Estructurado**

De esta forma apoya a sus clientes en la captación de fondos mediante una estructura de venta y arrendamiento posterior (sale-and-lease back) de sus activos productivos.

### **Garantías Parciales**

Proporciona garantías parciales sobre una emisión de título de valores a sus clientes que permite mejorar la calidad del riesgo (credit enhancement) de la emisión y hacer posible la operación en condiciones beneficiosas. Por ejemplo, la CAF puede garantizar una cuota de capital y una cuota de interés de manera rotativa (revolving).

### **Finanzas Corporativas**

Procura agregar valor a sus operaciones estructurando financiamientos que satisfagan las necesidades y características de sus clientes, utilizando sus principales ventajas competitivas. La estructuración de operaciones permite encontrar los mecanismos más apropiados de financiamiento incluyendo operaciones de riesgo directo a través de mercados de capitales.

### **Swaps de Tasas de Interés y otros Derivados**

Gracias a su calificación de riesgo de grado de inversión (investment grade), la CAF cuenta con excelentes condiciones para negociar contratos swap con la banca internacional. De esta manera, ofrece servicios que permiten a sus clientes lograr una mayor flexibilidad en el manejo de sus pasivos.

### **Asesorías Financieras**

Brinda asesorías financieras como servicios complementarios de los productos que ofrece en el área de banca de inversión y mercados de capital. Generalmente, se realizan en asociación con agencias locales o con bancos internacionales de inversión.

### **Seguro de Riesgo Político**

La Corporación se asoció con American International Group -AIG- empresa reconocida a nivel mundial en el negocio de seguros, para crear Latin American Investment Guarantee Company -LAIGC- que ofrece pólizas de seguros de riesgo político y garantías de inversión para operaciones de crédito externo, de comercio exterior y de inversión de capital en los países de la región, como opción innovadora para incrementar la inversión extranjera y las fuentes de financiamiento en sus países accionistas.

### ***GARANTÍAS Y AVALES***

La CAF puede otorgar avales y garantías a empresas e instituciones financieras para respaldar operaciones de crédito otorgadas por otras fuentes a sus clientes; entre estos productos, se incluyen las garantías parciales para contribuir a mejorar la calificación de emisiones y préstamos y la conformación de fideicomisos estructurados.

También, se puede garantizar la suscripción de emisiones de papel de renta fija de entidades emisoras en mercados de capital de la región, con el propósito adicional de apoyar el desarrollo de dichos mercados.

### ***PARTICIPACIONES ACCIONARIAS***

La CAF realiza inversiones de capital en áreas estratégicas con el objeto de apoyar el desarrollo y el crecimiento de empresas en los países accionistas y sus

participaciones en los mercados de valores. También con la finalidad de servir de agente catalizador en la atracción de recursos a la región.

La Corporación puede participar mediante varias modalidades:

A través de fondos de inversión que tienen por objeto la adquisición, tenencia, administración y enajenación de títulos de renta fija o variable de empresas o proyectos de infraestructura representados en acciones o en certificados de participación emitidos por dichas sociedades.

En forma directa a través del capital de sociedades que tienen por objeto la producción de bienes o la prestación de servicios.

Por medio de inversiones de cuasi-capital, tales como préstamos subordinados, acciones preferentes y préstamos con opción de ser convertidos en acciones.

Entre los criterios básicos que la CAF considera al decidir una participación accionaria se encuentran: la movilización de recursos externos lograda como resultado de esa inversión, el impacto para el desarrollo de la región, el carácter estratégico de la misma, la presencia de la CAF en la toma de decisiones de la institución en la cual se invierte, los mecanismos de salida y la rentabilidad.

### ***SERVICIOS DE TESORERÍA***

Exclusivamente para sus clientes regionales, la CAF ofrece servicios de tesorería que incluyen la captación de depósitos a través de la mesa de dinero, desde plazos muy cortos (overnight) hasta tres años, según las necesidades de los clientes, a los que también les presta servicios de administración de fondos.

## ***COOPERACIÓN TÉCNICA***

La CAF financia operaciones especializadas que complementan la capacidad técnica existente en los países accionistas con el fin de impulsar programas innovadores que contribuyan al desarrollo sostenible y a la integración regional. Estos fondos pueden ser reembolsables, no reembolsables o de recuperación contingente, dependiendo de la naturaleza y de los propósitos de la operación.

Las operaciones de cooperación técnica se orientan especialmente a apoyar las reformas relacionadas con los procesos de modernización del Estado como la privatización, la descentralización administrativa y el fortalecimiento institucional. También apuntalan la promoción de la oferta exportable y de las inversiones, el desarrollo e integración de los mercados financieros y de capital de la región, la transferencia y adaptación tecnológica, la protección del ambiente, el desarrollo social y el fomento de los valores culturales.

Adicionalmente, a través del Fondo para el Desarrollo Humano (Fondeshu) se brinda apoyo financiero para la ejecución de proyectos comunitarios productivos, innovadores y de alto impacto demostrativo, dirigidos a los sectores sociales más vulnerables. Igualmente, con recursos de Fondeshu la CAF financia entidades microfinancieras calificadas, así como programas para su fortalecimiento institucional.

## **OTROS SERVICIOS**

### **Administración de fondos de cooperación de terceros**

La CAF administra y supervisa fondos de otros países y entidades, generalmente de carácter no reembolsable, destinados a financiar programas acordados con entidades donantes que estén en línea con las políticas y estrategias de

la Corporación. Tal es el caso de la administración de recursos del Fondo Internacional para el Desarrollo Agrícola -FIDA- ([www.ifad.org](http://www.ifad.org)) realizada por la CAF en calidad de institución cooperante, los cuales se destinan a aliviar el hambre y la pobreza rural y a mejorar las condiciones de vida de los pueblos indígenas de la región. Igualmente, administra un fondo de cooperación técnica del Ministerio de Economía del Reino de España, destinado especialmente a proyectos de preinversión en las áreas de integración, reforma institucional, infraestructura, energía, desarrollo social y medio ambiente.

## **CAPITULO II: EL TRANSPORTE MASIVO EN VENEZUELA**

### ***EL SISTEMA FERROVIARIO EN VENEZUELA***

El ferrocarril surge como idea en nuestro país después de la declaración de independencia. Entre muchos proyectos para la modernización, el ferrocarril representaba una excelente oportunidad para comunicar nuestro vasto territorio, a través de la construcción de vías adecuadas a las necesidades de la economía agrícola y comercial.

En 1827 se realizó en Caracas un encuentro para tratar el tema de los ferrocarriles, para la época la economía venezolana no lograba cubrir financieramente un proyecto de esta envergadura, sin embargo los recursos son obtenidos de algunos países extranjeros para quienes el proyecto resultaba una excelente oportunidad de inversión.

En 1854, el presidente José Tadeo Monagas lanzó un decreto en el que apoyaba el proyecto, que culminó en 1856 con la firma de un contrato. Once años después se firmó en Estados Unidos un contrato definitivo, que contemplaba la aprobación del proyecto. La obra estuvo a cargo del ingeniero William Anderson Pile, quien constituyó la compañía The La Guaira and Caracas Railway Co.Ltd. El proyecto se concretó en el lapso de dos años, y fue electrificado en 1933, cuando se le incorporaron nuevas locomotoras.

En 1877 se inaugura el primer tren conocido con el nombre de Ferrocarril Bolívar, para unir la población de Tucaras con las Minas de Aroa. Durante el gobierno de Guzmán Blanco se construye uno de los trenes mas importantes; el ferrocarril que cubría la ruta Caracas – La guaira. Después se construyeron otros

ferrocarriles, como el que sirvió de enlace entre Caracas y Valencia, o el que en 1888 comenzó a circular entre Valencia y Puerto Cabello; este último con un tramo que iba desde las Trincheras a la Entrada. En 1886 se inauguró el ramal Caracas–Petare, que en 1910 se prolongó hasta Santa Lucía. En 1891 se puso en marcha la sección Caracas–Los Teques, y dos años más tarde el tren llegó hasta El Consejo y luego hasta La Victoria y Valencia. El Ferrocarril Central se inauguró de manera oficial en 1894.

En 1891, durante el gobierno de Andueza Palacio, comenzó a funcionar el tren Barquisimeto–La Luz. En 1889 se concretó la línea que va desde Carnero hasta Río Chico y El Guapo; la concesión estuvo a cargo de la compañía The Carnero Railway and Navigation Co. Ltd.

En 1895 partió, desde el puerto de Encontrados, el tren con destino a La Fría, pasando por El Guayabo. En 1886 se terminó de construir la línea desde la Ceiba a Motatán, con un tramo a Valera. En ese mismo año se tendió la línea entre Santa Bárbara y El Vigía.

Los proyectos mencionados anteriormente se concretaron exitosamente, beneficiando tanto al comercio nacional como internacional, ya que para la época la economía venezolana se centraba básicamente en la agricultura y el comercio, siendo el ferrocarril el medio capaz de reactivar el desarrollo.

Sin embargo el proyecto ferroviario ocasiono un fuerte endeudamiento al estado quien no pudo sostener la situación y declaró su insuficiencia fiscal desatendiendo el sector. Desde ese momento muchas líneas dejaron de operar, perdiéndose gran parte del patrimonio publico.

### ***Plan Ferroviario Nacional***

Actualmente en nuestro país se realizan esfuerzos para rescatar el ferrocarril. Esta iniciativa esta enmarcada en el Plan Nacional de Desarrollo Regional. Este plan

tiene como objetivo el desarrollo de nuevos ejes estratégicos que permitan el crecimiento armónico y equilibrado, con la finalidad de beneficiar a las regiones menos desarrolladas del país, principalmente el Eje Apure–Orinoco y su conexión con los ejes Oriental y Occidental, además de favorecer la descentralización y desconcentración de la región centro norte del país.

El Plan Ferroviario Nacional (P.F.N.) contempla una red de aproximadamente 4.000 km para ser desarrollada durante veinte años, conformada por varios sistemas que responden a actividades económicas, políticas y sociales.

Los objetivos de este programa son:

Diversificar la utilización y aumentar la capacidad del sistema de transporte interregional en su conjunto.

Asegurar la movilización de las cargas y de los pasajeros previstos en los planes de desarrollo del país.

Complementar, optimizar y ampliar otros modos de transporte, tales como el carretero, el de cabotaje y el fluvial, incentivando el desarrollo de sistemas intermodales.

Facilitar la exportación de productos no tradicionales, especialmente mineros.

Estabilizar los costos del transporte y disminuir la dependencia actual del modo de transporte automotor.

Fortalecer los intercambios comerciales con el MERCOSUR y la Comunidad Andina, mediante conexiones binacionales con Brasil y Colombia.

El proyecto encontró justificación en la realización de emprendimientos productivos que demandaría este modo de transporte para cargas entre las diferentes regiones y hacia los puertos, que no podrían ser atendidas por el modo carretero. Por otra parte, el ferrocarril permitiría aliviar la crítica situación del sistema de transporte debida a la disminución del parque automotor por su elevado costo de operación, al aumento

constante de las tarifas y fletes y al deterioro de la infraestructura existente por el alto costo de su mantenimiento.

El Plan Ferroviario Nacional contempla una política tendiente a fomentar la participación de la ingeniería y la industria nacionales en la ejecución de los proyectos ferroviarios. Al mismo tiempo, establece una política de concesiones y/o asociaciones estratégicas como una alternativa viable al desarrollo de estos planes.

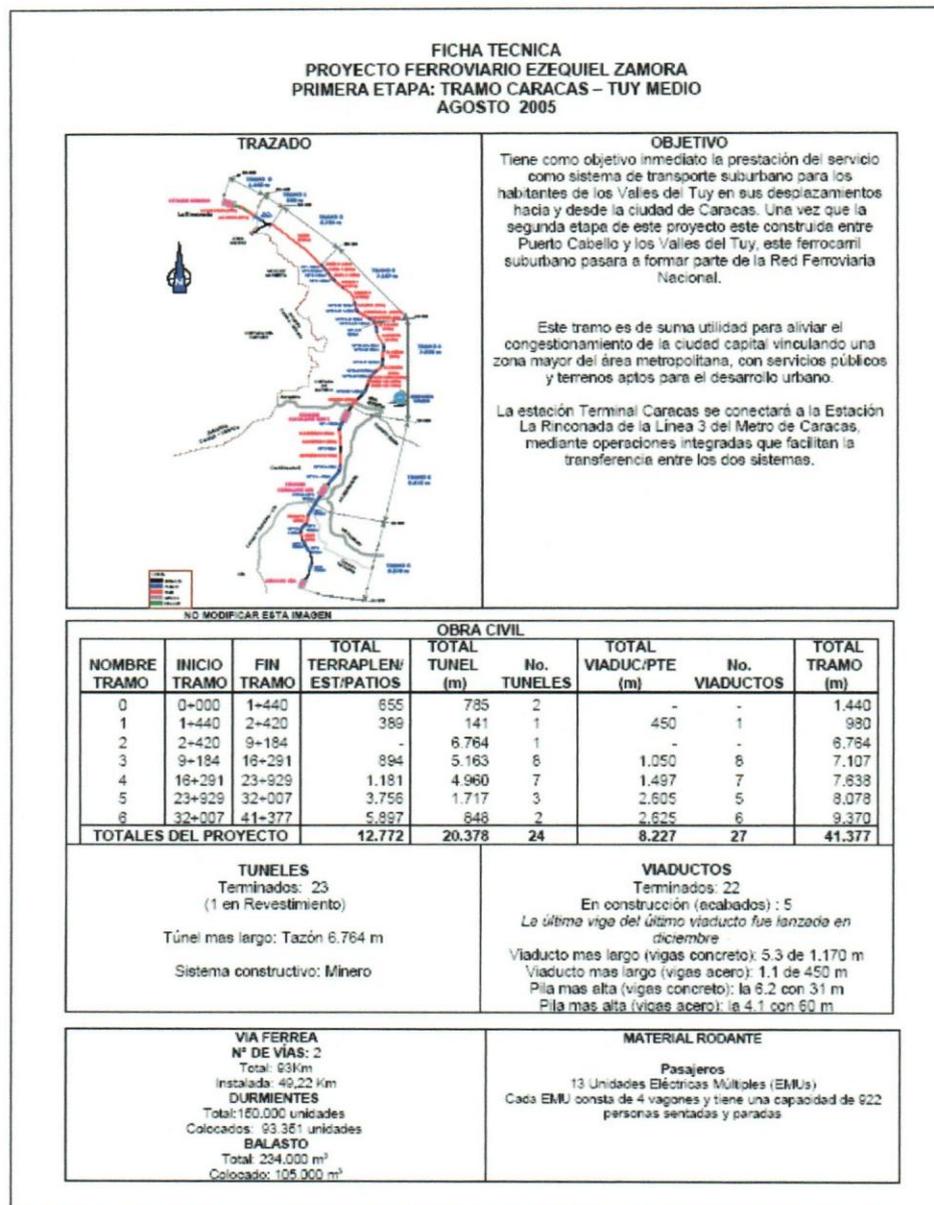
Los trazados que contempla el Plan Ferroviario Nacional son los siguientes:

### **Sistema Ferroviario Central**

Constituye una vía obligatoria donde los demás sistemas confluirían para conectar a través del ferrocarril a todas las regiones del país potencialmente productivas en los ámbitos industrial, agropecuario y minero. Será, también, una alternativa para la diversificación del transporte interregional, que asegure la movilización de cargas y de pasajeros a menor costo y de manera más eficiente.

Este sistema incluiría los siguientes tramos, según especificaciones del Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado (I.A.F.E):

## Tramo Caracas-Tuy Medio:



Fuente: Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado. IAFE  
 Gráfico 1. Ficha Técnica Proyecto Ferroviario Ezequiel Zamora. I Etapa

**PROYECTO FERROVIARIO EZEQUIEL ZAMORA  
PRIMERA ETAPA: TRAMO CARACAS - TUY MEDIO**

<p><b>TIEMPOS DE RECORRIDO</b> Caracas-Charallave Norte: 17 minutos Caracas-Charallave Sur: 22 minutos Caracas-Cúa: 31 minutos</p> <p><b>FRECUENCIA DE TRENES</b> 3 minutos 20 segundos</p> <p><b>VELOCIDAD MAXIMA</b> 120Km/h</p>	<p><b>DEMANDA</b> 86.700 pasajeros /día (2006) 93.654,6 pasajeros / día (2010)</p> <p><b>ESTACIONES DE PASAJEROS (4)</b> Caracas, Charallave Norte, Charallave Sur y Cúa</p> <p><b>PATIOS Y TALLERES (1)</b> Charallave Norte</p>
--	---

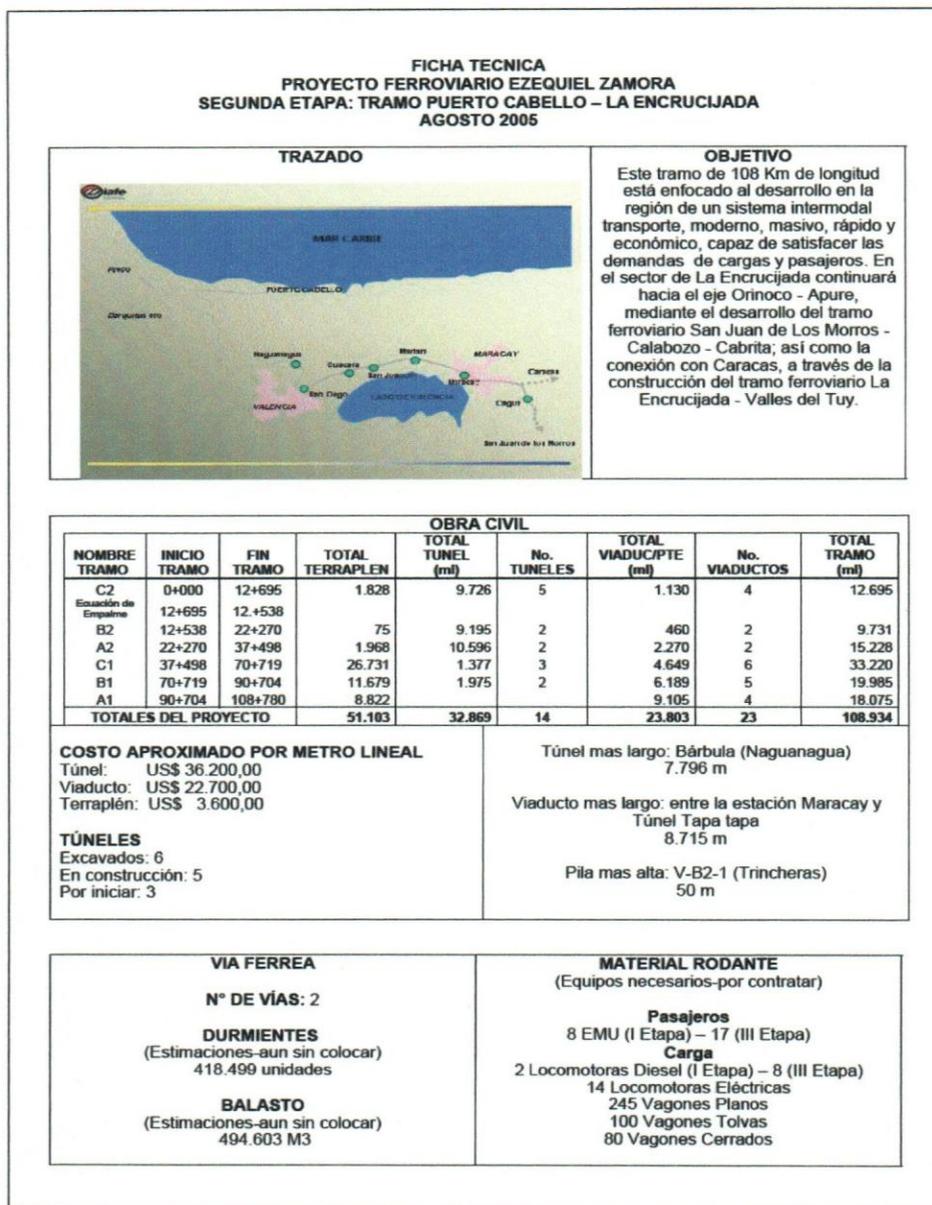
<p><b>AVANCE FISICO (Agosto 2005)</b> Global: 88,80% Obras Civiles: 92,15 % Sistema Integral: 79,53 %</p> <p><b>AVANCE FINANCIERO (Abril 2005)</b> 79,84 %</p> <p><b>INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN</b> Consorcio Contuy Medio</p> <p><b>GERENCIA TECNICA</b> Inversiones Avilés, S.A.</p> <p><b>INSPECCIÓN</b> Ingenieros De Santis C.A</p>	<p><b>FECHA INICIO</b> 29 de Mayo 1996</p> <p><b>FECHA CULMINACIÓN DE LAS OBRAS</b> 15 Octubre 2006</p> <p><b>OPERACIÓN COMERCIAL</b> 30 Diciembre 2006</p> <p><b>INVERSIÓN)</b> TOTAL: (US \$ Equiv 2.285,00 Millones)</p> <p><b>EJECUTADO:</b> (US \$ Equiv 1.836,43 Millones)</p>
---	--

<p><b>ESTADOS</b> Distrito Capital y Miranda</p> <p><b>MUNICIPIOS</b> Libertador, Baruta, Guacalupo, Cristóbal Rojas y Urdaneta</p>	<p><b>EMPLEOS</b> DIRECTOS: 1530 INDIRECTOS: 2600 TOTALES: 4130</p> <p><b>POBLACION BENEFICIADA</b> 66.700 personas/día</p>
---	---

<p><b>RELACIÓN CON LOS SINDICATOS</b> Se han tenido conversaciones con los sindicatos de los trabajadores establecidos en las obras, a los efectos de intercambiar planteamientos y con el objeto de consolidar estrechos vínculos que nos permitan conocer permanentemente el desenvolvimiento de sus labores.</p>	<p><b>RELACIÓN CON LAS COMUNIDADES</b> Durante la ejecución del proyecto ferroviario se han visto afectadas algunas comunidades y a tales efectos el estudio de Impacto Ambiental previó las medidas de recuperación y/o de compensación según sea el caso. Se está trabajando con las comunidades y se les puso en contacto con: Funda Barrios, Inavi y SAVIR. Se esta trabajando con el proyecto endógeno, a través de FONDUR.</p>
---	--

Fuente: Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado

## Tramo Puerto Cabello – La Encrucijada



Fuente: Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado. IAFE.  
 Gráfico 2. Ficha Técnica Proyecto Ferroviario Ezequiel Zamora. II Etapa

**PROYECTO FERROVIARIO EZEQUIEL ZAMORA  
SEGUNDA ETAPA: TRAMO PUERTO CABELLO – LA ENCRUCIJADA  
AGOSTO 2005**

<p><b>DEMANDA</b> PASAJEROS: 16,2 millones pasajeros /año (2010) 40.000 pasajeros / día (2010) CARGA: 11,3 millones de Ton/año (2010) 31.000 de Ton/día (2010)</p> <p><b>TIEMPOS DE RECORRIDO</b> Pto. Cabello – Valencia: 32 Minutos Pto. Cabello – Maracay: 52 Minutos</p> <p><b>VELOCIDAD MAXIMA</b> 180Km/h (Cagua-Naguanagua) 150 km/h (Naguanagua-Pto. Cabello)</p>	<p><b>ESTACIONES DE PASAJEROS (7)</b> Naguanagua, San Diego, Guacara, San Joaquín, Mariana, Maracay y Cagua</p> <p><b>INTERPUERTOS (2)</b> San Diego y La Encrucijada</p> <p><b>PATIOS Y TALLERES (2)</b> Naguanagua y La Encrucijada</p>
---	---

<p><b>AVANCE FISICO</b> 24,30% (Agosto 2005) <b>AVANCE FINANCIERO BÁSICO INVERTIDO</b> 21,52% (Agosto 2005) <b>AVANCE FINANCIERO EJECUTADO</b> 35,1% ( Agosto 2005)</p> <p><b>INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN</b> Consorcio Grupo Contuy <b>GERENCIA E INSPECCIÓN</b> Consorcio Ferrocenro: Inelectra (Gerencia Técnica) Systra (Gerencia Técnica) EICV (Inspección) Beta Ingeniería (Inspección)</p>	<p><b>FECHA INICIO</b> 16 de Julio 2002 <b>FECHA CULMINACIÓN</b> Diciembre-2009(Obras Civiles) <b>ESTIMACIÓN DE INVERSIÓN TOTAL</b> Bs. 7.799.611 MM (US\$ Equiv 3.715,66 MM)</p> <p><b>CONTRATADO:</b> Bs. 667.359.236.494,75 587.259.896.242,45 € 427.034.752,76</p> <p><b>EJECUTADO:</b> Bs. 115.480.161,71 \$ 5.684.792,03</p> <p><b>MONTO INVERTIDO</b> Bs. 325.143.582.040,89 € 72.318.895,50 \$ 1.563.989,04 Bs. Equiv. 521.862.720.559,95</p> <p>A Febrero de 2005, la Inversión fue de origen Venezolano. En el segundo trimestre del 2005, se cancelaron valuaciones a través de inversión de origen italiano por un monto de US\$ 165.000.000,00 aprox.</p>
---	--

<p><b>ESTADOS</b> Carabobo y Aragua <b>MUNICIPIOS</b> ARAGUA (3): Mariño, Alcántara y Girardot. CARABOBO (8): Diego Ibarra, San Joaquín, Guacara, Los Guayos, San Diego, Naguanagua, Puerto Cabello y J.J. Mora.</p>	<p><b>EMPLEOS</b> DIRECTOS: 2144 INDIRECTOS: 2573 TOTALES: 4717</p> <p><b>POBLACIÓN BENEFICIADA</b> 3,5 Millones de habitantes a lo largo del corredor</p>
--	--

<p><b>RELACIÓN CON LOS SINDICATOS</b></p> <p>Se han tenido conversaciones con los sindicatos de los trabajadores establecidos en las obras, a los efectos de intercambiar planteamientos y con el objeto de consolidar estrechos vínculos que nos permitan conocer permanentemente el desenvolvimiento de sus labores. Al mismo tiempo, se forma la Contraloría Social de los Trabajadores en la Obra como garantes del cumplimiento de las normativas vigentes.</p>	<p><b>RELACIÓN CON LAS COMUNIDADES</b></p> <p>Durante la ejecución del proyecto ferroviario se han visto afectadas algunas comunidades y a tales efectos el estudio de Impacto Ambiental previó las medidas de recuperación y/o de compensación según sea el caso. A tales efectos, previo a la construcción, el IAFE viene implementando talleres informativos (aprox. 30 talleres) a las distintas comunidades donde se realizan actividades de construcción, esto a facilitado la comunicación permitiendo la implementación de medidas de apoyo a las comunidades afectadas. Se han suministrado materiales y se han construido algunas obras que han mejorado su calidad de vida.</p> <p>Se está trabajando con las comunidades y se les puso en contacto con: Funda Barrios, Inavi y SAVIR. Se está trabajando con el proyecto endógeno, a través de FONDUR.</p>
--	--

Fuente: Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado.

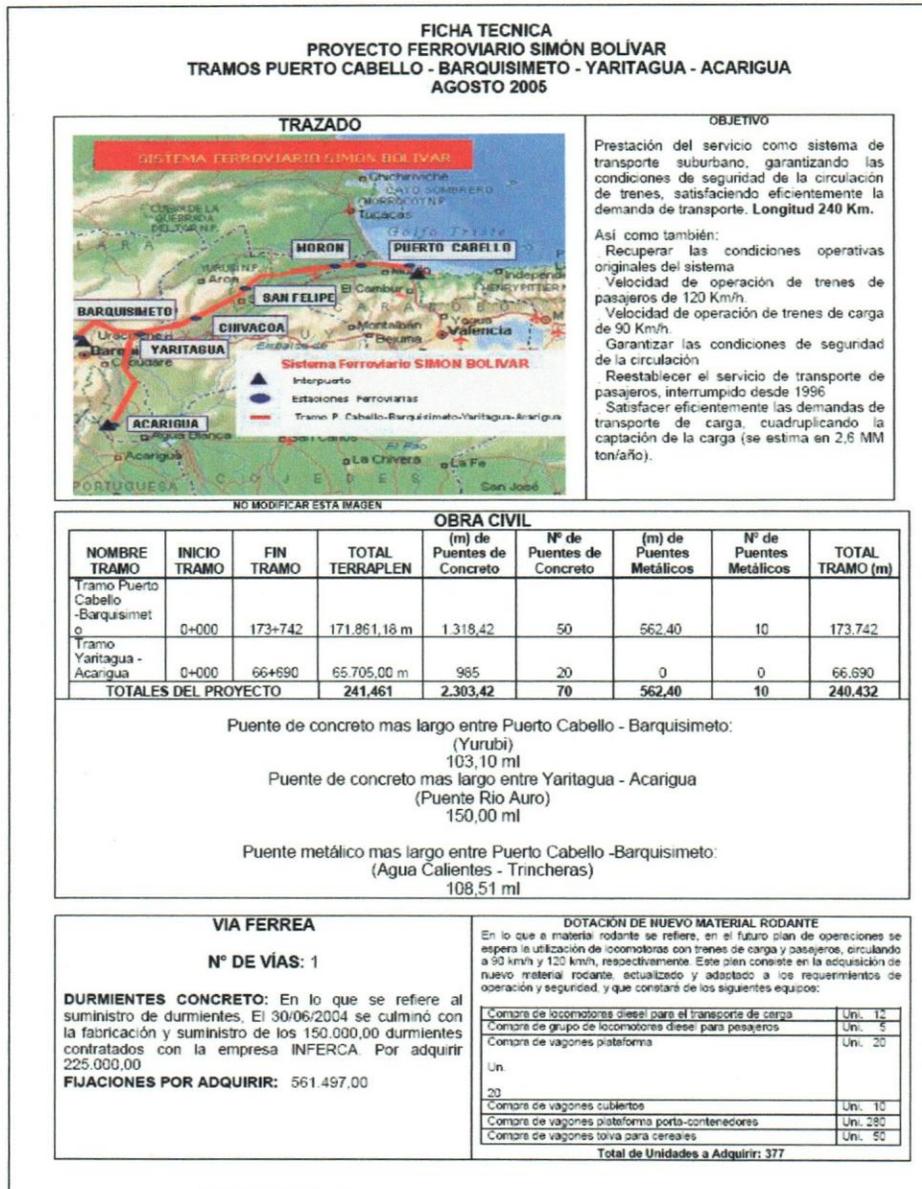
### **Sistema Ferroviario Centro Sur**

Unirá los centros industriales y agropecuarios con Cabruta, principal puerto del eje Orinoco–Apure. Asimismo, contribuirá al desarrollo regional y a la desconcentración poblacional e industrial, al ofrecer una alternativa de transporte tanto para la región como para la interconexión con otras zonas del país a través del eje Orinoco–Apure.

### **Sistema Ferroviario Centro Occidental**

La región centro occidental del país posee grandes potencialidades de producción agropecuaria y cuenta con un sistema base de transporte ferroviario conectado a Puerto Cabello. Mediante la ampliación de este sistema y su conexión con el eje fluvial Orinoco–Apure, se pretende convertirlo en un eslabón importante para el transporte intermodal fluvial–ferroviario de las materias primas de hidrocarburos, carbón, fosfatos, otros productos minerales y derivados, así como de las producciones de madera, agricultura y ganadería procedentes de las regiones de Guayana y de la región sur occidental de Venezuela, mejorando la relación productiva y potenciando las capacidades de exportación.

## Tramo Puerto Cabello–Barquisimeto–Yaritagua–Acarigua



Fuente: Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado. IAFE.  
 Gráfico 3. Ficha Técnica. Proyecto Ferroviario Simón Bolívar

**FICHA TECNICA  
PROYECTO FERROVIARIO SIMÓN BOLÍVAR  
TRAMOS PUERTO CABELLO - BARQUISIMETO - YARITAGUA - ACARIGUA  
JULIO 2005**

<b>DEMANDA ESTIMADA EN OPERACIÓN</b> PASAJEROS A TRANSPORTAR: 400.000 pasajeros/año  CARGA A TRANSPORTAR: 2.600.000 Ton/año	<b>ESTACIONES</b>  Barquisimeto, Puerto Cabello, Morón, San Felipe,  Urama, Chivacoa, Yaritagua y Acarigua
--	--

<p><b>AVANCE FISICO:</b> 4.45 % Ejecución física referido al monto global del contrato</p> <p><b>Sistema Integral y Material Rodante. (INGENIERIA Y CONSTRUCCIÓN</b> Se hallan en un proceso de elaboración por parte de la empresa Yankuang Group Corporation, Ltd. En la República Popular China reportando un avance de 3.95 %)</p> <p>Lo que representa un avance global a la fecha de: 8.40 %</p> <p><b>AVANCE FINANCIERO:</b> 16.61 % PAGO 50% del contrato de Plásticos Mondragón. PAGO DE VALUACIONES: Empresa INFERCA (FABRICACIÓN DE DURMIENTES DE CONCRETO)</p>	<p>FECHA DE FIRMA DE ACTA DE INICIO: 19-07-2004 FECHA DE INICIO DE OBRAS PRELIMINARES: 14/06/2004 FECHA ESTIMADA DE CULMINACIÓN: 19-11-2006. MONTO TOTAL DE LA INVERSIÓN: 421.10 US \$</p> <p>INCLUSION: DE 1.5 MILLONES \$ TC de Bs. 2150. POR CONCEPTO DE CONSTRUCCION PLANTA FIJACIONES (MONDRAGON)</p> <p>Nota: Aprobación de \$ 79.5 Millones. (CVP) Agenda Bolivariana. Compra de Insumos. INCLUIDOS EN EL MONTO TOTAL DE LA INVERSIÓN.</p> <p>FINANCIAMIENTO DEL CONTRATO: 20% Venezolano y 80% Chino</p> <p>PARA EXPROPIACIONES: Se Tiene para el 2005: US \$ 4.120.833,33</p>
--	--

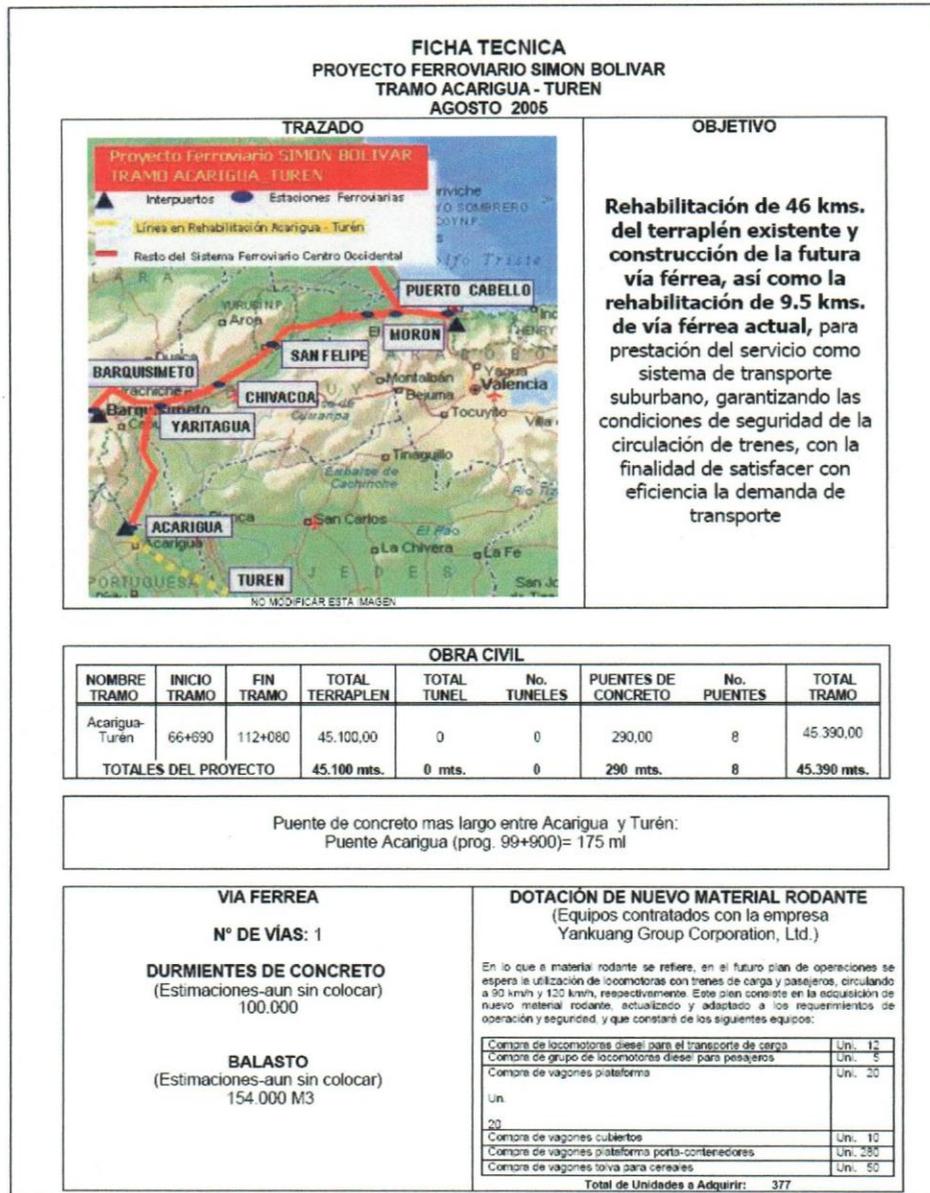
<p>Aprobación de \$ 79.5 Millones. (CVP) Agenda Bolivariana. Compra de Insumos. INCLUIDOS EN EL MONTO TOTAL DE LA INVERSIÓN.</p> <p>ESTADOS: Carabobo, Yaracuy, Lara y Portuguesa</p> <p>MUNICIPIOS: Carabobo (2): Puerto Cabello, Juan José Mora</p> <p>Yaracuy (11): Veredas, San Felipe, Independencia, Cocorote, La Trinidad, Aristides Bastidas, Bruzual, Urachiche, José A. Páez, Sucre y Peña. Lara (3): Palaverdino, Simón Planas e Inbarren</p> <p>Portuguesa (1): Araure</p>	<p style="text-align: center;"><b>EMPLEOS</b></p> <p>DIRECTOS: 77 INDIRECTOS: 115 TOTALES: 192</p> <p><b>POBLACION BENEFICIADA EN OPERACIÓN:</b> 400.000 personas aproximadamente.</p>
--	--

<p style="text-align: center;"><b>RELACION CON LOS SINDICATOS</b></p> <p>Se han tenido conversaciones con los sindicatos de los trabajadores establecidos en las obras, a los efectos de intercambiar planteamientos y con el objeto de consolidar estrechos vínculos que nos permitan conocer permanentemente el desenvolvimiento de sus labores.</p>	<p style="text-align: center;"><b>RELACION CON LAS COMUNIDADES</b></p> <p>Durante la ejecución del proyecto ferroviario se afectarán algunas comunidades y a tales efectos el estudio de Impacto Ambiental previó las medidas de recuperación y/o de compensación según sea el caso.</p>
--	--

<p style="text-align: center;"><b>LOCALES ESTIMADOS GENERADOS POR ESTACIÓN:</b></p> <p>Estación Barquisimeto: 12 Locales Estación Yaritagua: 4 Locales Estación San Felipe: 4 Locales Estación Urama: 4 Locales Estación Morón: 4 Locales Estación Acarigua: 4 Locales Estación Pto. Cabello: 11 Locales</p>	<p style="text-align: center;"><b>LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO CON RESPECTO A PLANES ENDOGENOS:</b></p> <p>Edo. Lara: Eje Tintorero Guadalupe (Artesanal, Turístico – MPC).</p> <p>Edo. Yaracuy: Silos de Urachiche (Agroindustrial – CASA).</p>
--	---

Fuente: Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado. IAFE

## Tramo Acarigua – Turen



Fuente: Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado. IAFE.  
 Gráfico 4. Ficha Técnica. Proyecto Ferroviario Simón Bolívar

**FICHA TECNICA**  
**PROYECTO FERROVIARIO SIMON BOLIVAR**  
**TRAMO ACARIGUA - TUREN**  
**AGOSTO 2005**

<p align="center"><b>AVANCE FISICO</b> 0,19 % (AGOSTO 2005)</p> <p>En fecha 23/08/05, Punto de Cuenta N° 4, el Ciudadano <b>Ministro de Infraestructura autorizó la suscripción del III Convenio Especifico</b>, para la "Rehabilitación y Construcción de la Vía Férrea entre las Progresivas 66+690 y 112+080", por un monto de Bs. 31.733.054.135,31 Incluyendo IVA.</p> <p align="center"><b>AVANCE FINANCIERO</b> 2,89 % (AGOSTO 2005)</p> <p align="center"><b>CONSTRUCCIÓN</b> 621 Batallón de Ingenieros Ferroviarios</p> <p align="center"><b>GERENCIA E INSPECCIÓN</b> Construcciones Ferrol C.A.</p>	<p align="center"><b>FECHA INICIO</b> 11 de Junio 2003</p> <p align="center"><b>FECHA CULMINACIÓN</b> (Estimada) 11/12/2007</p> <p align="center"><b>INVERSIÓN</b> TOTAL: Bs. 84.756.016.622,60 (Equivalentes a US\$ 39.500.000) CONTRATADO: Bs. 4.413.202.956,43 EJECUTADO: Bs. 2.204.805.356,16</p> <p><b>PARA EXPROPIACIONES SE TIENE ESTIMADO:</b> Bs. 4.000.000.000,00</p> <p align="center"><b>ESTACIONES FERROVIARIAS (2)</b> Estación Acarigua Estación Turén (por construir)</p>
---	---

<p align="center"><b>ESTADO</b> Portuguesa</p> <p align="center"><b>MUNICIPIOS</b> Araure, Páez, Turén</p>	<p align="center"><b>EMPLEOS</b> DIRECTOS: 55 INDIRECTOS: 19 TOTALES: 74</p> <p align="center"><b>POBLACION BENEFICIADA</b> 32.000 personas aproximadamente.</p>
--	--

<p align="center"><b>RELACIÓN CON LOS SINDICATOS</b></p> <p>Se han tenido conversaciones con los sindicatos de los trabajadores establecidos en las obras, a los efectos de intercambiar planteamientos y con el objeto de consolidar estrechos vínculos que nos permitan conocer permanentemente el desenvolvimiento de sus labores.</p>	<p align="center"><b>RELACIÓN CON LAS COMUNIDADES</b></p> <p>Durante la ejecución del proyecto ferroviario se afectarán algunas comunidades y a tales efectos, se programó la contratación del estudio de Impacto Ambiental con la finalidad de prever las medidas de recuperación y/o de compensación según sea el caso.</p>
---	---

<p align="center"><b>LOCALES ESTIMADOS GENERADOS POR ESTACIÓN:</b></p> <p>Estación Acarigua: 3 Locales Internos, 8 Locales Colaterales</p> <p>Estación Turén: (A construirse): 3 Locales Internos, 8 Locales Colaterales.</p>	<p align="center"><b>LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO CON RESPECTO A PLANES ENDOGENOS:</b></p> <p>Edo. Portuguesa: Turén (Agroindustrial - CASA)</p>
---	---

Fuente: Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado

*Tramo Morón–Tucacas–Yaracal–Riecito:* tiene 97 km de longitud y en la actualidad está en operación. Permite transportar roca fosfática desde Riecito al Complejo Petroquímico Morón.

*Tramo Yacaral–Coro–Punto Fijo:* con una extensión de 230 km facilitará el transporte de las cargas entre la Península de Paraguará y el Centro Occidente, como consecuencia de las actividades resultantes de la industria petrolera y el comercio de exportación. Este ferrocarril, además, servirá de apoyo económico a las actividades turísticas, químicas y petroquímicas, papeleras, mineras, salineras, pecuarias y agrícolas de la zona.

### **Sistema Ferroviario Oriental**

Permitirá establecer vínculos de transporte masivo entre las zonas de producción industrial de las empresas básicas de Guayana y un puerto de exportación, así como también la conexión de esta zona con los centros de producción agrícola y pecuaria del centro del país.

*Tramo Guanta–Naricual:* existe desde 1960, aunque por falta de mantenimiento se fue deteriorando. Tiene 32 km de longitud, pero como consecuencia de su inactividad, sus terrenos y vías han sido invadidos. Se prevé que el tramo sirva a la región oriental, que a partir de la apertura petrolera experimenta un gran auge y requiere un transporte apropiado para esta producción. Además, este tramo constituye el punto de inicio para la prolongación del sistema hacia Guayana y los Llanos.

*Tramo Puerto Ordaz–Maturín–Araya:* tendrá alrededor de 350 km de extensión y será uno de los más importantes del país. El proyecto se basa en la necesidad de un transporte de carga capaz de trasladar, bajo condiciones de mayor

eficiencia, los productos de la explotación minera y de las industrias básicas localizadas en el área de Ciudad Guayana, debido a las dificultades, insuficiencia, inseguridad y altos costos de las operaciones por el río Orinoco.

*Tramo Anaco–Barcelona–Guanta:* su longitud será de 115 km.

*Tramo Barcelona–José–Piritu–Higuerote–Charallave:* se extenderá a lo largo de 245 km. Entre ambos tramos se busca lograr una conexión adecuada de la costa nororiental con el centro del país.

### **Sistema Ferroviarios Occidental**

*Tramo La Fría–Encontrados:* tendrá un recorrido de 115 km. Permitirá transportar carga minera, industrial, agrícola y pasajeros, de una manera eficiente y económica, además de fomentar el intercambio comercial con Colombia y el desarrollo de las poblaciones fronterizas.

*Tramo Encontrados–Machiques–Maracaibo–Puerto Las Américas:* a través de 305 km conectará la región zuliana con la región Sur del Lago y Colombia, permitiendo el transporte de carga, especialmente minera, del norte del estado Táchira y del Norte de Santander, en Colombia.

*Tramo La Fría–El Vigía–La Ceiba–Barquisimeto:* constituye una ruta alternativa para la movilización de minerales en el área e incorpora al sistema ferroviario un puerto adicional en el Sur del Lago de Maracaibo (La Ceiba) que facilitará la salida de carga al exterior. Se fortalecerá la industria minera de Táchira, particularmente la industria del carbón y de los fosfatos, que servirá al desarrollo potencial agrícola de la región. Este proyecto ayudará a una mayor integración comercial entre Colombia y Venezuela, sirviendo como puente de salida para el carbón y los productos de la zona norte de Santander, en Colombia.

*Tramo Acarigua–Guanare–Barinas–El Piñal*: construcción y operación de un sistema multimodal de 425 km de transporte de carga y pasajeros, que garantice la movilización eficiente y a bajo costo de grandes volúmenes, tanto de productos mineros como industriales de la región. El ferrocarril llegará a Acarigua donde se empalmará con la línea Centro Occidental, teniendo acceso a un puerto de aguas profundas situado en Puerto Cabello. Además contará con dos ramales: el primero hacia las minas de fosfatos en Navay y el segundo llegará hasta Puerto Nutrias.

### **Sistema Ferroviario Este - Oeste**

Tramos principales: Maturín–Anaco–Zaraza, 230 km; Zaraza–Calabozo, 240 km; Turén–El Baúl, 120 km y El Baúl–Calabozo, 100 km.

*Conexiones Binacionales Intermodales*: se encuentra bajo análisis la posible creación de tramos que conecten la Red Ferroviaria Nacional con Brasil y Colombia, proyectos que se consideran importantes para concretar la integración con los países de la Comunidad Andina y con el Mercosur.

*Conexiones con Brasil (Mercosur)*: la ejecución de una red de comunicación ferroviaria con Brasil permitirá una alianza más profunda entre ambos países y el Mercosur, e incluirá:

- La integración de Venezuela a Latinoamérica.
- El impulso del desarrollo fronterizo, turístico y cultural entre ambos países.

Como medio de transporte eficiente y de bajo costo, ayudará a fortalecer los proyectos de intercambio petrolero y el proyecto de interconexión eléctrica fronterizo. Los posibles sitios de cruces entre Venezuela y Brasil son: tramo Ciudad Guayana–Km.88–Luepa–Santa Elena de Uarén–Boa Vista–Manaos y tramo San Fernando de Apure– Puerto Ayacucho–San Fernando de Atabapo–Río Negro– Coari–Manaos.

*Conexiones con Colombia (Comunidad Andina):* los posibles tramos entre Venezuela y Colombia son: tramo Acarigua– Barinas–Guasdalito–El Piñal–Araucita y el tramo Santo Domingo–San Antonio–Cúcuta–La Fría.

### **Tren Los Teques - Caracas**

Esta etapa contempla 6,3 km de la línea uno, que tendrá seis estaciones y una capacidad de transporte de 250.000 pasajeros por día. El sistema propuesto originalmente, conocido como B.O.T. (*Build Operate Transfer*) esquema mediante el cual el sector privado se obliga a construir la obra, operarla o explotarla por un tiempo determinado, tomando en consideración el lapso o período necesario para obtener el retorno esperado, y luego transferir la misma nuevamente al Estado. Sin embargo luego fue dividido en un contrato para la obra civil y otro para la provisión de los equipos, operación y mantenimiento durante treinta años.

En el gráfico que se presenta a continuación se pueden apreciar los diferentes sistemas del Plan Ferroviario Nacional.

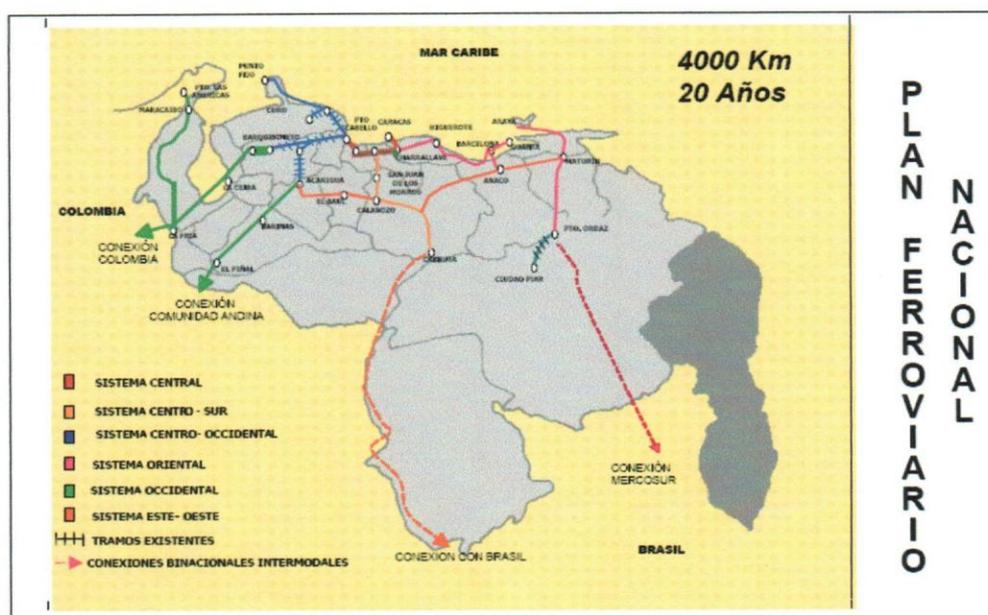


Gráfico 5. Mapa. Plan Ferroviario Nacional.

### ***EL SISTEMA METRO EN VENEZUELA***

Los antecedentes del Metro de Caracas son bastante extensos, para el año 1947 la capital acogía a poco más de medio millón de habitantes, en ese momento las autoridades consideraban la idea de construir un Metro. En 1936 el sistema de transporte estaba compuesto por una red de tranvías eléctricos, cuyas líneas se encontraban en la Plaza Bolívar y se extendían a Catia, El Paraíso, El Valle, San Martín y la antigua estación del ferrocarril en Santa Rosa.

En 1948, Caracas atravesaba una de sus peores crisis en materia de transporte, la población creció, el sistema de tranvías fue remplazado por 43 líneas de autobuses y la congestión vial adquiría niveles críticos.

En el año 1963 el Ministerio de Obras Públicas, identificado cada vez más con la responsabilidad de las construcciones viales en el Área Metropolitana de Caracas,

empezó a tomar conciencia de que era necesaria y perentoria la realización de estudios de planificación del transporte de la ciudad que incluyera radicales mejoras.

Esta resolución generó una serie de consideraciones preliminares para la

empezó a tomar conciencia de que era necesaria y perentoria la realización de estudios de planificación del transporte de la ciudad que incluyera radicales mejoras.

Esta resolución generó una serie de consideraciones preliminares para la conducción de estos estudios, en los cuales se evaluaron básicamente dos alternativas: Una que consistía en realizar una contratación directa con firmas de experiencia internacional en la materia o la ejecución, creando una oficina especializada para tal fin.

Y una segunda alternativa que resulto ser la más valedera. A finales de 1964, se comienza a instalar esta dependencia, bajo la dirección del ingeniero Antonio Bocalandro, la cual tomó el nombre de Oficina Ministerial del Transporte, quedando adscrita directamente al despacho del Ministro de Obras Publicas, habiéndose determinado tres objetivos fundamentales: primero, el desarrollo de un plan integral de transporte para el área Metropolitana de Caracas; segundo, el estudio de un sistema de tránsito rápido como parte fundamental del primero y, finalmente, el desarrollo de un programa de vialidad urbana.

En los años 1965, 1966 y 1967 se realizaron estudios integrales del transporte, incorporando todas las técnicas modernas especializadas que ofrecía la metodología en la materia. Estas investigaciones demostraron que el problema no podía ser resuelto sin la incorporación de un nuevo sistema de transporte masivo, el Metro de Caracas.

En 1966 el ingeniero José González Lander es designado Director de la Oficina Ministerial de Transporte. En 1968 se comenzó a elaborar el proyecto del Metro de Caracas, seleccionándose para ello al consorcio internacional formado por las empresas Parsons, Brinckerhoff, Quade & Douglas de Nueva York y Alan M Voorhees de Washington. En julio de ese mismo año se somete a consideración del

Congreso Nacional el proyecto de ley que autorizaría las operaciones de crédito público para financiar la construcción de la Línea 1 (Catia – Petare)

Durante 1972 y 1973 se avanzó en el anteproyecto de la primera línea, desde La Hoyada hacia el este, y a mediados de 1973 se licita entre 7 empresas previamente seleccionadas las obras civiles de la estación Agua Salud. A principios de 1972 se inició la construcción del tramo superficial desde Agua Salud hasta Caño Amarillo y las obras civiles de la estación Agua Salud en 1973. En 1974 se concluye el anteproyecto desde La Hoyada hasta Chacaíto y se contrata el proyecto correspondiente con dos firmas venezolanas: La Oficina Consultora de Ingeniería y Desarrollo S.A. (OCOIDES) y el consorcio GRID-APM, contando ambas con la asesoría de la firma inglesa Mott, Hay & Anderson, de amplia experiencia en proyectos de Metro.

En 1976, una vez encauzado el proyecto y la construcción del Metro de Caracas, el Ministerio de Obras Publicas resuelve eliminar la Oficina Ministerial del Transporte, dada la especialización y la magnitud de las obra a emprender y crea dentro de la Dirección General de Vialidad la Oficina de Proyectos y Obras del Metro de Caracas, dirigida por José González Lander. Esta inició sus actividades en 1976 con la apertura de la licitación pública internacional de los equipos para la Línea Propatria – Palo Verde.

En abril de 1977 la Oficina de Proyectos y Obras del Metro pasa a depender del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) y cuatro meses más tarde, el 8 de agosto de ese mismo año se funda la Compañía Anónima Metro de Caracas, adscrita a dicho ministerio. El objeto principal de la compañía es “la construcción e instalación de las obras y equipos, tanto de infraestructura como de superestructura del Metro de Caracas, el mantenimiento de sus equipos, instalaciones y la operación, administración y explotación de dicho sistema de transporte, así como la construcción, dotación, operación y explotación de otras instalaciones y sistemas

complementarios y auxiliares del subterráneo, tales como estacionamientos, sistemas superficiales, elevados, subterráneos de transporte urbano y suburbano.

Actualmente el sistema Metro en nuestro país moviliza diariamente a un millón cuatrocientos mil pasajeros aproximadamente, a través de 42,5 kilómetros de extensión de sus tres líneas en operación las cuales se detallan a continuación:

Línea 1	
Descripción	Puesta en Marcha
Propatria- La Hoyada	2 de enero de 1983
La Hoyada- Chacaito	27 de marzo de 1983
Chacaito- Los Dos Caminos	23 de abril de 1988
Los Dos Caminos- Palo Verde	19 de noviembre de 1989
Línea 2	
Zoológico/ Las Adjuntas- La Paz	4 de octubre de 1987
La Paz- El Silencio	6 de noviembre de 1988
Línea 3	
Plaza Venezuela- El Valle	18 de diciembre de 1994

Fuente: C.A. Metro de Caracas  
 Tabla 1. Líneas. Metro de Caracas

## **CAPÍTULO III: METODOLOGÍA**

### ***TIPO DE INVESTIGACIÓN***

Este trabajo de investigación puede clasificarse como documental de tipo descriptivo, ya que se propone evaluar el impacto del financiamiento de la Corporación Andina de Fomento para el sector transporte masivo en Venezuela.

Según Carlos A. Sabino<sup>1</sup> las investigaciones descriptivas se proponen conocer grupos homogéneos de fenómenos utilizando criterios sistemáticos que permitan poner de manifiesto su estructura o comportamiento.

Mientras que la investigación documental, según el Manual de Trabajos de Grado de Especialización, Maestrías y Tesis Doctorales de la UPEL (2005) es un estudio de problemas con el propósito de ampliar y profundizar el conocimiento de su naturaleza, con apoyo de trabajos previos, información y datos divulgados por medios impresos, audiovisuales o electrónicos.

### ***DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN***

El presente trabajo de investigación se llevo a cabo a través del diseño tipo bibliográfico, ya que se utilizo la información y estadísticas obtenidas de la institución financiera estudiada, así como datos de publicaciones, trabajos de investigación, revistas, artículos de prensa e información de páginas Web.

---

<sup>1</sup> Cómo Hacer Una Tesis y Elaborar Todo Tipo de Escritos. Caracas. Editorial Panapo. 1994. p. 93.

## **CAPÍTULO IV: CAF: FINANCIAMIENTO PARA EL SECTOR TRANSPORTE MASIVO EN VENEZUELA. 2001-2005**

Entre los diecisiete socios de la CAF, en los últimos años Venezuela ha sido el país que ha demostrado mayor interés en el desarrollo del sistema ferroviario y en el transporte masivo que usa vías férreas, como el Metro. En este contexto, la CAF ha aprobado operaciones para Venezuela destinadas a financiar parcialmente la conclusión del proyecto ferroviario Caracas – Tuy Medio, así como los proyectos de transporte masivo de personas: Línea 4 Metro de Caracas, Metro de Los Teques, Metro de Valencia y Metro de Maracaibo.

En este contexto presentamos las operaciones aprobadas por la corporación para cada uno de los años estudiados:

### ***OPERACIONES APROBADAS AÑO 2001***

Venezuela recibió importantes aprobaciones de la CAF en el transcurso del año 2001, destinadas a financiar proyectos de crecimiento económico a corto, mediano y largo plazo. La cifra aprobada por la Corporación para el país fue de US\$ 738 millones considerada a la fecha como la más alta comprometida con Venezuela después de 31 años.

Del total aprobado, el 94% de los recursos fue empleado para la ejecución de los proyectos, programas y préstamos corporativos. Siendo prioritarios los proyectos de infraestructura sostenible y aquellos con un alto contenido social. Entre los cuales cabe destacar un préstamo por US\$ 100 millones para financiar parcialmente el Plan de Desarrollo Económico y Social de la Nación 2001-2007 el cual incluye el sector infraestructura en transporte entre ellos el ferrocarril Caracas – Tuy medio y un préstamo por US\$ 100 millones para el Metro de Los Teques.

País Cliente Venezuela								
Año	Cliente Ejecutor/Operación	Monto en US\$ millones				Plazo Años	Costo Total del Proyecto	Descripción
		Préstamos de CAF						
		C/P	M/P	L/P	TOTAL			
2001	República Bolivariana de Venezuela C.A. Metro de Los Teques (CAMLT). Proyecto Línea Metro Caracas - Los Teques			100	100		383,7	Esta Operación financia parcialmente el proyecto Metro Los Teques, que consiste en el desarrollo de la línea entre Los Teques y Caracas, con la finalidad de ofrecer un servicio rápido y eficiente a la población que habita en los Altos Mirandinos y Caracas. El sistema tendrá una longitud de 9,5 Km y reducirá el tiempo promedio de viaje a Caracas de 75 minutos desde Los Teques y 45

Fuente: Corporación Andina de Fomento  
 Tabla 2. Operaciones Aprobadas Año. 2001

### **OPERACIONES APROBADAS AÑO 2002**

Durante 2002 la CAF aprobó para Venezuela la cifra de US\$ 762 millones, destinados básicamente al financiamiento de proyectos de infraestructura vial, energética, agua y saneamiento.

Es importante mencionar que de estos recursos el 88% se destino a la ejecución de proyectos, programas y préstamos corporativos. De este conjunto de operaciones destaca una por US\$ 200 millones, destinada a financiar parcialmente el Programa Multisectorial de Inversión Pública 2002-2003 incluyendo al sector transporte y US\$ 20 millones para el financiamiento parcial de la línea 1 del Metro de Maracaibo.

País/Cliente Venezuela								
Año	Cliente Ejecutor/Operación	Monto en US\$ millones				Plazo Años	Costo Total del Proyecto	Descripción
		Préstamos de CAF						
		C/P	M/P	L/P	TOTAL			
2002	República Bolivariana de Venezuela. Metro de Maracaibo. Financiamiento Línea 1 Metro de Maracaibo				20		232	Los recursos financian la primera etapa de la Línea 1 del Metro de Maracaibo (METROMARA), el cual busca dotar a la ciudad de Maracaibo de un sistema de transporte seguro, eficiente, cómodo, confiable, rápido y económico. A través de este proyecto, se contribuirá al mejoramiento ambiental urbano y a la calidad de vida de los marabinos.

Fuente: Corporación Andina de Fomento  
 Tabla 3. Operaciones Aprobadas. Año 2002

### **OPERACIONES APROBADAS AÑO 2003**

En el transcurso de 2003, las aprobaciones ascendieron a US\$ 535 millones, los cuales representaron un 16% del total aprobado por la Institución (US\$ 3.303 millones). Durante este año hubo particular énfasis en el sector transporte específicamente en el mejoramiento y ampliación de infraestructura urbana de movilización de pasajeros, asignándose un 67% (US\$ 358 millones) del total aprobado.

Podemos destacar el apoyo de la Corporación al Programa de Inversiones Operativas de C. A. Metro de Caracas, que contemplo el mantenimiento y mejoramiento de las instalaciones del sistema de transporte, así como la realización de obras de construcción del proyecto Línea 4 del metro de la ciudad capital. Del mismo modo se brindó soporte al plan general de desarrollo urbano de la ciudad de Valencia, estado Carabobo, mediante la asignación de recursos para el proyecto de transporte masivo rápido que servirá como catalizador para el ordenamiento de la ciudad.

Por otro lado durante este año se consolidó el apoyo al Plan Ferroviario Nacional conformado por un conjunto de sistemas interconectados que cubren la

mayor parte de las regiones de mayor densidad poblacional. Específicamente se aprobó financiamiento para el tramo Caracas - Tuy Medio que vinculará a la capital del país, Caracas, con los Valles del Tuy, contribuyendo al desarrollo poblacional e industrial de la región y logrando una mejor distribución, tanto de carga como de pasajeros, a través de un sistema multimodal de transporte.

País Cliente Venezuela								
Cliente Ejecutor/Operación		Monto en US\$ millones				Plazo Años	Costo Total del Proyecto	Descripción
Año		Préstamos de CAF						
		C/P	M/P	L/P	TOTAL			
2003	C.A. Metro Los Teques (MLTe). Metro Los Teques II			100	100	10	462	Ofrecer un servicio de transporte masivo, rápido y eficiente a la población de Los Altos Mirandinos; reducir los tiempos de viaje entre Caracas y Los Teques; y dar continuidad a la Línea 2 del Metro de Caracas.
2003	Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado (IAFE). Ferrocarriles Caracas-Tuy Medio			100	100	10	1.932	Diversificar la utilización y aumentar la capacidad del sistema de transporte inter-regional en su conjunto; facilitar la exportación de productos no tradicionales; estabilizar los costos de transporte y disminuir la dependencia del modo de transporte automotor; y fortalecer los intercambios comerciales con la Comunidad Andina de Naciones y el Mercosur, mediante conexiones binacionales con Colombia y Brasil
2003	C.A. Metro de Caracas (CAMETRO). Metro de Caracas.			58	58	10	664	Para efectuar las obras y adquirir los equipos necesarios para culminar la construcción del proyecto Línea 4 del Metro de Caracas.
2003	C.A. Metro de Valencia. (VALMETRO). Metro de Valencia			100	100	10	602	El proyecto tiene el objeto de dar servicio para el transporte rápido masivo en el Área Metropolitana de la ciudad y servir como catalizador fundamental en el ordenamiento de la ciudad.

Fuente: Corporación Andina de Fomento  
 Tabla 4. Operaciones Aprobadas. Año 2003

### **OPERACIONES APROBADAS AÑO 2004**

Las operaciones aprobadas en el transcurso del 2004 ascendieron a US\$ 821 millones, lo que represento un 23% del total aprobado por la institución. Cabe mencionar que para proyectos de mejoramiento y ampliación de infraestructura

urbana para movilización de pasajeros se aprobaron US\$ 350 millones lo que representa 43% del total aprobado.

Destacándose el apoyo de la Corporación a la Compañía Anónima Metro Los Teques en el proyecto que contemplo la instalación del sistema de transporte masivo entre Los Teques y Caracas; del mismo modo, se brindó soporte al plan general de desarrollo urbano de la ciudad de Maracaibo, estado Zulia, mediante la asignación de recursos para el proyecto de transporte masivo rápido que servirían como catalizador para el ordenamiento de la ciudad y el apoyo al Plan Ferroviario Nacional conformado por un conjunto de sistemas interconectados que cubren la mayor parte de las regiones de mayor densidad poblacional. El cual vinculará a la ciudad de Caracas con los Valles del Tuy, contribuyendo a aumentar la capacidad del sistema de transporte interregional, facilitando la exportación de productos no tradicionales, disminuyendo la dependencia del modo de transporte automotor y fortaleciendo los intercambios comerciales con la Comunidad Andina y el Mercosur mediante conexiones binacionales con Colombia y Brasil.

Pais Cliente Venezuela								
Año	Cliente Ejecutor Operación	Monto en US\$ millones				Plazo Años	Costo Total del Proyecto	Descripción
		Prestamos de CAF						
		C/P	M/P	L/P	TOTAL			
2004	Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado (IAFE). Ferrocarriles Caracas-Tuy Medio			200	200	10	1.987	Aumentar la capacidad del sistema de transporte interregional y fortalecer el intercambio comercial con el sur del continente.
2004	Metro de Maracaibo.(METROMARA). Metro de Maracaibo II			80	80	10	361	Dotar a la ciudad de Maracaibo de un sistema de transporte eficiente, confiable y económico.
2004	C.A. Metro de Los Teques (CAMLT). Metro de Los Teques III			70	70	10	473	Ofrecer un servicio de transporte masivo, rápido y eficiente a la población de Los Altos Mirandinos.

Fuente: Corporación Andina de Fomento  
Tabla 5. Operaciones Aprobadas. Año 2004

## OPERACIONES APROBADAS AÑO 2005

Durante el quinquenio (2001-2005) la CAF aprobó operaciones para Venezuela por un monto global de US\$ 3.484 millones, lo que representa en promedio US\$ 697 millones por año, equivalentes a un 19% del total aprobado por la Corporación en este período.

Las aprobaciones totales para nuestro país en el transcurso de la gestión 2005 alcanzaron un monto de US\$ 627 millones, cifra que representa un 13% del total del año. Cabe recalcar un financiamiento por US\$ 72 millones a favor del Programa de Inversiones Operativas del Metro de Caracas

País Cliente Venezuela								
Cliente Ejecutor / Operación		Monto en US\$ millones				Plazo Años	Costo Total del Proyecto	Descripción
Año		Préstamos de CAF						
		C/P	M/P	L/P	TOTAL			
2005	C.A. Metro de Caracas (CAMETRO). Programa de Inversiones Operativas Metro de Caracas			72	72	10	606	Financiar actividades de mantenimiento, repotenciación y remplazo de equipos de las líneas operativas del sistema Metro de Caracas

Fuente: Corporación Andina de Fomento  
 Tabla 6. Operaciones Aprobadas. Año 2005

Nótese, que la cifra totalizada de las aprobaciones de la Corporación en favor de Venezuela para la ejecución de proyectos de infraestructura del sector transporte masivo de pasajeros y de carga en los cinco años estudiados alcanza el monto de US\$ 900 millones. En este contexto, nos planteamos la siguiente interrogante:

¿Por qué Venezuela financia parcialmente sus proyectos de infraestructura del sector transporte masivo con la CAF?

Como se estudio en capítulos anteriores; la CAF cumple funciones de intermediación financiera ya que fue concebida como un banco múltiple para la promoción y la integración andina. De esta manera como lo indican Fabozzi, Modigliani y Ferri<sup>2</sup> su contribución más importante como intermediario es un flujo de fondos, continuo y relativamente barato, de los ahorrados a los usuarios finales o inversionistas en el marco de los dos pilares básicos de su misión de reforzar y expandir su papel como instrumento de la integración latinoamericana y fortalecer el enfoque de sostenibilidad en todas sus operaciones .

Por otra parte la Corporación ha establecido campos de acción prioritarios, promoviendo y financiando proyectos para el desarrollo y mejoramiento de la infraestructura de sus países accionistas, con el propósito de aumentar la competitividad y la integración regional.

En este sentido las operaciones aprobadas para el sector transporte masivo de pasajeros y de carga para Venezuela durante los años estudiados constituye una atractiva operación para nuestro país, a nivel de tasa, plazos y años de gracia, lo cual representa según Samuelson y Nordhaus<sup>3</sup>, un excelente costo de oportunidad.

---

<sup>2</sup> Mercados e Instituciones Financieras. México. Practice-Hall Hispanoamericana, S.A. 1996. p.19

<sup>3</sup> Economía. McGraw-Hill Interamericana de España, S.A.U. 2002. p.117

## CONCLUSIONES

Las instituciones financieras internacionales, constituyen una fuente de financiamiento verdaderamente atractiva para los países. En efecto, la Corporación Andina de Fomento representa una pieza clave para el desarrollo de proyectos de infraestructura del sector transporte masivo de pasajeros y de carga en Venezuela.

Durante el periodo comprendido entre 2001-2005, esta institución aprobó operaciones para este sector por un monto de US\$ 900 millones, lo cual representa el 26% del total aprobado para nuestro país en este periodo. Adicionalmente, es importante recalcar que esta modalidad de préstamos es otorgada bajo excelentes condiciones a nivel de tasas y plazos, de acuerdo a las políticas de financiamiento y a los lineamientos estratégicos sostenidos por la Corporación.

En este sentido, el sector experimenta en la actualidad una importante evolución. Sin embargo, la infraestructura forma un componente necesario más no suficiente para el desarrollo y crecimiento económico del país. En este ámbito, Venezuela deberá promover y diseñar políticas de transporte orientadas hacia el desarrollo sostenible y la competitividad.

## BIBLIOGRAFÍA

FABOZZI, Frank, MODIGLIANI, Franco y FERRI, Michael. Mercados e Instituciones Financieras. Practice-Hall Hispanoamericana, S.A. México. 1996.

FEDUPEL. Manual de Trabajos de Grado de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales. Caracas 2006.

HERNANDEZ S., Roberto, FERNANDEZ C., Carlos, BAPTISTA L., Pilar. Metodología de La Investigación. McGraw-Hill Interamericana Editores, S.A. Mexico. 1991.

ISTURIZ, Jesús. *Contribución de la CAF en el desarrollo de la CAN*. Trabajo Especial de Grado de Especialización. Universidad Católica Andrés Bello. Caracas. 2002.

KOGAN, Jorge. Rieles Con Futuro. Desafíos para los Ferrocarriles de América del Sur. Unidad de Publicaciones de la CAF. Venezuela. 2004.

SABINO, Carlos. Cómo Hacer Una Tesis y Elaborar Todo Tipo de Documentos. Editorial Panapo. Venezuela. 1994.

SAMUELSON, P., NORDHAUS, W. Economía. McGraw-Hill Interamericana de España, S.A.U. España. 2002.

SANTALLA, Zuleyma. Guía Para la Elaboración formal de Reportes de Investigación. Universidad Católica Andrés Bello. Caracas. 2006.

TOVAR, Douglas. *CAF: Fuente de recursos financieros para promover la integración de sus países accionistas*. Trabajo Especial de Grado de Especialización. Universidad Católica Andrés Bello. Caracas. 2000.

CAF. Informes Anuales Años 2001, 2002, 2003, 2004, 2005.

[www.caf.com](http://www.caf.com)

[www.iafe.gov.ve](http://www.iafe.gov.ve)

[www.infraestructura.gov.ve](http://www.infraestructura.gov.ve)

[www.metrodecaracas.com.ve](http://www.metrodecaracas.com.ve)

[www.metrolosteques.com.ve](http://www.metrolosteques.com.ve)

[www.metrovalencia.com.ve](http://www.metrovalencia.com.ve)

[www.metrodemaracaibo.com.ve](http://www.metrodemaracaibo.com.ve)

[www.alaf.int.ar](http://www.alaf.int.ar)