



***Dirección de Auditoría de Proyectos
Departamento de Seguimiento de Proyectos***

***INFORME DE AUDITORÍA DE OBRAS PÚBLICAS
N° 12/2012-DSP***

PROYECTO

***"Pavimentación de la Carretera Gracias-La Esperanza, Sección IV,
Gracias – San Juan Localizada en los Departamentos de Intibucá y
Lempira"***

Período Comprendido
01 de enero de 2007 - 27 de enero de 2011

TABLA DE CONTENIDO

SIGLAS Y/O ABREVIATURAS UTILIZADAS	4
1. SÍNTESIS O RESUMEN EJECUTIVO	5
2. INFORMACIÓN INTRODUCTORIA	12
A. Descripción y Objetivos de la Auditoría	12
B. Alcance	12
C. Base Legal y Naturaleza del Proyecto	12
3. COMENTARIOS DEL EXAMEN.....	12
I. Rubros o Áreas Examinadas	12
II. Limitaciones del Examen.....	13
III. Opinión sobre los Procesos de Ejecución de Obras	13
4. DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL PROYECTO	15
A. Breve Recapitulación del Proyecto y sus Modificaciones	15
B. Inspección In Situ	18
5. RESULTADOS DE LA AUDITORIA	31
A. Observaciones	31
B. Conclusiones.....	73
C. Recomendaciones.....	74
6. HECHOS SUBSECUENTES.....	77
7. ANEXOS.....	78

Folio N° 003/256

Los valores y principios éticos construyen PATRIA.



Tegucigalpa, MDC; 25 de febrero, 2013
Oficio Presidencia/TSC-642-2013

Ingeniero
Miguel Ángel Gámez
Secretario de Estado en los Despachos de la Secretaría de
Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI)
Su Despacho

Señor Secretario de Estado:

Adjunto encontrará el Informe N° 12/2012-DSP de la Auditoría de Obra Pública practicada a la Administración del Proyecto denominado "Pavimentación de la Carretera Gracias - La Esperanza, Sección IV, Gracias - San Juan, Departamentos de Intibucá y Lempira", por el período comprendido del 01 de enero de 2007 al 27 de enero de 2011.

El examen se efectuó en ejercicio de las atribuciones contenidas los artículos 222 (reformado) y 325 de la Constitución de la República, los artículos 3, 4, 5 (numeral 2), 7, 42 (numeral 1), 46 y 54 (numeral 5) y 95 de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas, Artículo 54 (numeral 1) del Reglamento de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas y a las Normas de Auditoría Gubernamental aplicables al Sector Público de Honduras.

Este informe contiene opiniones, comentarios y recomendaciones; las responsabilidades administrativas o civiles se tramitan por separado en pliegos de responsabilidades que serán notificadas individualmente a los funcionarios y empleados en quienes recayere la responsabilidad.

Las recomendaciones formuladas en este informe fueron analizadas oportunamente con los funcionarios encargados de su implementación y aplicación, mismas que ayudarán a mejorar la gestión de la Institución a su cargo.

Conforme al artículo 39 de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas, el cumplimiento de las recomendaciones formuladas es obligatorio y el artículo 79 de la misma norma establece la obligatoriedad de vigilar el cumplimiento de las mismas.

En atención a lo anterior y de acuerdo a lo establecido en el Sistema de Seguimiento de Recomendaciones, le solicito respetuosamente, presentarnos dentro de un plazo de quince (15) días hábiles a partir de la fecha de recepción de esta nota, el plan de acción con un período fijo para ejecutar cada recomendación del informe, el cual será aprobado por el Tribunal o le hará los ajustes que correspondan.

Atentamente,


Miguel Ángel Mejía Espinoza
Magistrado Presidente


c/ Dirección de Auditoría de Proyectos
MAME/jdl

Tel. (504) 2233-5631 / (504) 2234-2121 | www.tsc.gob.hn | e-mail: tsc@tsc.gob.hn

Centro Cívico Gubernamental, Blvd. Fuerzas Armadas | Tegucigalpa, Honduras

SIGLAS Y/O ABREVIATURAS UTILIZADAS

DAP	Dirección de Auditoría de Proyectos
DSS	Dirección de Supervisión y Seguimiento (Actualmente DAP)
DSP	Departamento de Seguimiento de Proyectos
DASP	Departamento de Auditoría y Seguimiento de Proyectos (Actualmente DSP)
TSC	Tribunal Superior de Cuentas
LCE	Ley de Contratación del Estado
RLCE	Reglamento de la Ley de Contratación del Estado
SOPTRAVI	Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda
SECOPT	Secretaría de Obras Públicas y Transporte
UEBM	Unidad Ejecutora del Banco Mundial
DGC	Dirección General de Carreteras

1. SÍNTESIS O RESUMEN EJECUTIVO

A continuación se presenta la Síntesis o Resumen Ejecutivo de los resultados de la Auditoría practicada al proyecto de Obra Pública denominado “Pavimentación Carretera Gracias - La Esperanza, Sección IV, Gracias – San Juan, Departamentos de Intibucá y Lempira”.

Antecedentes de la Entidad Auditada

En enero de 1997, mediante Decreto No.219-96, por la propuesta de los Organismos Internacionales de Modernización de las dependencias del Estado, la Secretaría de Obras Públicas y Transporte (SECOPT), pasó a llamarse Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), teniendo como objetivos principales:

1. La formulación, coordinación, ejecución y evaluación de políticas relacionadas con la vivienda, las obras de infraestructura pública, el sistema vial, el urbanismo y el transporte.
2. El régimen concesionario de obras públicas, incluyendo los procedimientos de adjudicación de concesiones, la regulación de las actividades del concesionario de acuerdo con los contratos y las leyes sobre la materia, y la asesoría a las municipalidades que lo requieran, cuando se trate de concesión de obras municipales.
3. Lo concerniente a los servicios geodésicos y cartográficos del Estado.
4. Los demás asuntos que disponga la regulación vigente.

La Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) es una de las Secretarías de mayor importancia estratégica para el desarrollo nacional así como por la magnitud en el presupuesto de los proyectos que ejecuta.

La Dirección General de Carreteras fue establecida como una dependencia de la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI).

La cual fue creada en el año de 1915 como una Oficina Técnica de Ingeniería; actualmente es considerada como el pilar fundamental de esta Secretaría porque en ella se enmarcan los proyectos de construcción y rehabilitación de obras viales, que tienen un impacto significativo en el desarrollo integral del país.

La Dirección General de Carreteras es la responsable de la programación, estudios, diseño y ejecución de la infraestructura vial, con asistencia económica de los organismos internacionales de crédito que financian diversos proyectos y también con la aportación de fondos del Gobierno de Honduras.

La inversión que realiza la Dirección General de Carreteras se orienta fundamentalmente a la apertura, ampliación y mejoramiento de la Red Vial Nacional también ejecuta caminos por mano de obra, construcción de caminos vecinales, construcción de puentes, cajas y vados así como estudio y diseño de carreteras y caminos.

La organización interna de la Dirección General de Carreteras se estructura de la siguiente manera: Dirección, Sub-Dirección y cuenta con las siguientes unidades auxiliares mediante las cuales coordina la ejecución de sus programas:

- Unidad Ejecutora Banco Mundial (BM) y Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE);
- Grupo Gerencial de Proyectos en Ejecución de Prestamos (BID);
- Departamento de Construcción con fondos nacionales;
- Departamento de Caminos por Mano de Obra;
- Unidad de Apoyo Técnico y Seguridad Vial.

Naturaleza y Objetivo de la Auditoría de Proyectos de Obra Pública

La Auditoría de Proyectos, definida como las acciones llevadas a cabo por equipos multidisciplinarios de profesionales y técnicos, tiene como propósito evaluar el cumplimiento de los programas, obligaciones contractuales y demás documentos que sustenten un proyecto y para verificar la eficiencia, efectividad y economía con que han administrado los recursos las instituciones responsables de la ejecución de los proyectos. Dentro del concepto generalmente aceptado de Auditoría de Proyectos, el Control de Obras Públicas deberá entenderse como una actividad relacionada directamente con los Organismos Superiores de Control, de tal forma que se complemente con el control financiero y juntos formen una unidad susceptible de análisis y juzgamiento. El Control de Obras Públicas responde a una realidad física consignada por los documentos contractuales, planos, especificaciones entre otros.

La metodología de la Auditoría de Obra Pública del Tribunal Superior de Cuentas tiene su fundamento legal en el Artículo 54, (numeral 1) del Reglamento de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas, que señala que la Auditoría de Obra Pública se refiere al examen que se realiza sobre la cabalidad y oportunidad de los proyectos de obra pública, el cumplimiento de sus diferentes etapas, comprobando lo ejecutado con lo contratado, a fin de comprobar que se recibirán las obras en condiciones técnicas confiables y dentro del tiempo establecido.

Alcance del Examen al Proyecto de Obra Pública

El examen llevado a cabo al proceso de ejecución del proyecto denominado “Pavimentación Carretera Gracias - La Esperanza, Sección IV, Gracias – San Juan, Departamentos de Intibucá y Lempira”, comprendió el período establecido entre el 01 de enero de 2007 al 27 de enero de 2011, en los siguientes tramos:

No.	Tramo	Contrato/ Modificación
1	Pavimentación de 18.900 Km de Carretera (15+100 – 39+994.05).	Contrato original, Primera etapa
2	Pavimentación de la Carretera desde la estación 0+000 – 15+100.	Modificación #1 al Contrato de Construcción, Segunda etapa, el acceso a Belén se estimaba únicamente a nivel de terracería
3	Construcción y Pavimentación de 2.175 Km del Boulevard de Gracias.	
4	Acceso a Belén a nivel de Terracería.	
5	Pavimentación de 2.333 Km del Acceso a Belén.	
6	Pavimentación del Acceso a las Aguas Termales (0+000 – 1+725.11).	Modificación #3 al Contrato de Construcción, Tercera etapa
7	Construcción y Pavimentación del Boulevard de San Juan (0+260 al 0+000 y del 0+000 – 1+026).	

En el transcurso de la ejecución de la obra, se efectuaron una serie de sugerencias relacionadas con la gestión del proyecto, mismas que fueron enviadas y analizadas oportunamente por los funcionarios encargados de su implementación. (Véase Anexo No.1)

Resultado de la Auditoría de Obra Pública

A continuación se resumen las observaciones que resultaron de la Auditoría de Obra Pública realizada:

- Cambio de precios unitarios en la Modificación #3 al Contrato de Construcción. (Observación No. 1, Pág. No. 32)
- Diferencias en cálculos matemáticos incluidos en la Modificación #1 al Contrato de Construcción y Modificación #2 al Contrato de Consultoría. (Observación No. 2, Pág. No. 44)
- El Acta de Recepción Final del Proyecto se encuentra firmada únicamente por dos personas pertenecientes a la Comisión de Recepción. (Observación No. 3, Pág. No. 49)
- Aplicación incorrecta del Artículo 30 de la Ley de Contratación del Estado para fundamentar las Órdenes de Cambio No. 1 y No. 2. (Observación No. 4, Pág. No. 50)
- Presencia de baches prematuramente en el boulevard de San Juan. (Observación No. 5, Pág. No. 51)
- Contrato Original y Modificaciones del Contrato de Construcción y Supervisión del Proyecto, consignan las fechas de manera manual. (Observación No. 6, Pág. No. 53)

- La Modificación del Contrato No. 1 presenta incongruencias y omisiones en sus precios unitarios y cantidades de obra. *(Observación No. 7, Pág. No. 55)*
- La Orden de Cambio No. 2 del Proyecto denominado: “Pavimentación de la Carretera Gracias-La Esperanza Sección IV, Gracias –San Juan”, presenta incongruencias y omisiones en sus conceptos de obra. *(Observación No. 8, Pág. No. 59)*
- La Orden de Cambio No. 3 del Contrato de Construcción presenta nombres de Ítems iguales para actividades diferentes. *(Observación No. 9, Pág. No. 61)*
- La Modificación del Contrato No.3 presenta incongruencias y omisiones en sus cantidades de obra, y totales presentados en el cuadro “Resumen Contrato Original, Modificación No. 1, Modificación No. 2 y Orden de Cambio No. 2”. *(Observación No. 10, Pág. No. 63)*
- Alcantarilla de la estación 37+080 vulnerable a deslizamiento que afectaría gran parte de la trocha izquierda de la carretera. *(Observación No. 11, Pág. No. 67)*
- Se encontraron Órdenes de Cambio con duplicidad en su número. *(Observación No. 12, Pág. No. 68)*
- Las Modificaciones de Contrato no se llevaron a cabo conforme lo establece la Ley de Contratación del Estado. *(Observación No. 13, Pág. No. 70)*

A continuación se resumen las recomendaciones formuladas en nuestro Informe dirigidas a la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI):

- Se recomienda agilizar en tiempo la toma de decisiones sobre la ampliación de obra, modificación o disminución de la misma, con la finalidad de obtener un compromiso por parte de quién lo construya y quien lo supervisa, evitando así trabajos al margen de lo contratado, según lo establecido en la Norma 4.10, referente al Registro Oportuno del Manual de Normas de Control Interno.
- Se recomienda a SOPTRAVI realizar visitas periódicas al proyecto, ejecutar reuniones en el campo con los involucrados directos en la ejecución de la obra, con el propósito de conocer a fondo los problemas que enfrentan los proyectos, asimismo, se levante una ayuda memoria con los puntos tratados y las soluciones consensuadas, de conformidad a la Norma de Control Interno No. 4.9 referente a la Supervisión Constante.
- Se recomienda se le brinde mantenimiento a todo éste tramo carretero, procediendo en primera instancia a la limpieza de las obras de drenaje menor como lo representan las alcantarillas localizadas en el alineamiento del curso de agua lluvia tomando en cuenta que la velocidad de éste flujo es muy variado, lo anterior con la finalidad de prevenir azolvamientos que causen excavaciones estructurales mayores u obliguen al agua a salir del cauce construido.
- Los contratos, modificaciones y órdenes de cambio realizados por SOPTRAVI poseen demasiados espacios en blanco entre los párrafos, así como un entrelineado muy ancho dentro de éstos; en tal sentido, se recomienda a esa Secretaría que en futuros contratos se subsanen éstas deficiencias a fin de reducir los riesgos de que los contratos puedan ser alterados en detrimento de las obligaciones originalmente

pactadas en cumplimiento a la Norma de Control Interno No. 4.8 referente a Documentación de Procesos y Transacciones.

- Se recomienda aplicar correctamente los criterios legales que respaldan cada una de las Órdenes de Cambio y no utilizar fundamentos legales que no guarden relación alguna con dichas modificaciones.
- Se recomienda efectuar por medios mecánicos y no manuales las fechas de suscripción en futuros Contratos o Modificaciones a los mismos, con la finalidad de garantizar la confiabilidad en la documentación de conformidad a la Norma de Control Interno No. 4.10 referente al Registro Oportuno.
- Planificar de una manera razonable el plazo en el que se estima se ejecutarán los proyectos carreteros tomando en consideración las condiciones climatológicas de la zona, donde se llevaran a cabo los trabajos, a fin de evitar la suscripción de modificaciones de contrato por ampliación de plazos por problemas climáticos en detrimento del costo final del proyecto en cumplimiento a la Norma de Control Interno No. 3.2 referente a la Planificación.
- Se recomienda que toda licitación de proyecto cuente con estudios, diseños, especificaciones generales y técnicas, debidamente concluidos y actualizados, al tenor de lo establecido en el artículo 23, primer párrafo de la Ley de Contratación del Estado.
- Se recomienda que todos los ítem incluidos en Órdenes de Cambio y Modificaciones sean colocados y numerados en igual orden y correlativo que el Contrato Original, mejorando la efectividad y eficiencia en las operaciones así como elaborar información financiera válida y confiable presentada con oportunidad, según lo estipulado en las Normas 4.13- Revisiones de Control, 4.14- Conciliación Periódica de los Registros y 5.2- Calidad y Suficiencia de la Información del Manual de Normas de Control Interno.
- Se recomienda que para futuros Contratos que suscriba la Secretaría, excluir la Cláusula XXII, tercer párrafo, referente a la distribución de costos en los precios unitarios, lo anterior debido a que ésta contraviene lo determinado en el artículo 121, párrafo segundo de la Ley de Contratación del Estado.
- Se recomienda que al momento de suscribir el Acta de Recepción Final de los proyectos construidos, sea firmada por las personas legalmente facultadas convenidas en los artículos 208 tercer párrafo y 209 del Reglamento de la Ley de Contratación del Estado.
- Se recomienda reparar los baches encontrados en el proyecto y el Boulevard de San Juan, Intibucá, considerando que la llegada del invierno podría acelerar el deterioro de éstos así como la aparición de nuevas fallas, con la finalidad de aumentar la vida útil de la carretera ya que presenta prematuramente varios baches, según lo estipulado en el artículo 227 segundo párrafo del Reglamento de la Ley de Contratación del Estado.

- Se recomienda unir esfuerzos con las Alcaldías Municipales en la zona a fin de tomar las medidas necesarias para disminuir la falta de conciencia de ciertos habitantes de la zona hacia algunos problemas como ser: enchapes y vertederos rotos para el cruce de una tubería, bordillos partidos para construcción de cerco, señales robadas y expuestas en casas a orillas de la carretera y otros más.
- Se recomienda tomar las medidas, decisiones y soluciones necesarias y oportunas en el cabezal de salida de la alcantarilla construida en la estación 37+080 que está a punto de derrumbarse, esto a consecuencia del deslizamiento del suelo que formaba el talud de apoyo a la carretera, de continuar esta condición que tiene como principal disparador el agua que sale de la alcantarilla produciría un deslizamiento mayor que dañaría seriamente este tramo.
- Se recomienda que al tenor de lo establecido en el Artículo 104 de la Ley de Contratación del Estado sea incrementado el tiempo de vigencia de la Garantía de Calidad previsto en futuros Contratos suscritos entre las partes, ya que la vigencia de un año para obras tan importantes y de gran envergadura económica no es significativa, esto con la finalidad de proteger por mayor tiempo las obras construidas.
- Se recomienda que cada vez que se suscriban ordenes de cambio y/o modificaciones de contrato, se revisen de una manera pormenorizada, los valores monetarios suscritos en letras y números, las operaciones aritméticas, las fechas de suscripción y finalización de las modificaciones anteriores y nuevas, el contexto del documento etc. a fin de evitar que se comentan errores y que los mismos sean registrados en dichas modificaciones y arrastrados en las subsiguientes de conformidad a la Norma Interna de Control Interno No. 4.13 referente a Revisiones.
- Se recomienda en el tema de revisión de precios el apego irrestricto a lo que establece los artículos 74, segundo párrafo; 121, segundo párrafo de la Ley de Contratación del Estado y el artículo 196, segundo párrafo del Reglamento de la Ley de Contratación del Estado.
- Se recomienda que toda modificación de contrato que implique prestaciones adicionales se realice considerando los precios unitarios inicialmente pactados.
- Los contratos realizados por SOPTRAVI poseen demasiados espacios en blanco entre los párrafos, así como un entrelíneo muy ancho dentro de estos; en tal sentido, Recomendamos a esa Secretaría que en futuros contratos se subsanen estas deficiencias a fin de reducir los riesgos de que estos contratos puedan ser adulterados en detrimento de las obligaciones originalmente pactadas.
- Recomendamos vigilar la vigencia de las Garantías, así como la descripción del concepto o título de las mismas se deberá tener cuidado en consignar los criterios legales que correspondan en cada una de las Ordenes de Cambio y no utilizar articulados que no guarden relación alguna con dichas modificaciones.

- Recomendamos se limpien las cunetas ubicadas en el tramo comprendido entre las estaciones 19+700 y 19+900, con la finalidad de evitar que el agua que circule por las mismas se filtre bajo el enchape y las destruya.
- Recomendamos que SOPTRAVI en conjunto con las autoridades de las Alcaldías Municipales de Gracias y San Juan, ejerzan acciones que coadyuven a mantener en buen estado la carretera y a prolongar su vida útil.

Esta Síntesis ha sido preparada solamente para información y uso de la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) y del Tribunal Superior de Cuentas y no debe ser referido a ninguna otra persona o entidad, ni utilizado con distinto propósito.

Angie López Milla
Auditor de Proyectos

Jacobo David López
Auditor de Proyectos

Vanessa Paola Gómez
Supervisora de Auditoría

Marly Koritza Alarcón Well
Jefe Departamento Seguimiento de
Proyectos

2. INFORMACIÓN INTRODUCTORIA

A. Descripción y Objetivos de la Auditoría

El examen se efectuó en ejercicio de las atribuciones contenidas en los artículos 222 (reformado) y 325 de la Constitución de la República y los artículos 3, 4, 5 (numeral 2), 7, 42 (numeral 1), 46 y 54 (numeral 5) de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas, según Orden de Trabajo N° 008-2006-DASP-DSS del 22 de mayo de 2006.

Los objetivos principales de la auditoría fueron los siguientes:

- Determinar si el manejo de los fondos asignados al Proyecto objeto de esta auditoría, hubo aplicación correcta de las leyes, normas y reglamentos.
- Comprobar la exactitud y veracidad de las operaciones administrativas y financieras desarrolladas durante la ejecución del Proyecto, así como la respectiva documentación de respaldo.
- Verificar el cumplimiento de los requerimientos técnicos establecidos en las Bases de la Licitación.

B. Alcance

El examen efectuado cubrió el período comprendido entre el 01 de enero de 2007 y el 27 de enero de 2011, en el que se analizó la supervisión y ejecución de las obras en los aspectos legales, técnicos y financieros al tenor de los objetivos de control interno del proyecto de Obra Pública denominado “Pavimentación Carretera Gracias - La Esperanza, Sección IV, Gracias – San Juan, Departamentos de Intibucá y Lempira”. (Véase Anexo No. 2)

C. Base Legal y Naturaleza del Proyecto.

Las actividades del proyecto “Pavimentación Carretera Gracias - La Esperanza, Sección IV, Gracias – San Juan, Departamentos de Intibucá y Lempira”, estuvo regida por la Ley de Contratación del Estado, el Reglamento de la Ley de Contratación del Estado, las Disposiciones Generales del Presupuesto, las Bases de Licitación, los Términos de Referencia y los respectivos contratos de Construcción y Supervisión, asimismo por lo dispuesto en las Especificaciones Generales para la Construcción de Carreteras y Puentes de la Dirección General de Carreteras.

3. COMENTARIOS DEL EXAMEN

I. Rubros o Áreas Examinadas

El examen comprendió la inspección In Situ de las obras del proyecto y la revisión de registros y documentación de respaldo, presentada por los funcionarios y empleados de SOPTRAVI, con énfasis en :

- Pago de estimaciones.
- Desembolsos pagados.
- Evaluación de obras físicas.
- Cumplimiento de legalidad.

Funcionarios y Empleados Principales

Los Funcionarios y empleados que fungieron durante el Período examinado, se detallan a continuación:

Nombre	Identidad	Cargo	Periodo	
			Del	Al
José Rosario Bonnano	0101-1956-00310	Ministro	27/01/2006	27/01/2010
Ernesto Gáleas Martínez	0101-1956-00409	Vice-Ministro	01/02/2006	14/01/2008
Marco Antonio Velásquez Hernández	0803-1952-00166	Vice-Ministro	14/01/2008	04/08/2009
Jessy María Espinal Caraccioli	0801-1959-04524	Vice-Ministro	04/08/2009	08/02/2010
Melvin Omar Martínez Sandoval	1807/1957-00931	Director General	01/02/2006	31/07/2009
Oscar Armando Arriaga	1603-1949-00104	Director General	01/08/2009	31/01/2010
Walter Noé Maldonado Maldonado	0801-1972-09551	Director General	01/02/2010	1
Nicolás Octavio Cerrato	0801-1966-00138	Jefe Depto. Construcción	27/01/2006	31/01/2009
Vilma Beridiana Márquez Soto	0801-1960-00648	Jefe Depto. Construcción	09/02/2009	06/05/2010
Roduel Antonio Hernández Flores	0205-1973-00352	Jefe Depto. Construcción	03/05/2010	1
Oscar Armando Arriaga	1603-1949-00104	Jefe Unidad Apoyo Técnico	27/01/2006	31/07/2009
Oscar Armando Arriaga	1603-1949-00104	Jefe Unidad Apoyo Técnico	02/02/2010	30/09/2010
Vilma Beridiana Márquez Soto	0801-1960-00648	Asistente y Coord. Proyec.	07/05/2010	1
Raúl Humberto Díaz Castellanos	0801-1961-02512	Coordinador del Proyecto	19/08/2002	1

1 Funcionario o empleado que al 27 de enero del 2011, fungían aún en sus cargos en SOPTRAVI.

II. Limitaciones del Examen

Durante el examen efectuado al proyecto denominado “Pavimentación Carretera Gracias - La Esperanza, Sección IV, Gracias – San Juan, Departamentos de Intibucá y Lempira”, no se encontraron limitantes que incidieran negativamente en la ejecución de la auditoría.

III. Opinión sobre los Procesos de Ejecución de Obras

Conforme a las Normas de Auditoría Gubernamental aplicables al Sector Público de Honduras se planificó y ejecutó la auditoría con el fin de obtener seguridad razonable respecto a si los registros e informes técnico-financieros están exentos de errores importantes.

Al planear y ejecutar la auditoría a los procesos de ejecución de obras del proyecto denominado “Pavimentación Carretera Gracias - La Esperanza, Sección IV, Gracias – San Juan, Departamentos de Intibucá y Lempira” se tomó en cuenta su estructura de control interno con el fin de determinar los procedimientos de auditoría y su extensión para expresar nuestra opinión sobre las operaciones técnico-financieras examinadas y no para opinar sobre la estructura de control interno del proyecto en su conjunto.

La administración del proyecto “Pavimentación Carretera Gracias - La Esperanza, Sección IV, Gracias – San Juan, Departamentos de Intibucá y Lempira” es responsable de establecer y mantener una estructura de control interno adecuada cuyos objetivos son suministrar una razonable, pero no absoluta seguridad que los activos están protegidos

contra pérdidas por usos o disposición no autorizados y que las transacciones se registran en forma adecuada.

Para fines del presente informe hemos clasificado las políticas y procedimientos de la estructura de control interno en las siguientes categorías importantes:

- Cumplimiento de disposiciones legales, reglamentarias y contractuales.
- Proceso de pago y registro.
- Proceso de evaluación de las obras físicas.

Por las categorías de Control Interno mencionadas anteriormente, obtuvimos una comprensión de su diseño y funcionamiento y observamos los siguientes hechos que damos a conocer debido al efecto adverso que pueden tener para las operaciones de esa entidad y que explicamos en detalle en la sección correspondiente:

- Cambio de precios unitarios en la Modificación #3 al Contrato de Construcción.
- Diferencias en cálculos matemáticos incluidos en la Modificación #1 al Contrato de Construcción y Modificación #2 al Contrato de Consultoría.
- El Acta de Recepción Final del Proyecto se encuentra firmada únicamente por dos personas pertenecientes a la Comisión de Recepción.
- Aplicación incorrecta del Artículo 30 de la Ley de Contratación del Estado para fundamentar las Órdenes de Cambio No. 1 y No. 2.
- Presencia de baches prematuramente en el Boulevard de San Juan.
- Contrato Original y Modificaciones del Contrato de Construcción y Supervisión del Proyecto, consignan las fechas de manera manual.
- La Modificación del Contrato No. 1 presenta incongruencias y omisiones en sus precios unitarios y cantidades de obra.
- La Orden de Cambio No. 2 del Proyecto denominado: “Pavimentación de la Carretera Gracias-La Esperanza Sección IV, Gracias –San Juan”, presenta incongruencias y omisiones en sus conceptos de obra.
- La Orden de Cambio No. 3 del Contrato de Construcción presenta nombres de Ítems iguales para actividades diferentes.
- La Modificación del Contrato No.3 presenta incongruencias y omisiones en sus cantidades de obra, y totales presentados en el cuadro “Resumen Contrato Original, Modificación No. 1, Modificación No. 2 y Orden de Cambio No. 2”.
- Alcantarilla de la estación 37+080 vulnerable a deslizamiento que afectaría gran parte de la trocha izquierda de la carretera.
- Se encontraron Órdenes de Cambio con duplicidad en su número.
- Las Modificaciones de Contrato no se llevaron a cabo conforme lo establece la Ley de Contratación del Estado.

4. DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL PROYECTO

A. Breve Recapitulación del Proyecto y sus Modificaciones

La ejecución del Proyecto denominado “*Pavimentación Carretera Gracias - La Esperanza, Sección IV, Gracias – San Juan, Departamentos de Intibucá y Lempira*”, originalmente comenzaba en la Estación 15+100 hasta la 39+994.05, consistía en la ampliación de 10.5 Km. de carretera y la construcción aproximada de 8.4 km. para un total de 18.91 km., terracería y drenaje menor y la construcción de una o varias capas de una mezcla de suelo y cemento Pórtland, según las especificaciones técnicas y de conformidad con los niveles, espesores y secciones transversales típicas que figuraban en los planos o que fueran fijados por la supervisión; se firmó contrato con la empresa constructora denominada “*Servicios Consolidados de Ingeniería, S.A. (SERCOIN)*” por un monto contractual de Treinta y Cuatro Millones Setecientos Veintidós Mil, Novecientos Cuarenta Lempiras con Cincuenta y Dos Centavos (L. 34,722,940.52).

En vista que algunas cantidades de drenaje no aparecían en los planos del estudio original sobre el cual se licitó, no fueron incluidas en el cuadro de cantidades de obra del contrato original, aunque las mismas eran necesarias para cumplir con las especificaciones de diseño de carreteras principales; asimismo, fueron disminuidos los ítem de limpieza y destronque y cercado de derecho de vía, en vista que en algunos tramos ya no eran necesarias estas actividades, incluyendo nuevos conceptos tales como: tuberías para accesos, mampostería para cabezales, tragantes y tubería TCR 30”tipo III; estas consideraciones dieron origen a la Orden de Cambio N°1, la que no alteró el precio inicialmente pactado en el contrato.

Según *SOPTRAVI* en el contrato original no se consideraron algunas obras necesarias para la protección y adecuado funcionamiento del proyecto, las cuales sólo se pudieron detectar en el campo al momento de realizar las tareas de construcción, así como algunas cantidades de obra como la excavación común para la construcción de bermas; considerando que el Gobierno de la República obtuvo un financiamiento del Gobierno de Taiwán para varios proyectos de interés nacional, se dispusieron fondos para continuar con la siguiente etapa, la que comprendía tres tramos:

1. La construcción del Boulevard de Gracias;
2. Acceso al Municipio de Belén; y
3. La pavimentación de la estación 15+000 a la 0+000.

Ampliando estos trabajos quedaría finalizado este tramo carretero¹, dando origen a la Modificación N°1 al Contrato de Construcción la cual modificó el monto del contrato en L.72,937,072.80 equivalente al 212.32% y aumentó el tiempo de ejecución en 22 meses para totalizar un plazo de 34 meses calendario.

Es importante mencionar que en la Modificación N°1 al Contrato de Construcción no se menciona a que nivel se construiría del Boulevard de Gracias y el acceso al Municipio de Belén, además, no se incluyó la longitud que poseían los mismos; durante las visitas realizadas al proyecto se conoció que el Boulevard de la Ciudad de Gracias se iba a

¹*El tramo carretero que quedaría concluido con la ampliación de la segunda etapa a la Sección IV, sería la construcción y pavimentación de la carretera Gracias- San Juan.*

pavimentar utilizando doble tratamiento asfáltico², no obstante el acceso al Municipio de Belén se quedaría a nivel de sub-base afinada³.

SOPTRAVI sostiene que en la ejecución de las obras en el Boulevard de Gracias, se presentaron varios trabajos adicionales no contemplados que dieron origen a la *Modificación N° 2 al Contrato de Construcción*, como ser la sustitución de material de subrasante, construcción de filtros, excavación en roca, cambio de los pozos de agua lluvia por cajas de concreto especiales (que conllevó a levantar toda la estructura de la carretera), actualización del diseño del tramo carretero de la estación 15+000 – 0+000, el cual la Dirección General de Carreteras decidió reformar para mejorar el alineamiento horizontal y vertical para reducir la cantidad de excavación común. Otras de las razones que contribuyeron para que se llevara a cabo dicha Modificación fueron entre otras, el invierno muy copioso que se dio en la zona en esas fechas, la falta de suministro de combustibles ocasionado por el aumento del costo de los mismos, la demora por parte de la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente (SERNA) en otorgar el permiso ambiental a SOPTRAVI para extraer y procesar material para agregados del municipio de Las Flores, las modificaciones en el diseño horizontal, vertical y drenaje del tramo de Belén. Con base en las justificaciones anteriores, mediante la Modificación N° 2 al Contrato de Construcción se aumentó el plazo de ejecución originalmente contratado en 14 meses para totalizar un plazo de 48 meses calendario, sin variar el monto establecido en la Modificación #1 al Contrato de Construcción.

Según los considerandos tomados en cuenta por SOPTRAVI, se agotaron los fondos para culminar el proyecto y se terminó el plazo ampliado en la Modificación #2, lo que ocasionó que se suspendieran los trabajos en el proyecto el mes de agosto/07, fue necesario la firma de la *Modificación #3 al Contrato de Construcción* el día 09 de octubre de 2007, al mismo tiempo se amplió su monto en L.99,913,847.06 para un total de L.208,361,450.80, asimismo se aumentó su plazo en 14 meses para un total de 62 meses y tiene entre otras de sus justificantes las siguientes:

- 1) Debido al deterioro ocasionado por las lluvias en la zona, el tramo de carretera que quedo a nivel de sub rasante se deterioró de manera considerable.
- 2) Al agotarse los fondos requeridos para finalizar el proyecto; se tendrá que reconstruir en todas las socavaciones que se encontraran al reiniciarse las actividades en el proyecto.
- 3) Las pocas actividades pendientes hasta la estación 9+366, se están deteriorando por la suspensión de las actividades.
- 4) Los planos originales proporcionados para la construcción de la obra en la segunda etapa, no se pudieron utilizar porque ya no existían las referencias en el campo, se debió rediseñar dicho tramo.

² Actualmente este Boulevard se encuentra completamente terminado.

³ Inicialmente se había considerado que el acceso al Municipio de Belén quedara a nivel de sub base afinada, sin embargo, esta decisión ocasionaría que año con año se estuviera dando mantenimiento periódico y rutinario a esta Red que sería parte de la no pavimentada, trayendo como consecuencia una inversión permanente cada año y considerando que estos suelos son muy livianos este acceso quedaría completamente destruido con la llegada del invierno a la zona.

- 5) El diseño del Boulevard, el acceso a Belén, el rediseño de toda la línea fueron ejecutadas simultáneamente dando como resultado que las cantidades de obra incluidas en la modificación #1 fueran únicamente aproximadas por no existir un diseño final.
- 6) Debido al rediseño de los tramos en su alineamiento horizontal como vertical, las cantidades de obra cambiaron sustancialmente, adicionalmente se cambió la estructura del pavimento.
- 7) Los salarios han aumentado aproximadamente en 40%, los derivados del petróleo más del 100% en comparación a los precios unitarios presentados en la licitación⁴.
- 8) Se incluyen nuevas actividades tales como gaviones y obras de mitigación.
- 9) Se incorporó en el proyecto la pavimentación del acceso al Municipio de Belén por el acelerado deterioro que sufre al dejarlo a nivel de sub base.
- 10) Por atractivo turístico se incorporó al proyecto la pavimentación al acceso de las aguas termales.

Considerando que en la Modificación #3 al Contrato de Construcción se incluyó íntegramente la Cláusula VI del Contrato Original que corresponde al Anticipo (*uso, forma de entrega, retención*); sin que dicha cláusula aplicara en su totalidad para la Modificación #3, ya que ésta debe leerse: “El Gobierno suministrará al contratista en concepto de anticipo, una suma igual al 20% del monto del objeto de la modificación #3, excluido el valor de la cláusula escalatoria...”, por lo anterior expuesto fue firmada la *Modificación #4 al Contrato de Construcción* sin ampliar plazo, monto, ni obra.

Bajo las consideraciones de SOPTRAVI se firmó el 26 de septiembre de 2008 la *Modificación #5 al Contrato de Construcción*, la que contiene los siguientes justificantes:

- La asignación presupuestaria para el año fiscal 2007 se agotó con la caducidad contractual.
- Fue necesario gestionar fondos para hacerle frente a los compromisos por concepto de estimaciones de avance de obra, recibiendo el Contratista pago de su primera estimación del 2008 en agosto del mismo año.

De acuerdo a lo anterior se firmó ésta Modificación sin incrementar el monto del contrato, limitándose el mismo a la ampliación de plazo de ejecución en 6 meses, es decir que el nuevo plazo contractual aumentaba a 68 meses.

⁴ La fecha de la licitación fue el 07 de febrero de 2003, por lo que según SOPTRAVI a ésta fecha resulta insuficiente la cláusula escalatoria aprobada para cubrir el 100% de los aumentos de costo de los precios unitarios.

SOPTRAVI consideró que debido al elevado nivel freático que se presenta en la zona por su alto índice de precipitación y por el elevado índice de finos que presenta el material que se encuentra en el lugar por donde se efectuó el trazo de la carretera y para evitar daños en la carretera producto de las condiciones descritas, era necesario invertir una cantidad importante de recursos económicos en la construcción de filtros y estabilización de taludes, por lo que fue necesario firmar la *Modificación #6 al Contrato de Construcción* aumentando el plazo contractual en cuatro meses con 15 días para un total de 72 meses con quince días, e incrementar el monto en *Diez Millones Ciento Cincuenta y Cinco Mil Doscientos Cuarenta y Cinco Lempiras con Sesenta y Siete Centavos (L.10,155,245.67)* para un nuevo monto de *Doscientos Dieciocho Millones Quinientos Dieciséis Mil Seiscientos Noventa y Seis Lempiras con Cuarenta y Siete Centavos (L.218,516,696.47)*.

B. Inspección In Situ



El proyecto Pavimentación Carretera Gracias- La Esperanza, sección IV, Gracias- San Juan, se encuentra ubicada entre los Departamentos de Intibucá y Lempira, fue construida en tres etapas las cuales se resumen a continuación:

Cuadro #1- Resumen de Modificaciones

No	Tramo	Contrato/ Modificación
1	Pavimentación de 18.900 Km de Carretera (15+100 – 39+994.05).	Contrato original, Primera etapa
2	Pavimentación de la Carretera desde la estación 0+000 – 15+100.	Modificación #1 al Contrato de Construcción, Segunda etapa, el acceso a Belén se estimaba únicamente a nivel de terracería
3	Construcción y Pavimentación de 2.175 Km del Boulevard de Gracias.	
4	Acceso a Belén a nivel de Terracería.	
5	Pavimentación de 2.333 Km del Acceso a Belén.	Modificación #3 al Contrato de Construcción, Tercer etapa
6	Pavimentación del Acceso a las Aguas Termales (0+000 – 1+725.11).	
7	Construcción y Pavimentación del Boulevard de San Juan (0+260 al 0+000 y del 0+000 – 1+026).	

Primera etapa (estación 15+100 – 39+994.05)



Durante el recorrido se encontró que está a punto de derrumbarse el cabezal de salida de la alcantarilla construida en la estación 37+080, que de continuar cediendo el talud de apoyo de este tramo de la carretera terminaría afectando directamente la trocha izquierda.

Es oportuno mencionar que los suelos en ésta zona son limo- arenosos de color tostado, blanco y gris pardo, los que forman parte del grupo Padre Miguel⁵ y una de sus características es que al ser tan livianos son fácilmente socavados por el agua. Esta socavación del talud se ha producido por el agua que drena de la alcantarilla.



⁵ Este grupo geológico de suelo lo forman rocas volcánicas que consiste en rocas piro clásticas asociadas de tipo riolítico y andesítico; rocas sedimentarias derivadas de rocas volcánicas y coladas de riolita, andesita y basalto.

Se verificó las cantidades de obra ejecutadas y pagadas en las siguientes actividades, encontrando variaciones insignificantes en comparación con los datos reportados⁶:

Cuadro #2- Actividades Verificadas

N°	DESCRIPCIÓN
1.	Base Granular (20 cms)
2.	Doble Tratamiento Superficial en Calzada
3.	Bordillos
4.	Tragantes
5.	Tubería TCR 30" tipo II
6.	Señalamiento Horizontal
7.	Señalamiento Vertical

Segunda etapa

1) Estación 0+000 – 15+100

Se encontró problemas en este tramo carretero, algunos ocasionados intencionalmente por la misma población beneficiada y otros, producto de la naturaleza o proceso constructivo.

Tal es el caso encontrado en la estación 1+760.90, sitio en donde el bordillo y enchape de un vertedero fueron cortados para construir un cerco de una propiedad, acción que en época de invierno ocasionará problemas con el agua lluvia que al no encontrar por donde seguir corriendo terminará llegando a la calzada, al mismo tiempo rodeará esta construcción provocando socavaciones en los taludes de la carretera, que aún y cuando ésta inclinación no es

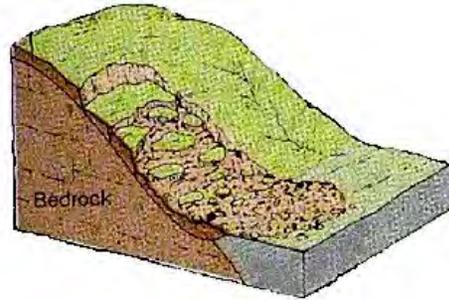


significativa, por el tipo de suelo en la zona no se descarta problemas futuros en la carretera producto de éste cercado.

Este problema se encontró en varios sitios como la ruptura hecha en la estación 4+660.

⁶ Las diferencias se encuentran en un rango entre el 2% y 4% de los datos reportados por la Supervisión en relación a las mediciones de campo realizadas por este Tribunal.

Llama la atención el hecho que las aguas se dirigieron hacia puntos ya previstos en el diseño y en ocasiones los taludes donde se construyeron los vertederos para desagüe se encuentran en pendientes pronunciadas donde existe un relleno, mismos que sin medir las consecuencias se han dañado para el cruce de tuberías a la orilla de la carretera, cabe mencionar que este caso en particular representa un peligro para la vida útil de la carretera debido a que la filtración de agua podría ocasionar que se termine desprendiendo la parte que quedo seccionada, originando un deslizamiento continuo en el suelo provocando posteriormente la falla en la carretera.



Éste caso tendría igual comportamiento que el deslizamiento del talud encontrado en la estación 37+080, ambos tienden a debilitar la carretera que posteriormente provocaría la falla de la misma, este caso se encontró además en las estaciones 5+120 - 5+225 donde se rompió el enchape para colocar un cercado de alambre de púas.

Otro de los problemas en el sitio es la gran cantidad de baches que se encontró a lo largo de la carretera, entendiéndose por bache la *desintegración total de la superficie de rodadura que puede extenderse a otras capas del pavimento, formando una cavidad de bordes y profundidades irregulares*, que pueden ser provocados por varias causas entre las que se encuentran: *capas inferiores inestables, espesores insuficientes, defectos constructivos, retención de agua en zonas con hundimiento y/o fisuradas y afloramientos nuevos de agua*.

A continuación se mencionan algunos de los baches y daños encontrados en este tramo:

Cuadro #3- Actividades Verificadas

Estación	Carril Izquierdo	Línea Central	Enchape Quebrado
4+880 – 4+860	✓		
11+690	✓	✓	
11+900- 11+920	✓	✓	
12+155	✓		
12+500- 12+600	✓		✓



En la estación 6+000 se encontró una peladura en el carril izquierdo, según análisis realizado por el personal técnico de éste Tribunal, podría ser indicativo que el *ligante asfáltico se ha endurecido o que el contenido de ligante es deficiente, el uso de agregados sucios o muy absorbentes, deficiencias durante la construcción, así como la iteración de agentes agresivos tales como algunos derivados de petróleo inclusive en ocasiones la acción del agua.*

A lo largo del proyecto se construyeron varios rellenos de suelos blandos, saturados o contaminados, cuya calidad no los hacía deseables o aptos para ser utilizados en la construcción de la carretera, éstos suelos fueron removidos y reemplazados por materiales apropiados, cabe mencionar que para realizar tal trabajo se contaba con la autorización de los dueños de los predios utilizados de acuerdo a lo estipulado en la Sección II, numeral 11.3.5 y anexo #6, ficha 8 del Tomo #8 de la



Guía Ambiental del Manual de Carreteras, no obstante, en algunos casos los propietarios de dichos predios decidieron colocar más suelo aumentando el tamaño del relleno sin la compactación apropiada, como lo encontrado en la estación 9+680 (Lado Izquierdo) donde además se construyó un muro el cual ante el inicio del invierno se derrumbó con las primeras tormentas en la zona, obstaculizando completamente la alcantarilla construida en este punto, al encontrar el agua entorpecida la salida de la alcantarilla terminará rebalsando la entrada a la misma hasta llegar a la calzada, es importante recordar que los pavimentos no están diseñados para que el agua corra sobre ellos, para tal fin se perfilan y construyen las cunetas y alcantarillas.

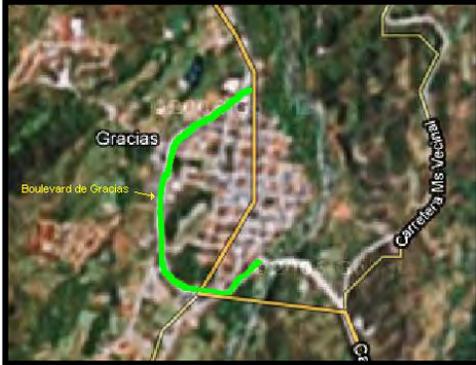


Un hecho que llama la atención, es la cantidad de señales verticales que han sido robadas y otras dañadas, acción que va en detrimento de la seguridad de los usuarios de la vía, sin embargo, es conocido que lo anterior en ocasiones es originado por falta de cultura y consciencia social.

En la imagen se puede observar como en esta casa construida a orilla de la carretera a la altura de la estación 11+500 se exhibe una señal restrictiva SR-18.



Nota - Toda información referida en el presente informe no incluida en los anexos, se encuentra en el expediente de la Auditoría respectiva.



2) Construcción y Pavimentación de 2.175 km del Boulevard de Gracias

El boulevard de la ciudad de Gracias se encuentra completamente terminado no obstante, ya presenta varios problemas en casi toda su longitud, algunos de los cuales son originados por la población, otros se deben a varias causas que se describen a continuación:

Se encontró que el nuevo Alcalde de la Ciudad el Sr. Javier Antonio Enamorado Rodríguez, decidió quitar y reconstruir los túmulos que el Ex – Alcalde había construido a lo largo de todo el Boulevard de Gracias, lo anterior debido a que los túmulos anteriores eran demasiado altos y ocasionaban muchas molestias a los usuarios, se considera que ésta decisión es algo independiente de la durabilidad de la pavimentación ya que al remover los trabajos anteriores quedan zanjas abiertas en las cuales puede penetrar el agua y ocasionar serios daños a la calzada que terminará por destruirla completamente.



Otro de los problemas que llama poderosamente la atención, es la presencia de grandes baches al inicio del boulevard, que según se aprecia en la imagen se llenan de agua lluvia y ésta se consume en el mismo sitio dañando de esta manera las capas subyacentes del pavimento, de continuar la misma situación y no proceder a la reparación de los mismos se corre el riesgo que continúe el apareamiento de nuevos baches producto de la infiltración del agua en la estructura del pavimento, quedando desperdiciado y sin ningún beneficio la inversión realizada por el Estado.



A pesar que la señalización vertical fue colocada oportunamente para seguridad de los usuarios vehiculares y peatones, se observó incumplimiento a las mismas.

Tercer Etapa

1) Pavimentación de 2.333 km del Acceso a Belén.

La pavimentación en este acceso se encontró terminada y sin ningún problema a la vista, la señalización vertical completa ya que ninguna de ellas había sido robada o dañada, los enchapes en cunetas y alcantarillas limpias y la señalización horizontal aún es visible.

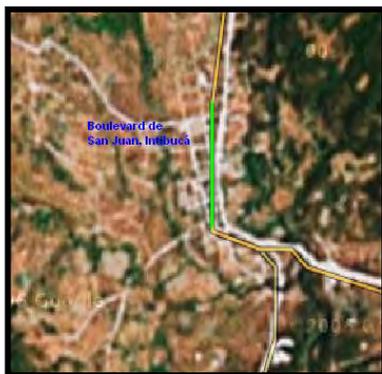


2) Pavimentación del Acceso a las Aguas Termales (0+000 – 1+725.11)

Se encontró que a la altura de la estación 0+920 propiedad del Sr. Marco Antonio Castillo, se perforó el enchapado cercano a la entrada de la alcantarilla construida en este punto, con el fin de introducir un poste de madera para sostener cercado, en el momento de la visita de verificación no presentaba ningún problema, sin embargo, tomando en consideración lo vulnerable al agua que es el suelo en esta zona no se descarta que podría existir cierta filtración de humedad por debajo del enchape que terminara destruyendo el enchape.

El resto de los trabajos en este acceso se encontraron completos, limpios y funcionando sin complicaciones evidentes.

3) Construcción y Pavimentación del Boulevard de San Juan (0+260 al 0+000 y del 0+000 – 1+026)



La pavimentación de este boulevard tuvo desde el principio varias dificultades, como ser: la sección típica para el boulevard no cabía en el espacio disponible para esta construcción, siendo necesario realizar varios trabajos que no estaban contemplados, al mismo tiempo, debido a la solicitud de varios dueños de negocios⁷ del municipio ubicados frente al boulevard se dejó interrumpida la construcción de la mediana a lo largo de todo el boulevard como es acostumbrado.

⁷ Los dueños de los negocios sostenían que para los camiones y vehículos pesados de más de 2 ejes, sería imposible la maniobra para entregar la mercadería que los abastece, al mismo tiempo si decidieran quedarse aparcados en el boulevard éstos impedirían el tráfico por la zona.

Los trabajos en este boulevard se realizaron sin estar debidamente legalizados, ya que la Modificación #6 al Contrato de Construcción⁸ se firmó el 02 de abril de 2009 y mediante Memorándum IRS- IRC-0064BS-355-09 de fecha 12 de febrero/09 la Supervisión⁹ giró instrucciones al Contratista¹⁰ de adecuar la terrecería para la construcción de un boulevard en el municipio de San Juan, Intibucá, en un tramo aproximado de 1.2km, en esta misma fecha el Supervisor del proyecto entregó el detalle de la sección típica a construirse, cabe mencionar que en dicha modificación no aparece enunciada la construcción de dicho boulevard.

Por la ampliación de la sección típica de este boulevard se incurrió en una gran cantidad de imprevistos, como ser la cantidad de suelo removido por los rellenos que fue necesario construir, algunos de ellos se mencionan a continuación:

<u>Cuadro #4- TRABAJOS ADICIONALES</u> (Boulevard de San Juan)		RELLENOS FUERA DE LO PREVISTO
0+000- 0+340	Ambos lados de la carretera fue necesario reemplazar material contaminado <i>San Juan- Gracias</i> ;	Se movilizaron alrededor de 35,000-40,000m ³ de suelo en sub-excavaciones, rellenos, cortes, reemplazo de material debido a la construcción del Boulevard del municipio de San Juan.
0+000- 0+360	Se realizaron cortes;	
0+360- 0+840	L.D. se construyó un relleno alto.	
Se canalizó cerca de 18ml con tubería para alejar las aguas negras del boulevard, asimismo fue necesario implementar tubería adicional para la construcción de una cuneta especial y conducir las aguas negras fuera del Municipio (<i>estación 0+840 San Juan- Gracias</i>).		OTROS TRABAJOS NO PREVISTOS ←



Al momento de la visita se encontró deteriorado este boulevard y varios baches en que han causado gran malestar entre los pobladores del Municipio, prueba de ello es la nota de fecha 07 de mayo de 2010 que el Agr. Hugo Francisco Reyes Pinto, Alcalde Municipal de San Juan presentó ante SOPTRAVI y la Comisión de

⁸ *Quedando claro que en las Modificaciones que antecedieron a ésta, no se incluyeron éstos trabajos.*

⁹ *Ingenieros Consultores Hércules Zúniga S. de R.L. (INCOHZ), empresa encargada de la supervisión del proyecto, tenía como Ingeniero Residente en el sitio de las obras al Ing. Aníbal Roveló.*

¹⁰ *Constructora Servicios Consolidados de Ingeniería, S.A. (SERCOIN), empresa encargada de la construcción del proyecto, tenía como Jefe de Proyecto en el sitio de las obras al Ing. Cesar Rivera.*

Obras Públicas del Soberano Congreso Nacional, en la cual manifiesta su malestar por la pronta avería de los trabajos y solicita sea reparada por las Empresas encargadas de su construcción y supervisión.

Dentro de las complicaciones que puede ocasionar estos baches es que de continuar el agua infiltrándose en la base estabilizada de suelo- cemento agrandará el tamaño de ellos y surgirá el apareamiento de otros nuevos baches que concluirán por destruir el boulevard, mismo que es parte integral de la carretera San Juan- Gracias y que ha representado una gran inversión para el Estado de Honduras.

A continuación se mencionan algunos de los baches y daños encontrados en el boulevard:

Cuadro #5 – Daños en el Boulevard de San Juan

Estación	Carril Izquierdo	Carril Derecho	Cantidad de baches	Otro daño
0+020	✓		1	
0+040	✓		2	
0+060	✓		1	
0+200	✓	✓	1	
0+210		✓	2	
0+400		✓	3	hombro destruido
0+520		✓	1	hundimiento

OBSERVACIONES GENERALES

- Dentro de las observaciones que se puede mencionar del Contrato de Construcción y Supervisión es el hecho que el mismo posee demasiados espacios en cuanto a su escritura ya que hay mucha separación entre párrafos, lo que se puede prestar para incrementar o disminuir las obligaciones originalmente pactadas.
- En la Orden de Cambio N°1 de fecha 04 de febrero de 2004 y N°2 de fecha 19 de febrero de 2007, al Contrato de Construcción se hace mención al Art.30 de la Ley de Contratación del Estado, el cual no es fundamento del mismo ya que el presente artículo no respalda las modificaciones a los contratos como son las órdenes de cambio.
- La Modificación #3 al Contrato de Construcción de fecha 9 de octubre de 2007, además de incrementar nuevas obras, también realizó un cambio de precios unitarios de varias actividades inicialmente contratadas.
- La Modificación #4 al Contrato de Construcción, fue firmado por las partes interesadas, sin embargo, el mismo no contenía datos de fecha ni sellos, al solicitar nuevamente a SOPTRAVI esta Modificación la entregaron firmada, fechada y sellada.
- Algunos dueños de los predios donde se han ido explotando los bancos de préstamo, autorizan continuar extrayendo material de estos sitios, lo que causa problemas al proyecto debido a que no respetan las pendientes transversales y longitudinales

dejadas con el fin de alejar las aguas lluvias de la carretera, como el encontrado en la estación 1+120 *San Juan- Gracias*.

- El Acta de Recepción Final del proyecto está firmada únicamente por dos miembros de la Comisión de Recepción¹¹, sin embargo en su contenido se menciona a varias personas que estuvieron presentes para recepcionar el proyecto como lo son: Gerente General de SERCOIN, Gerente General de INCOHZ, Representante de Auditoría Interna cuyas refrendas no aparecen en el acta, asimismo, no aparece enunciado la recepción del Boulevard de San Juan, Intibucá.
- La Certificación del Acta de Recepción Final se encuentra firmada y sellada por el Director de Carreteras Ing. Oscar Arriaga (*Director período pasado*), sin embargo la misma no posee fecha.

RESUMEN TÉCNICO

a) Bancos de préstamo utilizados:

I ETAPA	Sub- Rasante	Material	Berma	--	37+100- 37+360 L.D.
			Talud	--	23+880- 24+040 L.I.
	Sub- Base	Material del proyecto	Bancos	}	18+740 L.D.
					16+700 L.D.
					16+560 L.I.
Base	Granular	-----	}	19+900 L.I.	
				16+560 L.I.	
Doble Tratamiento	Agregados	-----		Las Flores	
II ETAPA	Rellenos	Bancos Laterales	}	Las Flores	
				8+120- 8+200 L.I.	
				11+100- 11+140 L.D.	
				11+700 L.I.	
				11+770 L.D.	
				9+535- 9+560 L.D.	
	Sub- Rasante	Boulevard de San Juan	Banco Carretera a San Rafael	}	10+480- 10+560 L.D.
					12+180- 12+280 L.D.
					14+900- 14+980 L.D.
					2+175
Sub- Base				Kilómetro 2	

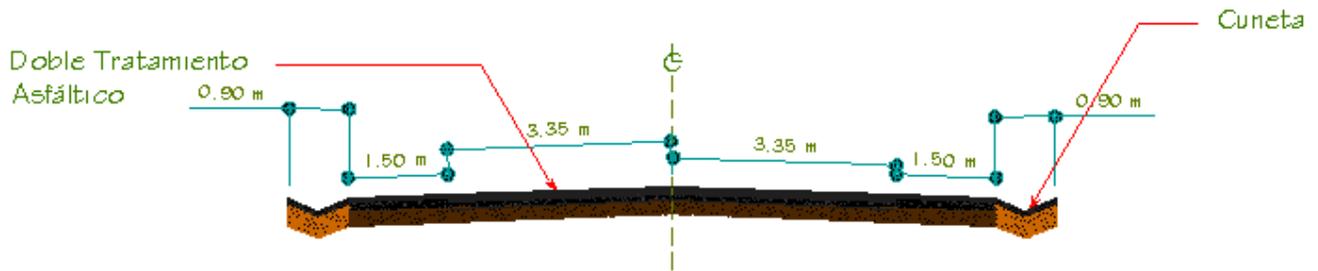


¹¹ Ing. María Judith Gómez (Coordinadora de la Comisión), Ing. Luis Fernando Castillo (Miembro de la Comisión, Ambos empleados de SOPTRAVI.

b) Secciones Típicas

<p>Carretera Gracias- La Esperanza</p>	}	<p>Sección típica 11.50m</p>	{	<p>Calzada 6.70m (ambos carriles de 3.35m) Hombros 1.50m Cunetas 0.90m</p>
--	---	--------------------------------------	---	--

*Sección Típica
Carretera Gracias- La Esperanza*

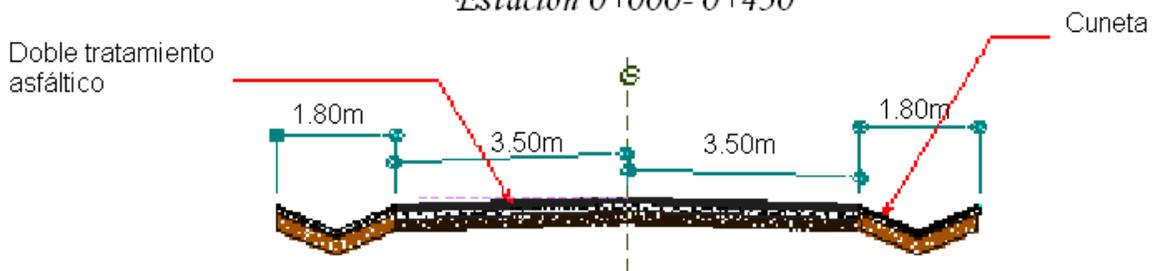


{	<p>Sección Típica I (10.60m) Est. 0+000- 0+450</p>	{	<p>Calzada 7.00m (ambos carriles de 3.50m) Cunetas 1.80m</p>
	<p>Sección Típica II (19.00m) Est. 0+450- 2+175</p>		<p>Calzada 7.00m (ambos carriles de 3.50m) Hombros 2.00m Cunetas 2.50m (ambos lados) Mediana 3.00m</p>

BOULEVARD DE GRACIAS

Sección Típica I

Estación 0+000- 0+450



Sección IV, Gracias- San Juan

Hacia Adelante	Hacia Atrás
38+402.01	38+381.33
36+264.55	36+261.81
34+978.41	33+218.53
33+113.73	33+105.50
32+534.81	32+540.00
32+255.54	32+205.04
29+110.16	29+107.37
28+305.36	24+076.26
23+150.16	23+149.48
22+290.48	22+287.82
18+106.67	18+109.91
13+849.15	13+887.47
12+660.81	12+651.85
11+437.00	11+446.00
10+348.80	10+345.40
9+366.67	9+341.47
9+026.24	9+004.06
8+151.02	8+143.66
7+641.20	7+637.61
6+677.09	6+676.09
4+083.17	4+082.61
2+482.64	2+695.25

5. RESULTADOS DE LA AUDITORIA

A. Observaciones

1. Cambio de precios unitarios en la Modificación #3 al Contrato de Construcción.

La Modificación #3 al Contrato de Construcción además de incluir nuevos trabajos y aumentar cantidades de obra, también incrementó la mayoría de los precios unitarios con los que estaban pagadas inicialmente las actividades (Véase Anexo No. 3), lo anterior se justificó en dicha modificación mencionando que era necesaria una actualización de precios, originando un aumento en 92.13% del monto contratado después de la primera modificación.

Al efectuar el análisis de la Modificación No. 3 Cláusula IV: **Precios del Contrato** -en la que figura el cuadro **“Cantidades de Obra Necesarias para Finalizar el Proyecto”** (Véase Anexo No. 4), se comprobó la existencia de aumentos en los precios unitarios presentados en dicho cuadro, en relación a los **Precios Unitarios**, inicialmente pactados, como se muestra a continuación:

Tabla No. 1

Concepto	Modificaciones Anteriores b	Modificación N.3 a	Diferencia en Precios Unitarios
	Precio Unitario	Precio Unitario	
Excavación común	39.01	70.58	31.57
Excavación en roca 1	198.93	340.78	141.85
Asfalto MC - 70 (imprimación)	11.21	32.73	21.52
Conformación de sub-rasante	8.03	17.61	9.58
Remoción de derrumbes 1	28.59	53.64	25.05
Suelo Cemento 1	358.03	747.37	389.34
Doble tratamiento superficial en calzada	38.45	127.64	89.19
Simple tratamiento superficial	18.93	50.17	31.24
Mampostería para cabezales 1	1,293.83	3,131.60	1,837.77
Bordillos	137.34	224.09	86.75
Tragantes 1	3,985.00	5,136.19	1,151.19
TCR 30" Tipo II 1	2,240.00	3,561.66	1,321.66
TCR 36" Tipo III 1	2,848.26	3,803.84	955.58
TCR 42" Tipo III 1	4,262.92	4,805.34	542.42

Concepto	Modificaciones Anteriores b	Modificación N.3 a	Diferencia en Precios Unitarios
	Precio Unitario	Precio Unitario	
TCR 48" Tipo II 1	4,862.00	6,559.41	1,697.41
Pintura (señalamiento horizontal)	24.15	27.57	3.42
Señales verticales (<i>Preventivas y restrictivas</i>)	1,590.24	2,887.25	1,297.01
Tubería para accesos TCR 24" 1	1,613.86	2,552.07	938.21
Cercado de derecho de vía	21.24	25.69	4.45

1 Obras incorporadas mediante Modificación No. 1 (Véase Anexo No.7).

a Valores que aparecen en la Modificación No. 3 en el cuadro "**Cantidades de Obra Necesarias para Finalizar el Proyecto**", en este cuadro se incorporan todos los valores de las modificaciones siguientes: "Presupuesto para finalizar el proyecto Estación 0+000 (San Juan) a la estación 15+100 (Desvío Belén)", "Proyecto: Pavimentación de la Carretera Gracias – San Juan presupuesto Acceso a Belén" y "Proyecto: Pavimentación de la Carretera Gracias – San Juan Sección IV, Presupuesto Acceso a las Aguas Termales".

b Los valores que aparece en la Orden de Cambio No. 2, en el "**Cuadro Resumen**", corresponde a los precios inicialmente pactados, e incorporan todos los importes y cambios al Contrato Original, mediante la Modificación No. 1, Modificación No. 2 y Orden de Cambio No. 2.

Y como es natural al existir estos cambios en los precios unitarios, los totales se elevan, existiendo las siguientes diferencias:

Tabla No. 2

Concepto	Modificación N.3 a	Modificación No. 3 b	Diferencia Total
Excavación común	9,334,205.00	5,159,072.50	4,175,132.50
Excavación en roca	2,146,914.00	1,253,259.00	893,655.00
Asfalto MC - 70 (imprimación)	6,519,865.10	2,233,048.82	4,286,816.28
Conformación de sub-rasante	2,539,890.30	1,158,166.90	1,381,723.40
Remoción de derrumbes	378,162.00	201,559.50	176,602.50
Suelo Cemento	23,277,062.86	11,150,951.76	12,126,111.10
Doble tratamiento superficial en calzada	15,861,354.36	4,778,040.39	11,083,313.97
Simple tratamiento superficial	2,097,457.19	791,406.51	1,306,050.68

Concepto	Modificación N.3 a	Modificación No. 3 b	Diferencia Total
Mampostería para cabezales	2,755,808.00	1,138,570.40	1,617,237.60
Bordillos	998,096.86	611,712.36	386,384.50
Tragantes	123,268.56	95,640.00	27,628.56
TCR 30" Tipo II	2,136,996.00	1,344,000.00	792,996.00
TCR 36" Tipo III	167,368.96	125,323.44	42,045.52
TCR 42" Tipo III	48,053.40	42,629.20	5,424.20
TCR 48" Tipo II	209,901.12	155,584.00	54,317.12
Pintura (señalamiento horizontal)	1,955,622.81	1,713,031.95	242,590.86
Señales verticales (Preventivas y restrictivas)	453,298.25	249,667.68	203,630.57
Tubería para accesos TCR 24"	1,148,431.50	726,237.00	422,194.50
Cercado de derecho de vía	77,070.00	63,720.00	13,350.00
Diferencia Total			39,237,204.86

a Valores que aparecen en la Modificación No. 3 en el cuadro **“Cantidades de Obra Necesarias para Finalizar el Proyecto”**, en éste se resume todos los valores de los siguientes cuadros: **“Presupuesto para finalizar el proyecto Estación 0+000 (San Juan) a la estación 15+100 (Desvió Belén)”**, **“Proyecto: Pavimentación de la Carretera Gracias – San Juan presupuesto Acceso a Belén”** y **“Proyecto: Pavimentación de la Carretera Gracias – San Juan Sección IV, Presupuesto Acceso a las Aguas Termales”**.

b Los valores que se muestran en esta columna son el resultado de multiplicar el precio unitario inicialmente pactado por la cantidad de obra modificada por ejemplo:

Concepto	Unidad	Cantidad	Precio Unitario	Total
Excavación Común	m ³	132,250	39.01	L. 5, 159,072.50

Cabe mencionar que al realizar el análisis de las fichas de costos iniciales utilizadas para la firma del contrato y las fichas modificadas, se encontró que ambas contienen exactamente los mismos componentes, a excepción del incremento en los montos. (Véase Anexo No. 3),

Por lo tanto al incrementarse los precios unitarios al Contrato de Construcción se incurrió en un aumento de Treinta y Nueve Millones Doscientos Treinta y Siete Mil Doscientos Cuatro Lempiras con Ochenta y Seis Centavos (L 39,237,204.86), en comparación de haberse mantenido los precios inicialmente pactados en el contrato original, acción que contraviene lo estipulado en la Ley de Contratación del Estado.

Lo antepuesto evidencia un aumento en los precios unitarios en detrimento de lo que establecen y regulan los siguientes artículos:

Ley de Contratación del Estado:

Artículo 74: “La administración ajustará mensualmente el total de los incrementos o decrementos de los precios del contrato causado por variaciones de las condiciones económicas, y otros factores que incidan en los costos de la obra.

Para los efectos de los incrementos previstos en el párrafo anterior, deberán acreditarse los aumentos que se suceden sobre la base de los precios iniciales, durante la ejecución del contrato.”

Artículo 121, segundo párrafo: “Cuando la modificación de contrato implicare prestaciones adicionales a cargo del contratista se pagará su valor, considerando los precios unitarios inicialmente pactados, sin perjuicio, en su caso, de la aplicación de ajuste por incremento de costos.”

Reglamento Ley de Contratación del Estado:

Artículo 196, segundo párrafo: “La aplicación de dichas fórmulas permitirá el reconocimiento de los aumentos o decrementos que sucedan durante la ejecución del contrato, sobre la base de los precios iniciales, ...”

Artículo 202, segundo párrafo: “El ejercicio de esta prerrogativa lleva consigo la obligación a cargo de la Administración, de pagar al contratista las prestaciones adicionales resultantes de la modificación, considerando los precios unitarios inicialmente pactados, sin perjuicio, en su caso, de la aplicación de la cláusula de revisión de precios.”

Se considera que si se incrementaron los precios unitarios, ¿porque existió la cláusula escalatoria?, además, para evitar el alza de los costos de los materiales en el mercado se deben respetar los tiempos de ejecución, al tenor de lo establecido en los siguientes artículos:

Código Civil

Artículo 9: “Los actos que prohíbe la ley son nulos y de ningún valor, salvo cuanto designe expresamente otro efecto que el de nulidad para el caso de contravención”

Artículo 17: “No podrá atribuirse a la ley otro sentido que el que resulta explícitamente de sus propios términos, ...”

En relación a los hechos descritos anteriormente en oficio DGC No. 1767-2010 de fecha 31 de agosto de 2010, el Ingeniero Walter Maldonado, Director General de Carreteras de SOPTRAVI expresa lo siguiente:

“En los Archivos no se encontró, ninguna información al respecto a este hallazgo.” (Véase Anexo N° 5)

Opinión de la Comisión de Auditoría

La respuesta proporcionada por las máximas autoridades de SOPTRAVI no esclarecen los hechos señalados, de igual manera resulta insólito que no exista ninguna información respecto a este hallazgo en los archivos de SOPTRAVI; ya que a solicitud de este Tribunal se nos proporcionó información tal como las fichas de costos, contratos, estimaciones, entre otros, documentación que fue suministrada en su momento por SOPTRAVI, y del análisis de dicha información se originó el presente hallazgo.

Sin embargo y debido a la seriedad de los hechos señalados se llevó a cabo un análisis exhaustivo sobre dichos hechos; este análisis se plantea a continuación:

Cambio de Precios Unitarios

Según los considerandos tomados en cuenta por SOPTRAVI, se agotaron los fondos para culminar el proyecto y se terminó el plazo ampliado en la Modificación #2, lo que ocasionó que se suspendieran los trabajos en el proyecto desde agosto/07, fue necesario la firma de la Modificación #3 al Contrato de Construcción firmada el día 09 de octubre de 2007, al mismo tiempo se amplió su monto en L.99,913,847.06 para un total de L.208,361,450.80, asimismo se aumentó su plazo en 14 meses para un total de 62 meses siendo justificado por las siguientes razones:

- 1) Debido al deterioro ocasionado por las lluvias en la zona, el tramo de carretera que quedo a nivel de sub rasante se deterioró de manera considerable.
- 2) Al agotarse los fondos requeridos para finalizar el proyecto; se tendrá que reconstruir en todas las socavaciones que se encontraran al reiniciarse las actividades en el proyecto.
- 3) Las pocas actividades pendientes hasta la estación 9+366, se están deteriorando por la suspensión de las actividades.
- 4) Los planos originales proporcionados para la construcción de la obra en la segunda etapa, no se pudieron utilizar porque ya no existían las referencias en el campo, se debió rediseñar dicho tramo.
- 5) El diseño del Boulevard, el acceso a Belén, el rediseño de toda la línea fueron ejecutadas simultáneamente dando como resultado que las cantidades de obra incluidas en la modificación #1 fueran únicamente aproximadas por no existir un diseño final.
- 6) Debido al rediseño de los tramos en su alineamiento horizontal como vertical, las cantidades de obra cambiaron sustancialmente, adicionalmente se cambió la estructura del pavimento.
- 7) Los salarios han aumentado aproximadamente en 40%, los derivados del petróleo más del 100% en comparación a los precios unitarios presentados en la licitación¹², lo que justifica una necesaria actualización de los precios.

¹² La fecha de la licitación fue el 07 de febrero de 2003, por lo que según SOPTRAVI a ésta fecha resulta insuficiente la cláusula escalatoria aprobada para cubrir el 100% de los aumentos de costo de los precios unitarios.

- 8) Se incluyen nuevas actividades tales como gaviones y obras de mitigación.
- 9) Se incorporó en el proyecto la pavimentación del acceso al Municipio de Belén por el acelerado deterioro que sufre al dejarlo a nivel de sub base.
- 10) Por atractivo turístico se incorporó al proyecto la pavimentación al acceso a las aguas termales.

Resultado del Análisis

Basándose en los considerandos incluidos en la Modificación #3 al Contrato de Construcción, SOPTRAVI procedió a modificar los precios unitarios inicialmente pactados en el Contrato Original. Es oportuno mencionar que tal procedimiento violenta lo regulado en la Ley de Contratación del Estado y su Reglamento.

La ficha de costos unitarios presentada por el contratista está compuesta por la siguiente estructura:

Tabla No. 3

Concepto	Unidad	Precio Unitario	Cantidad	Costo
Materiales				
Mano de Obra				
Equipo y herramientas				
Total Costo Directo				
Factor de Sobre Costo				
Costo unitario				

Como se puede apreciar en el cuadro, los Costos Directos relacionados con la ejecución de la obra están compuestos por: materiales, mano de obra, equipo y herramientas, incluyendo en el factor de sobre costo los costos indirectos en los que incurra el proyecto, la suma de ambos (Costo Directo + Factor de Sobre Costo) nos da el precio de venta o precio unitario de la actividad.

El factor de sobre costos involucra los siguientes conceptos:

- a. Costos indirectos { Operación.
Obra local.
Obra foránea.
- b. Utilidad.
- c. Imprevistos.
- d. Financiamiento.
- e. Fianzas.
- f. Impuestos.

Al realizar un cambio de precios unitarios, también se alteró lo que es el factor de sobre costo, aumentando el mismo y todos sus componentes, incluyendo la utilidad.

A continuación se presenta un cuadro resumen que muestra el aumento en el Factor de Sobre costo de las actividades que incluye el proyecto:

Tabla No. 4

Actividad	Costo Directo / Factor Sobre Costo	Ficha original (%)	Costo Directo / Factor Sobre Costo	Factor de sobrecosto ¹³	
				Ficha modificada (%)	Variación % Ficha (Original- Ficha Modificada)
Cercado de Derecho de Vía	(3.21/18.03)	17.80	(5.66/20.03)	28.25	10.45
Conformación de Sub-rasante	(1.21/6.82)	17.74	(3.88/13.73)	28.26	10.52
Asfalto MC-70 (Imprimación)	(1.69/9.52)	17.75	(7.21/25.52)	28.25	10.50
Doble Tratamiento Superficial	(5.81/32.64)	17.80	(28.12/99.52)	28.26	10.45
Tratamiento Superficial Simple	(2.86/16.07)	17.80	(11.05/39.12)	28.25	10.45
Excavación Común	(5.89/33.12)	17.78	(15.55/55.03)	28.26	10.48
Señales Verticales (Preventivas y Restrictivas)	(240.24/1,350.00)	17.80	(636.05/2,251.20)	28.25	10.45
Tragantes	(1,131.48/4,004.71)	28.25	(1,131.48/4,004.71)	28.25	0.00

Para una mejor comprensión sobre el cambio de precios unitarios y la forma en cómo se afectó el factor de sobrecosto, causando un incremento significativo en el proyecto de L.39,237,204.86 solo en el cambio de precios unitarios y de L. 41,288,424.67 en obra ejecutada y pagada desde la estimación #42¹⁴ (1 de agosto de 2007 al 29 de febrero de 2008) hasta la estimación #59 (1 de julio al 18 de agosto de 2009), se muestra a continuación una ficha de costos analizada:

Tabla No. 5
Ficha Original
Excavación Común

Concepto		Unidad	P/U	Cantidad	Costo
	Materiales				
12200	Derechos de Extracción	M3	5.00	0.62500	3.13
	Mano de Obra				0.00
5000	Peón	JD	112.00	0.00500	0.56
	Equipo y Herramientas				0.00
400	Tractor de Oruga D8R CATERPILLAR	Hora	1,290.79	0.00667	8.61
800	Cargadora 821 CASE	Hora	530.89	0.00521	2.77
2000	Camión de Volteo de 12 M3 INTER	Hora	418.67	0.01424	5.96
450	Compactadora Pata de Cabra de Tiro	Hora	750.00	0.00500	3.75
1800	Tanque Cisterna 3000 GLS	Hora	282.51	0.01667	4.71
1500	Compactadora Vibratorio SD 100 I.R.	Hora	338.19	0.00167	0.56
300	Tractor de Oruga D6R CATERPILLAR	Hora	613.21	0.00500	3.07
Total Costo Directo					33.11
Factor de Sobrecosto					5.89
Total Costo Unitario					39.00

¹³ El factor de sobrecostos está expresado como un porcentaje del costo directo (materiales, mano de obra, Maquinaria y equipo).

¹⁴ A partir de ésta estimación se empezó a cancelar las cantidades de obra reportadas en las estimaciones con los nuevos precios unitarios modificados.

**Ficha Modificada
Excavación Común**

Concepto		Unidad	P/U	Cantidad	Costo
	Materiales				
12200	Derechos de Extracción	M3	5.00	0.62500	3.13
	Mano de Obra				0.00
5000	Peón	JD	160.00	0.00500	0.80
	Equipo y Herramientas				0.00
400	Tractor de Oruga D8R CATERPILLAR	Hora	2,372.12	0.00667	15.82
800	Cargadora 821 CASE	Hora	980.44	0.00521	5.11
2000	Camión de Volteo de 12 M3 INTER	Hora	706.87	0.01424	10.07
450	Compactadora Pata de Cabra de Tiro	Hora	750.00	0.00500	3.75
1800	Tanque Cisterna 3000 GLS	Hora	571.93	0.01667	9.53
1500	Compactadora Vibratorio SD 100 I.R.	Hora	715.63	0.00167	1.20
300	Tractor de Oruga D6R CATERPILLAR	Hora	1,129.66	0.00500	5.65
Total Costo Directo					55.05
Factor de Sobrecosto					15.55
Total Costo Unitario					70.60

El cambio de precio unitario en la actividad anterior (Excavación Común), hace variar también el factor de sobrecosto, demostrando que también la utilidad percibida aumentó con el cambio de precios, descrito a continuación: *(Ver forma de cálculos en Tabla No. 4)*

Tabla No. 6

Factor de Sobrecosto	
Ficha Original	Ficha Modificada
17.79%	28.25%

El contrato de construcción firmado en fecha 26 de junio 2003, entre el Ing. Jorge Carranza, Secretario de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) y el Señor Otto Zacarías Bendeck, Representante de la Empresa Servicios Consolidados de Ingeniería, S.A. (SERCOIN), estipula en su Cláusula XXII y XXIII, el reconocimiento de mayores costos y aumento por nuevas leyes o disposiciones gubernamentales, para los conceptos: materiales, mano de obra, maquinaria y equipo (costo directo), siguiendo el procedimiento para el cálculo de mayores costos en base a la fórmula que aparece en el Decreto Ejecutivo 29-90 del Gobierno de la República emitido el 26 de diciembre de 1990, por tal motivo el cambio de precios unitarios era improcedente, lo indicado era realizar un escalamiento de precios, conforme a lo ya regulado en el mencionado contrato.

Al efectuar el análisis de los pagos que SOPTRAVI efectuó a la Empresa Constructora “Servicios Consolidados de Ingeniería, S.A. (SERCOIN)” por la Obra ejecutada del Proyecto denominado “Pavimentación Carretera Gracias - La Esperanza, Sección IV, Gracias-San Juan, Departamentos de Intibucá y Lempira”, pago realizado con diferencia

en Precios Unitarios Modificados hasta la estimación No. 59, que asciende a L. 41,288,424.67 (Véase Anexo N° 6) como se muestra a continuación:

Tabla No. 7
Valores Pagados Con Precios Modificados

Descripción	Obra Ejecutada Con Diferencia En P.U. Modificados		
	Cantidad	Diferencia en P.U.	Sub-Total
Excavación Común	270,481.29	31.57	8,539,094.33
Excavación en Roca	1,168.46	141.85	165,746.05
Asfalto MC-70 (Imprimación)	169,165.40	21.52	3,640,439.41
Conformación de Sub rasante	167,626.71	9.58	1,605,863.88
Remoción de Derrumbe	9,191.00	25.05	230,234.55
Suelo Cemento	29,705.14	389.34	11,565,399.21
Doble Tratamiento Superficial	124,700.34	89.19	11,122,023.32
Simple Tratamiento	36,903.40	31.24	1,152,862.22
Mampostería para cabezales	473.28	1,837.77	869,779.79
Bordillos	7,875.00	86.75	683,156.25
Tragantes	17.00	1,151.19	19,570.23
TCR 30" tipo II	598.00	1,321.66	790,352.68
TCR 48" tipo II	32.00	1,697.41	54,317.12
Señalamiento Horizontal	53,041.07	3.42	181,400.46
Señalización Vertical	194.00	1,297.01	251,619.94
Tubería para Accesos TCR	444.00	938.21	416,565.24
Total			41,288,424.67

Así mismo los pagos que se efectuarían según lo establecido en el contrato original se llevarían a cabo de conformidad con la oferta presentada por el contratista; todas aquellas alzas que surgieran quedarían cubiertas mediante la figura de la Cláusula Escalatoria, misma que se habían pactado de la siguiente manera:

Tabla No. 8
Montos Pactados para Cubrir las Variaciones de Precios hasta la Modificación No. 3

Concepto	Clausula Escalatoria	Monto
Contrato Original a	Global	2,897,025.65
Orden de Cambio N°1 a	Global	2,897,025.65
Modificación N° 1 y 2 de Contrato a	Global	5,143,179.97
Orden de Cambio N° 2 a	Global	13,624,127.05
Modificación N° 3 b	Global	18,138,548.34

a En el Contrato Original así como en cada Orden de Cambio y Modificación de Contrato se estimaba el valor de cada pago de los incrementos o decrementos de los precios del contrato causados por variaciones de las condiciones económicas, incluyendo inflación,

devaluación monetaria, nuevas leyes y otros factores que incidan en los costos de la obra, lo que se conoce como Cláusula Escalatoria.

b *La Cláusula Escalatoria es la estimación del total de los incrementos o decrementos de los precios del contrato causados por variaciones de las condiciones económicas, incluyendo inflación, devaluación monetaria, nuevas leyes y otros factores que incidan en los costos de la obra, lo que implica que adicionalmente al aumento en los precios unitarios del proyecto se aumentó significativamente la Cláusula Escalatoria por un monto adicional de L.4,514,421.29 incidiendo aún más en los costos del proyecto.*

Es importante aclarar que la obra ejecutada con precios unitarios originales contemplaban Cláusula Escalatoria para las alzas que existieran, sin embargo la modificación No. 3 implicó un aumento en los precios y un aumento significativo en la Cláusula Escalatoria, al aumentarse ambos conceptos se incumple con lo que establece la Ley de Contratación del Estado.

Artículo 73.- Pago de las obras. El precio se pagará de acuerdo con las cantidades de obra ejecutada, sin perjuicio de la entrega de un anticipo de conformidad con la Ley, cuando así se hubiere convenido; podrá pagarse también el valor de los materiales almacenados para ser usados en la obra, si así se estipulare en los documentos de licitación previas las comprobaciones correspondientes.

El pago podrá pactarse en base a cantidades de obra y precios unitarios fijos, precio global o precio alzado, costo más honorarios fijos u otras formas de pago. Cuando se requiera financiamiento del Contratista, el contrato dispondrá las modalidades especiales de pago.

Artículo 74.- Revisión de precios. La Administración ajustará mensualmente el total de los incrementos o decrementos de los precios del contrato causados por variaciones de las condiciones económicas, incluyendo inflación, devaluación monetaria, nuevas leyes y otros factores que incidan en los costos de la obra.

Para los efectos de los incrementos previstos en el párrafo anterior, deberán acreditarse los aumentos que se suceden sobre la base de los precios iniciales, durante la ejecución del contrato. Se exceptúan del reconocimiento de incrementos los materiales que hubieren sido adquiridos con el anticipo recibido por el contratista a los que le hubieren sido pagados con anticipación.

Todo contrato deberá establecer los medios de control indispensables para la correcta aplicación de esta disposición.

Artículo 75.- Plazo. El reconocimiento de mayores costos se aplicará durante el plazo original del contrato y los plazos contemplados en las aplicaciones debidamente justificadas.

Cuando el Contratista concluya la obra fuera del plazo establecido en el contrato, el precio de los materiales o servicios en dicho período será que hubiere estado vigente al momento de vencer el último plazo cubierto con la cláusula de reconocimiento de mayores costos.

Artículo 76.- Utilización de índices u otros procedimientos. La Administración analizará y aprobará fórmulas para el reconocimiento de los incrementos de costos estrictamente relacionados con la obra, con base en los índices oficiales de precios y costos elaborados por el Banco Central de Honduras, la Cámara Hondureña de la Industria y la construcción u otros Organismos, debiendo indicarse lo procedente en el Pliego de Condiciones y en el contrato, incluyendo el procedimiento de aplicación que corresponda.

En base a los anteriores Artículos y a la forma en que SOPTRAVI maneja la forma de pago y modificación de precios en el predicho proyecto se puede concluir lo siguiente:

- a. Se modificaron los precios unitarios lo cual se encuentra en contra de lo establecido en el Artículo 121, segundo párrafo de la Ley de Contratación del Estado, que establece que toda modificación de contrato que implique prestaciones adicionales se hará considerando los precios unitarios inicialmente pactados.
- b. Al demostrar que el factor de sobrecosto fue modificado, se puede concluir que también la utilidad fue incrementada (Se desconoce el porcentaje de utilidad en cada actividad realizada, ya que la ficha no desglosa el factor de sobrecosto en sus componentes).
- c. Es incorrecto el cambio de precios unitarios en el proyecto, ya que contradice lo estipulado en el Contrato de Construcción firmado entre las partes y lo regulado en la Ley de Contratación del Estado y su Reglamento.
- d. El pago en este proyecto se pactó en base a precios unitarios.
- e. La Administración estableció un monto en el contrato original y modificaciones de contrato denominado Cláusula Escalatoria; monto que servía para ajustar mensualmente el total de los incrementos o decrementos de los precios del contrato causados por variaciones de las condiciones económicas, incluyendo inflación, devaluación monetaria, nuevas leyes y otros factores que incidan en los costos de la obra, de conformidad al Artículo 74 de la Ley de Contratación del Estado.
- f. En la Modificación No. 3 se modifican los precios unitarios y se aumenta el monto por Cláusula Escalatoria al margen de lo que establece la Ley de Contratación del Estado.
- g. Cada una de las Modificaciones realizadas hasta la Modificación No. 2 contemplaba y paulatinamente aumentaba el monto de la Cláusula Escalatoria; de igual forma en la Modificación No. 3 se aumentó dicho monto en L. 4,514,421.29.
- h. El aumento de los precios unitarios más el aumento en la cláusula Escalatoria implica un costo mayor para el proyecto.
- i. En relación a los hechos descritos anteriormente en oficio DGC No. 1767-2010 de fecha 31 de agosto de 2010, el Ingeniero Walter Maldonado, Director General de

Carreteras de SOPTRAVI expresa lo siguiente:

“En los Archivos no se encontró, ninguna información al respecto a este hallazgo.”

- j. Los precios unitarios inicialmente pactados se mantienen a lo largo de la ejecución del proyecto y su variación se ve reflejada en una partida creada para tal fin denominada “Cláusula Escalatoria”, misma que absorbe los incrementos que puedan existir en el tiempo en que el proyecto se desarrolle.
- k. Este hecho ha causado un perjuicio económico al Estado de Honduras por un monto de Cuarenta y Un Millones Doscientos Ochenta y Ocho Mil Cuatrocientos Veinticuatro Lempiras con Sesenta y Siete centavos. **(L. 41,288,424.67)** (Véase Anexo N° 6)

Lo antepuesto evidencia un aumento en los precios unitarios en detrimento de lo que establecen y regulan los siguientes artículos:

Ley de Contratación del Estado:

Artículo 74: “La administración ajustará mensualmente el total de los incrementos o decrementos de los precios del contrato causado por variaciones de las condiciones económicas, y otros factores que incidan en los costos de la obra.

Para los efectos de los incrementos previstos en el párrafo anterior, deberán acreditarse los aumentos que se suceden sobre la base de los precios iniciales, durante la ejecución del contrato.”

Artículo 121, segundo párrafo: “Cuando la modificación de contrato implicare prestaciones adicionales a cargo del contratista se pagará su valor, considerando los precios unitarios inicialmente pactados, sin perjuicio, en su caso, de la aplicación de ajuste por incremento de costos.”

Reglamento Ley de Contratación del Estado:

Artículo 196, segundo párrafo: “La aplicación de dichas fórmulas permitirá el reconocimiento de los aumentos o decrementos que sucedan durante la ejecución del contrato, sobre la base de los precios iniciales, ...”

Artículo 202, segundo párrafo: “El ejercicio de esta prerrogativa lleva consigo la obligación a cargo de la Administración, de pagar al contratista las prestaciones adicionales resultantes de la modificación, considerando los precios unitarios inicialmente pactados, sin perjuicio, en su caso, de la aplicación de la cláusula de revisión de precios.”

Se considera que si se incrementamos los precios unitarios, ¿porque existió la cláusula escalatoria?, además, para evitar el alza de los costos de los materiales en el mercado se deben respetar los tiempos de ejecución, al tenor de lo establecido en los siguientes artículos:

Código Civil

Artículo 9: “Los actos que prohíbe la ley son nulos y de ningún valor, salvo cuanto designe expresamente otro efecto que el de nulidad para el caso de contravención”

Artículo 17: “No podrá atribuirse a la ley otro sentido que el que resulta explícitamente de sus propios términos, ...”

En relación a los hechos descritos anteriormente en oficio DGC No. 1767-2010 de fecha 31 de agosto de 2010, el Ingeniero Walter Maldonado, Director General de Carreteras de SOPTRAVI expresa lo siguiente:

“En los Archivos no se encontró, ninguna información al respecto a este hallazgo.” (Véase Anexo N° 5)

2. Diferencias en cálculos matemáticos incluidos en la Modificación #1 al Contrato de Construcción y Modificación #2 al Contrato de Consultoría.

El nuevo monto del proyecto incluido en la Modificación #1 (Véase Anexo No. 7), al Contrato de Construcción, varía del total calculado por este Tribunal el cual se detalla a continuación:

L.	34,722,940.52		Monto original de Contrato
L.	<u>72,937,072.80</u>	+	Monto aumentado en Modificación #1
L.	108,447,603.74		Suma incluida en la Modificación #1 de Contrato
L.	<u>107,660,013.32</u>		Suma calculada por este Tribunal
L.	787,590.42		<u>Diferencia encontrada</u>

Al realizarse los cálculos matemáticos que se incluyen en la Modificación #2 al Contrato de Consultoría (Véase Anexo No. 8), encontramos cierta diferencia en la suma del monto ampliado a partir de la Modificación #1 al mismo contrato, resumida a continuación:

L.	18,323,901.53		Monto Modificación de Contrato #1
L.	<u>5,300,944.76</u>	+	Monto aumentado
L.	24,601,693.55		Suma incluida en la Modificación #2 de Contrato
L.	<u>23,624,846.29</u>		Suma calculada por este Tribunal
L.	976,847.26		<u>Diferencia encontrada</u>

Ésta diferencia de SETECIENTOS OCHENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS NOVENTA LEMPIRAS CON CUARENTA Y DOS CENTAVOS (L 787,590.42) se arrastra en el resto de las modificaciones firmadas al Contratista, asimismo, la diferencia de NOVECIENTOS SETENTA Y SEIS MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y SIETE LEMPIRAS CON VEINTISÉIS CENTAVOS (L 976,847.26) aparece como diferencia en todas las modificaciones firmadas al Consultor.

Procurando mejorar la efectividad y eficiencia en las operaciones así como elaborar información financiera válida y confiable presentada con oportunidad, al arrastrar este error se contravino lo estipulado en el Manual de Normas de Control Interno:

Norma 4.13- Revisiones de Control, “Las operaciones de la organización deben ser sometidas a revisiones de control en puntos específicos de su procesamiento, que permitan detectar y corregir oportunamente cualquier desviación con respecto a lo planeado...”

Norma 4.14- Conciliación Periódica de los Registros. “Deberán realizarse verificaciones y conciliaciones periódicas de los registros contra los documentos fuentes respectivos, para determinar y enmendar cualquier error u omisión que se haya cometido en el procesamiento de los datos...”

Norma 5.2- Calidad y Suficiencia de la Información del Manual de Normas de Control Interno, “El control interno debe contemplar los mecanismos necesarios que permitan asegurar la confiabilidad, calidad, suficiencia, pertinencia y oportunidad de la información que se genere y comunique...”

En relación a los hechos descritos anteriormente en oficio DGC No. 1767-2010 de fecha 31 de agosto de 2010, (Véase Anexo No. 5), el Ingeniero Walter Maldonado Director General de Carreteras de SOPTRAVI expresa lo siguiente:

“Al revisar nuevamente la Modificación No. 1 del Contrato de Construcción de Acuerdo al Enunciado en el hallazgo, el valor que se consideró para el total fue el del cuadro de cantidades de Contrato Original, en vez del cuadro de cantidades modificado como se describe a continuación:

Modificación No. 1 contiene.

- a) El cuadro de cantidades original por un monto de Lps. 34,722,940.52
- b) Cuadro de cantidades modificado al contrato original por un monto de Lps. 35,721,596.53.
- c) Cuadro de cantidades de acceso al Municipio de Belén y Construcción del Boulevard de Gracias por un monto de Lps. 72,937,072.80

Por lo cual.

Monto de la Modificación al Contrato Original	Lps. 35,721,596.53
Monto de Boulevard de Gracias y acceso a Belén	<u>Lps. 72,937,072.80</u>
Monto Total	Lps.108,658,669.30

La Modificación de Contrato fue suscrita con un monto de Lps. 108,447,603.74 en el cual se encuentra una diferencia de Lps. 211,065.60 sabemos que la existencia de errores pueden ocasionar conflictos, esta situación en general en los proyectos se han enmendado, con mejores controles.

Al revisar la Modificación No. 2 del Supervisor, se verifica que el incremento total a la Modificación No. 2 fue de Lps. 6,277,792.02 porque se incluyeron 2 órdenes de Cambio pero lo que motiva la Modificación No. 2 es la ampliación de tiempo por un monto de Lps. 5,300,944.76.

a) Monto del Contrato Original	Lps. 6,223,715.15
b) Monto del incremento en la Modificación No. 1	Lps. 12,100,186.39
c) Orden de Cambio No. 1	Lps. 421,356.56
d) Orden de Cambio No. 2	Lps. 555,490.70
e) Ampliación de tiempo y ajuste salarial	<u>Lps. 5,300,944.76</u>
f) Monto Total modificado (Resumen)	<u>Lps. 24.601.693.56</u>

El contrato fue suscrito por Lps. 24,601,693.56; que es lo que resulta en la sumatoria de todos los cuadros reflejado en el cuadro resumen.”

El Tribunal Superior de Cuentas solicitó aclaraciones sobre el hallazgo anterior exponiendo lo siguiente:

Al efectuar la revisión de las aclaraciones presentadas por la Dirección de Carreteras mediante Oficio No. DGC No. 1767-2010 de fecha 31 de Agosto del 2010, referente al Hallazgo denominado “*Diferencias en cálculos matemáticos incluidos en la Modificación #1 al Contrato de Construcción y Modificación #2 al Contrato de Consultoría*” se comprobó, la aceptación de la DGC de un error por un monto de L. 211,065.60 en la modificación al contrato de construcción #, en relación a dicho hallazgo.

La Modificación No. 1 al Contrato de Construcción establece literalmente en su último considerando lo siguiente: “Considerando: Que debido a lo antes expuesto se hace necesario modificar el contrato en Veintidós (22) meses para totalizar un plazo de Treinta y cuatro (34) meses e **incrementar el monto en Setenta y Dos Millones Novecientos Treinta y Siete Mil Setenta y Dos Lempiras con Ochenta Centavos (Lps. 72,937,072.80) para totalizar un nuevo monto** por un valor de Ciento Ocho Millones Cuatrocientos Cuarenta y Siete Mil Seiscientos Tres Lempiras con Setenta y Cuatro Centavos (Lps. 108,447,603.74).”

Lo que establece este considerando es la suma del monto del contrato original más el monto modificado, es decir:

L. 34,722,940.52		Monto original de Contrato
L. 72,937,072.80	+	Monto aumentado en Modificación #1
<u>L. 108,447,603.74</u>		Suma incluida en la Modificación #1 de Contrato
<u>L. 107,660,013.32</u>		Suma calculada por este Tribunal
L. 787,590.42		<u>Diferencia encontrada</u>

Sin embargo en la aclaración presentada por la DGC, se asegura que este ente Contralor, debió tomar el cuadro de cantidades modificada al contrato original y no el monto del contrato original, como se muestra a continuación:

L.	35,721,596.53	a	Monto de la Modificación al Contrato Original
L.	72,937,072.80	+	Monto aumentado en Modificación #1
<hr/>			
L.	108,658,669.33		Monto Total
<hr/>			
L.	108,447,603.74		Suma Total Según la Modificación
L.	211,065.59		<u>Diferencia encontrada</u>

a Valores que aparecen en la Modificación No. 1 en el cuadro denominado “Cuadro Modificado al Contrato Original”.

Aún y cuando la DGC acepta la existencia de un error por un monto de L. 211,065.60 no aclara que paso con dicha diferencia, la cual motivó la redacción del presente Hallazgo el cual provocó por parte de la DGC la redacción de las aclaraciones presentadas en el Oficio No. 1767-2010 de fecha 31 de Agosto del 2010, (Véase Anexo No. 5), de igual forma no queda claro en qué forma y en qué tiempo se enmendó dicho error y cuáles fueron los controles implementados.

Lo precedente evidencia la existencia de falta de claridad, diferencias, incongruencias y omisiones en la Modificación No. 1 del Contrato, situaciones que no fueron debidamente corregidas en su momento oportuno.

Procurando mejorar la efectividad y eficiencia en las operaciones así como elaborar información financiera válida y confiable presentada con oportunidad, al arrastrar este error se contravino lo estipulado en el Manual de Normas de Control Interno:

Norma 4.2- Control Integrado, “Las medidas y las prácticas de control interno diseñadas por la administración deberán establecerse para ejercer control previo concurrente y posterior de modo tal que estén integradas en los procesos, actividades, operaciones y acciones y promuevan su ajuste a los objetivos y misión organizacionales.

Comentario: Debe procurarse que el control interno se ejerza en todas las etapas de los procesos que desarrolla la organización; consecuentemente, esos procesos deben contemplar medidas y procedimientos de control previo, concurrente y posterior. Cada uno de estos tipos de control tiene sus beneficios y sus desventajas; por ende, su aprovechamiento máximo depende de que la administración diseñe un sistema que combine los controles adecuadamente con las actividades y procesos.”

Norma 4.13- Revisiones de Control, “Las operaciones de la organización deben ser sometidas a revisiones de control en puntos específicos de su procesamiento, que permitan detectar y corregir oportunamente cualquier desviación con respecto a lo planeado...”

Norma 4.14- Conciliación Periódica de los Registros. “Deberán realizarse verificaciones y conciliaciones periódicas de los registros contra los documentos fuentes respectivos, para determinar y enmendar cualquier error u omisión que se haya cometido en el procesamiento de los datos...”

Norma 5.2- Calidad y Suficiencia de la Información del Manual de Normas de Control Interno, “El control interno debe contemplar los mecanismos necesarios que permitan asegurar la confiabilidad, calidad, suficiencia, pertinencia y oportunidad de la información que se genere y comunique...”

En relación a los hechos descritos anteriormente y a la solicitud de aclaraciones a SOPTRAVI, en oficio DGC No. 2313-2010 de fecha 17 de septiembre de 2010 (Véase Anexo No. 9), el Ingeniero Walter Maldonado Director General de Carreteras de SOPTRAVI expresa lo siguiente:

“Al revisar nuevamente los cuadros de cantidades utilizadas, se pudo verificar que el cuadro a considerar es el cuadro expuesto en la página No. 3 que se identifica como **Cuadro Modificado al Contrato Original** en vista que se pudo constatar que si suma las actividades del cuadro modificado con el cuadro identificado como continuación del Boulevard de Gracias y Acceso al Municipio de Belén; el resultado en cuadro resumen en lo que corresponde a cantidades de Sub base Granular es Lps. 71,117.17 verificando así lo que se consideró fue el cuadro modificado.

Tabla No. 9

Sub Base Granular	Boulevard de Gracias		Resumen
	Original		
	22,030.73	39,418.00	61,448.73
	Modificado		
82,293.17	39,418.00	71,117.17	

Como se le expuso en el oficio 1767-2010, la aceptación de un error en el monto de la Modificación de Contrato No. 1 por la suma de Lps. 211,065.59 en el cuadro siguiente se muestra en que actividades se presentó esta diferencia.

Tabla No. 10

Concepto	Und	Modificación al Contrato Original	Tramo Acceso y Boulevard de Gracias	Cantidades de Cuadro Resumen Lps.	Cantidades Corregidas del Cuadro Resumen	Diferencia	Precio Unitario	Total
Cercado de Derecho de Vía	MI.	500.00	0.00	(5,166.00)	500	(4,666.00)	21.24	(99,105.84)
Seguridad Vía	L.	101,876.48	330,032.00	417,138.42	431,908.48	14,770.06	0.00	14,770.06
Clausula Escalatoria	L.	1,990,560.61	3,300,320.04	5,143,179.97	5,290,880.65	147,700.68	0.00	147,700.68
Administración Delegada	L.	700,000.00	3,300,320.04	3,852,619.36	4,000,320.04	147,700.67	0.00	147,700.68
								211,065.58

La actividad de cercado de derecho de vía en la Modificación No. 3 se readecuó la cantidad, en lo que corresponde a los conceptos de Cláusula Escalatoria, Administración

Delegada y Seguridad Vial son flexibles y se presupuesta una cantidad la cual al final de la ejecución del proyecto puede disminuir o aumentar.”

Reiterando nuevamente que reforzaremos nuestro sistema de control para que estos casos no se susciten en esta nueva administración.

Opinión de la Comisión de Auditoría

Las máximas autoridades de SOPTRAVI al tenor de este hallazgo reconocen la existencia de un error por un monto de Lps. 211,065.59. (Véase Anexo No. 5 y 9)

3. El Acta de Recepción Final del Proyecto se encuentra firmada únicamente por dos personas pertenecientes a la Comisión de Recepción.

El Acta de Recepción Final del proyecto en su contenido menciona a varias personas que estuvieron presentes para recepcionar el proyecto como lo son: Gerente General de SERCOIN, Gerente General de INCOHZ, Representante de Auditoría Interna, no obstante, sus refrendas no aparecen en el acta ya que la misma se encuentra firmada únicamente por dos miembros de la Comisión de Recepción, Ing. María Judith Gómez, Coordinadora de la Comisión; Ing. Luís Fernando Castillo, Miembro de la Comisión. (Véase Anexo No. 10)

Dicha acción se encuentra al margen de lo establecido en los siguientes artículos del Reglamento de la Ley de Contratación del Estado:

Artículo 208, tercer párrafo: “Para la recepción provisional de las obras deberá acreditarse, con una inspección preliminar, que se hallan en estado de ser recibidas, todo lo cual se consignará en acta suscrita por un representante de la contratación, el Supervisor designado y el representante designado por el contratista.”

Artículo 209, primer párrafo: “Cuando las obras se encuentren en estado de ser recibidas en forma definitiva, se procederá a efectuar las comprobaciones y revisiones finales. Si así procediere, previo dictamen del Supervisor, se efectuará la recepción definitiva de la obra mediante acta suscrita de manera similar a como dispone el artículo anterior.”

En relación a los hechos descritos anteriormente en oficio DGC No. 1767-2010 de fecha 31 de agosto de 2010, el Ingeniero Walter Maldonado Director General de Carreteras de SOPTRAVI, expresa lo siguiente: (Véase Anexo No. 5)

“El procedimiento que se utiliza

1. El contratista envía su notificación que las obras han sido finalizados.
2. La unidad envió nota al Supervisor solicitando confirme si es el caso que las obras están finalizadas y que pueden recepcionar.
3. La dirección nombra la Comisión que es la que recibe el Proyecto de parte del ente contratante.
4. Se invita a Auditoría Interna de SOPTRAVI en calidad de observadores
5. Se hace presente el Ing. Residente del Contratista y Supervisor e Ing. Coordinador del Proyecto para aclaraciones y mostrar el Proyecto, el Auditor elabora su informe individualmente si tiene observaciones y las remite a la Unidad Ejecutora.

En el Artículo 80 recepción de obra de la Ley de Contratación del Estado y los Artículos 208 y 209 del reglamento no tipifica las figuras que deban de firmar y recibir las obras del Estado.

Se considera que el Contratista no recibe la obra ejecutada para el Estado y el Supervisor es parte involucrada por lo tanto la comisión nombrada por el contratante es la facultada a recepcionar la obra ejecutada.”

Opinión de la Comisión de Auditoría

En el Artículo 208, tercer párrafo del Reglamento de la Ley de Contratación del Estado claramente se establece que en la recepción parcial se consignará en acta suscrita por un representante de la contratación, el Supervisor designado y el representante designado por el contratista, de igual forma en el artículo 209 primer párrafo se establece que la recepción definitiva se suscribirá en acta de manera similar como se dispone en el artículo anterior (208 del RLCE). Por consiguiente el procedimiento que actualmente está siendo utilizado por SOPTRAVI, se efectúa al margen de lo que establecen los predichos artículos.

4. Aplicación incorrecta del Artículo 30 de la Ley de Contratación del Estado para fundamentar las Ordenes de Cambio No. 1 y No.2.

Las Ordenes de Cambio N°1 (Véase Anexo No. 11), y N°2 (Véase Anexo No. 12), al Contrato de Construcción, se basan en el Artículo 30 de la Ley de Contratación del Estado, el cual hace mención de la Oficina Normativa de Contratación y Adquisiciones y no es fundamento para tal documento, ya que el presente artículo no respalda las modificaciones que se realizan a los contratos, como lo son las órdenes de cambio, las cuales están fundamentadas en el artículo 122 de la Ley de Contratación del Estado y Artículo 206 de su Reglamento.

Esta acción no fue detectada en ningún procedimiento de revisión de los documentos, necesitando mayor implementación de las medidas de control previo, concurrente y posterior los cuales deben quedar como parte inherente de estos procedimientos, infringiendo las siguientes normas del Manual de Normas de Control Interno:

Norma 4.2- Control Integrado, “Las medidas y las prácticas de control interno diseñadas por la administración deberán establecerse para ejercer control previo concurrente y posterior de modo tal que estén integradas en los procesos, actividades, operaciones y acciones y promuevan su ajuste a los objetivos y misión organizacionales.

Comentario: Debe procurarse que el control interno se ejerza en todas las etapas de los procesos que desarrolla la organización; consecuentemente, esos procesos deben contemplar medidas y procedimientos de control previo, concurrente y posterior. Cada uno de estos tipos de control tiene sus beneficios y sus desventajas; por ende, su aprovechamiento máximo depende de que la administración diseñe un sistema que combine los controles adecuadamente con las actividades y procesos.”

Norma 4.13- Revisiones de Control, “Las operaciones de la organización deben ser sometidas a revisiones de control en puntos específicos de su procesamiento, que permitan detectar y corregir oportunamente cualquier desviación con respecto a lo planeado...”

Norma 4.14- Conciliación Periódica de los Registros. “Deberán realizarse verificaciones y conciliaciones periódicas de los registros contra los documentos fuentes respectivos, para determinar y enmendar cualquier error u omisión que se haya cometido en el procesamiento de los datos...”

Norma 5.2- Calidad y Suficiencia de la Información del Manual de Normas de Control Interno, “El control interno debe contemplar los mecanismos necesarios que permitan asegurar la confiabilidad, calidad, suficiencia, pertinencia y oportunidad de la información que se genere y comuniquen...”

En relación a los hechos descritos anteriormente en oficio DGC No. 1767-2010 de fecha 31 de agosto de 2010 (Véase Anexo No. 5), el Ingeniero Walter Maldonado Director General de Carreteras de SOPTRAVI expresa lo siguiente:

“En efecto la Orden de Cambio No. 1 y No. 2 se basaron en el Artículo No. 30 de la Ley de Contratación del Estado, que había sido derogado; este artículo era el que correspondía a las Modificaciones a los Contratos y Ordenes de Cambio.

Como se podrá verificar este error se corrigió, completamente valedero su hallazgo el cual nos servirá para todos los procesos deben de revisarse minuciosamente.”

5. Presencia de baches prematuramente en el boulevard de San Juan.

El boulevard construido en el Municipio de San Juan, Intibucá, presenta gran cantidad de baches prematuramente, lo anterior ha causado gran preocupación a sus pobladores, motivo por el cual el Agr. Hugo Reyes Pinto, Alcalde Municipal de San Juan, presentó con fecha 07 de mayo de 2010 una nota ante SOPTRAVI y la Comisión de Obras Públicas del Congreso Nacional comunicando sobre el grave deterioro que en menos de un año ha tenido ésta obra, al mismo tiempo, solicitaba su reparación por ambas compañías que la desarrollaron. (Véase Anexo No. 13)

A continuación se detallan algunos de los baches y daños encontrados el boulevard:

Tabla No. 11

Estación	Carril Izquierdo	Carril Derecho	Cantidad de baches	Otro daño	m ² afectados
0+020	✓		1		1.20
0+040	✓		2		2.60
0+060	✓		1		2.60
0+200	✓	✓	1		5.75
0+210		✓	2		1.00
0+400		✓	3	hombro destruido	4.50
0+520		✓	1	hundimiento	1.20
Total de m² afectados por baches					18.85

Estos deterioros que presenta el boulevard aún no han sido reparados, de continuar así provocarán el apareamiento de nuevos baches y la destrucción de ésta obra.

Los baches miden un área aproximada de 18.85m² (aproximada porque entre más tiempo pasa antes de su reparación éstos van incrementando su tamaño, por lo que el área podría ser mayor) daño que representa un menoscabo para los bienes del Estado.

Dicha actuación se encuentra al margen de lo establecido y regulado en el siguiente artículo del Reglamento de la Ley de Contratación del Estado y del Contrato de Construcción respectivamente:

Artículo 239, numeral 3: La garantía de calidad por los vicios o defectos en las obras, imputables al contratista o de los bienes suministrados durante el plazo que se hubiere previsto en el contrato, ...”

Cláusula XI: literal c: Caución contra trabajos defectuosos, para garantizar el reemplazo de todo el trabajo o material defectuosos que resultara dentro de un período de 12 (doce) meses, después de la recepción final del proyecto.

Código Civil:

Artículo 1348: “Las obligaciones que nacen de los contratos tienen fuerza de ley entre las partes contratantes, y deben cumplirse al tenor de los mismos.”

En relación a los hechos descritos anteriormente en oficio DGC No. 1767-2010 de fecha 31 de agosto de 2010 (Véase Anexo No. 5), el Ingeniero Walter Maldonado Director General de Carreteras de SOPTRAVI, expresa lo siguiente:

“Se giraron instrucciones a la Compañía Supervisora y Contratista para que proceda a hacer las reparaciones.

Asimismo el Alcalde Municipal de San Juan deberá concientizar a los pobladores, o él mismo solucionar la evacuación de las aguas servidas, así mismo la construcción del alcantarillado en la cuneta es necesario.

La mayoría de las fallas o baches son provocados por aguas estancadas, provocada en algunos casos por los pobladores por no tener libre las alcantarillas y cunetas de basura. También la falta de pavimento en accesos construidos por los pobladores, ya que se están desprendiendo piedras que caen a la calzada y el tráfico las entierra en el pavimento perforándolo y dando inicio ahí a un bache. Los cuáles serán reparadas por la compañía porque su fianza de calidad de obra está vigente pero en el futuro será por Fondo Vial, aunque el Alcalde deberá supervisar para que los pobladores no continúen descargando el agua y basura en las cunetas.”

En relación a la respuesta emitida por el Ingeniero Walter Maldonado, Director General de Carreteras de SOPTRAVI en el oficio DGC No. 1767-2010 de fecha 31 de agosto de 2010 (Véase Anexo No. 5), el Tribunal Superior de Cuentas formuló el Oficio Presidencia/TSC- No.244-2011 de fecha 19 de enero del 2011, donde se le solicita de respuesta y documente las siguientes interrogantes:

“Según Oficio DGC No. 1767-2010 del 31 de agosto del 2010, en respuesta al Hallazgo No. 6 Presencia de Baches prematuramente en el Boulevard de San Juan, el Ing. Walter Maldonado, Director de Carreteras expresó: “Se giraron las instrucciones a la Compañía Supervisora y Contratista para que proceda a hacer las reparaciones.

...Los cuales, serán reparadas por la compañía porque su fianza de calidad de obra está vigente...”

Sin embargo, a finales del mes de octubre/2010 (dos meses, después del oficio DGC No. 1767-2010) éste Tribunal realizó un recorrido por la zona, encontrando aún más deteriorado el boulevard sin que esa fecha se hubiesen tomado las medidas pertinentes del caso.

En virtud de lo cual se desprende la siguiente pregunta:

- a. Que reparaciones son las que se iban hacer en dicho boulevard.

- b. La garantía de calidad venció en septiembre de 2010, sin que se subsanara ninguno de los daños.
- c. Adjuntar documento mediante el cual la Dirección de Carreteras giró instrucciones a la empresa Constructora y Supervisora, de realizar las reparaciones al boulevard de San Juan.
- d. Existe algún documento mediante el cual ambas Empresas atendieran dicha solicitud realizada por SOPTRAVI, de resarcir los daños en el boulevard.”

En relación a la respuesta del oficio Presidencia/TSC-No.244-2011 de fecha 19 de enero del 2011, (Véase Anexo No. 14), el Ingeniero Walter Maldonado Director General de Carreteras de SOPTRAVI mediante oficio No. 0223-2011 de fecha 27 de enero del 2001 expresa lo siguiente: (Véase Anexo No. 15)

“En atención a su Oficio Presidencia/TSC-No. 244-2011 con fecha 19 de enero del 2011, le remitimos la información del Proyecto “Pavimentación de la Carretera Gracias-La Esperanza, Sección IV; San Juan-Gracias:

- a) Que reparaciones son las que iban hacer en dicho boulevard.
 - Las reparaciones que están programadas son el bacheo de la estación 15+000 – 0+000.
- b) Las Garantía de calidad venció en Septiembre de 2010, sin que se subsanara ninguno de los daños.
 - La Garantía está afectada por la Secretaría, adjunto oficio DGC 1809-2010.
- c) Adjuntar documentos mediante el cual la Dirección de Carreteras giró instrucciones a las Empresas Constructora y Supervisora, de realizar las reparaciones al boulevard de San Juan.
 - Se adjuntan la documentación que se ha girado sobre este tema.
- d) Existe algún documento mediante el cual ambas Empresas atendieran dicha solicitud realizada por SOPTRAVI, de resarcir los daños en el boulevard.
 - Se adjuntan la documentación que se ha girado sobre este tema.”

6. Contrato Original, y Modificaciones del Contrato de Construcción y Supervisión del Proyecto, consignan las fechas de manera manual.

Al examinar los Contratos Originales y las ampliaciones o modificaciones al Contrato de Construcción y Contrato de Consultoría para Supervisión de Obra Pública del Proyecto Pavimentación de la Carretera Gracias - La Esperanza, Sección IV, Gracias – San Juan localizada en los Departamentos de Intibucá y Lempira se comprobó que los mismos no consignan la fecha de suscripción de manera mecánica solamente de manera manual, aunque están firmadas y selladas por el Secretario de Estado en SOPTRAVI y los representante de la empresa constructora y supervisora. (Véase Anexo No. 16).

Lo anterior contraviene lo establecido en el Manual de Normas de Control Interno:

Norma 4.1 Prácticas y Medidas de Control, “La administración debe diseñar y adoptar las medidas y las prácticas de control interno que mejor se adapten a

los procesos organizacionales, a los recursos disponibles, a las estrategias definidas para el enfrentamiento de los riesgos relevantes y a las características, en general, de la institución y sus funcionarios, y que coadyuven de mejor manera al logro de los objetivos y misión institucionales...”

Norma 4.2 Control Integrado, “Las medidas y las prácticas de control interno diseñadas por la administración deberán establecerse para ejercer control previo concurrente y posterior de modo tal que estén integradas en los procesos, actividades, operaciones y acciones y promuevan su ajuste a los objetivos y misión organizacionales...”

Norma 5.2- Calidad y Suficiencia de la Información del Manual de Normas de Control Interno, “El control interno debe contemplar los mecanismos necesarios que permitan asegurar la confiabilidad, calidad, suficiencia, pertinencia y oportunidad de la información que se genere y comunique...”

4.10. Registro oportuno: “Los hechos importantes que afectan la toma de decisiones y acciones sobre los procesos, operaciones y transacciones deben clasificarse y registrarse inmediata y debidamente.”

Comentario:

Los datos sobre transacciones realizadas por la organización y sobre hechos que la afecten, deben clasificarse y registrarse adecuadamente para garantizar que continuamente se produzca y transmita a la dirección información fiable, útil y relevante para el control de operaciones y para la toma de decisiones. Con ese fin, debe establecerse la organización y efectuarse el procesamiento necesario para registrar oportunamente la información generada durante la gestión organizacional y para elaborar los reportes que se requieran...”

En relación a los hechos descritos anteriormente en oficio DGC No. 1767-2010 de fecha 31 de agosto de 2010, el Ingeniero Walter Maldonado Director General de Carreteras de SOPTRAVI expresa lo siguiente:

“Se solicitó a la Secretaria General de SOPTRAVI los comentarios en relación a este hallazgo y hasta la fecha no ha sido contestada, se adjunta copia del Oficio DGC No. 1658-210.”

Opinión de la Comisión de Auditoría

Al 27 de enero del 2011, fecha de entrega de este informe, SOPTRAVI nunca nos proporcionó los comentarios vertidos por la Secretaria General, en relación a este hallazgo.

7. La Modificación del Contrato No. 1 presenta incongruencias y omisiones en sus precios unitarios y cantidades de obra.

Al efectuar el análisis de la Modificación No. 1 al Contrato de Construcción del Proyecto (Véase Anexo No. 7), “Pavimentación de la Carretera Gracias - La Esperanza, Sección IV, Gracias – San Juan”, localizada en los Departamentos de Intibucá y Lempira, en la Cláusula IV: **Precios del Contrato** -en la que figura algunos cuadros como ser- **“Cuadro Modificado al Contrato”, “Modificación No. 1, comprende la continuación de la siguiente etapa Construcción del Boulevard de Gracias y Acceso al Municipio de Belén” y Cuadro “Resumen Contrato Original y la Modificación No. 1”** se comprobó la existencia de ciertas incongruencias y omisiones, que se muestran a continuación:

En el cuadro **“Cuadro Modificado al Contrato”**, se comprobó la existencia de los siguientes ítems:

Tabla No. 12

No.	Concepto	Unidad	Cantidad	P/U	Total
3	Cercado de Derecho de Vía	MI	500.00	21.24	10,620.00
21	Administración delegada	Global			700,000.00

En el cuadro **“Resumen Contrato Original y la Modificación No. 1”¹⁵**, no se incluyó el Ítem 3) Cercado de Derecho de Vía, que sí está consignado en el **“Cuadro Modificado al Contrato”** de igual manera tampoco se incluyó el ítem 21) Administración Delegada, existiendo diferencias en el cuadro resumen como se muestra a continuación:

Tabla No. 13

No.	Concepto	Unidad	Cantidad	P/U	Total
3	Cercado de Derecho de Vía a	MI	5,166.00	21.24	109,725.84
21	Administración delegada b	Global			3,852,619.36

a Valor que aparece en el cuadro **“Resumen Contrato Original y la Modificación No. 1”**, el cual es el cuadro donde se incorporan todos los valores de los cuadros modificados, sin embargo no se incluyó parte del ítem Cercado de Derecho de Vía por un monto de L. 10,620.00 consignado en el “Cuadro Modificado al Contrato”.

b Valor que aparece en el cuadro **“Resumen Contrato Original y la Modificación No. 1”**, el cual es el cuadro donde se incorporan todos los valores de los cuadros modificados, sin embargo no se incluyó parte del ítem Administración Delegada por un monto de L. 700,000.00 consignado en el “Cuadro Modificado al Contrato”.

¹⁵ Este cuadro es la suma del Contrato Original y la Modificación No. 1 la cual incluye “Cuadro Modificado al Contrato Original”, y “Modificación No. 1, comprende la continuación de la siguiente etapa Construcción del Boulevard de Gracias y Acceso al Municipio de Belén”

En el cuadro **“Resumen Contrato Original y la Modificación No. 1”**, se analizaron los cálculos aritméticos relacionados a los ítems Seguridad Vial y Clausula Escalatoria encontrando las siguientes incongruencias:

Tabla No. 14

No.	Concepto	Según Modificación	Según Auditoría	Diferencia
	Sub-Total	99,034,666.00		
37	Seguridad Vial c	417,138.42	495,173.33	78,034.91
38	Cláusula Escalatoria d	5,143,179.97	4,951,733.30	-191,446.67
	Total			-113,411.76

c Se establece en el Contrato que la Seguridad Vial equivale al 0.5% del Sub-Total, es decir L. 99,034,666.00 x 0.5% lo que equivale a L. 495,173.33 y no a L. 417,138.42.

d Se establece que la Cláusula Escalatoria equivale al 5% del Sub-Total, es decir L. 99,034,666.00 x 5% lo que equivale a L. 4,951,733.30 y no a L. 5,143,179.97.

Al totalizar los valores de la Modificación No.1 y verificar las operaciones correctas encontramos que las sumas serían las siguientes:

Tabla No. 15

“Resumen Contrato Original y la Modificación No. 1”¹⁶ según auditoría

No.	Concepto	Unidad	Cantidad	P/U	Total
3	Cercado de Derecho de Vía	MI	5,666.00	21.24	120,345.84

Tabla No. 16

“Resumen Contrato Original y la Modificación No. 1”, según Modificación y Según Auditoría

No.	Concepto	Según Modificación	Según Auditoría	Diferencia
	Sub-Total	99,034,666.00	a 99,045,286.00	10,620.00
37	Seguridad Vial	417,138.42	b 495,173.33	78,034.91
38	Cláusula Escalatoria	5,143,179.97	c 4,951,733.30	-191,446.67
39	Administración Delegada	3,852,619.36	d 4,000,320.04	147,700.68
	Total	108,447,603.74	108,768,595.17	44,908.02

a Se incluyen los L. 10,620.00 del ítem Cercado de Derecho de Vía del “Cuadro Modificado al Contrato”.

b Se establece que en el Contrato que la Seguridad Vial equivale al 0.5% del Sub-Total.

c Se establece que la Cláusula Escalatoria equivale al 5% del Sub-Total.

d Se incluye el ítem Administración Delegada por un monto de L. 700,000.00 consignado en el “Cuadro Modificado al Contrato”.

¹⁶ Este cuadro es la suma del Contrato Original y la Modificación No. 1 la cual incluye “Cuadro Modificado al Contrato Original”, y “Modificación No. 1, comprende la continuación de la siguiente etapa Construcción del Boulevard de Gracias y Acceso al Municipio de Belén”

Lo precedente evidencia la existencia de incongruencias y omisiones en la Modificación No. 1 del Contrato, situaciones que no fueron debidamente corregidas en su momento oportuno.

Lo anterior infringe lo establecido en el Manual de Normas de Control Interno en las siguientes Normas:

Norma 4.1 Prácticas y Medidas de Control, “La administración debe diseñar y adoptar las medidas y las prácticas de control interno que mejor se adapten a los procesos organizacionales, a los recursos disponibles, a las estrategias definidas para el enfrentamiento de los riesgos relevantes y a las características, en general, de la institución y sus funcionarios, y que coadyuven de mejor manera al logro de los objetivos y misión institucionales.”

Norma 4.2 Control Integrado, “Las medidas y las prácticas de control interno diseñadas por la administración deberán establecerse para ejercer control previo concurrente y posterior de modo tal que estén integradas en los procesos, actividades, operaciones y acciones y promuevan su ajuste a los objetivos y misión organizacionales...”

Norma 4.9 Supervisión constante, “La dirección superior y los funcionarios que ocupan puestos de jefatura deben ejercer una supervisión constante sobre el desarrollo de los procesos, transacciones y operaciones de la institución, con el propósito de asegurar que las labores se realicen de conformidad con la normativa y las disposiciones internas y externas vigentes.”

Norma 4.13 Revisiones de control, “Las operaciones de la organización deben ser sometidas a revisiones de control en puntos específicos de su procesamiento, que permitan detectar y corregir oportunamente cualquier desviación con respecto a lo planeado...”

Norma 4.14. Conciliación periódica de registros, “Deberán realizarse verificaciones y conciliaciones periódicas de los registros contra los documentos fuentes respectivos, para determinar y enmendar cualquier error u omisión que se haya cometido en el procesamiento de los datos.”

Norma 5.2- Calidad y Suficiencia de la Información del Manual de Normas de Control Interno, “El control interno debe contemplar los mecanismos necesarios que permitan asegurar la confiabilidad, calidad, suficiencia, pertinencia y oportunidad de la información que se genere y comunique...”

En relación a los hechos descritos anteriormente en oficio DGC No. 1767-2010 de fecha 31 de agosto de 2010 (Véase Anexo No. 5), el Ingeniero Walter Maldonado, Director General de Carreteras de SOPTRAVI, expresa lo siguiente:

“Analizando y revisando sus observaciones a la Modificación No. 1 en efecto existen errores en la formulación de la Modificación, seguidamente encontrará de acuerdo a la revisión efectuada las omisiones y deferencias del mismo.

En la Modificación No. 1 se detallan cuatro cuadros.
El primero indica cantidades originales.

El segundo las cantidades Modificadas del Contrato Original.

El tercero comprende las tareas correspondientes al nuevo tramo, Boulevard y el acceso a Belén.

El cuarto es el resumen del segundo y tercer cuadro para totalizaría el nuevo monto contractual.

En el segundo cuadro se establece el 0.5% para la seguridad vial y 10% para la cláusula escalatoria los cuales son flexibles el error está en haber colocado ese % en vista que estas cantidades fueron ajustadas, para que el incremento del Contrato no fuera mayor considerando % el incremento sería de Lps. 3,958,902.90 se puede constar en el Contrato de la manera siguiente:

Cantidades de obra del Contrato Original	Lps. 28,970,256.54
Cantidades de obra del Contrato Modificado	<u>Lps. 32,929,159.44</u>
Total del incremento	<u>Lps. 3,958,902.90</u>

Y ajustando los ítems antes mencionados el incremento fue solamente de Lps. 998,656.01 es por esta razón que se ajustan estas cantidades.

En el cuadro que es el cuadro resumen de los anteriores lo mismo sucede con los % los cuales son correctos, porque es la suma de los otros dos cuadros de cantidades y totalizaría el nuevo monto contractual, debido a esto y la omisión del cercado de derecho de vía se presenta una diferencia de Lps. 211,065.59 el cual se muestra en el siguiente cuadro:

Tabla No. 17

Concepto	Und.	Modificación al Contrato Original	Tramo Acceso y Boulevard de Gracias	Cantidades de Cuadro Resumen Lps.	Cantidades Corregidas del Cuadro Resumen	Diferencia	Precio Unitario	Total
Cercado de Derecho de Vía	Ml.	500.00	0.00	(5,166.00)	500	(4,666.00)	21.24	(99,105.84)
Seguridad Vía	L.	101,876.48	330,032.00	417,138.42	431,908.48	14,770.06	0.00	14,770.06
Clausula Escalatoria	L.	1,990,560.61	3,300,320.04	5,143,179.97	5,290,880.65	147,700.68	0.00	147,700.68
Administración Delegada	L.	700,000.00	3,300,320.04	3,852,619.36	4,000,320.04	147,700.67	0.00	147,700.68
								211,065.58

Monto Contrato Firmado	Lps. 108,447,603.74
Monto Contrato Corregido	Lps. 108,648,049.30
Cercado Derecho de Vía	<u>Lps. 10,620.00</u>
	<u>Lps. 108,658,669.30</u>

Lo antes expuesto son las correcciones a la Modificación No. 1 en la cual hay una diferencia de Lps. 211,065.58 que no se le considero al Contratista."

8. La Orden de Cambio No. 2 del Proyecto denominado “Pavimentación de la Carretera Gracias-La Esperanza Sección IV, Gracias –San Juan, presenta incongruencias y omisiones en sus conceptos de obra

Al efectuar el análisis de la Orden de Cambio No. 2 al Contrato de Construcción del proyecto (Véase Anexo No. 12), “Pavimentación de la Carretera Gracias - La Esperanza, Sección IV, Gracias – San Juan”, localizada en los Departamentos de Intibucá y Lempira, se comprobó la existencia de ciertas incongruencias y omisiones, que se muestra a continuación:

En la **Modificación No. 1** (Véase Anexo No. 6), al Contrato aparece el siguiente ítem:

Tabla No. 18

No.	Concepto	Unidad	Cantidad	P/U	Total
32	TCR 48” Tipo II	MI	52	4,862.00	252,824.00

En dicha Modificación no aparece el concepto TCR 48” Tipo III.

En la **Orden de Cambio No. 2**, (Véase Anexo No. 12), en el “**Cuadro de Cantidades, que aumentan**”, se comprobó la existencia del siguiente ítem:

Tabla No. 19

No.	Concepto	Unidad	Cantidad	P/U	Total
8	TCR 48” Tipo III	MI	16	4,862.00	77,792.00

En el resumen “**Cuadro de Cantidades**”, de la Orden de Cambio No. 2, aparece el ítem 8) TCR 48” Tipo II, sin embargo el valor total que aparece consignado no es congruente en relación a la Modificación No. 1, ya que al efectuar las operaciones aritméticas para establecer el valor final, se evidencia diferencias en sus totales como se muestra a continuación:

Tabla No. 20

No.	Concepto	Según Orden de Cambio 2	Según Auditoría	Diferencia
8	TCR 48” Tipo II	330,616.00	252,824.00	77,792.00
	Total			77,792.00

No obstante al efectuar la suma de los ítems del TCR 48” Tipo II y Tipo III, cuyo concepto es diferente pero que tienen igual precio unitario, suman el valor que aparece consignado en el **Cuadro Resumen de la Orden de Cambio No. 2** como se muestra a continuación:

Tabla No. 21

No.	Concepto	Unidad	Cantidad	P/U	Total
	TCR 48” Tipo II	MI	52	4,862.00	252,824.00
	TCR 48” Tipo III	MI	16	4,862.00	77,792.00
	Total		68	4,862.00	330,616.00

Esta diferencia se debe a incongruencias y omisiones suscritas en la Orden de Cambio No. 2.

Lo precedente evidencia la existencia de incongruencias y omisiones en la Modificación No. 1 del Contrato, situaciones que no fueron debidamente corregidas en su momento oportuno.

Lo anterior contraviene lo establecido en el Manual de Normas de Control Interno en sus normas:

Norma 4.1 Prácticas y Medidas de Control, “La administración debe diseñar y adoptar las medidas y las prácticas de control interno que mejor se adapten a los procesos organizacionales, a los recursos disponibles, a las estrategias definidas para el enfrentamiento de los riesgos relevantes y a las características, en general, de la institución y sus funcionarios, y que coadyuven de mejor manera al logro de los objetivos y misión institucionales...”

Norma 4.2 Control Integrado, “Las medidas y las prácticas de control interno diseñadas por la administración deberán establecerse para ejercer control previo concurrente y posterior de modo tal que estén integradas en los procesos, actividades, operaciones y acciones y promuevan su ajuste a los objetivos y misión organizacionales...”

Norma 4.9 Supervisión constante, “La dirección superior y los funcionarios que ocupan puestos de jefatura deben ejercer una supervisión constante sobre el desarrollo de los procesos, transacciones y operaciones de la institución, con el propósito de asegurar que las labores se realicen de conformidad con la normativa y las disposiciones internas y externas vigentes...”

Norma 4.13 Revisiones de control, “Las operaciones de la organización deben ser sometidas a revisiones de control en puntos específicos de su procesamiento, que permitan detectar y corregir oportunamente cualquier desviación con respecto a lo planeado...”

Norma 4.14. Conciliación periódica de registros, “Deberán realizarse verificaciones y conciliaciones periódicas de los registros contra los documentos fuentes respectivos, para determinar y enmendar cualquier error u omisión que se haya cometido en el procesamiento de los datos...”

Norma 5.2- Calidad y Suficiencia de la Información del Manual de Normas de Control Interno, “El control interno debe contemplar los mecanismos necesarios que permitan asegurar la confiabilidad, calidad, suficiencia, pertinencia y oportunidad de la información que se genere y comunique...”

En relación a los hechos descritos anteriormente en oficio DGC No. 1767-2010 de fecha 31 de agosto de 2010 (Véase Anexo No. 5), el Ingeniero Walter Maldonado, Director General de Carreteras de SOPTRAVI, expresa lo siguiente:

“Así mismo se hace la aclaración expuesta en el hallazgo No. 10, se menciona, que las incongruencias y omisiones en la Modificación No. 1 es razón para el error en la tubería de 48” tipo III que aparece en la Orden de Cambio No. 2, en el cuadro de cantidades que aumentan, y luego en el cuadro resumen se tipifica solamente tipo II por que se relaciona que ese error es producto de la Modificación No. 1 es un error de transcripción generado en la Orden de Cambio No. 2, asimismo puede verificar que en todo el proyecto no hay tubería de 48 tipo III.

En la Modificación No.1 no tendría por qué aparecer la tubería tipo III de 48” aunque esta existiera en vista que esta Orden de Cambio No. 2 es posterior a la Modificación No. 1 lo que sucedió en la Orden de Cambio No. 2 es un error de transcripción, porque de acuerdo a la revisión efectuada está no vuelve a considerarse en los Ordenes de Cambio ni Modificación, y en el proyecto no existe tubería tipo III de 48”.”

9. La Orden de Cambio No. 3 del Contrato de Construcción presenta nombres de Ítems iguales para actividades diferentes.

Al efectuar el análisis de la Orden de Cambio No. 3 (Véase Anexo No. 17), al Contrato de Construcción del proyecto “Pavimentación de la Carretera Gracias - La Esperanza, Sección IV, Gracias – San Juan”, localizada en los Departamentos de Intibucá y Lempira, figura el cuadro denominado “**Cuadro Vigente Modificaciones de Contrato**” en el cual se consigna el ítem “**Enchape de Cunetas**” cuyo valor total asciende a **L. 29,698,718.19**.

Sin embargo al efectuar el análisis de las modificaciones anteriores donde se realizaron cambios a las cantidades de obra es decir la Modificación No. 3 al Contrato de Construcción, se comprobó que en primer lugar aparece en dicha modificación el cuadro denominado “**Resumen Contrato Original, Modificación No. 1, Modificación No. 2 y Orden de Cambio No. 2**” el ítem “**Enchape de Cunetas**” con un precio unitario de L.157.02 el m² y un valor total de **L. 12,899,767.69** y en la misma modificación aparece el cuadro denominado “**Cantidades de Obra Necesarias para Finalizar el Proyecto**” que es en sí la modificación que se realizó en ese documento, donde aparece el ítem “**Cunetas de Concreto**” el cual presenta un precio unitario de L. 371.70 el m² y un valor total de **L. 16,798,950.50**.

La suma de los ítems anteriores es decir “**Enchape de Cunetas**” L. 12,899,767.69 + “**Cunetas de Concreto**” L. 16,798,950.50, asciende a **L. 29,698,718.19**, que es el mismo valor que aparece en el “**Cuadro Vigente Modificaciones de Contrato**” de la **Orden de Cambio No. 3**, lo que evidencia que en dicha Orden de Cambio, no hizo distinción de estos ítems, como si ambas actividades fueran las mismas, pero con precios unitarios diferentes.

Lo anterior contraviene lo establecido en el Manual de Normas de Control Interno en sus normas:

Norma 4.13 Revisiones de control, “Las operaciones de la organización deben ser sometidas a revisiones de control en puntos específicos de su procesamiento, que permitan detectar y corregir oportunamente cualquier desviación con respecto a lo planeado.

Comentario: Como parte de las labores de control concomitante, corresponde a la administración identificar los puntos de cada transacción, proceso u operación en los cuales debería aplicarse, sobre la marcha, una medida o un procedimiento de control tal como una conciliación de anotaciones, una verificación de datos o una revisión de resultados intermedios—para asegurar el avance correcto y legítimo de las actividades organizacionales.

Por lo demás, la intervención de funcionarios diferentes en etapas secuenciales de las operaciones y de los procesos, permite un control cruzado intermedio que procura un resultado de mayor calidad. La aplicación de estos controles concurrentes no elimina la necesidad de la autorización para el inicio de las transacciones, la aprobación final de los resultados ni la eventual verificación posterior por la administración o auditoría interna, cuando lo consideren pertinente.”

Norma 4.14. Conciliación periódica de registros, “Deberán realizarse verificaciones y conciliaciones periódicas de los registros contra los documentos fuentes respectivos, para determinar y enmendar cualquier error u omisión que se haya cometido en el procesamiento de los datos...”

4.10. Registro oportuno: “Los hechos importantes que afectan la toma de decisiones y acciones sobre los procesos, operaciones y transacciones deben clasificarse y registrarse inmediata y debidamente.

Comentario: Los datos sobre transacciones realizadas por la organización y sobre hechos que la afecten, deben clasificarse y registrarse adecuadamente para garantizar que continuamente se produzca y transmita a la dirección información fiable, útil y relevante para el control de operaciones y para la toma de decisiones. Con ese fin, debe establecerse la organización y efectuarse el procesamiento necesario para registrar oportunamente la información generada durante la gestión organizacional y para elaborar los reportes que se requieran...”

Norma 5.2- Calidad y Suficiencia de la Información del Manual de Normas de Control Interno, El control interno debe contemplar los mecanismos necesarios que permitan asegurar la confiabilidad, calidad, suficiencia, pertinencia y oportunidad de la información que se genere y comunique.

En relación a los hechos descritos anteriormente en oficio DGC No. 1767-2010 de fecha 31 de agosto de 2010 (Véase Anexo No. 5), el Ingeniero Walter Maldonado, Director General de Carreteras de SOPTRAVI, expresa lo siguiente:

“En la Orden de Cambio No. 3 en la página 7 si bien es cierto aparece un solo Items como enchape de cunetas, pero en cuadro separados con sus respectivas cantidades y precios unitarios diferentes, asimismo en la Modificación No. 6 (última) aparecen individuales; en conclusión, la cantidad ejecutada de cunetas enchapadas fue 59,686.22 m2 con un precio unitario de Lps. 157.02 y un total de Lps. 9,371,930.16 y con un precio unitario de Lps. 351.70 se ejecutó 51,508.56 m2.”

10. La Modificación del Contrato No.3 presenta incongruencias y omisiones en sus cantidades de obra, y totales presentados en el cuadro “Resumen Contrato Original, Modificación No. 1, Modificación No. 2 y Orden de Cambio No. 2”

Al efectuar el análisis de la Modificación No. 3 (Véase Anexo No. 4), al Contrato de Construcción del proyecto “Pavimentación de la Carretera Gracias - La Esperanza, Sección IV, Gracias – San Juan”, localizada en los Departamentos de Intibucá y Lempira, en la Cláusula IV: **Precios del Contrato**” -en la que figura el cuadro **“Resumen Contrato Original, Modificación No. 1, Modificación No. 2 y Orden de Cambio No. 2”** se comprobó la existencia de ciertas incongruencias y omisiones, al comparar la **Cantidad de Obra**, y el **Total** de dicho cuadro contra la Orden de Cambio No. 2 que es el resumen de los cambios realizados al Contrato Original, mediante Modificación No.1, No. 2 y Orden de Cambio No. 2 (Véase Anexo No.12), como se muestra a continuación:

En la Modificación No. 3 en su página No. 7, se presenta el cuadro **“Resumen Contrato Original, Modificación No. 1, Modificación No. 2 y Orden de Cambio No. 2”**, mismo que presenta la existencia de las siguientes discrepancias en las cantidades de obra al compararlo con las modificaciones anteriores como se muestra a continuación:

Tabla No. 22

No.	Concepto	Modificación N.3 a	Orden de Cambio No. 2 b	Diferencia en Cantidades de Obra
		Cantidad	Cantidad	
	Excavación común	479,543.03	600,856.61	121,313.58
	Excavación en roca	19,085.59	18,269.19	-816.40
	Asfalto MC - 70 (imprimación)	318,726.28	294,938.96	-23,787.32
	Conformación de sub-rasante	296,421.44	273,415.21	-23,006.23
	Remoción de derrumbes	15,000.00	3,000.00	-12,000.00
	Sub base granular (10 cms)	44,197.86	44,301.56	103.70
	Suelo Cemento	11,682.98	7,511.80	-4,171.18
	Doble tratamiento superficial en calzada	199,707.22	185,897.21	-13,810.01
	Simple tratamiento superficial	72,738.72	66,872.34	-5,866.38
	Material relleno mediana	2,943.00	1,521.35	-1,421.65
	Mampostería para cabezales	1,453.64	1,098.93	-354.71
	Bordillos	14,454.88	8,634.00	-5,820.88
	Engramado de mediana	4,860.00	2,786.46	-2,073.54
	TCR 30" Tipo II	1,663.00	1,760.00	97.00
	TCR 36" Tipo III	462.00	444.00	-18.00

Tabla No. 22

No.	Concepto	Modificación N.3 a	Orden de Cambio No. 2 b	Diferencia en Cantidades de Obra
		Cantidad	Cantidad	
	TCR 48" Tipo II	34.00	68.00	34.00
	TCR 60" Tipo III	112.00	120.00	8.00
	Enchape de Cunetas	82,153.66	61,592.64	-20,561.02
	Sobreacarreo	870,726.58	839,785.98	-30,940.60
	Tubería para accesos TCR 24"	314.00	754.00	440.00

a Valores que aparecen en la Modificación No. 3 en el cuadro “Resumen Contrato Original, Modificación No. 1, Modificación No. 2 y Orden de Cambio No. 2”, en este cuadro se incorporan todos los valores de las modificaciones anteriores, sin embargo los valores que aparecen en el mismo no coinciden con las cantidades modificadas.

b Los valores que aparece en la Orden de Cambio No. 2, en el “Cuadro Resumen”, incorporan todos los importes y cambios al Contrato Original, mediante la Modificación No. 1, Modificación No. 2.y Orden de Cambio No. 2.

Igualmente en el mismo cuadro “Resumen Contrato Original, Modificación No. 1, Modificación No. 2 y Orden de Cambio No. 2”, como es obvio al existir diferencias en las cantidades de obra de igual manera existen diferencias en los totales como se muestra a continuación:

Tabla No. 23

No.	Concepto	Orden de Cambio No. 2	Modificación N.3	Diferencia en los Totales
		Total	Total	
	Excavación común	23,439,416.36	18,706,973.60	4,732,442.76
	Excavación en roca	3,634,289.97	3,796,696.42	-162,406.45
	Asfalto MC - 70 (imprimación)	3,306,265.74	3,572,921.60	-266,655.86
	Conformación de sub-rasante	2,195,524.14	2,380,264.16	-184,740.03
	Remoción de derrumbes	85,770.00	428,850.00	-343,080.00
	Sub base granular (10 cms)	5,978,495.52	5,964,501.21	13,994.31
	Suelo Cemento	2,689,449.75	4,182,857.33	-1,493,407.58
	Doble tratamiento superficial en calzada	7,147,747.72	7,678,742.61	-530,994.88
	Simple tratamiento superficial	1,265,893.40	1,376,943.97	-111,050.57
	Material relleno mediana	98,857.32	191,236.14	-92,378.82

Tabla No. 23

No.	Concepto	Orden de Cambio No. 2	Modificación N.3	Diferencia en los Totales
		Total	Total	
	Mampostería para cabezales	1,421,828.60	1,880,763.04	-458,934.44
	Bordillos	1,185,793.56	1,985,233.22	-799,439.66
	Engramado de mediana	177,079.53	308,853.00	-131,773.47
	TCR 30" Tipo II	3,942,400.00	3,725,120.00	217,280.00
	TCR 36" Tipo III	1,264,627.44	1,315,896.12	-51,268.68
	TCR 48" Tipo II	330,616.00	165,308.00	165,308.00
	TCR 60" Tipo III	821,242.80	766,493.28	54,749.52
	Enchape de Cunetas	9,671,276.33	12,899,767.69	-3228,491.36
	Sobreacarreo	6,012,867.62	6,234,402.31	-221,534.70
	Tubería para accesos TCR 24"	1,216,850.44	506,752.04	710,098.40
	Administración Delegada ³	3,852,619.36	6,034,902.86	2,182,283.50

³ Es de hacer notar que al disminuirle L. 2,182, 283.50 al ítems Administración Delegada se logra "cuadrar" el total del contrato para que coincida con el monto del mismo de L. 108,447,603.74.

Lo precedente evidencia la existencia de incongruencias y omisiones en la Modificación No. 3 del Contrato, situaciones que no fueron debidamente corregidas en su momento oportuno contraviniendo lo establecido en el Manual de Normas de Control Interno en sus numerales:

Norma 4.1 Prácticas y Medidas de Control, "La administración debe diseñar y adoptar las medidas y las prácticas de control interno que mejor se adapten a los procesos organizacionales, a los recursos disponibles, a las estrategias definidas para el enfrentamiento de los riesgos relevantes y a las características, en general, de la institución y sus funcionarios, y que coadyuven de mejor manera al logro de los objetivos y misión institucionales..."

Norma 4.2 Control Integrado, "Las medidas y las prácticas de control interno diseñadas por la administración deberán establecerse para ejercer control previo concurrente y posterior de modo tal que estén integradas en los procesos, actividades, operaciones y acciones y promuevan su ajuste a los objetivos y misión organizacionales..."

Norma 4.9 Supervisión constante, "La dirección superior y los funcionarios que ocupan puestos de jefatura deben ejercer una supervisión constante sobre el desarrollo de los procesos, transacciones y operaciones de la institución, con el propósito de asegurar que las labores se realicen de conformidad con la normativa y las disposiciones internas y externas vigentes..."

Norma 4.13 Revisiones de control, “Las operaciones de la organización deben ser sometidas a revisiones de control en puntos específicos de su procesamiento, que permitan detectar y corregir oportunamente cualquier desviación con respecto a lo planeado...”

Norma 4.14. Conciliación periódica de registros, “Deberán realizarse verificaciones y conciliaciones periódicas de los registros contra los documentos fuentes respectivos, para determinar y enmendar cualquier error u omisión que se haya cometido en el procesamiento de los datos...”

Norma 5.2- Calidad y Suficiencia de la Información del Manual de Normas de Control Interno, “El control interno debe contemplar los mecanismos necesarios que permitan asegurar la confiabilidad, calidad, suficiencia, pertinencia y oportunidad de la información que se genere y comuniquen...”

En relación a los hechos descritos anteriormente en oficio DGC No. 1767-2010 de fecha 31 de agosto de 2010 (Véase Anexo No. 5), el Ingeniero Walter Maldonado, Director General de Carreteras de SOPTRAVI, expresa lo siguiente:

“En efecto existen incongruencias en el resumen en el Cuadro Contrato Original, Modificación de Contrato No. 1, Modificación de Contrato No. 2 y Orden de Cambio No.2 que se utilizaron para la elaboración de la Modificación de Contrato No. 3 y las cantidades de la Orden de Cambio No. 2 que debieron utilizarse.

Dichos errores en cantidades fueron corregidas en la Orden de Cambio No. 4.”

11. Alcantarilla de la estación 37+080 vulnerable a deslizamiento que afectaría gran parte de la trocha izquierda de la carretera.



Con fecha 02 de junio, 2010, mediante Oficio No. 179-2010-Presidencia, se comunicó a SOPTRAVI que el cabezal de salida de la alcantarilla construida en la estación 37+080 se encontraba a punto de derrumbarse, esto como consecuencia del deslizamiento del suelo que formaba el talud de apoyo a la carretera, de



continuar este deslizamiento que tiene como principal disparador el agua que

sale de la alcantarilla produciría un deslizamiento mayor que dañaría seriamente este tramo, sugerimos se tomaran las medidas, decisiones y soluciones necesarias y oportunas en este caso particular.

En la visita de campo realizada recientemente¹⁷ por éste Tribunal se encontró que el cabezal de dicha alcantarilla había colapsado localizándose en el fondo del talud, cabe mencionar, que la trocha izquierda de la carretera ya presenta cierto hundimiento en este punto lo cual es clara señal que también está cediendo al deslizamiento de suelo que se produce en ésta estación.

De continuar esta situación y no tomar las medidas oportunas y correctivas del caso, el deslizamiento continuará y dañará la calzada y carretera, proyecto de gran envergadura económica, impacto y beneficio social, en apoyo al desarrollo de la zona.

Lo anterior contraviene lo establecido y regulado en las siguientes leyes y reglamentos:

Reglamento de la Ley de Contratación del Estado:

Artículo 239, numeral 3: La garantía de calidad **por los vicios o defectos en las obras, imputables al contratista o de los bienes suministrados durante el plazo que se hubiere previsto en el contrato, ...**

¹⁷ Visita realizada del 30 de julio al 3 de agosto de 2010.

Contrato de Construcción:

Cláusula XI: literal c: Caución contra trabajos defectuosos, para garantizar el reemplazo de todo el trabajo o material defectuosos que resultara dentro de un período de 12 (doce) meses, después de la recepción final del proyecto.

Código Civil:

Artículo 1348: Las obligaciones que nacen de los contratos tienen fuerza de ley entre las partes contratantes, y deben cumplirse al tenor de los mismos.

En relación a los hechos descritos anteriormente en oficio DGC No. 1767-2010 de fecha 31 de agosto de 2010 (Véase Anexo No. 5), el Ingeniero Walter Maldonado, Director General de Carreteras de SOPTRAVI, expresa lo siguiente:

“El proyecto se realizó en varias etapas, y particularmente la alcantarilla del 37+080 se encuentra ubicado en la I etapa que comprende desde la estación 39+994.05 al 15+100, en dicha etapa el proyecto no incluía la instalación de alcantarillas debido a que este tramo fue construido a nivel de sub-rasante muchos años atrás y ya poseía el drenaje menor en casi en un 100%. Por lo antes mencionado es importante aclarar que cuando la Constructora SERCOIN ejecutó la pavimentación no hubo necesidad de instalar alcantarillas de forma masiva, salvo en puntos específicos que por cuestiones de diseño se requería.

Por tanto en el caso de la Alcantarilla y cabezal ubicado en la estación 37+080 no fue instalada la tubería ni construido el cabezal, bajo el contrato del Proyecto de la referencia. Asimismo durante el tiempo que la empresa trabajó en esta zona de la Alcantarilla no se detectó ningún problema, por lo que no se giraron las instrucciones de realizar obras complementarias. Pero de igual manera este tramo fue recepcionado hace 3 años, por lo que esta fuera del tiempo que exige una reparación, debiéndose intervenir por parte del mantenimiento de Fondo Vial.”

12. Se encontraron Órdenes de Cambio con duplicidad en su número.

Al efectuar la revisión de las aclaraciones presentadas por la Dirección General de Carreteras mediante Oficio No. DGC No. 1767-2010 de fecha 31 de Agosto del 2010, referente al Hallazgo denominado “Diferencias en cálculos matemáticos incluidos en la Modificación #1 al Contrato de Construcción y Modificación #2 al Contrato de Consultoría” se comprobó, en lo referente al área de Supervisión, la existencia de dos Órdenes de Cambio a las cuales se les asignó el mismo número, es decir “Número 2”.

En dichas aclaraciones la DGC hace referencia a la Orden de Cambio No. 2, la cual aparece incluida en el “cuadro No. 4” de la Modificación No. 2 al Contrato de Consultoría de fecha 25 de octubre del 2006, misma que según dicho cuadro, modificó el Contrato por un monto de L. 555,490.70.

Al analizar la Orden de Cambio No. 2 de fecha 27 de marzo del 2009, que es la que está en poder de este ente Contralor, se comprobó que en su párrafo tercero, expresa lo siguiente: “En tal sentido se debe efectuar un balance en montos de partidas sin alterar el monto total del contrato.” Lo que claramente demuestra que ambas órdenes de cambio

son de fechas diferentes y que ambas difieren en cuanto a la modificación de los valores del contrato.

Es necesario aclarar que este ente Contralor al momento de solicitar las órdenes de cambio a SOPTRAVI, recibió la Orden de Cambio No. 2 de fecha 27 de marzo del 2009. La Orden de Cambio que aparece reflejada en la aclaración del Hallazgo denominado “Diferencias en cálculos matemáticos incluidos en la Modificación #1 al Contrato de Construcción y Modificación #2 al Contrato de Consultoría” no fue entregada por la Dirección de Carreteras a este ente Contralor.

Después de efectuar el análisis de los montos y fechas de las Órdenes de Cambio, tanto de la copia enviada a este Tribunal por parte de SOPTRAVI y el que aparece reflejado en la Modificación No. 2 al Contrato de Consultoría, se concluye que ambos son diferentes, dicha acción infringe las siguientes normas del Manual de Normas de Control Interno:

Norma 4.2- Control Integrado, “Las medidas y las prácticas de control interno diseñadas por la administración deberán establecerse para ejercer control previo concurrente y posterior de modo tal que estén integradas en los procesos, actividades, operaciones y acciones y promuevan su ajuste a los objetivos y misión organizacionales.

Comentario: Debe procurarse que el control interno se ejerza en todas las etapas de los procesos que desarrolla la organización; consecuentemente, esos procesos deben contemplar medidas y procedimientos de control previo, concurrente y posterior. Cada uno de estos tipos de control tiene sus beneficios y sus desventajas; por ende, su aprovechamiento máximo depende de que la administración diseñe un sistema que combine los controles adecuadamente con las actividades y procesos.”

Norma 4.13- Revisiones de Control, “Las operaciones de la organización deben ser sometidas a revisiones de control en puntos específicos de su procesamiento, que permitan detectar y corregir oportunamente cualquier desviación con respecto a lo planeado...”

Norma 4.14- Conciliación Periódica de los Registros. “Deberán realizarse verificaciones y conciliaciones periódicas de los registros contra los documentos fuentes respectivos, para determinar y enmendar cualquier error u omisión que se haya cometido en el procesamiento de los datos...”

Norma 5.2- Calidad y Suficiencia de la Información del Manual de Normas de Control Interno, “El control interno debe contemplar los mecanismos necesarios que permitan asegurar la confiabilidad, calidad, suficiencia, pertinencia y oportunidad de la información que se genere y comunique...”

En relación a los hechos descritos anteriormente en oficio DGC No. 2313-2010 de fecha 17 de septiembre de 2010 (Véase Anexo No. 9), el Ingeniero Walter Maldonado, Director General de Carreteras de SOPTRAVI, expresa lo siguiente:

“En efecto hay dos Órdenes de Cambio con el mismo número correlativo por un error se intituló con el No. 2 las cuales son diferentes en fecha, montos y los motivos que las generan.

La Orden de cambio No. 2 de fecha 5 de Octubre del 2005 la cual modifica a su número correlativo a No. 3 en la misma lo menciona en su informe solamente fue una readecuación de partidas y no altera el monto de Contrato vigente.”

13. Las Modificaciones de Contrato no se llevaron a cabo conforme lo establece la Ley de Contratación del Estado.

Al realizar el análisis de la documentación proporcionada por SOPTRAVI en relación a las Órdenes de Cambio y Modificaciones a los Contratos de Obra y de Consultoría se comprobó, que no se respetaron los procedimientos establecidos en la Ley de Contratación del Estado en lo relacionado a la suscripción de Ordenes de Cambio y Modificaciones de Contrato como se muestra a continuación:

Tabla No. 24

Órdenes de Cambio y Modificaciones al Contrato de Construcción

Monto Original del Contrato	Modificaciones		% Modificado s/Contrato Original
	Importe	Fecha	
L. 34,722,940.52		26/06/2003	
Orden de Cambio No. 1	0.00	04/02/2004	0.00%
Modificación No. 1	L. 108,447,603.75	14/06/2004	212.32%
Modificación No. 2	0.00	07/02/2006	212.32%
Orden de Cambio No. 2	0.00	19/02/2007	212.32%
Modificación No. 3	L. 208,361,450.80	09/10/2007	500.07%
Modificación No. 4	L. 0.00	26/09/2008	500.07%
Orden de Cambio No. 3	L. 0.00	17/03/2009	500.07%
Modificación No. 5	L. 217,825,194.01	02/04/2009	527.32%
Orden de Cambio No. 4	L. 0.00	04/08/2009	527.32%

Tabla No. 25

Ordenes de Cambio y Modificaciones al Contrato de Consultoría

Monto Original del Contrato	Modificaciones		% Modificado s/Contrato Original
	Importe	Fecha	
L. 6,223,715.15		25/06/2003	
Modificación No. 1	L.12,100,186.39	14/07/2004	94.42%
Orden de Cambio No. 1	L. 421,356.56	04/10/2004	101.19%
Orden de Cambio No. 2 ^a	L. 555,490.70		110.12%
Modificación No. 2	L.5,300,944.76	25/10/2006	195.29%

^a Valores que aparecen en la Modificación No. 2 al Contrato de Consultoría en el cuadro No. 4 “Orden de Cambio No. 2 (Considerando el diseño del Boulevard de Gracias y el Acceso Municipio de Belén)”, (Véase Hallazgo No. 1).

Tabla No. 26**Ordenes de Cambio y Modificaciones al Contrato de Consultoría**

Monto Original del Contrato	Modificaciones		% Modificado s/Contrato Original
	Importe	Fecha	
Modificación No. 3	L.9,669,204.11	10/10/2007	350.65%
Modificación No. 4	L.4,118,464.30	30/12/2008	416.82%
Modificación No. 5	L.2,451,811.21		456.22%
Orden de Cambio No. 2	L. 0.00	27/03/2009	456.22%
Orden de Cambio No. 3	L. -15,289.62	20/08/2009	455.97%

Como puede observarse en el cuadro denominado “*Órdenes de Cambio y Modificaciones al Contrato de Construcción*”, los incrementos acumulados en obra después de la primera Modificación de Contrato alcanzo el 212.32% sobre el monto original del Contrato, por lo que sucesivamente correspondía efectuar *Modificaciones de Contrato* para las nuevas enmiendas en la ejecución de la obra, y no, las Ordenes de Cambio que se llevaron a cabo.

Así mismo como se puede observarse en el cuadro denominado “*Ordenes de Cambio y Modificaciones al Contrato de Consultoría*”, los incrementos acumulados en obra después de la primera Modificación de Contrato alcanzo el 94.42% sobre el monto original del Contrato, por lo que sucesivamente correspondía efectuar *Modificaciones de Contrato* para las nuevas enmiendas en la ejecución de la obra, y no, las Ordenes de Cambio que se llevaron a cabo.”

Lo antepuesto evidencia un claro incumplimiento a lo establecido y regulado en los siguientes artículos:

Ley de Contratación del Estado:

Artículo 121, Primer Párrafo. Modificación de los contratos. “La Administración podrá modificar por razón de interés público, los contratos celebrados y acordar su resolución, dentro de los límites y con sujeción a los requisitos y efectos señalados en la presente Ley y sus normas reglamentarias.”

Artículo 122.- Forma de la modificación. “Las modificaciones introducidas por la Administración que importen aumento o disminución en la cuantía de las prestaciones previstas originalmente en el contrato, siempre que no excedan del diez por ciento (10%) de su valor, se harán mediante órdenes de cambio emitidas por la autoridad responsable de la ejecución del contrato, previa la reserva presupuestaria correspondiente en el caso del incremento del monto original.

Si la modificación excediere el porcentaje indicado, se suscribirá una ampliación del contrato, observando, en cuanto corresponda, lo previsto en el Artículo 121 párrafo 2) de la presente Ley.

Cuando el contrato hubiere sido aprobado por el Congreso Nacional, en los casos previstos en el Artículo 13 de la presente Ley, la modificación a que se refiere este Artículo no requerirá de nueva aprobación.”

Artículo 123.- “Fundamento y efectos. Toda modificación deberá ser debidamente fundamentada y procederá cuando concurren circunstancias imprevistas al momento de la contratación o necesidades nuevas, de manera que esa sea la única forma de satisfacer el interés público perseguido; el valor de las modificaciones acumuladas no podrán exceder de veinticinco por ciento (25%) del monto inicial del contrato o referirse a objeto o materia diferente al originalmente previsto, si excediese del veinticinco por ciento (25%) requerirán aprobación del Congreso Nacional.

Las modificaciones que impliquen disminución de las prestaciones a cargo del contratista, no darán lugar a indemnización, excepto cuando sean mayores al diez por ciento (10%), sin perjuicio del reconocimiento de los gastos en que razonablemente haya incurrido en previsión de la ejecución total del contrato, si constaren acreditados. En todo caso, el contratista tendrá derecho a la resolución del contrato cuando las modificaciones signifiquen disminución o aumento de las prestaciones a su cargo en cuantía superior al veinte por ciento (20%) del valor contratado.”

Reglamento de la Ley de Contratación del Estado:

Artículo 205. “Monto acumulado de las modificaciones. Las modificaciones acumuladas estarán sujetas a los límites previstos en el artículo 123 párrafo primero de la Ley, requiriéndose aprobación del Congreso Nacional cuando excedan del veinticinco por ciento (25%) del monto original del contrato; en ningún caso podrán referirse a objeto o materia diferente del originalmente previsto. Para los fines del citado artículo 123 párrafo primero de la Ley se entiende por objeto diferente cualquier obra o trabajo que no tenga relación técnica directa con la originalmente contratado; de igual manera, por materia diferente se entenderá cualquier actividad que difiera de la naturaleza o características de la obra pública; en ambos casos, se requerirán procesos de contratación diferentes. Se entenderán que no se refieren a objeto o materia diferente las obras accesorias o complementarias del proyecto original que la Administración estime conveniente ejecutar por razones de interés público.”

En relación a los hechos descritos anteriormente en oficio DGC No. 2313-2010 de fecha 17 de septiembre de 2010 (Véase Anexo No. 9), el Ingeniero Walter Maldonado, Director General de Carreteras de SOPTRAVI, expresa lo siguiente:

“En respuesta a lo referente a este hallazgo se puede observar que las Modificaciones de los Contratos si se llevaron a cabo conforme lo establece la Ley de Contratación del Estado en el artículo No. 123 citando que si las mismas exceden del 25% estas serían remitidas al Congreso Nacional para su aprobación.

En las Órdenes de Cambio en el caso del Contratista no modificaron en ningún caso su monto, solamente se utilizaron para readecuar actividades y en cuanto a las modificaciones se cumplió con lo establecido en el artículo 123 de la Ley de Contratación las mismas por exceder del 25% fueron remitidas al Congreso Nacional para su aprobación.

En lo referente a las Ordenes de Cambio suscritas al Supervisor no excedieron del 10% de su Contrato, de acuerdo en lo expuesto en el párrafo tercero del artículo 122 de la Ley de Contratación, si las Modificaciones excediera del porcentaje indicado, (10%) se suscribirá una ampliación de Contrato, asimismo en las Modificaciones del Contrato no limita el % a incrementar, lo que expone si pasara del 25% se requerirá aprobación del Congreso Nacional, y se cumplió con lo estipulado remitiéndolas al Congreso Nacional para su aprobación.”

B. Conclusiones

Conforme las observaciones establecidas por este Tribunal Superior de Cuentas luego de efectuadas las inspecciones de campo y el análisis de la documentación proporcionada por la Secretaria de Obras Públicas, Transporte y Vivienda se formulan las siguientes conclusiones:

1. El monto original de este proyecto fue de L. 34,722,940.52 y se realizaría la obra en un período de 12 meses, sin embargo después de firmadas 6 modificaciones y 4 órdenes de cambio el costo final del proyecto ascendió a L. 218, 516,696.47 y se concluyó en un período de 72 meses y 15 días. Si bien es cierto, todas las modificaciones de montos y plazos fueron justificados, se denota una inadecuada o somera planificación por parte de SOPTRAVI.
2. No se encontraron diferencias significativas en las cantidades de obra verificada en el campo y las reportadas por la supervisión en el Informe Final, lo anterior no exime responsabilidades que pudieran derivarse de las revisiones financieras y legales respectivas.
3. El Acta de Recepción Final posee únicamente dos firmas (*Ing. María Judith Gómez, Coordinadora de la Comisión, Ing. Luís Fernando Castillo, Miembro de la Comisión*) de las cuales ninguna pertenece a los designados por la Supervisión ni el Contratista, contraviniendo lo establecido en los artículos 208, tercer párrafo y 209, primer párrafo del Reglamento de la Ley de Contratación del Estado, asimismo no se enuncia en la misma la recepción del Boulevard de San Juan.
4. Cierta obra construida así como las señales verticales, han sido dañadas, robadas y casi destruidas, trayendo como consecuencia un menoscabo de los bienes del Estado, de continuar éste tipo de acciones y no procederse a repararlas se terminará destruyendo la carretera provocándose al mismo tiempo accidentes por el robo de las señales.
5. La carretera San Juan – Gracias y el Boulevard de San Juan (*siendo éste último el más dañado, ya que en menor longitud presenta mayor desintegración de la superficie de rodadura*), presentan prematuramente baches, algunos de ellos de gran tamaño, de no iniciarse pronto con dichas reparaciones, éstas fallas se volverán más graves y surgirá el apareamiento de nuevos baches hasta completar con la destrucción de ésta nueva vía.
6. Por las construcciones de túmulos (*Se remueven los existentes y se construyen nuevamente sobre las zanjas que dejan la remoción de los primeros*) a lo largo de la longitud del boulevard de Gracias la pavimentación se encuentra dañada, corriéndose el riesgo que éstos trabajos permitan la infiltración del agua superficial a las capas subyacentes de la carretera que terminen arruinándola.
7. Los trabajos en los Accesos a las Aguas Termales y al Municipio de Belén se encontraron sin ningún problema y funcionando correctamente.

8. La Modificación #3 al Contrato de Construcción además de incluir nuevos trabajos, también reformó la mayoría de los precios unitarios con los que estaban pagados inicialmente las actividades, lo que originó un aumento en 92.13% del monto contratado después de la primera modificación.
9. Se enchapó las cunetas en los sectores en donde por su pronunciada pendiente, tipo de suelo o por la cantidad de agua que escurre era necesario, en total apego a lo estipulado en la Sección 11.3.11 Obras de Drenaje, Tomo #8 del Manual de Carreteras.
10. Se protegieron los taludes de relleno de la carretera de conformidad con el alineamiento, pendiente, dimensiones y disposiciones de la supervisión para evitar que éstos continuaran socavándose y terminaran dañando la calzada, esto conforme lo regulado en la sección Conservación de Taludes de Relleno del Tomo # 8, sección 630 – Gaviones, subsección 630.01 del Tomo #5 del Manual de Carreteras.
11. En los documentos que conforman el expediente del proyecto se encontraron muchos errores de cálculos y de transcripción tanto en los contratos y modificaciones de construcción como de supervisión.

C. Recomendaciones

Al Secretario en el Despacho de Obras Públicas, Transporte y Vivienda

Recomendaciones Finales

- Se recomienda agilizar en tiempo la toma de decisiones sobre la ampliación de obra, modificación o disminución de la misma, con la finalidad de obtener un compromiso por parte de quién lo construya y quien lo supervisa, evitando así trabajos al margen de lo contratado, según lo establecido en la Norma 4.10, referente al Registro Oportuno del Manual de Normas de Control Interno.
- Se recomienda a SOPTRAVI realizar visitas periódicas al proyecto, ejecutar reuniones en el campo con los involucrados directos en la ejecución de la obra, con el propósito de conocer a fondo los problemas que enfrentan los proyectos, asimismo, se levante una ayuda memoria con los puntos tratados y las soluciones consensuadas, de conformidad a la Norma de Control Interno No. 4.9 referente a la Supervisión Constante.
- Se recomienda se le brinde mantenimiento a todo éste tramo carretero, procediendo en primera instancia a la limpieza de las obras de drenaje menor como lo representan las alcantarillas localizadas en el alineamiento del curso de agua lluvia tomando en cuenta que la velocidad de éste flujo es muy variado, lo anterior con la finalidad de prevenir azolvamientos que causen excavaciones estructurales mayores u obliguen al agua a salir del cauce construido.
- Los contratos, modificaciones y órdenes de cambio realizados por SOPTRAVI poseen demasiados espacios en blanco entre los párrafos, así como un entrelineado muy ancho dentro de éstos; en tal sentido, se recomienda a esa Secretaría que en futuros

contratos se subsanen éstas deficiencias a fin de reducir los riesgos de que los contratos puedan ser alterados en detrimento de las obligaciones originalmente pactadas en cumplimiento a la Norma de Control Interno No. 4.8 referente a Documentación de Procesos y Transacciones.

- Se recomienda aplicar correctamente los criterios legales que respaldan cada una de las Órdenes de Cambio y no utilizar fundamentos legales que no guarden relación alguna con dichas modificaciones.
- Se recomienda efectuar por medios mecánicos y no manuales las fechas de suscripción en futuros Contratos o Modificaciones a los mismos, con la finalidad de garantizar la confiabilidad en la documentación de conformidad a la Norma de Control Interno No. 4.10 referente al Registro Oportuno.
- Planificar de una manera razonable el plazo en el que se estima se ejecutarán los proyectos carreteros tomando en consideración las condiciones climatológicas de la zona, donde se llevaran a cabo los trabajos, a fin de evitar la suscripción de modificaciones de contrato por ampliación de plazos por problemas climáticos en detrimento del costo final del proyecto en cumplimiento a la Norma de Control Interno No. 3.2 referente a la Planificación.
- Se recomienda que toda licitación de proyecto cuente con estudios, diseños, especificaciones generales y técnicas, debidamente concluidos y actualizados, al tenor de lo establecido en el artículo 23, primer párrafo de la Ley de Contratación del Estado.
- Se recomienda que todos los ítem incluidos en Órdenes de Cambio y Modificaciones sean colocados y numerados en igual orden y correlativo que el Contrato Original, mejorando la efectividad y eficiencia en las operaciones así como elaborar información financiera válida y confiable presentada con oportunidad, según lo estipulado en las Normas 4.13- Revisiones de Control, 4.14- Conciliación Periódica de los Registros y 5.2- Calidad y Suficiencia de la Información del Manual de Normas de Control Interno.
- Se recomienda que para futuros Contratos que suscriba la Secretaría, excluir la Cláusula XXII, tercer párrafo, referente a la distribución de costos en los precios unitarios, lo anterior debido a que ésta contraviene lo determinado en el artículo 121, párrafo segundo de la Ley de Contratación del Estado.
- Se recomienda que al momento de suscribir el Acta de Recepción Final de los proyectos construidos, sea firmada por las personas legalmente facultadas convenidas en los artículos 208 tercer párrafo y 209 del Reglamento de la Ley de Contratación del Estado.
- Se recomienda reparar los baches encontrados en el proyecto y el Boulevard de San Juan, Intibucá, considerando que la llegada del invierno podría acelerar el deterioro de éstos así como la aparición de nuevas fallas, con la finalidad de aumentar la vida útil de la carretera ya que presenta prematuramente varios baches, según lo estipulado en el artículo 227 segundo párrafo del Reglamento de la Ley de Contratación del Estado.

- Se recomienda unir esfuerzos con las Alcaldías Municipales en la zona a fin de tomar las medidas necesarias para disminuir la falta de conciencia de ciertos habitantes de la zona hacia algunos problemas como ser: enchapes y vertederos rotos para el cruce de una tubería, bordillos partidos para construcción de cerco, señales robadas y expuestas en casas a orillas de la carretera y otros más.
- Se recomienda tomar las medidas, decisiones y soluciones necesarias y oportunas en el cabezal de salida de la alcantarilla construida en la estación 37+080 que esta a punto de derrumbarse, esto a consecuencia del deslizamiento del suelo que formaba el talud de apoyo a la carretera, de continuar esta condición que tiene como principal disparador el agua que sale de la alcantarilla produciría un deslizamiento mayor que dañaría seriamente este tramo.
- Se recomienda que al tenor de lo establecido en el Artículo 104 de la Ley de Contratación del Estado sea incrementado el tiempo de vigencia de la Garantía de Calidad previsto en futuros Contratos suscritos entre las partes, ya que la vigencia de un año para obras tan importantes y de gran envergadura económica no es significativa, esto con la finalidad de proteger por mayor tiempo las obras construidas.
- Se recomienda que cada vez que se suscriban ordenes de cambio y/o modificaciones de contrato, se revisen de una manera pormenorizada, los valores monetarios suscritos en letras y números, las operaciones aritméticas, las fechas de suscripción y finalización de las modificaciones anteriores y nuevas, el contexto del documento etc. a fin de evitar que se comentan errores y que los mismos sean registrados en dichas modificaciones y arrastrados en las subsiguientes de conformidad a la Norma Interna de Control Interno No. 4.13 referente a Revisiones.
- Se recomienda en el tema de revisión de precios el apego irrestricto a lo que establece los artículos 74, segundo párrafo; 121, segundo párrafo de la Ley de Contratación del Estado y el artículo 196, segundo párrafo del Reglamento de la Ley de Contratación del Estado.
- Se recomienda que toda modificación de contrato que implique prestaciones adicionales se realice considerando los precios unitarios inicialmente pactados.
- Los contratos realizados por SOPTRAVI poseen demasiados espacios en blanco entre los párrafos, así como un entrelíneo muy ancho dentro de estos; en tal sentido, Recomendamos a esa Secretaría que en futuros contratos se subsanen estas deficiencias a fin de reducir los riesgos de que estos contratos puedan ser adulterados en detrimento de las obligaciones originalmente pactadas.
- Recomendamos vigilar la vigencia de las Garantías, así como la descripción del concepto o título de las mismas se deberá tener cuidado en consignar los criterios legales que correspondan en cada una de las Ordenes de Cambio y no utilizar articulados que no guarden relación alguna con dichas modificaciones.

- Recomendamos se limpien las cunetas ubicadas en el tramo comprendido entre las estaciones 19+700 y 19+900, con la finalidad de evitar que el agua que circule por las mismas se filtre bajo el enchape y las destruya.
- Recomendamos que SOPTRAVI en conjunto con las autoridades de las Alcaldías Municipales de Gracias y San Juan, ejerzan acciones que coadyuven a mantener en buen estado la carretera y a prolongar su vida útil.

6. HECHOS SUBSECUENTES

El Tribunal Superior de Cuentas mediante Oficio 558-2010-Presidencia de fecha 10 de agosto de 2010, (Véase Anexo No. 18 y Hallazgo No. 5) señaló a SOPTRAVI el deterioro que estaba sufriendo el Boulevard de San Juan el cual presentaba gran cantidad de baches prematuros; razón por la cual SOPTRAVI solicitó a la empresa Constructora y Supervisora se efectuaran las correcciones pertinentes en dicho boulevard, sugerencia que no fue atendida por la Empresa Constructora, lo que originó que SOPTRAVI solicitará al banco de Occidente la afectación de la Garantía de calidad por un monto de Cinco Millones Quinientos Tres Mil Cuatrocientos Cincuenta y Cuatro Lempiras con Sesenta y Cuatro Centavos (L. 5,503,454.64.) (Véase Anexo No. 15)

Sin embargo al 27 de enero del 2011, aun no se había hecho efectiva la afectación de dicha Garantía; y se estaba a la espera de las decisiones que tomaría SOPTRAVI en relación a este hecho, de igual forma la Empresa SERCOIN presentó demanda contra el Estado de Honduras el día 01 de octubre de 2009.