



PROGRAMA DE ACCESO
A LA INFORMACIÓN
Y TRANSPARENCIA
INSTITUCIONAL



Programa Sectorial de Enfoque Amplio de Apoyo al Transporte Terrestre en Barbados

Septiembre, 2025



BANCO DE DESARROLLO
DE AMÉRICA LATINA
Y EL CARIBE



PROGRAMA DE ACCESO
A LA INFORMACIÓN
Y TRANSPARENCIA
INSTITUCIONAL



Este informe fue realizado con base en la información disponible de la operación a la fecha del último desembolso y conforme a lo establecido en la Política de Acceso a la Información y Transparencia Institucional, de CAF- banco de desarrollo de América Latina y el Caribe, disponible en www.caf.com. En la elaboración de este informe se observaron las directrices adoptadas por CAF para evitar conflictos de interés en sus evaluaciones. Según el conocimiento de la Dirección de Aportes al Desarrollo y Medición de Impacto, no hubo conflictos de interés en la preparación, revisión o aprobación de este informe



Datos Básicos de la Operación

País
Barbados

Número de operación
CFA 11618

Producto - Sector
Operación de Enfoque
Sectorial Amplio (SWAp) –
Transporte

Cliente
Gobierno de Barbados

Organismo Ejecutor
Ministerio de Finanzas,
Asuntos Económicos e
Inversión

Riesgo soberano

Contacto
transparencia@caf.com

Objetivo del proyecto

Apoyar la gestión, planificación e inversión orientada al desarrollo del transporte terrestre en Barbados, mediante el reconocimiento de acciones orientadas a materializar cambios en el marco normativo, planes sectoriales y estratégicos, la ejecución de actividades e iniciativas de modernización de procesos y sistemas, así como la mejora en la calidad de la infraestructura, principalmente de la red vial

Fuente de Financiación	USD
Préstamo CAF	Hasta 50.000.000
Desembolsado CAF	50.000.000
Aporte local (USD)	-
Otros aportes (USD)	-
Detalle de otros aportes	

Fechas de Progreso

Fecha de solicitud de la operación
04 de junio de 2019

Fecha de aprobación
24 de mayo de 2021

Fecha de entrada en vigencia
24 de noviembre de 2021

Fecha de último desembolso
22 de noviembre de 2024



EVALUACIÓN

Las operaciones de libre disponibilidad son evaluadas a partir de un enfoque metodológico desarrollado por la Dirección de Aportes al Desarrollo y Medición de Impacto de CAF (DADMI). La metodología propuesta realiza una evaluación integral de estas operaciones, tomando como referencia el criterio de pertinencia enmarcado en los lineamientos para una mejor evaluación establecidos por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE, por sus siglas en inglés).

En este contexto, la pertinencia en estos instrumentos es considerada como el grado en el que las operaciones se aprueban en contextos de altas necesidades de financiamiento, con matrices de políticas robustas al momento de la aprobación y con acciones de reconocimiento de gastos, políticas prospectivas o reformas de políticas acordes con las necesidades sectoriales de los países. Para más detalles, ver anexo metodológico A2 o visitar el sitio público de [gestión de impacto](#) de CAF – banco de desarrollo de América Latina y El Caribe -.

El Programa Sectorial de Enfoque Amplio de Apoyo al Transporte Terrestre tuvo por objetivo apoyar la gestión, planificación e inversión para el desarrollo del transporte terrestre en Barbados, mediante acciones orientadas a fortalecer su marco normativo y los planes sectoriales, así como implementar actividades de fortalecimiento institucional, de modernización de procesos y de mejora de la infraestructura vial. La operación fue suscrita con el Gobierno de Barbados, representado por el Ministerio de Finanzas, Asuntos Económicos e Inversiones (MFAEI), el cual fungió como Organismo Ejecutor (OE). Los aspectos técnicos se definieron junto al Ministerio de Transporte, Obras y Recursos Hídricos (MTORH); entidad responsable también de remitir la información requerida para el cumplimiento de las condiciones previas a los desembolsos.

La operación se aprobó por un monto de hasta USD 50 MM, los cuales se esperaban ejecutar en un plazo de tres años y a partir de tres desembolsos. El primer desembolso se realizó en diciembre del año 2021 por un monto de USD 12 MM, el segundo desembolso en diciembre de 2022 por USD 18 MM, y el tercero en noviembre del año 2024 por un monto USD 20 MM.

La operación describió de manera adecuada las problemáticas que motivaron su solicitud, explicando con cifras oficiales el deterioro de la infraestructura vial evidenciado en los últimos años, como consecuencia de la falta de acciones de mantenimiento y el incremento de la flota vehicular en sus principales vías. Por su parte, si bien no definió objetivos específicos en su fase de diseño, previó un objetivo general lo suficientemente amplio y componentes precisos que ayudaron a acotar las acciones previstas en el marco del programa y su adecuada alineación con las problemáticas identificadas.

En relación con la robustez de las matrices de política, aunque no se definió una matriz tradicional de acciones y/o reformas, se identificaron un conjunto de métricas del sector de transporte terrestre sobre las cuales se esperaba incidir a partir de las acciones contempladas en el marco de la operación. De igual forma, se delimitaron una serie de condiciones especiales antes de la realización de los distintos desembolsos, orientadas a monitorear tanto los avances como el cumplimiento de las actividades previstas.



Componentes de la evaluación

#	Componente	Descripción
1	Alineación de política con el contexto del país	Determina la alineación de la estructura de reconocimiento de gastos o política prospectiva con las necesidades del país

Este componente valora la alineación de la política para la cual se solicitó la operación con las necesidades del país al momento de su aprobación. Para ello, se toman en consideración tres preguntas (1.1, 1.2, 1.3 y 1.4), que permiten obtener una primera perspectiva de la pertinencia de la operación. La información utilizada para el desarrollo de estas preguntas proviene de los documentos consignados durante la fase de aprobación de la operación, así como documentos elaborados durante su implementación y/o cierre. De igual manera, y en los casos de ser necesario, se recurre a fuentes de información oficiales para complementar la valoración. A continuación, se desarrollan las cuatro preguntas empleadas para la valoración de este primer componente.

#	Componente	Nº Pregunta	Pregunta
1.1	Alineación de política con el contexto del país	1	¿En qué medida hubo una adecuada identificación del problema que motivó la realización de la operación?

Barbados es una isla pequeña, localizada en el sureste caribeño, con una población de alrededor de 285 mil habitantes, caracterizada por una economía abierta y un limitado acceso a recursos naturales. El turismo de resort¹ y crucero es su principal actividad económica y fuente de moneda extranjera, por lo que genera alrededor del 33% del empleo en la isla. Luego de su independencia del Reino Unido en 1966, y el abandono de la producción de caña de azúcar como principal producto de exportación, el turismo se ha consolidado como la principal actividad económica, abarcando el 18% del PIB de forma directa y hasta un 32% cuando se incluyen otros sectores vinculados. La relevancia de este sector ha conllevado a conformar un mapa de políticas e instituciones con un énfasis estratégico para elevar su competitividad, priorizando la infraestructura de servicios y de movilidad.

Las siete carreteras primarias en la isla reciben los nombres de *Highways* (H-1 a H-7) y son alimentadas por diversas carreteras y vías secundarias. La mayoría de estas vías conectan con la autopista ABC, la cual es el principal vínculo entre el Puerto de Bridgetown y el Aeropuerto Internacional Grantley Adams. Esta red vial es la responsable de atender la demanda de los sectores productivos de la isla relacionados con el turismo, la manufactura sencilla, la agricultura y la explotación de agregados.

Aproximadamente el 98% de las vías de la isla son en pavimento flexible, siendo solo el 2% restante en pavimento rígido. Si bien la mayoría de las vías se construyeron hace más de 10 años, la falta de mantenimiento adecuado se ha traducido en que alrededor del 70% de las vías se catalogaran como en estado “pobre” o “malo”, de acuerdo con la metodología IRAP (*International Road Assessment Programme*). Estos resultados explican que Barbados se

¹ Viajes a un complejo turístico independiente, que ofrece una amplia gama de servicios, entretenimiento y actividades recreativas en un mismo lugar, diseñado para que el huésped no necesite salir del sitio durante toda su estadía.



encontrara en el puesto 49° a nivel mundial en términos de calidad de las vías públicas, habiendo caído 16 posiciones entre 2013 y 2017. Además, según el *World Economic Forum* (2019), las carreteras de Barbados obtuvieron 3,3 puntos (sobre un máximo de 7) en un indicador de calidad, lo que posicionó al país en el puesto 108 de 141 países evaluados.

Por otra parte, en los últimos 20 años, la flota vehicular motorizada ha crecido rápidamente, afectando las características del tránsito en las vías de la isla. Entre 1997 y 2006 el número de vehículos aumentó un 10% anual en promedio; crecimiento que se moderó luego de 2008, como consecuencia de la crisis mundial (BID, 2015). Al cierre de 2017, se estimó que el parque vehicular había alcanzado los 120.000 vehículos motorizados, con alrededor de 5.000 de transporte pesado y 600 de transporte público.

En esta misma línea, y reconociendo que existe un vínculo cercano entre el transporte y el cambio climático en lo que respecta a la emisión de gases de efecto invernadero, se han elaborado diversas estrategias orientadas a utilizar medios de transporte menos contaminantes a través de tecnologías más eficientes y que empleen fuentes de energías renovables. En este sentido, se espera que con la implementación del BNEP (*Barbados National Energy Policy*) inicie la sustitución hacia vehículos eléctricos en la flota gubernamental, alimentados por energía solar y eólica generada en la isla. Adicionalmente, se prevé incrementar la flota de buses, teniendo en consideración aumentar la fracción de buses eléctricos con el objetivo final de contar con una flota completamente eléctrica en el mediano plazo.

Por otra parte, se reconoció la contracción de la actividad económica en alrededor del 18% durante el 2020 como consecuencia de la pandemia de la Covid-19, resaltando su impacto severo sobre el sector turismo (-70,8%) y sus respectivas implicaciones sobre los resultados fiscales del país. En este contexto, las necesidades de financiamiento aumentaron significativamente, siendo estas cubiertas por endeudamiento multilateral provisto tanto por el Fondo Monetario Internacional (FMI) como por la banca de desarrollo. Asimismo, se esperaba que estas necesidades de financiamiento continuaran aumentando hasta 2024, en la medida en que se esperaba que las condiciones favorables de pago de deuda - tales como periodos de gracia y bajas tasas de interés - cambiaran. Con ello, ante el carácter extraordinario de las fuentes de financiamiento y el riesgo de demorarse el retorno a la trayectoria fiscal esperada, se avizoraban mayores restricciones en el acceso a fuentes de financiamiento externas al momento de la aprobación de la operación.

El documento de aprobación de la operación describió de manera adecuada y con cifras las problemáticas que motivaron su solicitud, en lo que respecta al deterioro de la infraestructura vial del país en los últimos años, producto de la falta de acciones de mantenimiento y el incremento de la flota vehicular en sus principales vías. Por su parte, se describió en detalle el complejo panorama fiscal ocasionado por la pandemia y sus respectivas implicaciones sobre el acceso a fuentes de financiamiento favorables para su adecuada mitigación.

#	Componente	Nº Pregunta	Pregunta
1.2	Alineación de política con el contexto del país	2	¿En qué medida se definieron objetivos generales y específicos que reflejaron con claridad el propósito de la operación? ¿Fueron consistentes con las necesidades sectoriales del país?

El objetivo de la operación fue apoyar la gestión, planificación e inversión orientada al desarrollo del transporte terrestre en Barbados, mediante el reconocimiento de acciones que incluyesen cambios en el marco normativo y en los planes sectoriales. De igual forma, contempló la



ejecución de actividades e iniciativas de fortalecimiento institucional, modernización de procesos y sistemas, así como mejoras en la calidad de la infraestructura vial.

Este objetivo general se alineó con lo establecido en el Plan Estratégico del Ministerio de Transporte, Obras y Recursos Hídricos (MTORH) para el periodo 2019-2030, en el cual se planteó como meta la optimización de la infraestructura existente y la provisión de un servicio de transporte eficiente y sostenible para el acceso al empleo, educación, salud, oferta turística y otros servicios, con un cambio de paradigma orientado a la movilidad de bienes y personas, reconociendo el vínculo entre el cambio climático y el transporte.

En la fase de diseño de la operación no se definieron objetivos específicos, los cuales hubiesen ayudado a tener mayor precisión sobre las áreas de acción y los resultados esperados. No obstante, el objetivo general y los componentes de la operación fueron adecuados para reflejar su propósito y se alinearon con la problemática descrita en lo que respecta a las necesidades del sector transporte, así como las restricciones de financiamiento presentes al momento de la entrada en vigor de la operación.

#	Componente	Nº Pregunta	Pregunta
1.3	Alineación de política con el contexto del país	3	¿En qué medida las actividades definidas fueron consistentes con los objetivos planteados siguiendo una lógica de teoría de cambio?

Las actividades de la operación estuvieron claramente definidas y orientadas a reconocer las acciones para mejorar la gestión y la calidad del servicio del sector del transporte terrestre, en línea con los desafíos sectoriales planteados y el Plan de Desarrollo Físico de Barbados. Específicamente los componentes del Programa se organizaron en tres grandes ejes de trabajo:

a) Actualización del marco de planificación, normativo y de gestión del sector transporte terrestre.

Actualización del *Plan de Desarrollo Físico de Barbados*, a fin de adaptarlo y mejorarlo en función de requerimientos y necesidades identificadas desde su elaboración original entre 2016 y 2017, incorporando consideraciones específicas para la competitividad del sector turístico. Igualmente, consideró la creación de una Autoridad de Transporte Masivo bajo un nuevo esquema de gobernanza, integrando a todos los actores y alineando su misión con los objetivos de mejora de la calidad de los servicios de transporte público.

Por su parte, se previó la implementación del plan piloto para la *Peatonalización de Bridgetown*, conformado por intervenciones que: i) privilegiaran y motivaran el desplazamiento a pie en toda la zona central de la ciudad y ii) mejorara el acceso al transporte público y restringiera el uso de vehículos privados en determinados sectores.

b) Mejoras en la calidad de la infraestructura, a través de diversas iniciativas de mantenimiento de activos viales, señalización y seguridad vial, así como la implementación de la estrategia de transporte bajo en carbono.

Se previó apoyar la ejecución del *Plan de Acción de Mantenimiento y Manejo de Tráfico*, ejecutado anualmente y que comprende la realización de mantenimiento rutinario y de mayor envergadura para restituir la vida útil de los pavimentos. Estas acciones, además de prever la conservación y rehabilitación de los pavimentos, contempla la limpieza de los sistemas de drenaje, así como aspectos de señalización y seguridad vial.

Por otra parte, si bien la tasa de mortalidad de accidentes fatales en la isla es una de las más bajas del Caribe, anualmente se reportaron alrededor de ocho mil accidentes viales, para lo cual se encuentran promoviendo una serie de programas orientados a reducir las tendencias



crecientes de los últimos años. Para ello, se ejecutan acciones coordinadas con todos los responsables en la materia que incluyen campañas de comunicación, reuniones y talleres para priorizar áreas de acción. A esto se sumó el establecimiento de una red vial en mejores condiciones, incluyendo en particular una correcta señalización, iluminación y elementos de seguridad vial.

En línea con los objetivos de eficientizar el transporte reduciendo la emisión de gases de efecto invernadero, se estableció como prioridad contar con medios de transporte menos contaminantes, a través de tecnologías más eficientes y que empleen fuentes de energía renovables. De hecho, en el marco de la implementación del *Programa Barbados libre de combustibles fósiles*, se prevé la implementación de vehículos eléctricos en la flota gubernamental, planteándose como meta que el 100% de la flota sea eléctrica en un futuro próximo.

c) Fortalecimiento institucional, en particular dentro del del Ministerio de Transporte, Obras y Recursos Hídricos (MTORH).

Elaboración de un informe de diagnóstico para priorizar acciones y áreas de intervención orientadas a la construcción de capacidades dentro del Ministerio, con recomendaciones que abarquen aspectos de estructura organizacional, recursos humanos, modernización de sistemas, planificación operativa, entre otros aspectos. Las acciones planteadas se alinearon con una actualización normativa para el sector, mejorar la calidad de la infraestructura y la seguridad vial, y contar con un transporte ambientalmente sostenible.

Se esperaba que las acciones previstas en el marco de la operación contribuyeran a reconocer aquellas iniciativas destinadas a mejorar la infraestructura, el marco institucional y de planificación del sector de transporte terrestre, con el propósito de impactar positivamente en aspectos de eficiencia y de calidad.

#	Componente	Nº Pregunta	Pregunta
1.4	Alineación de política con el contexto del país	4	¿En qué medida se identificó con claridad la población beneficiaria del programa propósito de la operación?

Dentro de la documentación del crédito no se identifica explícitamente una población beneficiaria del programa, a pesar de que este contempla actividades como intervenciones viales, promoción del transporte sostenible, modernización del transporte público, peatonalización y prevención de accidentes de tránsito.

Aunque las acciones previstas parecieran ser de carácter universal y con una cobertura nacional, hubiese sido valioso incluir una caracterización sobre los principales grupos, sectores, actividades económicas y demás actores beneficiados de las acciones contempladas en el marco del programa. Por ejemplo, una de las acciones previstas fue la mejora de las autopistas 1 y 7, con el objetivo de facilitar la conectividad entre zonas comerciales, hoteleras y gastronómicas. En este sentido, hubiese sido útil incluir aspectos tales como estimaciones sobre los beneficiarios potenciales de estas intervenciones, el número de establecimientos turísticos y comerciales en las áreas adyacentes, así como la población y zonas residenciales que podrían verse directamente impactadas a partir de estas acciones.

Siguiendo la misma lógica, aunque se prioriza el transporte sostenible y la modernización de la flota de transporte público, hubiese sido valioso identificar aspectos relacionados con la demanda potencial de este servicio, así como proyecciones o metas vinculadas con la expansión de rutas en sectores urbanos o rurales.



#	Componente	Descripción
2	Robustez de las matrices de políticas	Determina los niveles de robustez de las matrices de políticas definidas en el marco de la operación

Este componente tiene como objetivo determinar la robustez, los niveles de cumplimiento y la pertinencia de las matrices de política definidas en el marco de la operación. En detrimento de una matriz tradicional de políticas, se definieron un conjunto de métricas representativas del sector de transporte terrestre sobre las cuales se esperaba incidir a partir de las acciones previstas en el marco de la operación (Tabla 1). De igual forma, se delimitaron una serie de condiciones especiales antes de la realización de los distintos desembolsos, orientadas a monitorear el cumplimiento y los avances en las actividades acordadas.

Las métricas previstas se dividieron en indicadores de producto y de resultados, reflejando adecuadamente los avances esperados como consecuencia de las distintas acciones contempladas en el marco de la operación.

Tabla 1. Matriz de Métricas Sectoriales

Indicador	Unidad
Estado de situación de la Red de transporte vial nacional (buena, satisfactoria, pobre, crítica)	Valoración cualitativa
Número de kilómetros pavimentados y participación en la red vial nacional	(Km) y (%)
Número de actividades de mantenimiento (actividades de bacheo, limpieza de derrumbes de taludes, sellado de fisuras, corrección de ahuellamientos)	Nº
Número de incidentes de tráfico registrados en el año (nº de fatalidades, heridos, accidentes)	Nº
Volumen de tráfico en corredores principales	Vehículos/capacidad
Incremento de los kilómetros recorridos por vehículos de transporte público renovables (que no usen combustibles fósiles)	Km
Usuarios del sistema de transporte público	Nº
Porcentaje de usuarios del sistema de transporte público en vehículos sostenibles	(%)

Fuente: Documento de Evaluación de Crédito

En lo que respecta a las condiciones planteadas para la realización de los desembolsos, estas fueron específicas a cada uno de los tres desembolsos previstos en el marco de la operación. En cuanto al primer desembolso (USD 12 MM), destacaron como condiciones especiales el cuadro con los montos de las inversiones en el sector transporte, el informe actualizado sobre la ejecución del plan para el desarrollo de corredores turísticos, la Política Nacional de Energía, el reporte final de la consultoría para la priorización de las acciones de fortalecimiento institucional en el MTORH, entre otras.

En cuanto al segundo desembolso, se planteó la entrega del Plan de Peatonalización de *Bridgetown*, la introducción de un nuevo Sistema de Manejo y Gestión de Vías (*Highway Management System*), el Plan de implementación para la Autoridad de Transporte Masivo, los informes de avances para los Programas de Señalización Vial y de Mejora de la Iluminación Vial, entre otros.

Finalmente, en el marco del tercer y último desembolso, se solicitó el Plan de Desarrollo Físico aprobado, los reportes con la implementación del Sistema de Manejo y Gestión de Vías, el Plan de Acción de Mantenimiento y Manejo de Tráfico, los informes de avances sobre la implementación de los Programas de Señalización Vial, el Programa de Mejora de Iluminación



Vial y el Sistema de Registro Electrónico de Vehículos para la Autoridad de Licencias. Vale destacar que en los tres desembolsos se acordó como condición especial la actualización de los avances en los indicadores sectoriales previstos (Tabla 1) e información sobre los montos de las inversiones en el sector transporte, en lo que respecta al desarrollo, mantenimiento y rehabilitación de la red vial.

La operación se consideró primordialmente como un instrumento de reconocimiento de acciones para el apoyo sectorial a partir de iniciativas distribuidas en los tres desembolsos realizados en el marco de la operación, orientadas a apuntalar el sector de transporte terrestre en Barbados y así incidir en los indicadores contemplados. En este sentido, en la Tabla 2 se pueden apreciar las condiciones acordadas para la realización de los tres desembolsos y su cumplimiento efectivo de acuerdo con los medios de verificación establecidos.

Comentarios ejecutivo responsable y/o área de negocio

Entre los comentarios identificados a lo largo del documento se hace referencia a la inclusión de una caracterización de los principales grupos, sectores, actividades económicas y actores beneficiados de las acciones del Programa. Sin embargo, dado que con el préstamo no se está financiando un proyecto específico dicha caracterización no es posible. El ejemplo vinculado con a la mejora de las autopistas 1 y 7 no aplica, dado que no es parte del destino específico de los recursos del financiamiento, sino el reconocimiento general de acciones sectoriales llevadas a cabo en los períodos identificados.

No se profundizó sobre la información de impacto, ni de beneficiarios para todas las intervenciones a ser desarrolladas por el Ministerio en el marco de su plan de inversiones.



PROGRAMA DE ACCESO
A LA INFORMACIÓN
Y TRANSPARENCIA
INSTITUCIONAL



Tabla 2. Cumplimiento de condiciones

Condiciones	Medios de verificación (documento)
Primer desembolso	
Cuadro con los montos de las inversiones en el sector transporte, incluyendo el desarrollo, mantenimiento y rehabilitación de la red vial, llevadas a cabo durante el año fiscal 2019-2020 por el Ministerio de Transporte, Obras y Recursos Hídricos (MTORH).	C Prior (1) Chart presenting the amounts invested in the Transport Sector 2019 20
Informe actualizado sobre la implementación del plan de desarrollo de corredores turísticos, específicamente con las intervenciones en Highway 1 y Highway 7	C Prior (2) PROJECT STATUS REPORT HIGHWAY 1 and 7- SEPTEMBER 2021
Política Nacional de Energía que considera la descarbonización del transporte público, como parte de la estrategia de transporte limpio contenida en la Visión 2030-Programa Barbados libre de combustibles fósiles.	C Prior (3) Barbados National Energy Policy
Reporte Final de la consultoría para la priorización de intervenciones en el MTORH (fortalecimiento institucional).	C Prior (4) Final Report August 2020 (Prioritization of Interventions)
Aprobación del Gabinete para implementar un Sistema de Registro Electrónico de Vehículos (Sistema de Transporte Inteligente – STI) para la Autoridad de Licencias.	C Prior (5) Cabinet approval for the implementation of the EVR
Aprobación de Gabinete para el Programa de Señalización Vial.	Appendix 6 C Prior (6)- Cabinet approval of the Signage programme
Reporte sobre el Programa de Mejora de Iluminación Vial (con alumbrado eficiente), como parte del Programa de Energía Inteligente del Sector Público.	C Prior (7) PSSEP Project Status Report - September 2021
Plan de Acción de Mantenimiento y Manejo de Tráfico 2021 (como parte del presupuesto del MTORH).	C Prior (8) Road Maintenance Action Plan and Traffic Management for 2021
El último dato disponible para los indicadores de estado de la red vial, kilómetros pavimentados, actividades de mantenimiento, número de incidentes de tráfico, volumen de tráfico, usuarios de transporte público y porcentaje de usuarios en vehículos sostenibles.	Appendix 9 C Prior (9) Latest Indicators Road Network according to conditions and paved km and (9) (v) Traffic Volume in Major Corridors.
Segundo desembolso	
Cuadro con los montos de las inversiones en el sector transporte, incluyendo el desarrollo, mantenimiento y rehabilitación de la red vial, llevadas a cabo durante el año fiscal 2021-2022 por el MTORH.	Bi Bix December 8, 2022 - Revised CAF II prior conditions
Plan de Peatonalización de Bridgetown presentado al Gabinete, el cual forma parte del desarrollo de nodos multimodales, priorización peatonal y desplazamiento activo.	B ii Pedestrianisation Plan for Bridgetown (Broad Street).pdf



PROGRAMA DE ACCESO
A LA INFORMACIÓN
Y TRANSPARENCIA
INSTITUCIONAL



EXPOST

Plan de acción para delegar a un privado (outsourcing) la inspección de vehículos.	Biii BLA Outsourcing of Vehicle Inspections August 2021
Introducción de un nuevo Sistema de Manejo y Gestión de Vías (Highway Management System).	B iv Interim Report Highway Management System
Plan de implementación para la Autoridad de Transporte Masivo.	B v Barbados Mass Transit
Informe de avance sobre la implementación de los Programas de Señalización Vial.	B vi November 2022- PROJECT STATUS REPORT - NSSIP for CAF
Informe de avance sobre la implementación del Programa de Mejora de Iluminación Vial.	B vii LED Street light Project
Informe de avance del Plan de Acción de Mantenimiento y Manejo de Tráfico 2021 (intersecciones, corredores, cunetas, puentes, etc.).	B viii Maintenance Plan for CAF roads
El último dato disponible para los indicadores de estado de la red vial, kilómetros pavimentados, actividades de mantenimiento, número de incidentes de tráfico, volumen de tráfico, kilometro recorridos en vehículos de transporte público renovables, usuarios de transporte público y porcentaje de usuarios en vehículos sostenibles.	Bi Bix December 8 2022 - Revised CAF II prior conditions
Tercer desembolso	
Cuadro con los montos de las inversiones en el sector transporte, incluyendo el desarrollo, mantenimiento y rehabilitación de la red vial, llevadas a cabo durante el año fiscal 2022-2023 por el MTORH.	Condition 1
Plan de Desarrollo Físico de Barbados 2021 aprobado.	Condition 2
Reporte con el estatus de la implementación de una Autoridad de Transporte Masivo.	Condition 3 revised
Reporte con el estatus de la implementación Sistema de Manejo y Gestión de Vías.	Condition 4 revised
Informe de avance del Plan de Acción de Mantenimiento y Manejo de Tráfico 2022 (intersecciones, corredores, cunetas, puentes, etc.).	Condition 5 revised
Informe de avance sobre la implementación del Programas de Señalización Vial.	Condition 6 revised
Informe de avance sobre la implementación del Programa de Mejora de Iluminación Vial.	Condition 7 revised 1
Informe de avance sobre la implementación del Sistema de Registro Electrónico de Vehículos para la Autoridad de Licencias.	Condition 8 revised
El último dato disponible para los indicadores de estado de la red vial, kilómetros pavimentados, actividades de mantenimiento, número de incidentes de tráfico, volumen de tráfico, kilometro recorridos en vehículos de transporte público renovables, usuarios de transporte público y porcentaje de usuarios en vehículos sostenibles.	Condition 8 revised

Fuente: Elaboración propia en base a documentación de crédito



Anexo

A.1. Abreviaturas y acrónimos

Siglas	Descripción
CAF	Corporación Andina de Fomento
DEC	Documento de Evaluación de Crédito
FMI	Fondo Monetario Internacional
IRAP	International Road Assessment Programme
MFAEI	Ministerio de Finanzas, Asuntos Económicos e Inversiones
MTORH	Ministerio de Transporte, Obras y Recursos Hídricos
OE	Organismo Ejecutor
PIB	Producto Interno Bruto
PND	Plan Nacional de Desarrollo
BNEP	Barbados National Energy Policy
SET	Subsecretaría de Estado de Tributación

A.2. Anexo METODOLÓGICO

La evaluación ex post consiste en una revisión objetiva y sistemática de un proyecto cuya fase de inversión ha concluido o se encuentra en la fase de post inversión. Estas evaluaciones pretenden realizar una valoración sobre el desempeño de las operaciones de financiamiento, que permita mejorar futuras operaciones, potenciando así la contribución de la organización al desarrollo de América Latina y el Caribe. La agenda de evaluaciones ex post en CAF tienen un doble objetivo: i) prevé la rendición de cuentas a los Países Accionistas, Autoridades, Alta Gerencia y público en general, sobre el desempeño de los proyectos de CAF y ii) sistematizar y difundir los aprendizajes generados a lo largo de la vida de las operaciones con el objetivo de mejorar futuras operaciones.

Cada operación es evaluada con base en un enfoque metodológico desarrollado por la Dirección de Aportes al Desarrollo y Medición de Impacto (DADMI). En el caso de las operaciones de libre disponibilidad, se busca realizar una evaluación integral, tomando como base el criterio de **pertinencia** enmarcado en los lineamientos para una mejor evaluación establecidos por la OCDE.

La pertinencia en estos instrumentos es considerada como el grado en el cual las operaciones se aprueban en contextos de altas necesidades de financiamiento, con matrices de políticas robustas presentadas al momento de la aprobación y con acciones de reconocimiento de



gastos, políticas prospectivas o reformas de políticas acordes con las necesidades sectoriales de los países. La evaluación de las operaciones se realiza a partir de dos componentes:

Alineación de la estructura de reconocimiento de gastos, política prospectiva o reformas de políticas con las necesidades del país: valora la alineación de la estructura de reconocimiento de gastos, política prospectiva o reforma planteada con las necesidades sectoriales del país y las problemáticas identificadas. Es una medida orientada a valorar la pertinencia de la intervención descrita, independientemente de que su realización haya sido facilitada o no por la operación de crédito. Las preguntas utilizadas para la valoración son las siguientes:

- ¿En qué medida hubo una adecuada identificación del problema que motivó la realización de la operación?
- ¿En qué medida se definieron objetivos generales y específicos que reflejaron con claridad el propósito de la operación? ¿Fueron consistentes con las necesidades sectoriales del país?
- ¿En qué medida las actividades definidas fueron consistentes con los objetivos planteados siguiendo una lógica de teoría de cambio?
- ¿En qué medida se identificó con claridad la población beneficiaria del programa propósito de la operación?

Robustez de las matrices de políticas: indicador cualitativo orientado a determinar la robustez de las matrices de políticas definidas en el marco de la operación, así como el cumplimiento de los objetivos y acciones propuestas dentro de las mismas.

Las dimensiones de evaluación y la metodología están alineados a los [criterios para una mejor evaluación establecidos por la OCDE](#) y los [Estándares de Buenas Prácticas para la Evaluación de Operaciones del Sector Público](#) del Evaluation Cooperation Group (ECG). Para más información sobre la metodología y otras evaluaciones, consultar [Gestión de Impacto \(caf.com\)](#).



PROGRAMA DE ACCESO
A LA INFORMACIÓN
Y TRANSPARENCIA
INSTITUCIONAL



Programa Sectorial de Enfoque Amplio de Apoyo al Transporte Terrestre en Barbados

Septiembre, 2025