

Mediante el proyecto de facilitación del transporte y del tránsito de África central se procura abrir los corredores más difíciles del continente

Banco Mundial



17 de julio de 2007—Pozos enormes, numerosos puestos de control oficiales y extraoficiales y milla tras milla de caminos de tierra desaparejos o sin pavimentar: ése es el escenario para los automovilistas en parte del tramo de 2.000 kilómetros de extensión que conecta el puerto de Douala, en la región occidental de [Camerún](#) **i**, con las localidades vecinas

sin salida al mar de Nyamena, en [Chad](#) **i**; y Bangui, en la [República Centroafricana](#) **i**.

El corredor, conocido como uno de los peores de África para los transportistas que se esfuerzan en llevar sus mercancías hacia y desde los mercados internacionales, ha dificultado el comercio para millares de operaciones e impone un considerable costo adicional que repercute sobre los precios de las transacciones regionales. Estos inconvenientes suponen un pronunciado contraste con lo que ocurre en algunas partes de África, en que a través de proyectos de infraestructura se ha mejorado el transporte regional.

La peligrosidad de los caminos dificulta el comercio

“Las condiciones actuales son sencillamente deplorables. Nuestra pesadilla comienza en Douala, Camerún, o en mi país”, dice Abdoulaye Dembélé, conductor de camiones de transporte de madera de la República Centroafricana. “Es un verdadero campo de batalla. Las condiciones de los caminos empeorarán durante la estación de las lluvias, y habrá más accidentes...”

Paul Aimé Toukam, operador de transporte de Camerún, es propietario de camiones que viajan por el corredor que une las ciudades de Douala y Bangui. Dice que, para hacer llegar sus vehículos del puerto a Bangui, los conductores tienen que ser valientes.

“Las condiciones del camino son penosas, especialmente en el lado centroafricano de la frontera. Durante la estación de las lluvias y desde que se reinstalaron las barreras para la lluvia, a los camiones les lleva dos semanas viajar a Bangui. Además, numerosos controles indiscriminados y accidentes están incrementando los costos de mantenimiento de los

camiones”.

El gobierno instala barreras para la lluvia durante la estación de las lluvias para impedir que los camiones cargados causen daños irreparables.

Viajar a Nyamena desde el principal puerto de la región, en Douala, en una faja de terreno que une los bosques ecuatoriales de Camerún con condiciones cuasi desérticas en Chad, puede llevar entre 10 y 28 días, según Jean-François Marteau, director de un nuevo proyecto del Banco Mundial destinado a mejorar el comercio mediante la reparación de la infraestructura dañada a lo largo de dicha ruta y la reducción de las demoras logísticas en el puerto y en las plataformas en tierra firme.

El viaje se realiza soportando todo tipo de climas e implica dificultades, tales como: barreras para el tránsito, tránsito pesado, manejo inadecuado de cruces fronterizos e incluso zonas como las del puente de una sola senda entre Chad y Camerún, en que el tránsito de ganado varias veces por semana tiene preferencia frente a la circulación de vehículos.

“Es la peor situación que pueda encontrarse en toda la región”, afirma Marteau. “Es una de las últimas subregiones desprovistas de caminos pavimentados y aptos para todo tipo de climas que unan distintas partes de África. Las dificultades son enormes durante la estación de las lluvias, y esas zonas se cuentan entre las de mayores costos del mundo”.

Un nuevo proyecto permitirá reparar 1.200 km de caminos en tres países

Para combatir este problema, el Banco Mundial, en asociación con la [Unión Europea](#), el [Banco Africano de Desarrollo](#) y la [Agencia Francesa para el Desarrollo](#), proporcionará US\$680 millones (el Banco Mundial aportará US\$201 millones) a tres países: Chad, Camerún y la República Centroafricana.

Parte de los fondos se utilizará para financiar la pavimentación de carreteras de dos sendas de 450 kilómetros de extensión en Camerún y la República Centroafricana, así como la rehabilitación de 400 kilómetros adicionales de caminos en Chad, y otro tanto en Camerún. Otras sumas se destinarán a proporcionar asistencia técnica y a computarizar sistemas en el puerto de Douala, para contribuir a establecer un sistema eficaz basado en la comunidad, que previsiblemente reducirá en un 20% las demoras del despacho aduanero de las mercancías que ingresan por el puerto.

Además se proporcionará respaldo a las administraciones aduaneras de los tres países para que establezcan procesos de despacho aduanero totalmente electrónicos, que ayudarán a enfrentar el problema de la corrupción.



Finalmente, se destinarán fondos para llenar vacíos en el proceso de rehabilitación de la red ferroviaria de Camerún, que es el modo de transporte preferido para las importaciones de Chad y las exportaciones de madera de la República Centroafricana.

“Trataremos de facilitar el acceso a Chad, a la República Centroafricana y a la región septentrional de Camerún a través de un enfoque integral que comprendería los problemas de infraestructura —ferroviaria y de caminos— y de facilitación del comercio, que consisten principalmente en la necesidad de mejorar los sistemas aduaneros y de control a lo largo del corredor”, señaló Marteau.

En una misión reciente, un colega de Marteau, Salim Refas, conversó con M. Agou Augustin, director general de UTA RCA, una de las principales compañías operadoras de transporte en la República Centroafricana. En la actualidad, el sistema ferroviario y de caminos sólo permite a los transportistas de esa República descargar y recoger mercancías en la principal plataforma de exportación, en Bélabo, cuatro veces por mes en la estación seca y dos durante las estaciones lluviosas. Según Augustin, cuyos camiones operan con la estación de extracción de madera de Bélabo, la rehabilitación del único camino permitirá duplicar el número de viajes hacia y desde la estación.

La actual ineficiencia del sistema de transporte ha generado costos de transporte elevados

Una importante consecuencia de la inadecuada gestión del sistema en los tres países receptores de financiamiento ha sido el incremento astronómico de los costos. En África central, los costos de transporte figuran entre los más altos del continente, según un estudio realizado en preparación del denominado proyecto de facilitación del transporte y del tránsito. Para Chad y la República Centroafricana, los costos de tránsito representan, respectivamente, el 52% y el 33% del valor de las exportaciones.

“Me sentiré satisfecho cuando se complete el proyecto. En la subregión, todos respiraremos aliviados”, expresó Paul Aimé Toukam. “Probablemente incrementaremos nuestras inversiones en la República Centroafricana. Existen genuinas oportunidades de realización de inversiones, pero las actuales condiciones de los caminos constituyen un obstáculo importante para el incremento del comercio entre nuestros dos países”.

Los orientadores del proyecto admiten que los esfuerzos que se realicen abrirán el comercio para la región en aspectos que no se limitarán a la

exportación de productos básicos y contribuirán a mejorar la economía, pero prevén dificultades para los operadores que se han acostumbrado a la situación actual, especialmente en la esfera de la facilitación.

“Este [proyecto] tiene un obstáculo, ya que la gente no está acostumbrada a hacer negocios de manera formal”, manifiesta Marteau. “Será mucho más fácil vincular a esos dos países con el comercio internacional desde la perspectiva de la infraestructura, pero, por otro lado, los importadores informales tendrán que operar de otro modo, para que la población perciba el impacto real de las inversiones y reformas y será necesaria la firme determinación de los gobiernos de combatir los intereses creados existentes en el sector”.

Según se prevé, el [proyecto de facilitación del transporte y del tránsito](#) **i** comenzará a ejecutarse a principios de 2008 y habrá culminado en cinco años. Las autoridades del Banco Mundial esperan mejoras, tras los resultados iniciales de un proyecto similar en África oriental, entre [Kenya](#) **i** y [Uganda](#) **i**.