

## 2-3 Obligaciones de los Países Receptores de la Asistencia

Ante la ejecución del Proyecto, las responsabilidades asignadas a El salvador y Honduras son las siguientes:

### 2-3-1 Sistema de ejecución del proyecto

Las responsabilidades asignadas a El salvador y Honduras en el Proyecto comprenden no solamente ítems generales tales como el aseguramiento del terreno incluyendo la reubicación de habitantes y el traslado de instalaciones públicas, sino también la construcción de instalaciones fronterizas y las medidas necesarias para el tránsito entre ambos países durante la construcción del puente (emisión de la identificación a las personas involucradas en la obra, los certificados de los vehículos para la obra, etc.) debido a su característica particular como puente internacional. Conforme a esta situación, con el fin de ejecutar el Proyecto sin ningún contratiempo se firmó en octubre de 2006 por los gobiernos de ambos países un acuerdo sobre la ejecución del Proyecto. Adicionalmente, los temas que deben ser hablados, ajustados, y determinados en el Comité Bilateral son los siguientes.

- a) Contrato de consultoría (contrato de diseño detallado y supervisión de la obra)
- b) Licitación de la contratista (incluyendo la evaluación de las ofertas y la aprobación de los resultados de la misma)
- c) Contrato con la empresa adjudicataria
- d) Arreglo bancario y apertura de una cuenta bancaria
- e) Emisión de las autorizaciones de pago
- f) Emisión del certificado de terminación de la obra
- g) Mecanismo concreto y reparto de gastos que se requerirán para el uso, operación, mantenimiento y administración conjunto del puente entre los dos países
- h) Ofrecimiento de las facilidades a las personas involucradas en el Proyecto para su entrada y salida de los dos países
- i) Construcción de las instalaciones fronterizas necesarias

### 2-3-2 Requerimientos Generales que exige la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón

- Ofrecer la información y datos necesarios para la ejecución del plan de Proyecto.
- Asegurar el terreno necesario para la ejecución del plan de Proyecto (derechos de vía, terrenos para la operación, campamento y plantel para materiales y equipos).
- Preparar y nivelar los terrenos que se utilizarán para la construcción antes de iniciar la misma.
- Abrir una cuenta bancaria a nombre de los Gobiernos de El Salvador y Honduras en un banco en el Japón y emitir la Autorización de Pago.
- Asegurar una pronta ejecución de los trabajos de descarga en el lugar de desembarque, tanto en El Salvador y como en Honduras, así como gestionar la exención de impuestos y aranceles.
- Eximir del pago de derechos aduaneros, impuestos internos y otras cargas fiscales que se impongan en El Salvador y Honduras para los productos o servicios, o a las empresas japonesas o personas jurídicas japonesas relacionadas con el Proyecto..

- Otorgar al personal relacionado con el suministro de los productos y servicios del Proyecto, bajo el contrato verificado por el Gobierno del Japón, las facilidades necesarias para su correspondiente ingreso y estadía en El Salvador y Honduras, con el fin de cumplir con sus responsabilidades.
- Cuando sea necesario, otorgar al personal relacionado con el Proyecto cualquier permiso o potestad relacionado con la ejecución del Proyecto,.
- Asegurar que las instalaciones construidas en el proyecto sean debida y efectivamente mantenidas y conservadas.
- Sufragar todos los gastos necesarios para administrar y operar el Proyecto, excepto aquéllos cubiertos por la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón.

### **2-3-3 Requerimientos Específicos del Proyecto**

- Construcción de instalaciones fronterizas (terminar dicha construcción antes de la finalización del puente)
- Desmantelamiento de las instalaciones y viviendas y reubicación de la población afectada por la construcción. (Completar antes de iniciar la obra)
- Adquisición de los terrenos adicionales que fueran necesarios para el Proyecto y que se ubican fuera del límite de los derechos de vía actuales. (Completar antes de iniciar la obra)
- Reubicación de los postes y líneas de distribución eléctrica que afecten a la obra (Completar antes de iniciar la obra)
- Reubicación de la tubería de agua potable que afecte a las obras(Completar antes de iniciar la obra)
- Disposición y nivelación del terreno para usarse como planteles provisionales para el Proyecto. (Completar antes de iniciar la obra)
- Disposición de las áreas para la disposición de tierra y materiales residuales. (Completar antes de iniciar la obra)
- Entrega de la tarjeta de identificación al personal de obra, así como la etiqueta adhesiva de identificación a los vehículos que se utilicen en la obra. (Completar antes de iniciar la obra)
- Designar agentes de policía de tránsito durante la ejecución de la obra. (Completar antes de iniciar la obra)

### **2-3-4 Factibilidad y justificación de las responsabilidades asignadas**

El costo correspondiente a Honduras y El Salvador para la construcción del puente objeto del Proyecto es, excluyendo el costo de construcción de las instalaciones fronterizas, 51 millones de yenes para la parte Salvadoreña y 175,5 millones de yenes para la hondureña. Estos costos representan el 0,52% del presupuesto de nueva construcción anual del MOPTVDU y el 1,63% del presupuesto de construcción vial anual de la SOPTRAVI respectivamente, por lo que aun incluyendo el costo de la construcción de las instalaciones fronterizas creemos muy posible que se hagan cargo de los mismos.

## 2-4 Plan de Operación y Mantenimiento del Proyecto

Las contrapartes salvadoreñas y hondureñas serán las reponsables de la operación y mantenimiento del puente del Proyecto. Ya que se trata de un proyecto que involucra a los dos países, se recomienda que el mantenimiento de camino de acceso del lado salvadoreño corra por parte de El Salvador y el del lado hondureño, corra por parte de Honduras. En cuanto al mantenimiento del puente, es necesario que ambos países, El Salvador y Honduras determinen el mecanismo específico de mantenimiento a utilizar después de una serie de discusiones que deberán concluir antes de finalización del Proyecto.

En los puentes construidos en ambos países hasta la fecha con la Cooperación Financiera No Reembolsable de Japón no se han observado problemas. Además, el costo de mantenimiento y administración anual (promedio) de los dos países representa el 0.01% del presupuesto de mantenimiento y administración del MOPTVDU y el 1.27% del presupuesto de mantenimiento y administración de la SOPTRAVI, por tanto creemos que el costo necesario podrá ser suficientemente asegurado.

Las tareas de mantenimiento de las instalaciones una vez finalizado los trabajos de construcción de la Obra, se dividirán en tareas de mantenimiento anual y en tareas de mantenimiento periódico (cada cierto número de años).

Para este proyecto se requieren los siguientes trabajos de mantenimiento:

### (1) Chequeo y Mantenimiento Annual necesarios

- Trabajos de limpieza de arena y basura acumuladas en la tubería de drenaje del puente, incluyendo los alrededores de los apoyos de puente y cunetas.
- Mantenimiento de obras de seguridad de tránsito como el repintado de la señalización horizontal en la rodadura y reparación de vallas de seguridad.
- Chequeo y reparación de las obras de protección en la orilla del río y de consolidación de la base después de inundaciones.
- Remoción de vegetación en los hombros y taludes.

### (2) Mantenimiento Periódico (cada cierto número de año)

- El bacheo y reparación del pavimento del puente y de los caminos de acceso cada cinco años aproximadamente.
- El repintado de las barandas y el reemplazo de juntas de dilatación se realizarán diez años aproximadamente.
- En este Proyecto, las obras de protección de orilla del río y de consolidación de la base representan un papel tan fundamental para la seguridad del puente, por lo que dichas estructuras estarán diseñadas en base al nivel de agua de la crecida con 50 años de probabilidad. No obstante, dichas estructuras podrán destruirse o desaparecerse si son sometidas a una erosión parcial imprevisible o a una inundación mayor que la supuesta en la probabilidad aplicada. Por consiguiente, se solicita implementar un mecanismo que permita que, cada vez que ocurra una inundación, el personal del departamento o división responsable del MOPTVDU y la SOPTRAVI, procederá inmediatamente a revisar las instalaciones y reparar los daños, así como la identificación y remoción de derrumbes. Si no se toman las medidas pertinentes del caso, se prevé que en el peor de los casos, el suelo rellenado detrás de los estribo puede derrumbarse, cayéndose el estribo e incluso ocasionando el cierre de tránsito.

## 2-5 Costo Aproximado del Proyecto

### 2-5-1 Costo Aproximado del Proyecto de la Cooperación

En caso de ejecutarse el presente Proyecto con la Cooperación Financiera no Reembolsable del Japón, el monto total del costo del Proyecto necesario sería de aproximadamente 1,584 millones de yenes. Asimismo, el detalle de los costos de ambas partes, basado en la distribución de los mismos a ser cubiertos por la parte japonesa y la contraparte hondureño y salvadoreño se describe a continuación.

#### 2-5-1-1 Costo aproximado del Proyecto

El costo total aproximado del proyecto es de 1,357 millones de yenes.

**Tabla 2-5-1 Costo aproximado del Proyecto**

Costos		Costo total aproximado del Proyecto (millones de yenes)	
Instalaciones	Superestructura	550.7	1,234.9
	Subestructura	425.8	
	Caminos	258.4	
Diseño Detallado y Supervisión de la construcción		122.2	

Nota : Esta estimación de costos no es para mostrar el valor límite de donación sobre el Canje de Notas (C/N).

#### 2-5-1-2 Gastos a ser cubiertos por El Salvador y Honduras

**Tabla 2-5-2 Gastos a ser cubiertos por El Salvador y Honduras**

División de costos del Proyecto	El Salvador		Honduras	
	Monto a cubrir (US\$)	Conversión aYenes (miles de yenes)	Monto a cubrir (US\$)	Conversión aYenes (miles de yenes)
(1) Nuevas instalaciones en la zona fronteriza				
(2) Gastos de retiro de viviendas y el traslado	211,757	24,862	140,000	16,437
(3) Gastos de expropiación del terreno	131,634	15,455	832,000	97,685
(4) Gasto de alquiler del terreno	34,500	4,051	149,500	17,553
(5) Nivelación del terreno provisional	31,200	3,663	312,000	36,632
(6) Conexión de cable eléctrico y telefónico	1,789	210	11,629	1,365
(7) Reubicación de tanque de agua	-----	-----	10,000	1,174
(8) Conexión de tuberías de agua	3,000	352	19,500	2,289
(9) Control del tránsito por policías	19,998	2,348	19,998	2,348
(10) Distribución de adhesivos y identificación	500	59	500	59
<b>Total</b>	<b>434,378</b>	<b>51,000</b>	<b>1,495,127</b>	<b>175,543</b>

### 2-5-1-3 Condiciones de estimación

- Fecha de estimación : Mes de junio del 2006
- Tasa de cambio a US\$ : US\$ 1.00 = 117.41 Yenes  
(Promedio de seis meses anteriores, desde el 31 de mayo de 2006)
- Período de ejecución : 22.5 meses
- Otros : Este Proyecto será ejecutado de acuerdo a las directrices de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Gobierno del Japón. Los costos aproximados del Proyecto mencionados anteriormente serán revisados por el Gobierno del Japón antes del Canje de Notas (C/N).

### 2-5-2 Costos de Operación y Mantenimiento

- El monto anual necesario para la operación y el mantenimiento para El Salvador es aproximadamente 4,490 dólares (aprox. 527 mil yenes) y para Honduras es aproximadamente 18,920 dólares (aprox. 2,221 mil yenes).
- Por otro lado, se han presupuestado para el costo de reparación de los muros de protección de la orilla del río que se prevee para cada dos (2) años un monto aproximadamente 460 dólares (aprox. 54 mil yenes) para El Salvador y aproximadamente 1,940 dólares (Aprox. 227 mil yenes) para Honduras.
- El costo de reparación del pavimento, incluido el recapeo o bacheo del pavimento a realizarse cada cinco (5) años es aproximadamente 8,400 dólares (aprox. 986 mil yenes) para El Salvador y aproximadamente 24,560 dólares (Aprox. 2,883 mil yenes) para Honduras.
- Por otro lado, el costo para cambiar las juntas de expansión a realizarse cada 10 años, es aproximadamente 10,770 dólares (aprox. 1,264 mil yenes) para El Salvador y aproximadamente 10,770 dólares (aprox. 1,264 mil yenes) Para Honduras.
- Calculando el promedio anual de estas cifras, se obtiene un costo anual aproximado de 7,477 dólares (aprox. 878 mil yenes) para El Salvador y 25,879 dólares (aprox. 3,038 mil yenes) para Honduras.
- Estos costos de mantenimiento representan el 0.01% del presupuesto anual de mantenimiento, que es 75.9 millones de dólares (alrededor de 8,911 millones de yenes, 2004) para El Salvador, y el 1.27 % del presupuesto anual de mantenimiento, que es 2.04 millones de dólares (alrededor de 240 millones de yenes, 2004) para Honduras. Por lo tanto, se determinó que es posible darle el mantenimiento adecuado a los puentes del Proyecto.

**Tabla 2-5-3 Principales rubros de mantenimiento y costos**

Clasificación	Frecuencia	Parte de inspección	Contenido del trabajo	Costo aproximado				Observación
				El Salvador		Honduras		
				US	Miles de yenes (monto correspondiente)	US	Miles de yenes (monto correspondiente)	
Mantenimiento de canales de desagüe	2 veces al año	Drenaje en la cara del puente	Retiro de sedimentos	970	114	4,100	481	
		Canal lateral	Retiro de sedimentos	970	114	4,100	481	
Mantenimiento de obras de seguridad de tránsito	1 vez al año	Marcado	Repintado	600	70	2,520	296	Se espera la recuperación del 10% de la cantidad de diseño
Mantenimiento de caminos	2 veces al año	Bordes de las carreteras y taludes	Desyerbado	1,950	229	8,200	963	
Total de costos de mantenimiento requeridos todos los años				4,490	527	18,920	2,221	
Inspección – Reparación de muros de protección y del fondo del lecho del río	En inundaciones (Suposición de 1 vez cada 2 años)	Muros de protección y fondo del lecho del río	Reparación de las partes dañadas	460	54	1,940	227	Se espera la recuperación del 2% de la cantidad de diseño
Mantenimiento del pavimento	1 vez cada 5 años	Superficie del pavimento	Reparación del recubrimiento, grietas en el pavimento, depresiones, etc.	8,400	986	24,560	2,883	Se espera la recuperación del 10% de la cantidad de diseño
Cambio de juntas de expansión	1 vez cada 10 años			10,770	1,264	10,770	1,264	
Costo promedio anual para mantenimiento antes mencionado				7,477	878	25,879	3,038	

## **Capítulo 3**

### **Justificación del Proyecto**

## Capítulo 3 Evaluación del Proyecto y Recomendaciones

### 3-1 Efectos del Proyecto

A juzgar por los resultados del estudio local, el análisis socioeconómico y el diseño básico, los efectos del Proyecto serán los siguientes:

#### (1) Efectos directos

Los efectos directos del Proyecto se resumen en la Tabla 3-1-1.

**Tabla 3-1-1 Efectos directos e indicadores de los resultados del Proyecto**

Actualidad y problemática	Medidas a tomar en el Proyecto	Efectos del Proyecto y el grado de mejoramiento
<p>1) Peso bruto de vehículos que transitan por el puente</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El actual puente Goascorán está diseñado según la norma de diseño estadounidense: H15-S12 de AASHTO y el peso bruto permisible de vehículos es de 24,5 toneladas.</li> <li>• En realidad, están transitando por el puente vehículos con un peso mucho mayor que el peso permisible arriba mencionado, lo que constituye un problema estructural y de sobrecarga, que puede provocar el colapso del puente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El puente objeto del Proyecto será diseñado con una carga viva con un 25% más de la norma HS20-44 de ASHTO, lo que será conforme al peso bruto de cantidad de grandes trailers que actualmente circulan en los países centroamericanos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actual peso bruto permisible del puente Goascorán: 24,5 toneladas</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peso bruto permisible luego de construido el puente objeto del Proyecto : 40,8 toneladas</li> </ul>
<p>2) Aumento de la velocidad de tránsito sobre el puente</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Debido a que el actual puente tiene un ancho estrecho de la rodadura de 7,3m, al transitar los trailers grandes, da un control de tráfico permitiendo el paso unilateral, lo que constituye principal causa de atasco.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El ancho de la rodadura del puente objeto del Proyecto será diseñado con 10,3m incluyendo los hombros, lo que permitirá perfectamente el tránsito de grandes vehículos en ambos sentidos y como consecuencia no será necesario estar parado para esperar a que pasen otros vehículos que vienen del sentido contrario y aumentará la velocidad de tránsito.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Velocidad media actual de tránsito sobre el puente Goascorán: 20km/h aprox.</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Velocidad media de tránsito luego de construido el puente objeto del Proyecto: 50km/h aprox.</li> </ul>
<p>3) Aumento del volumen de tráfico</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actualmente el puerto Acajutla es el único puerto internacional de El Salvador y por las limitaciones geográficas es poco frecuente que la mercancía desembarcada en dicho puerto circule en Honduras.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Al terminar la obra de reparación del puerto La Unión de El salvador, se construirá también la ruta Canal Seco que une el puerto La Unión con el puerto Cortés de Honduras, por lo que aumentará el volumen de tráfico que pasa por el puente objeto del Proyecto.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actual volumen de tráfico en el puente Goascorán (2006) : 2.973vehículos/día</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Volumen de tráfico previsto después de la reparación del puerto La Unión (2009) : 3.500 vehículos/día</li> </ul>



**(2) Efectos indirectos**

Los efectos indirectos del Proyecto se resumen en la Tabla 3-1-2.

**Tabla 3-1-2 Efectos indirectos e indicadores de los resultados del Proyecto**

<b>Actualidad y problemática</b>	<b>Medidas a tomar en el Proyecto</b>	<b>Efectos del Proyecto y el grado de mejoramiento</b>
<p>1) Seguridad de peatones</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El actual puente no tiene acera, por lo que los peatones se ven obligados a caminar por la rodadura y hay peligro de accidente.</li> <li>• Además, debido a que es angosto el ancho de la rodadura y hay mucho tráfico, existe alto peligro de que los peatones se involucren en accidentes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El puente objeto del Proyecto tendrá un diseño para obtener la seguridad de los peatones instalando una acera de 1,5m de ancho en ambos lados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Al instalar la acera se verán claramente divididas la acera y la rodadura, lo que asegurará un tráfico vial fluido y disminuirá el peligro de involucrar peatones en accidentes.</li> </ul>
<p>2) Seguridad y regularización de la circulación de mercancía</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El actual puente, debido a su notable deterioro, angosto ancho y carga insuficiente para grandes trailers, constituye un cuello de botella en la carretera troncal internacional.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La construcción de un nuevo puente con suficiente ancho y carga de diseño para grandes trailers solucionará el cuello de botella.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El aumento de la carga del puente objeto y el aseguramiento de una ruta de transporte estable conllevarán la seguridad y regularización de la circulación de mercancía entre Honduras y El Salvador.</li> </ul>
<p>3) Desarrollo de la circulación de mercancía y economía entre los países centroamericanos</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Debido a que el puerto La Unión está cerrado, la circulación de mercancía entre El Salvador, Honduras y los demás países centroamericanos se encuentra estancada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Junto a la reparación del puerto La Unión, se construirán la ruta de Canal Seco y el puente objeto del Proyecto.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El efecto sinérgico con la reparación del puerto La Unión aumentará el tráfico de vehículos de circulación de mercancía sobre la ruta de Canal Seco que une el puerto La Unión y el puerto Cortés de Honduras, contribuyendo al mantenimiento y desarrollo de la circulación de mercancía y la relación económica no sólo entre los dos países sino también los demás países centroamericanos.</li> </ul>
<p>4) Fortalecimiento del intercambio y la relación amistosa con los países de América Central y del Sur</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aunque el actual puente es un puente fronterizo, el control de tráfico y el atasco provocado por el deterioro y angosto ancho están obstaculizando no solamente la circulación de mercancía sino también el intercambio y la relación amistosa con los países centroamericanos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La construcción de un nuevo puente con suficiente ancho y carga de diseño para grandes trailers solucionará el cuello de botella.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contribuir no solo al fomento de la circulación de mercancía sino también al fortalecimiento del intercambio para el desarrollo regional, fomento turístico e intercambio cultural y al fortalecimiento de la relación amistosa con los demás países de América Central y del Sur.</li> </ul>

### 3-2 Recomendaciones

#### 3-2-1 Construcción de instalaciones fronterizas

El puente de la Amistad entre Japón y , está proyectado a 570 -740m río abajo del puente existente, por lo que habrá que discontinuar el uso de las instalaciones fronterizas actuales tales como la aduana, oficina de inmigración y policía fronteriza y será necesario construir nuevas instalaciones fronterizas.

Aunque el planeamiento, diseño y construcción de las mismas está asignado a los gobiernos de El Salvador y Honduras, las dimensiones y la disposición de las mismas ejercerán gran influencia sobre el planeamiento, diseño y ejecución del puente de la Amistad entre Japón y Centroamérica y la vía de acceso. Además, debido a que el periodo de la ejecución del puente y la vía de acceso coincide con el de nuevas instalaciones fronterizas, puede que los lugares de las obras y sus programas se vuelvan confusos.

Así, debido a una estrecha relación que existe en el planeamiento, diseño y construcción del puente de la Amistad entre Japón y Centroamérica y nuevas instalaciones fronterizas, es necesario mantener una suficiente coordinación. Además, el puente de la Amistad entre Japón y Centroamérica, puente fronterizo, es necesario que los gobiernos de El salvador y Honduras bajo su responsabilidad completen las instalaciones fronterizas nuevas sin falta antes de terminar el puente y la vía de acceso.

#### 3-2-2 Mantenimiento y administración

Una vez terminado el Proyecto, para mantener las funciones del puente objeto del Proyecto y la vía de acceso en buen estado durante largo tiempo, es importante tener en suficiente cuenta los siguientes puntos.

##### (1) Ejecución de mantenimiento y administración

Para mantener las funciones del puente objeto del Proyecto en buen estado durante largo tiempo, es necesario ejecutar un mantenimiento y administración diaria y periódica.

**Tabla 3-2-1 Programa de mantenimiento y administración del puente objeto del Proyecto**

Ítem	1 <sup>er</sup> año	2 <sup>o</sup> año	3 <sup>o</sup> año	4 <sup>o</sup> año	5 <sup>o</sup> año	6 <sup>o</sup> año	7 <sup>o</sup> año	8 <sup>o</sup> año	9 <sup>o</sup> año	10 <sup>o</sup> año
Mantenimiento y administración de canal de drenaje	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Mantenimiento y administración de obras de seguridad de tráfico		○	○	○	○	○	○	○	○	○
Mantenimiento y administración de vía de acceso	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Revisión y reparación de protección de margen y lecho		○		○		○		○		○
Mantenimiento y administración de pavimentación					○					○
Pintado de barandas										○
Reemplazo de juntas elásticas										○

## **(2) Transferencia técnica sobre la reparación de puente de concreto**

Para el puente objeto del Proyecto está planeado un nuevo puente de concreto PC. Sin embargo, tanto El Salvador (MOPTVDU) como Honduras (SOPTRAVI) no tienen suficiente conocimiento sobre la importancia del mantenimiento y reparación de los puentes de concreto y existen muchos casos en que se reparan puentes por primera vez después de haber producido una importante rotura. Por tanto, será necesario dar a conocer a las autoridades concernientes de ambos países sobre la importancia del mantenimiento y administración con un presupuesto limitado bajo el progreso y avance tecnológico de reparación. A este efecto, será útil hacer una transferencia técnica o celebrar un seminario local sobre el mantenimiento y reparación para los técnicos de ambos países involucrados en la obra en la etapa de ejecución del Proyecto. Asimismo será eficaz la participación del personal contraparte en cursillos en Japón sobre la técnica de mantenimiento y administración.

### **3-2-3 Consideraciones Social y Medioambientales**

#### **(1) Procedimiento de Adquisición de Terrenos**

El diseño básico trata de evitar en lo posible el traslado de viviendas además de las instalaciones públicas tales como la iglesia, la escuela municipal y el parque de trailers, por lo que el número de viviendas dentro del terreno previsto para la obra vial son pocos, siendo 4 viviendas en el lado salvadoreño y 5 en el lado hondureño y ambos gobiernos tienen presentada a la Misión de Explicación del Borrador del Informe de Diseño Básico en septiembre del año en curso la carta de consentimiento (copia) de cada propietario.

Aunque ambos gobiernos acordaron asegurar de ahora en adelante un terreno necesario para la obra vial antes de la ejecución del Proyecto, es necesario comprobar si dicho terreno está obtenido sin problemas incluyendo el pago a los propietarios del terreno.

#### **(2) Impacto a medianos y pequeños comerciantes**

Como consecuencia de las encuestas a medianos y pequeños comerciantes, muchos han opinado; “quiero trasladarme cerca del nuevo puente, una vez terminada la obra” y “quiero que se mantenga el actual puente, ya que económicamente es difícil trasladarme”. Hemos transmitido estas opiniones a los gobiernos de El Salvador y Honduras y les hemos recomendado que lleven a cabo las siguientes acciones tras las deliberaciones y acuerdos en el Comité Bilateral.

- 1) Formación de un acuerdo en la futura forma del aprovechamiento del actual puente
- 2) Consideraciones administrativas y análisis de medidas a aplicar a medianos y pequeños comerciantes ubicados cerca del actual puente (por ejemplo: Ofrecimiento programado de un terreno sustitutivo)
- 3) Reunión para dar explicación a medianos y pequeños comerciantes

De ahora en adelante es necesario comprobar cómo están atendidos medianos y pequeños comerciantes de ambos países.

## **Anexos**

## Anexo 1 Miembros de la Misión de Estudio

### (1) Lista de los Miembros de la Primera Misión de Estudio

Nombre	Cargo	Puesto /Organización
Lic. Atsushi KAMISHIMA	Jefe de la Misión	Vice Representante de la Oficina de Soporte Regional para Centroamérica y el Caribe, JICA
Arq. Hidetaka SAKABE	Coordinador del Proyecto	Administración de Proyectos Grupo 1, Departamento de Cooperación Financiera, JICA
Ing. Takashi TACHIKAWA	Jefe de la Consultora/ Planificador Vial	Ingeniero Acesor, Central Consultant Inc.
Ing. Teruo NAKAGAWA	Diseño de Puentes	Ingeniero Superior del Departamento de Proyectos en Ultramar, Central Consultant Inc.
Ing. Masanobu SHIMOSAKA	Diseño de Carreteras	Director de Desarrollo de Proyectos, Nippon Koei Co., Ltd
Ing. Hiroshi HASHIMOTO	Inspección de condiciones Naturales (Estudio de meteorología/ Hidrología)	Ingeniero Acesor, Central Consultant Inc.
Lic. Toshio YAMAGISHI	Intérprete	Central Consultant Inc.

### (2) Lista de los Miembros de la Segunda Misión de Estudio

Nombre	Cargo	Organización/Puesto
Abog. Nobuyuki YAMAURA	Jefe de Misión	Vice Representante de la Oficina de Soporte Regional para Centroamérica y el Caribe, JICA
Arq. Hidetaka SAKABE	Coordinador de Proyecto	Administración de Proyectos Grupo 1, Departamento de Cooperación Financiera, JICA
Ing. Takashi TACHIKAWA	Jefe de la Consultora/ Planificador Vial	Ingeniero Acesor, Central Consultant Inc.
Ing. Teruo NAKAGAWA	Diseño de Puentes	Ingeniero Superior del Departamento de Proyectos en Ultramar, Central Consultant Inc.
Ing. Masanobu SHIMOSAKA	Diseño de Carreteras	Director de Desarrollo de Proyectos, Nippon Koei Co., Ltd
Ing. Masaru NEMOTO	Consideraciones Ambientales y Sociales	Grupo Medio Ambiente, Nippon Koei Co., Ltd. (Japan Engineering Consultants Co., Ltd)
Ing. Mutsuhiro TAKEDA	Inspección de condiciones Naturales (Estudio topográfico/ Investigación Geotécnica)	Departamento de Puentes, Central Consultant Inc.
Ing. Masakazu UOCHI	Planificación de construcciones y Adquisiciones/ Estimación de Costos	Departamento de Proyectos en Ultramar, Central Consultant Inc.
Lic. Atsuko YOSHIKAWA	Intérprete	Central Consultant Inc.

(3) Lista de los Miembros de la Discusión del Borrador del Diseño Básico

Nombre	Cargo	Organización/Puesto
Lic. Kenichiro KAWAJI	Jefe de la Misión	Director General de la Oficina de Soporte Regional para Centroamérica y el Caribe, JICA
Ing. Takashi TACHIKAWA	Jefe de la Consultora/ Planificador Vial	Ingeniero Acesor, Central Consultant Inc.
Ing. Teruo NAKAGAWA	Diseño de Puentes	Ingeniero Superior del Departamento de Proyectos en Ultramar, Central Consultant Inc.
Ing. Masanobu SHIMOSAKA	Diseño de Carreteras	Director de Desarrollo de Proyectos, Nippon Koei Co., Ltd
Lic. Atsuko YOSHIKAWA	Intérprete	Central Consultant Inc.

## Anexo 2 Itinerario de la Misión de Estudio

### (1) Itinerario de la Primera Misión de Estudio

No.	M	D	Dia	Actividad
1	2	14	Mar	Traslado, Llegada a Houston
2		15	Mie	Llegada a Tegucigalpa Reunión con JICA
3		16	Jue	Llamada de Cortesía a Embajada de Japón en Honduras Explicación y deliberaciones sobre los contenidos de IC/P para SOPTRAVI
4		17	Vie	Deliberaciones sobre los contenidos de IC/P para SOPTRAVI
5		18	Sab	Estudio de Campo
6		19	Dom	Estudio de Campo, Traslado a El Salvador
7		20	Lun	Llamada de cortesía a la Embajada de Japón en El Salvador, MOPTVDU, Ministerio de Relaciones Exteriores
8		21	Mar	Explicación y deliberaciones sobre los contenidos de IC/P para SOPTRAVI Deliberación sobre el M/D Traslado de los equipos de misión del estudio sobre Condiciones Naturales
9		22	Mie	Firma de la M/D Reporte a la Embajada de Japón en El Salvador Traslado a Tegucigalpa
10		23	Jue	Deliberación con SOPTRAVI sobre el M/D Recolección de datos/ Análisis
11		24	Vie	Firma de la M/D Reporte a la Embajada de Japón en Honduras Recolección de datos/ Análisis
12		25	Sab	Los miembros de JICA dejan el Tegucigalpa
13		26	Dom	Estudio en Campo Recolección de datos/ Análisis
14		27	Lun	Estudio en Campo Recolección de datos/ Análisis
15		28	Mar	Estudio en Campo Estudio vial Recolección de datos/ Análisis
16	3	1	Mie	Estudio en Campo Estudio vial Recolección de datos/ Análisis
17		2	Jue	Recolección de datos/ Análisis Reporte a la Embajada de Japón en El Salvador
18		3	Vie	Recolección de datos/ Análisis
19		4	Sab	Recolección de datos/ Análisis
20		5	Dom	Recolección de datos/ Análisis Reunión interna
21		6	Lun	Reporte a Embajada de Japón en Honduras Traslado
22		7	Mar	Traslado
23		8	Mie	Trasbordo

## (2) Itinerario de Segunda Misión de Estudio

No.	M	D	Día	Actividad
1	5	10	Mie	Tokyo - Houston - El Salvador
2		11	Jue	Mañana : Reunión con el JICA/ Llamada de cortesía a la Embajada de Japón en El Salvador Tarde : Llamada de cortesía a la MOPTVDU, reunión
3		12	Vie	Todo el día : Preparación de estudio en Campo y Reunión Interna
4		13	Sab	Todo el día : Reunión con MOPTVDU y SOPTRAVI
5		14	Dom	Mañana : San Salvador - traslado al Campo Tarde : Estudio de Campo Tarde (atardecer) : Campo - San Salvador
6		15	Lun	Explicación y Deliberación del Informe provicional Deliberación de M/D Elaboración final de M/D
7		16	Mar	Mañana : Firma de M/D Tarde : Campo - Traslado a San Salvador
8		17	Mie	Mañana : Reporte a la Embajada de Japón en El Salvador y JICA Tarde : Llamada de cortesía a PPP y Reporte Tarde (atardecer) : Los miembros de JICA dejan San Salvador
9		18	Jue	Estudio en Campo Recolección de datos/ Análisis
10		19	Vie	Estudio en Campo Recolección de datos/ Análisis
11		20	Sab	Recolección de datos, Reunión interna
12		21	Dom	Traslado a Tegucigalpa
13		22	Lun	Mañana : Reporte a la Embajada de Japón en Honduras y a JICA Tarde : Reunión y Llamada de cortesía a SOPTRAVI
14		23	Mar	Estudio en Campo Recolección de datos/ Análisis
15		24	Mie	Estudio en Campo Recolección de datos/ Análisis
16		25	Jue	Estudio en Campo Recolección de datos/ Análisis
17		26	Vie	Estudio en Campo Recolección de datos/ Análisis
18		27	Sab	Estudio en Campo Recolección de datos/ Análisis
19		28	Dom	Reunión interna, Elaboración de Informe
20		29	Lun	Reunión interna, Elaboración de Informe
21		30	Mar	Mañana : Reporte a SOPTRAVI, Embajada de Japón en Honduras, JICA Tarde : Traslado a San Salvador
22		31	Mie	Mañana : Reporte a MOPTVDU Tarde : Reporte a Embajada de Japón en El Salvador, JICA y PPP
23	6	1	Jue	Equipos de Consultoría salen del Campo
24		2	Vie	Traslado
25		3	Sab	Trasbordo



(3) Itinerario de la Discusión del Borrador del Diseño Básico

No.	M	D	Día	Actividad
1	9	16	Sab	Tokyo - Miami
2		17	Dom	Mañana : Llegada a Tegucigalpa Tarde (atardecer) : Reunión interna
3		18	Lun	Mañana : Reunión con JICA/ Llamada de cortesía a la Embajada de Japón en Honduras Tarde : Discusión del Borrador del Diseño Básico / Deliberaciones con SOPTRAVI y MOP
4		19	Mar	Mañana : Deliberaciones con SOPTRAVI y MOP Tarde : Deliberaciones de M/D
5		20	Mie	Mañana : Firma de M/D Tarde : Reporte a la Embajada de Japón en Honduras y JICA
6		21	Jue	Mañana : Tegucigalpa → Traslado al Campo/ Estudio en Campo Tarde : Campo → Traslado a San Salvador
7		22	Vie	Reporte a la Embajada de Japón en San Salvador / Reporte a JICA
8		23	Sab	Salida de San Salvador → Camino de vuelta
9		24	Dom	Traslado
10		25	Lun	Trasbordo

### Anexo 3 Lista de las Autoridades Entrevistadas

( 1 ) Parte de El Salvador

Nombre	Posición y Organización
<b>(a) Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU)</b>	
Ing. Carlos Guerrero	Vice Ministro de MOP
Ing. Carlos Arturo Ruiz Ayala	Director de Planificación Vial
Ing. Jose Ángel Meléndez	Gerente de Estudio y Diseño Vial
Arq. Gracia María Rivera de Calderón	Gerente de Planeamiento
Ing. Edgar Rodríguez	Gerente de Derecho de Vía
Ing. Benjamín Yanes	Gerente de Gestión Ambiental
Ing. Iván de Jesús Osorio Gasca	Técnico Ambiental
Ing. Karen Palomo	Técnico de Estudio y Diseño Vial
Ing. Luis Sandoval	Técnico de Planeamiento
Lic. Carlos Ernesto Torres	Gerente Legal Institucional
<b>(b) Plan Puebla Panamá (PPP) Secretaría de Planificaciones</b>	
Lic. María Teresa de Rendon	Directora Ejecutiva
Lic. Maiko SUGIMURA	Expertos de JICA
<b>(c) Embajada de Japón en El Salvador</b>	
Dr. Akio HOSONO	Embajador de Japón
Lic. Kazuyoshi SHIMIZU	Primer Secretario
<b>(d) Agencia de Cooperación Internacional del Japón en El Salvador</b>	
Lic. Masayuki TAKAHASHI	Jefe de Oficina
Lic. Yukinari HOSOKAWA	Miembro de la Oficina

( 2 ) Parte de Honduras

Nombre	Posición y Organización
<b>(a) Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI)</b>	
Ing. Héctor Galeas	Vice Ministro
Ing. Melvin Omar Martínez	Director General de Carreteras
Ing. Rosa María Vázquez	Jefe de la Unidad de Apoyo Técnico y Seguridad Vial
Ing. Oscar Armando Arriaga	Jefe de la Unidad de Apoyo Técnico y Seguridad Vial
Ing. Miguel Ángel Matute	Jefe de Dpto. de Estructuras
Ing. José Aguinaldo Martínez	Jefe de Unidad de Gestión Ambiental(UGA)
Ing. Pedro A Caballero	Jefe de Unidad de Gestión Ambiental(UGA)
Ing. Jonathan Alexis Urbina	Asistente del Director de Caminos
Lic. Wilfredo Andino Banegas	Dpto. De Derecho de vías
Ing. Irma Rosario Valladares	Unidad Apoyo Técnico y Seguridad Vial
Ing. Noel Menjivar	Dirección Ejecutiva de Ingresos
Arq. José Suazo	Dirección Ejecutiva de Ingresos
Ing. Miguel Tosta	Relaciones Exteriores
Sr. Alfonso Torres	Dirección de Migración y Extranjería
<b>(b) Embajada de Japón en Honduras</b>	
Lic. Takashi KOEZUKA	Embajador de Japón
Lic. Satoshi UEMATSU	Primer Secretario
<b>(c) Agencia de Cooperación Internacional del Japón en Honduras</b>	
Lic. Tatsuo SUZUKI	Jefe de Oficina
Lic. Seiji TOMIYASU	Subjefe de Oficina
Lic. Akiko ODA	Subjefe de Oficina
Lic. Junichi MIURA	Miembros de Oficina

## Anexo 4 Minuta de Discusión

### (1) Primer Misión de Estudio

#### 1) Parte de El Salvador

**MINUTA DE DISCUSIÓN  
DEL  
ESTUDIO DE DISEÑO BASICO (1ra. Fase)  
PARA  
EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL  
PUENTE EL AMATILLO  
ENTRE  
EL SALVADOR Y HONDURAS**


Con referencia al resultado del estudio preparatorio en octubre de 2005, el Gobierno del Japón decidió llevar a cabo el Estudio de Diseño Básico del Proyecto para la Construcción del Puente El Amatillo (de aquí en adelante denominado "el Proyecto") y encargó dicho Estudio a la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (en adelante denominada "JICA").

Consecuentemente, JICA procede a enviar a El Salvador y Honduras una Misión (de aquí en adelante denominada "la Misión") para el Estudio de Diseño Básico (1ra. Fase) (de aquí en adelante denominada "el Estudio"), encabezada por el Lic. Atsushi KAMISHIMA, Vice Representante Residente de la Oficina de Soporte Regional para Centroamérica y el Caribe de JICA. Se tiene programado que esta Misión realice el estudio en ambos países entre el 15 de febrero y el 6 de marzo del 2006.

La Misión sostuvo discusiones con los representantes del Gobierno de El Salvador y se dedicó a realizar el estudio de campo correspondiente en el área del estudio.

Como resultado de las discusiones y del estudio de campo, ambas partes confirman los conceptos principales que se describen en el Documento Adjunto. La Misión continuará con el estudio y procederá a preparar el Reporte Intermedio del Estudio de Diseño Básico.

San Salvador, 22 de febrero del 2006



Lic. Atsushi KAMISHIMA  
Jefe de la Misión del Estudio de Diseño Básico  
Agencia de Cooperación Internacional del Japón  
(JICA)



Lic. David GUTIERREZ MIRANDA  
Ministro  
Ministerio de Obras Públicas, Transporte,  
Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU)  
República de El Salvador

## DOCUMENTO ADJUNTO

### 1. Objetivo del Proyecto

El Proyecto tiene como objetivo contribuir al desarrollo de la zona fronteriza entre El Salvador y Honduras, al igual que al resto de países centroamericanos, mejorando el tránsito en la frontera de ambos países mediante la construcción del Puente El Amatillo.

### 2. Área objeto del Estudio

El área objeto de este estudio se indica en el Anexo-1.

### 3. Organizaciones responsables y encargadas de la Implementación

El organismo responsable y ejecutor del Proyecto en El Salvador será el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (de aquí en adelante denominado "MOPTVDU"). El organigrama del MOPTVDU se muestra en el Anexo-2.

El Gobierno de El Salvador ha designado miembros del Comité de Coordinación en febrero del 2006, con la finalidad de discutir varios asuntos relacionados con el Proyecto. Los miembros de este Comité de Coordinación se enlistan en el Anexo-3.

El Gobierno de El Salvador se comprometió a coordinar con el Gobierno de Honduras los siguientes puntos necesarios para la ejecución del Proyecto.

- Contratación de los consultores (para el Diseño Detallado y administración/supervisión de las obras)
- Licitación de contratista (incluye la evaluación de las ofertas y la aprobación de sus resultados)
- Contratación de contratista
- Arreglo Bancario y Apertura de Cuenta Bancaria
- Expedición de Autorización de Pago
- Expedición del Término de Obra
- Concretar una modalidad de gestión del puente, necesaria para usar, operar y mantener conjuntamente entre ambos países, y asumir los gastos necesarios correspondientes
- Dar facilidades al personal relacionado al Proyecto para la salida y entrada del país

- Construir las instalaciones de servicios fronterizos necesarios, entre otros puntos necesarios.

#### **4. Ítems solicitados por el Gobierno de El Salvador**

Tras discutir con la Misión, el Gobierno de El Salvador solicitó definitivamente los siguientes ítems.

Construcción del Puente El Amatillo y su carretera de acceso

- Número de carriles: Dos carriles (uno en cada sentido)
  - Ancho del puente:
    - Ancho de rodadura: 3.65 metros en cada sentido
    - Ancho de hombro: 1.50 metros en cada sentido
    - Ancho de acera: 1.50 metros en cada sentido
  - Longitud y altura del puente :
    - Se determinarán tras los estudios topográfico e hidrológico
  - Ubicación del puente: El trazado provisional se muestra en el Anexo-1
  - En cuanto a la construcción de instalaciones de inmigración y aduana etc. en la zona fronteriza, ésta será responsabilidad de los Gobiernos de El Salvador y Honduras
- JICA analizará la aplicabilidad de dicha solicitud para recomendar su aprobación al Gobierno del Japón.

#### **5. Esquema de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón**

En base a la explicación que la Misión de Estudio Preparatorio realizó al Gobierno de El Salvador, la contraparte salvadoreña ha comprendido el esquema de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón y las principales medidas que han de tomar como el país receptor, las cuales se describen en los Anexos 3 y 4 de la Minuta de Discusión que se firmó el 21 de octubre del 2005.

#### **6. Itinerario del Estudio**

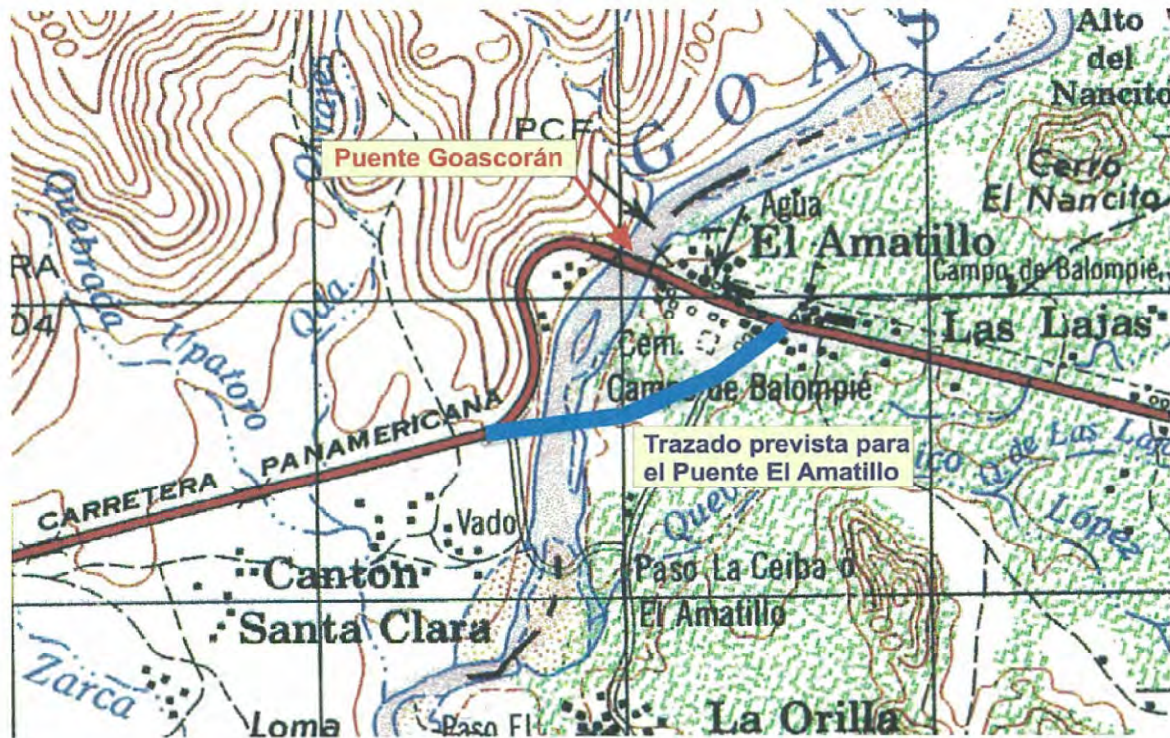
- (1) Miembros técnicos de la Misión procederán con los estudios subsecuentes en El Salvador y Honduras hasta el 6 de marzo del 2006.
- (2) JICA preparará el Reporte Intermedio del Estudio de Diseño Básico en español y enviará una misión a El Salvador y a Honduras con el fin de explicar el contenido del mismo a finales de mayo del 2006.
- (3) JICA elaborará el Borrador del Informe del Estudio de Diseño Básico en español y enviará una Misión a El Salvador y a Honduras con el fin de explicar el contenido del mismo a finales de septiembre del 2006.
- (4) En caso de que el contenido de dicho Informe sea aceptado en un principio por los Gobiernos de El Salvador y Honduras, JICA procederá a completar el Informe Final y

enviarlo a las contrapartes salvadoreña y hondureña a finales de diciembre del 2006.

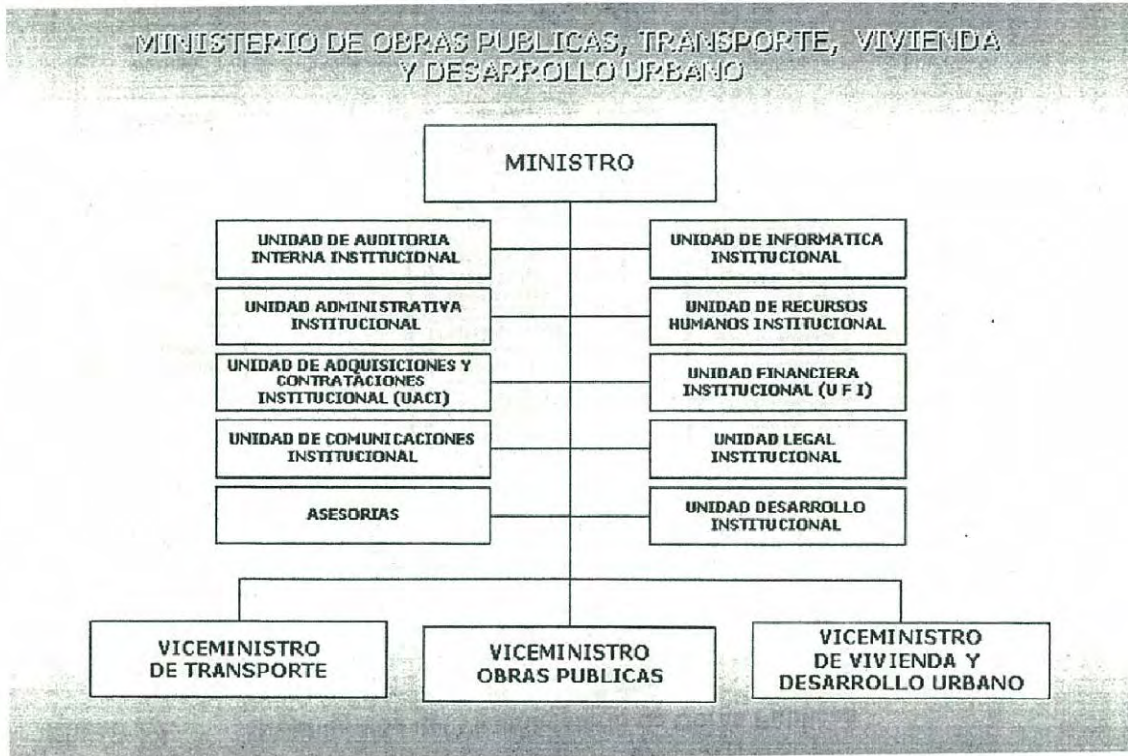
#### **7. Otros Aspectos Relevantes**

- (1) La contraparte salvadoreña reportó que la aprobación de la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) para el Proyecto se decretó el 23 de diciembre del 2005.  
Por otra parte, dependiendo del lineamiento y de la ubicación del Puente finalizado a través del Estudio, sería necesario para la contraparte salvadoreña que realice un trámite de corrección o una nueva solicitud de la aprobación de la EIA.  
Por lo tanto la contraparte salvadoreña y la Misión confirmaron, que la parte salvadoreña debe tomar el procedimiento necesario para la corrección de o el nuevo trámite de la aprobación de la EIA en base al plan final.
- (2) La contraparte salvadoreña solicitó que el diseño de la carretera de acceso debe ser desarrollado sin requerir las reubicaciones de las construcciones existentes en la zona, tales como escuelas, iglesias y centros comunales, entre otros.
- (3) La contraparte salvadoreña ha acordado proveer del soporte y gestiones necesarias a la Misión durante el estudio de campo, tales como la provisión de permisos para entradas y salidas de El Salvador.
- (4) La contraparte salvadoreña ha acordado proveer los arreglos de seguridad y medidas necesarias durante el período de ejecución del estudio de campo que realizará la Misión.
- (5) Tanto la contraparte salvadoreña como la Misión han acordado que ambas partes y el Gobierno de Honduras sostendrán reuniones en lugares oportunos acordados por tres partes y discutirán durante la segunda fase del estudio de campo asuntos sobre la determinación de la ubicación del Puente El Amatillo y el alineamiento de los caminos de acceso al mismo, así como también se procederá a la explicación del Informe Intermedio.

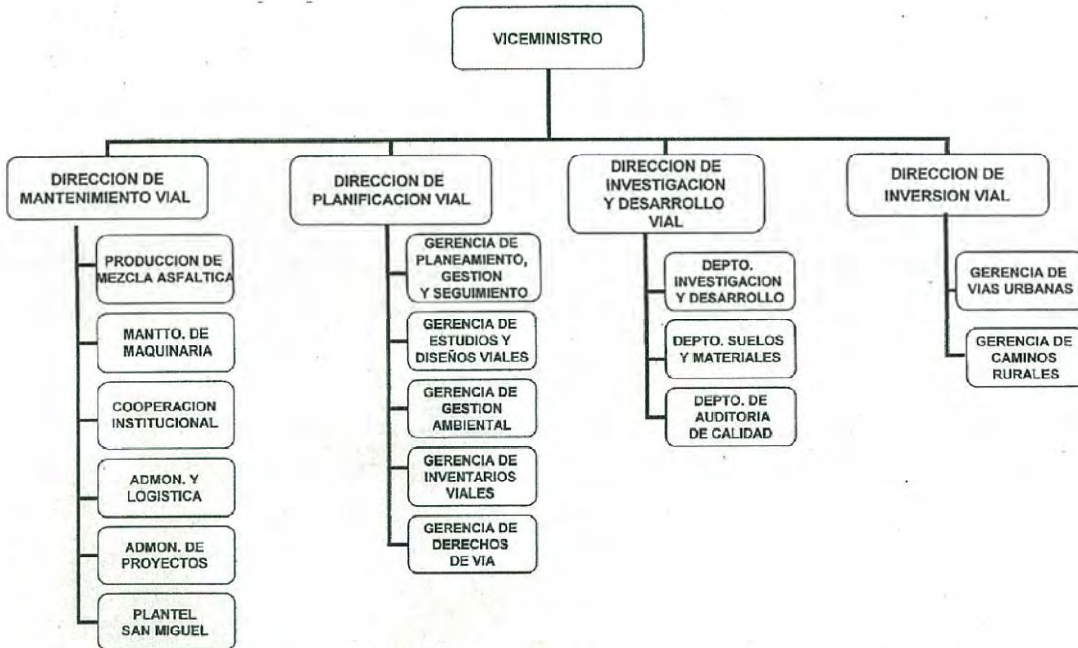
### Area objeto del Estudio



Organigrama del Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano



Organigrama del Viceministerio de Obras Públicas





**MIEMBROS DEL COMITÉ DE COORDINACIÓN:**

• **INTERINSTITUCIONAL**

- Licda. Anabella Lardé de Palomo, Subsecretaria Técnica de la Presidencia
- Cony Hernández, Directora de Cooperación de Asia, Africa y Oceanía, MIREX
- Ing. Jorge Santibáñez, Director General de Migración y Extranjería, MIGOB
- Lic. Rafael Alvarez, Sub-Director General de Migración y Extranjería, MIGOB
- Licda. Julia María Somoza de Batista, Jefe de Negociación y Tratados, MIREX
- Lic. Carlos Daehn, Unidad de Seguimiento MIREX
- Ing. Carlos Arturo Ruiz, Director de la Unidad de Planificación Vial del VMOP

• **TÉCNICO DEL MOPTVDU:**

- Ing. Carlos Arturo Ruiz, Director de la Unidad de Planificación Vial del VMOP
- Ing. Oscar Alfredo Díaz, Director de Inversión Vial del VMOP
- Ing. Daniel Hernández, Director de la Unidad de Investigación y Desarrollo vial del VMOP



## 2) Parte de Honduras

**MINUTA DE DISCUSIÓN  
DEL  
ESTUDIO DE DISEÑO BASICO (1ra. Fase)  
PARA  
EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL  
PUENTE EL AMATILLO  
ENTRE  
EL SALVADOR Y HONDURAS**

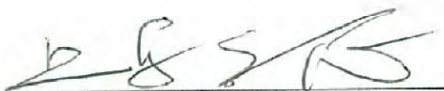
Con referencia al resultado del estudio preparatorio en octubre de 2005, el Gobierno del Japón decidió llevar a cabo el Estudio de Diseño Básico del Proyecto para la Construcción del Puente El Amatillo (de aquí en adelante denominado "el Proyecto") y encargó dicho Estudio a la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (en adelante denominada "JICA").

Consecuentemente, JICA procede a enviar a El Salvador y Honduras una Misión (de aquí en adelante denominada "la Misión") para el Estudio de Diseño Básico (1ra. Fase) (de aquí en adelante denominada "el Estudio"), encabezada por el Lic. Atsushi KAMISHIMA, Vice Representante Residente de la Oficina de Soporte Regional para Centroamérica y el Caribe de JICA. Se tiene programado que esta Misión realice el estudio en ambos países entre el 15 de febrero y el 6 de marzo del 2006.

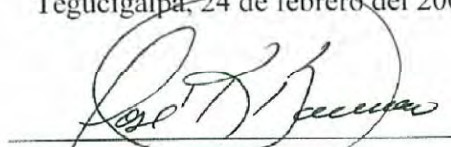
La Misión sostuvo discusiones con los representantes del Gobierno de Honduras y se dedicó a realizar el estudio de campo correspondiente en el área del estudio.

Como resultado de las discusiones y del estudio de campo, ambas partes confirman los conceptos principales que se describen en el Documento Adjunto. La Misión continuará con el estudio y procederá a preparar el Reporte Intermedio del Estudio de Diseño Básico.

Tegucigalpa, 24 de febrero del 2006



Lic. Atsushi KAMISHIMA  
Jefe de la Misión del Estudio de Diseño Básico  
Agencia de Cooperación Internacional del Japón  
(JICA)



Ing. José Rosario BONANNO  
Ministro  
Secretaría de Obras Públicas, Transporte y  
Vivienda (SOPTRAVI)  
República de Honduras



Lic. Karen ZELAYA  
Ministra  
Secretaría Técnica y de Cooperación  
Internacional (SETCO)  
República de Honduras

## DOCUMENTO ADJUNTO

### 1. Objetivo del Proyecto

El Proyecto tiene como objetivo contribuir al desarrollo de la zona fronteriza entre El Salvador y Honduras, al igual que al resto de países centroamericanos, mejorando el tránsito en la frontera de ambos países mediante la construcción del Puente El Amatillo.

### 2. Área objeto del Estudio

El área objeto de este estudio se indica en el Anexo-1.

### 3. Organizaciones responsables y encargadas de la Implementación

El organismo responsable y ejecutor del Proyecto en Honduras será la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (de aquí en adelante denominada "SOPTRAVI"). El organigrama de la SOPTRAVI se muestra en el Anexo-2.

El Gobierno de Honduras ha designado a los miembros del Comité de Coordinación en febrero del 2006, con la finalidad de discutir varios asuntos relacionados con el Proyecto. Los miembros de este Comité de Coordinación se enlistan en el Anexo-3.

El Gobierno de Honduras se comprometió a coordinar con el Gobierno de El Salvador los siguientes puntos necesarios para la ejecución del Proyecto.

- Contratación de los consultores (para el Diseño Detallado y administración/supervisión de las obras)
- Licitación del contratista (incluye la evaluación de las ofertas y la aprobación de sus resultados)
- Contratación del contratista
- Arreglo Bancario y Apertura de Cuenta Bancaria
- Expedición de la Autorización de Pago
- Expedición del Término de Obra
- Concretar una modalidad de gestión del puente, necesaria para usar, operar y mantener conjuntamente entre ambos países, y asumir los gastos necesarios correspondientes
- Dar facilidades al personal relacionado al Proyecto para la salida y entrada del país
- Construir las instalaciones de servicios fronterizos necesarios, entre otros puntos

necesarios.

#### **4. Ítems solicitados por el Gobierno de Honduras**

Tras discutir con la Misión, el Gobierno de Honduras solicitó definitivamente los siguientes ítems.

Construcción del Puente El Amatillo y su carretera de acceso

- Número de carriles: Dos carriles (uno en cada sentido)
  - Ancho del puente:
    - Ancho de rodadura: 3.65 metros en cada sentido
    - Ancho de hombro: 1.50 metros en cada sentido
    - Ancho de acera: 1.50 metros en cada sentido
  - Longitud y altura del puente :
    - Se determinarán tras los estudios topográfico e hidrológico
  - Ubicación del puente: El trazado provisional se muestra en el Anexo-1
  - En cuanto a la construcción de instalaciones de inmigración y aduana etc. en la zona fronteriza, ésta será responsabilidad de los Gobiernos de El Salvador y Honduras
- JICA analizará la aplicabilidad de dicha solicitud para recomendar su aprobación al Gobierno del Japón.

#### **5. Esquema de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón**

En base a la explicación que la Misión de Estudio Preparatorio realizó al Gobierno de Honduras, la contraparte hondureña ha comprendido el esquema de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón y las principales medidas que han de tomar como el país receptor, las cuales se describen en los Anexos 3 y 4 de la Minuta de Discusión que se firmó el 19 de octubre del 2005.

#### **6. Itinerario del Estudio**

- (1) Miembros técnicos de la Misión procederán con los estudios subsecuentes en El Salvador y Honduras hasta el 6 de marzo del 2006.
- (2) JICA preparará el Reporte Intermedio del Estudio de Diseño Básico en español y enviará una misión a El Salvador y a Honduras con el fin de explicar el contenido del mismo a finales de mayo del 2006.
- (3) JICA elaborará el Borrador del Informe del Estudio de Diseño Básico en español y enviará una Misión a El Salvador y a Honduras con el fin de explicar el contenido del mismo a finales de septiembre del 2006.
- (4) En caso de que el contenido de dicho Informe sea aceptado en un principio por los Gobiernos de El Salvador y Honduras, JICA procederá a completar el Informe Final y enviarlo a las contrapartes salvadoreña y hondureña a finales de diciembre del 2006.

## 7. Otros Aspectos Relevantes

- (1) La contraparte hondureña reportó que los permisos ambientales respectivos para el Proyecto fueron aprobados el 12 de enero del 2006. La Misión ha discutido el contenido de los resultados de dicha EIA con la contraparte hondureña y ha confirmado que el mismo es apropiado.
- (2) La contraparte hondureña ha acordado proveer el soporte y las gestiones necesarias a la Misión durante el estudio de campo, tales como la provisión de permisos para entradas y salidas de Honduras.
- (3) La contraparte hondureña ha acordado proveer los arreglos de seguridad y medidas necesarias durante el período de ejecución del estudio de campo que realizará la Misión.
- (4) Tanto la contraparte hondureña como la Misión han acordado que ambas partes y el Gobierno de El Salvador sostendrán reuniones en lugares oportunos acordados por las tres partes y discutirán durante la segunda fase del estudio de campo asuntos sobre la determinación de la ubicación del Puente El Amatillo y el alineamiento de los caminos de acceso al mismo, así como también se procederá a la explicación del Informe Intermedio.