

**INFORME DE
AUDITORÍA TÉCNICA EXTERNA**

**LABORES REALIZADAS SOBRE LA RUTA
228, SABANA – QUEBRADILLAS DE
CARTAGO.**

OCTUBRE 2006

**INFORME DE
AUDITORÍA TÉCNICA EXTERNA
TRABAJOS REALIZADOS SOBRE LA RUTA 228,
SABANA – QUEBRADILLAS DE CARTAGO.
RESUMEN EJECUTIVO
OCTUBRE 2006**

INFORME DE
AUDITORÍA TÉCNICA EXTERNA
LABORES REALIZADAS SOBRE LA RUTA 228, SABANA – QUEBRADILLAS DE
CARTAGO.

A. ÍNDICE

	Página
A. Índice	01
1. Potestades	02
2. Objetivo de la auditoría técnica	02
3. Alcance de esta auditoría técnica	03
4. Descripción de las labores observadas por la auditoría técnica	03
Hallazgo No.1. Sobre la negativa a entregar información:	06
Hallazgo No.2 Sobre las declaraciones del ingeniero responsable de las obras:	08
Hallazgo No.3: Sobre la información suministrada	12
Hallazgo No.4: Sobre la durabilidad de las obras	19
7. Conclusiones	20
8. Recomendaciones	22

INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA EXTERNA

LABORES REALIZADAS SOBRE LA RUTA 228, SABANA – QUEBRADILLAS DE CARTAGO.

1. Potestades

La ejecución de las auditorías técnicas externas a los diferentes proyectos en ejecución en el sector vial, se fundamentan en las disposiciones que establece el artículo 6 de la Ley 8114 de Simplificación y Eficiencia Tributarias, dentro del Programa de Fiscalización de la Calidad de la Red Vial del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME) de la Universidad de Costa Rica (UCR); así como en otras normas concordantes que regulan los principios generales de fiscalización.

De igual manera, estos procesos encuentran fundamentación y legitimación en el pronunciamiento C-087-2002 de fecha 04 de abril del 2002, emitido por la Procuraduría General de la República, y que en lo conducente señala:

“...la fiscalización que realiza la Universidad a través del Laboratorio es una fiscalización externa, que trasciende los contratos de mérito, y por ende, obras específicas, para abarcar la totalidad de la red nacional pavimentada (por ende, proyectos ya finiquitados) y que incluso podría considerarse “superior”, en el sentido en que debe fiscalizar también los laboratorios que realizan análisis de calidad, auditar proyectos en ejecución, entre otros aspectos, evaluar la capacidad estructural y determinar los problemas de vulnerabilidad y riesgos de esa red. Lo cual implica una fiscalización a quienes podrían estar fiscalizando proyectos concretos.” (El subrayado no es del texto original).

2. Objetivo de la auditoría técnica.

El principal objetivo de este informe de auditoría técnica, es presentar a las entidades competentes una serie de hallazgos y observaciones de orden técnico sobre las labores efectuadas por el CONAVI en la ruta 228, específicamente en la sección ubicada en la provincia de Cartago entre Sabana y Quebradillas, las que se ejecutaron mediante la contratación de maquinaria con cargo a la empresa Hermanos Brenes Sociedad Anónima. Consecuentemente, el presente informe lleva como fin, alertar y recomendar a la Administración la implementación de las medidas correctivas y preventivas que corresponden, evitando de esta manera la recurrencia de los hallazgos y las observaciones señalados en futuros proyectos

viales y con la intención de lograr que se mejore la eficiencia en esta modalidad de contrataciones para realizar trabajos sobre la red vial nacional.

3. Alcance de esta auditoría técnica.

De acuerdo con los procedimientos vigentes que mantiene esta auditoría, se establecieron los alcances y los objetivos en el momento del inicio de la misma. No obstante, debido a la negativa de brindar información por parte de los funcionarios encargados de este proyecto, se hizo necesario estructurar el informe en dos etapas a saber: La primera, comprendida entre los meses de marzo y junio de 2006 período en el cual, no se contó con la información requerida y en esta etapa se resaltan los dos primeros hallazgos. Una segunda fase, que da inicio a partir del mes de julio de este mismo año y que versa sobre el mismo proyecto; ya que es hasta esta fecha que se recibe formalmente parte de la información solicitada durante la primera etapa. En esta segunda parte se generan los hallazgos No.3 y No.4 del informe.

Cabe reiterar que el alcance inicial de esta auditoría, se mantuvo durante todo el proceso; sin embargo, y como se indicó anteriormente, la negativa de los funcionarios del Departamento de Conservación Vial para entregar la información en la etapa inicial, obligó al equipo auditor a modificar constantemente la programación inicial.

4. Descripción de las labores observadas por la auditoría técnica.

Como es propio en este tipo de auditorías, se realizaron visitas de evaluación de las labores realizadas sobre la ruta 228, específicamente en la sección antes referenciada, y se registran dentro de este proceso los siguientes datos de relevancia:

1. Tipo de labor observada: Trabajos de remoción de material existente y colocación de material granular únicamente a la margen derecha de la ruta, relleno con este material una excavación de aproximadamente 1.5m de profundidad por 3m de ancho a lo largo de una sección de 530 m de longitud. Esta actividad fue supervisada por el inspector del CONAVI el señor Antonio Rodríguez. El material de relleno fue extraído de un talud localizado sobre la ruta nacional No.2, en las proximidades del kilómetro 28 bajo la inspección del señor Franklin Picado.
En ambos frentes de trabajo, se utilizó equipo pesado para movilización, colocación y extracción del material, así como equipo de compactación. Se

aclara que la información y detalle del equipo utilizado en esta actividad, fue brindado por el CONAVI a esta auditoría hasta el 11 de julio de 2006, pese a las reiteradas solicitudes cursadas en la primera etapa ya citada. De igual manera, durante las visitas realizadas al campo, la auditoría técnica pudo constatar la presencia de varias vagonetas para acarreo y dos palas excavadoras una en cada frente de trabajo (ver fotografías adjuntas).



Fotografía No.1:

Frente de extracción del material en un punto ubicado en el kilómetro 28 sobre la ruta No.2, fotografía tomada el 7 de marzo de 2006.



Fotografía No.2:

Condición del Talud durante el proceso de extracción, fotografía tomada el 7 de marzo de 2006.

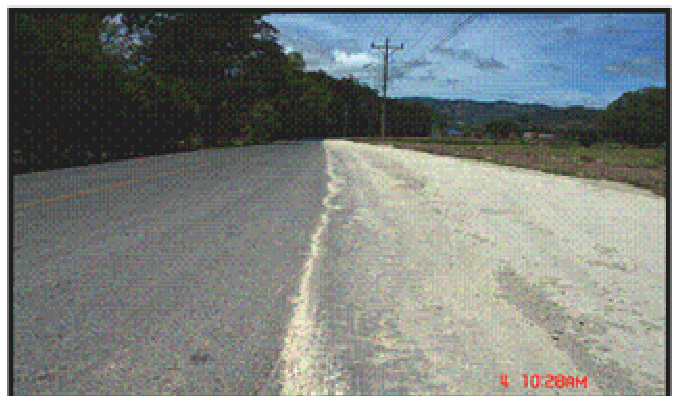
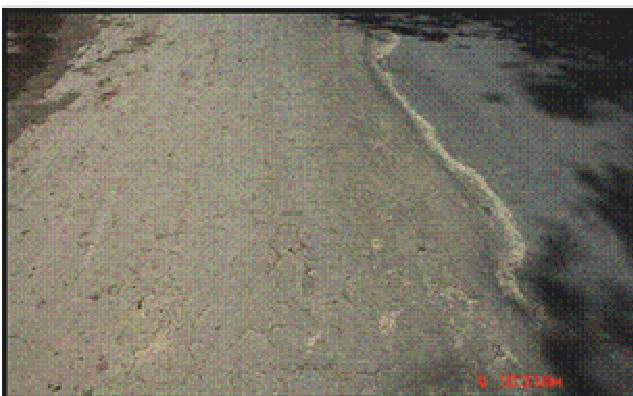


Fotografías No.3 y 4: Detalle de las labores observadas de excavación y posterior relleno con el material extraído de la ruta No.2, fotografías tomadas el 7 de marzo de 2006.



Fotografías No.5, 6 y 7:

Condición final de las labores. Nótese el material colocado hasta el mismo nivel de la sobrecapa existente, como superficie de ruedo. Por sus características físicas, este material presenta mucho menos resistencia al deslizamiento que una superficie de mezcla asfáltica convencional. Fotografías tomadas el 4 de abril de 2006.



De forma adicional la auditoría técnica realizó muestreos del material, resultando que el mismo no cumplía con las especificaciones de un material colocado como superficie de ruedo. Consecuentemente y como corresponde, la auditoría solicitó formalmente a la administración toda la información referente a los controles de calidad implementados en esta obra, controles de horas trabajadas por maquinaria y justificación de las labores, entre otras y para el periodo de la primera etapa de auditoría esta información no ha sido o no fue brindada por la Administración sin que se evidencie justificación alguna del por qué no se atienden las gestiones de fiscalización.

5. ETAPA PRIMERA DEL PROCESO DE AUDITORIA: Meses de marzo, abril, mayo y junio de 2006.

5.1 Descripción de hallazgos.

Hallazgo No.1: El ingeniero Marvin Moya Arguedas, Director de Conservación Vial y el ingeniero Olid Abellán Cisneros, responsables de las obras realizadas en la ruta 228, al no brindar la información que formalmente y reiteradamente le solicitó esta auditoría referente a este proyecto, incumplen las disposiciones que regula la ley 8292, “Ley General de Control interno”, capítulo III, sección I, artículo 12 y concomitantemente obstaculizan las labores de fiscalización que le corresponden al Lanamme-UCR según los alcances de los artículos 5 y 6 de la Ley 8114, “Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias” .

Como parte de los procedimientos, al inicio de esta labor de fiscalización, mediante el oficio LM-PI-PV-AT-12-06 de fecha 09 de marzo del presente año, se convocó a una audiencia en las instalaciones del LANAMME al Ing. Olid Abellán Cisneros, con la intención de conocer los criterios técnicos de este profesional sobre la ejecución de las actividades realizadas en la ruta 228 y asimismo recopilar mayor información al respecto. Dicha audiencia se llevó a cabo el día 15 de marzo de este año y entre otras cosas el ingeniero Abellán Cisneros manifestó:

- 1. “Las decisiones de las labores realizadas en la ruta 228 fueron tomadas por el ingeniero Olid Abellán con autorización tácita del director de Conservación Vial.*
- 2. Las labores responden a un tipo de intervención definido por el ingeniero Olid Abellán como de “urgencia” el cual fue definido con antelación por la Administración.*

3. *El material utilizado para esta "ampliación" fue extraído al margen de la ruta 2, cerca del kilómetro 28, dentro del derecho de vía."*

Posteriormente, y con el fin de analizar con mayor detalle las manifestaciones del Ing. Abellán en la audiencia citada, la auditoría técnica mediante los oficios LM-PI-PV-AT-15-06, 18-06, 25-06, 31-06 y 41-06 de fechas 22 de marzo, 07 de abril, 28 de abril, 05 de mayo y 21 de junio de 2006 respectivamente, solicitó al ingeniero Abellán la siguiente información:

1. *Controles realizados por los inspectores de campo del CONAVI, en cuanto al alquiler de maquinaria (tiempos laborados) y cualquier otro control de calidad realizado en el sitio de la obra, así como de las actividades de extracción de materiales realizados sobre la ruta 2 cerca del kilómetro 28 con el fin de utilizar este material en la sección 30540 de la ruta 228.*

Adicionalmente y mediante los oficios LM-PI-PV-AT-16-06 del 22 de marzo de 2006 y LM-PI-PV-AT-26-06 del 28 de abril de 2006, se le solicitó al Ing. Marvin Moya Arguedas, Director de Conservación Vial, su criterio y un pronunciamiento de manera formal y por escrito, en relación con las declaraciones realizadas por el ingeniero Olid Abellán y transcritas al inicio de este hallazgo.

Sobre estos requerimientos hechos al Ing. Abellán y al Ing. Marvin Moya para que brindaran la información requerida, no fueron atendidos en el momento oportuno y prueba de ello son los reiterados oficios de solicitud, sin que se evidencie justificación alguna del por qué no se cumplió con las peticiones de la auditoría técnica; esto pese a existir dos circulares (una emitida por el Ing. Alejandro Molina Solís, Director Ejecutivo a.i. en el oficio DE06-1009 del 24 de abril de 2006 y otra enviada por el Dr. Pedro Luis Castro Fernández, Ph.D., Viceministro de Obras Públicas, en el oficio DVOP-0938-06 del 13 de junio de 2006) debidamente notificadas en las cuales se les giran instrucciones para que la información fuera entregada.

Al momento de emisión de este informe no se evidencio justificación alguna del por qué de la negativa de brindar la información a tiempo, si tomamos en cuenta que las labores de este proyecto, se realizaron en el periodo comprendido entre el 25 de enero y el 10 de marzo de 2006, se supone que toda la información de soporte, es decir, estudios preliminares de laboratorio, controles de calidad, autorizaciones de la dirección de conservación vial y documentos de pago, deberían de existir y encontrarse disponibles para su revisión, no solo para esta

auditoría técnica sino también para la auditoría interna del CONAVI o para cualquier otro ente fiscalizador que vele por el buen uso de los fondos públicos.

Como consecuencia, es criterio de esta auditoría que con esta actuación de los funcionarios públicos encargados, incumplen lo establecido en la ley 8292, “Ley General de Control interno”, capítulo III, sección I, artículo 12, donde se establece:

“Artículo 12.—Deberes del jerarca y de los titulares subordinados en el sistema de control interno. En materia de control interno, al jerarca y los titulares subordinados les corresponderá cumplir, entre otros, los siguientes deberes:

- a) Velar por el adecuado desarrollo de la actividad del ente o del órgano a su cargo.*
- b) Tomar de inmediato las medidas correctivas, ante cualquier evidencia de desviaciones o irregularidades.*
- c) Analizar e implantar, de inmediato, las observaciones, recomendaciones y disposiciones formuladas por la auditoría interna, la Contraloría General de la República, la auditoría externa y las demás instituciones de control y fiscalización que correspondan ...”.* (EL subrayado no pertenece al texto original).

En igual forma, al no brindarse la información respectiva, no le permite a esta auditoría técnica cumplir con la rigurosidad que se requiere en los mandatos que la ley 8114 le confiere en sus artículos 5 y 6, ya que se obstaculiza el buen ejercicio del proceso fiscalizador y poniendo en tela de duda la legitimidad de este proceso de contratación ejecutado por la Administración por la vía de excepción.

Hallazgo No.2: Las declaraciones brindadas por el ingeniero Olid Abellán Cisneros, en la audiencia realizada el 15 de marzo de 2006, revelan deficiencias en el proceso de contratación, en la justificación técnica de las labores y en los controles de calidad que debían ser realizados.

Como se ha indicado el día 15 de marzo de 2006, se realizó la audiencia en la instalaciones del Lanamme-UCR, en la cual se encontraban presentes los ingenieros Jenny Chaverry Jiménez, Mauricio Salas Chaves, Roy Barrantes Jiménez y el licenciado Miguel Chacón Alvarado, como miembros de la auditoría técnica externa y el ingeniero Olid Abellán Cisneros ingeniero responsable de las obras realizadas en la ruta 228 y representante de la Administración.

Entre otros aspectos de interés, en esta audiencia y sobre las labores realizadas en la ruta 228, el ingeniero Olid Abellán Manifestó: “Las decisiones de las labores

realizadas en la ruta fueron tomadas por el ingeniero Avellán con autorización tácita del Director de Conservación Vial.”

Sobre esta declaración del ingeniero Olid Avellán, la auditoría técnica evidencia una incongruencia con las normas y los principios del ordenamiento jurídico administrativo que está establecido para el inicio de este tipo de contrataciones, por las siguientes consideraciones:

a) Las funciones establecidas y reguladas para los ingenieros de proyecto, como el ingeniero Abellán, descritas en los contratos que enmarcan la actividad de estos profesionales como contratistas encargados de la supervisión de los proyectos de conservación vial del país, no los faculta para tomar este tipo de decisiones sin el consentimiento explícito de la dirección de conservación vial y sobre todo apegados a los lineamientos y principios que regula la Ley de Contratación Administrativa.

b) Toda labor ordinaria de ingeniería vial sobre una ruta nacional y donde se inviertan fondos públicos, debe estar fundamentada en una verdadera necesidad, que pueda ser irrefutablemente demostrada por análisis técnicos o estudios de ingeniería y que responda a una planificación formal, donde se inviertan los recursos bajo los principios de eficiencia y eficacia.

c) Es criterio de esta auditoría que, la decisión tomada por el ingeniero Olid Abellán fue de carácter subjetivo y se extralimitó en sus facultades como ingeniero de conservación vial, ya que no fue formalmente autorizado para contratar la realización de estas labores.

En la misma audiencia el ingeniero Abellán manifestó: *“Las labores corresponden a un tipo de intervención definido por el ingeniero Olid Abellán como de “urgencia” que es definido con antelación por la Administración”*

Evidentemente, con esta apreciación, el Ing. Abellán quiso justificar su accionar bajo la tesitura del concepto “Urgencia”. Sin embargo, se debe aclarar que sobre este término, ya se han hecho reiterados análisis en el pasado en distintos ámbitos legales y para tales efectos se debe tomar en consideración lo definido en la ley 8488, “Ley Nacional de emergencias y prevención del riesgo” y su reglamento, así como lo resuelto por la Sala Constitucional en resolución No.3410-92 del 10 de noviembre de 1992 y la No.5966-99 de 10:30 hrs de 30 de julio de 1999 y 1369-2001 de 14:30 hrs de 14 de febrero de 2001, respectivamente.

En el caso que nos ocupa, la definición de un estado de “urgencia”, un estado de “necesidad y urgencia” o un estado de “emergencia” debió estar sujeto a un procedimiento previamente establecido y de conformidad con lo que establece para estas consideraciones la ley 8488 y su reglamento, lo cual no se evidencia en este caso.

Queda claro que la determinación de un estado de “urgencia” no es una simple competencia de la Administración, y mucho menos una competencia del Ing. Abellán, el cual procede a realizar contrataciones de obra, bajo la categoría de “urgencia”, obviando los procesos y trámites regulares que para tales propósitos la ley establece claramente.

La necesidad de realizar un análisis de causalidad y establecer claramente el vínculo causa – efecto, para poder definir cualquiera de los estados antes mencionados, es un requisito ineludible, que permite, luego de un análisis, determinar si corresponde una declaración de esta naturaleza.

Las labores evidenciadas por el equipo auditor en la ruta 228 corresponden, como el mismo ingeniero Abellán señaló en su declaración, a trabajos que se realizaron por “presiones de los vecinos y de la prensa...” entre otras.

Por otra parte y partiendo que no estamos en presencia de un estado de necesidad y urgencia debidamente declarado como se indicó supra, procede analizar el término de “urgencia” y de “necesidad” pero bajo la óptica de lo que establece la Ley de Contratación Administrativa y su reglamento, ello con la intención de establecer si este proyecto se justifica bajo estos términos. Bajo esa línea, la ley de Contratación Administrativa en el capítulo VIII, Procedimientos de urgencia, Artículo 80 – Supuestos, regula lo siguiente:

“En casos de urgencia y para evitar lesiones al interés público, daños graves a las personas o irreparables a las cosas, se podrá prescindir de una o de todas las formalidades de los procedimientos de contratación; incluso se podrán crear procedimientos sustitutos.

En estos supuestos y para el control y la fiscalización correspondientes, la Administración está obligada a solicitar, previamente, a la Contraloría General de la República, la autorización para utilizar este mecanismo. La petición deberá resolverse dentro de los diez días hábiles siguientes. El silencio del órgano contralor no podrá interpretarse como aprobación de la solicitud.” (Los subrayados no son parte del texto original).

En el caso en cuestión, no se evidencia ninguna gestión previa ante el Órgano Contralor, que en todo caso debe solicitar directamente la Administración siguiendo los mecanismos formalmente establecidos, para realizar las obras bajo un supuesto de urgencia, de allí que es criterio de esta auditoría que tampoco se podría aplicar una justificación bajo estas disposiciones al no evidenciarse ni de parte de la Administración, ni del encargado del proyecto, la intención de cumplir con los procedimientos que regulan la normas para considerar que estamos en presencia de un estado de urgencia o necesidad.

Sobre el material y los controles de calidad, el ingeniero Abellán manifestó: *“El material utilizado fue extraído al margen de la ruta nacional No.2 en las proximidades del kilómetro 28, con un criterio de aceptación y cumplimiento del material propio del ingeniero Olid Abellán, el cual manifiesta que conoce el material y lo considera “apropiado” para estas labores.*

Manifiesta el ingeniero Olid Abellán que califica como material de préstamo en opinión del ingeniero, sin embargo, no se han realizado ensayos de evaluación para dicho material. El ingeniero considera que el material cumple con las especificaciones del CR-77 (CBR>6)”

“Referente al control de calidad en el sitio manifiesta el ingeniero Abellán que no se han realizado mediciones de compactación por considerar él que se cumple con este parámetro”.

Como se expresa en el análisis de la primera declaración del ingeniero Abellán, la decisión de utilizar el material extraído en el relleno realizado sobre la ruta 228, sección de control 30540, se fundamentó en criterios subjetivos, al no evidenciarse ensayos de laboratorio que los respalden.

Es criterio de esta auditoría técnica que, toda labor de ingeniería en carreteras debe realizarse con el sustento técnico suficiente, de manera que se garantice la calidad y durabilidad de las obras. La subjetividad en la toma de decisiones técnicas, principalmente cuando se trata de fondos públicos, es una práctica inadecuada que compromete la eficiencia y la eficacia en la realización de las obras.

6. SEGUNDA ETAPA DEL PROCESO DE AUDITORIA TÉCNICA: Meses de julio y agosto de 2006.

Esta auditoría recibió el día 11 de julio de 2006 alguna de la información solicitada en la primera etapa, luego de un proceso de espera por más de seis meses y de la remisión de siete oficios solicitando dicha información al CONAVI; esto pese a

las directrices claras del Ing. Alejandro Molina Solís como Director Ejecutivo del CONAVI y del Dr. Pedro Castro Fernández PhD. como Viceministro del MOPT, donde se ordenaba la entrega de lo solicitado por esta auditoría técnica.

La información entregada a esta auditoría con carácter de documentación oficial referida a las labores realizadas sobre la ruta 228, fue entre otra, la siguiente:

1. Nota de entrega de la información, oficio DCV-C-038-2006, con fecha de recibido del 11 de julio de 2006.
2. Controles de las horas de maquinaria contabilizadas por los inspectores de campo, folios 00048 al 00075.
3. Resolución de la Dirección Ejecutiva de CONAVI, donde se registran los argumentos técnicos y legales que utilizó el ingeniero de proyecto para justificar las labores realizadas sobre la ruta 228, folios 00026 al 00040.
4. Informe final, cierre de la contratación directa (sin número de oficio) realizado por el ingeniero Olib Abellán Cisneros con fecha del 17 de abril de 2006, folios 00009 al 00025.
5. Oficio DCV-138-2006, con fecha del 24 de enero de 2006, dirigido al señor Jorge E. Brenes Gonzáles, representante legal de la constructora Hermanos Brenes y considerado como “el documento técnico base” de la resolución mencionada en el punto 3, tal y como se registra en la misma resolución, folio 00039.
6. Oficio DCV-C-4-2006 con fecha de 23 de enero de 2006, dirigido al Ingeniero Alejandro Molina Solís, Director Ejecutivo del CONAVI, donde el ingeniero Olib Abellán Cisneros realizó un diagnóstico de la condición de la ruta intervenida y propone una alternativa de intervención.

Se consideró importante en esta labor de fiscalización, realizar un análisis de esta documentación, para resaltar una serie de hallazgos derivados de este análisis por ser considerados de trascendental importancia, a pesar de que en su mayoría los documentos aportados no pueden ser considerados como oficiales por la falta de firmas y fechas, entre otras razones, estos documentos reflejan deficiencias en los procesos de contratación aplicados por el CONAVI que deben ser analizados y atendidos.

Hallazgo No.3: El análisis de la información suministrada evidencia una serie de irregularidades en el proceso de contratación y en la justificación misma de las obras realizadas en la ruta 228 por parte del CONAVI.

El análisis de la información suministrada, reveló una serie de irregularidades en el proceso de contratación y en la justificación técnica que la Administración – CONAVI utilizó para dar fundamento a las labores realizadas. Del mencionado

análisis se desprenden los siguientes elementos que conforman el presente hallazgo de auditoría:

1. Sobre la información suministrada

El análisis de la información suministrada por el Ingeniero Olid Abellán revela lo siguiente:

- a) La “Resolución de la Dirección Ejecutiva de CONAVI”, donde se registran los argumentos técnicos y legales que utilizó el ingeniero de proyecto para justificar las labores realizadas sobre la ruta 228, folios 00026 al 00040, no cuenta con número de resolución, fecha o firmas de ningún funcionario de CONAVI que respalde lo declarado en dicho documento, por lo que no puede ser considerado como un documento oficial ya que no se encuentra legitimado.
- b) El informe final, cierre de la contratación directa (sin número de oficio) realizado por el ingeniero Olid Abellán Cisneros, con fecha del 17 de abril de 2006, folios 00009 al 00025, no cuenta con firmas de ningún funcionario de CONAVI que respalde lo declarado en dicho documento, por lo que tampoco puede ser considerado como un documento oficial.
- c) El oficio DCV-138-2006, con fecha del 24 de enero de 2006, dirigido al señor Jorge E. Brenes Gonzáles, representante legal de la constructora Hermanos Brenes y considerado como “el documento técnico base” de la resolución mencionada, folio 00039 de la información suministrada por CONAVI, se especifica que las labores realizadas cuentan con el aval del Director de Conservación vial (folio 00008) y sin embargo no cuenta con firmas de ningún funcionario de CONAVI que respalde lo declarado en dicho documento.
- d) El oficio DCV-C-4-2006 con fecha de 23 de enero de 2006 dirigido al Ingeniero Alejandro Molina Solís, Director Ejecutivo del CONAVI, donde el ingeniero Olid Abellán Cisneros realizó un diagnóstico visual de la condición de la ruta intervenida y propone una alternativa de intervención, es firmado únicamente por el ingeniero Olid Abellán Cisneros sin contar con la firma del ingeniero Marvin Moya Arguedas, Director de Conservación Vial y superior inmediato del ingeniero Abellán, por lo que no existe el aval del superior y que brinde legitimación en lo actuado.

Adicionalmente, ninguna de la información mencionada cuenta con un sello de recibido que evidencie el haber sido entregado y recibido en las fechas mostradas y de forma oficial entre los mismos departamentos del CONAVI.

2. Sobre la definición de las labores y su justificación técnica.

Dentro de la información que, para los efectos de esta auditoría técnica, fue suministrada por el ingeniero Olid Abellán Cisneros, encontramos definidas las labores realizadas sobre la ruta 228 de varias formas, entre las cuales podemos citar:

- a) Labores de CONTINGENCIA (oficio DCV-C-038-2006),
- b) TRABAJOS / SUCESOS IMPREVISTOS (Resolución de la Dirección Ejecutiva de CONAVI, folios 00040, 00038, *sin número de resolución, ni fecha o firmas de ningún funcionario*),
- c) SITUACIÓN TOTALMENTE IMPREVISIBLE (Resolución de la Dirección Ejecutiva de CONAVI, folios 00037, 00035, 00029 *sin número de resolución, ni fecha o firmas de ningún funcionario*),
- d) CASO DE URGENTE NECESIDAD (Resolución de la Dirección Ejecutiva de CONAVI, folio 00031 *sin número de resolución, ni fecha o firmas de ningún funcionario*), y
- e) DESASTRE CON OCASIÓN DE LOS DISTURBIOS PROVOCADOS POR EVENTOS CLIMATOLÓGICOS IMPREDECIBLES (Resolución de la Dirección Ejecutiva de CONAVI, folio 00029 *sin número de resolución, ni fecha o firmas de ningún funcionario*),

En otros casos se declara que estas labores fueron producto de una AMENAZA (Resolución de la Dirección Ejecutiva de CONAVI, folio 00038) ó un ESTADO DE NECESIDAD Y URGENCIA (Resolución de la Dirección Ejecutiva de CONAVI, folio 00029 sin número de resolución y sin firmas).

En las definiciones mencionadas anteriormente y por medio de la documentación suministrada, queda claro que la condición de la ruta 228 fue considerada por el Departamento de Conservación Vial de CONAVI como una condición imprevisible, efecto de un estado de necesidad y urgencia que ameritó, de acuerdo a criterio del CONAVI, una respuesta inmediata por parte de la Administración – CONAVI, lo cual justificó la aplicación de un procedimiento de excepción en la contratación de la empresa Hermanos Brenes S.A, encargada de llevar a cabo las labores.

Sobre esta situación la auditoría técnica realizó varios análisis, y con el aporte del criterio legal, se determina lo siguiente:

- a) Sobre la imprevisibilidad de la condición de la ruta 228, la auditoría técnica hace referencia a un informe realizado en mayo de 2003 (LM-PI-PV-AT-48-03) donde se evaluó la condición de esta ruta y las labores de conservación vial que realizó en ese entonces el CONAVI.
- b) Los resultados de ese informe de auditoría técnica, mostraron una condición de la vía con una sección muy angosta, con un gran deterioro en la superficie de ruedo y en presencia de amplios canales de drenaje que corren de forma paralela a la vía y que representaban un potencial peligro para los usuarios bajo las condiciones de deterioro que existían en ese momento.

Se adjuntan algunas fotografías y comentarios que fueron parte del informe de auditoría realizado en mayo 2003.



Fotografía tomada en visita del lunes 5 de mayo de 2003 al proyecto de conservación vial de Cartago y Turrialba (LPCO-15-01)

Lo angosto de la vía en esta sección de la ruta 228 obliga a los vehículos y camiones a transitar por el borde la calzada con el correspondiente deterioro del borde.



Fotografía tomada en visita del lunes 5 de mayo de 2003 al proyecto de conservación vial de Cartago y Turrialba (I.PCO-15-01)

Esta zona se caracteriza por contar con una red amplia de canales de drenaje para contener inundaciones en los campos de cultivo. Muchos de estos canales corren paralelos a la ruta intervenida. El socavamiento y deterioro acelerado por esta erosión atentan contra la estabilidad de los bordes de la carretera. Estos canales al estar tan próximos a la calzada son un potencial peligro para los usuarios. No se observan trabajos de limpieza.

c) Adicionalmente, y en lo conducente, se transcribe textualmente uno de los comentarios finales y recomendaciones que la auditoría técnica incluyó en el citado informe de mayo 2003, donde se indicó: *“Las zonas circundantes en las proximidades de esta carretera son áreas sensiblemente inundables por la topografía llana que caracteriza la zona. Consecuencia de lo anterior en diversos puntos de la vía estos canales de drenaje y control de inundaciones viajan paralelo a la carretera. Esta condición obliga a la ingeniería de proyecto a prestar mayor atención a los problemas de erosión que se generan en los canales de drenaje y el consecuente peligro que estas zonas deterioradas, muy próximas a la vía, representan para el usuario”.*

d) Durante la visita de auditoría técnica realizada en mayo 2003 se observaron trabajos de bacheo y colocación de sobrecapas en la ruta 228, por lo cual, es evidente para esta auditoría técnica que la condición geométrica de la ruta era conocida de antemano por la Administración – CONAVI y por lo tanto, el argumento de imprevisibilidad o de que la condición de la vía fue producto de eventos climatológicos impredecibles, expresado erróneamente por la

Administración, para justificar la realización de las labores y contrataciones por la vía de excepción, no es aceptable.

e) En consecuencia, la determinación de un estado de “Necesidad y Urgencia” tal y como la Administración misma trató de definir en la documentación entregada a esta auditoría técnica, se contraponen con los principios básicos de planificación e intervención oportuna que deben regir en todos los procesos de contratación que realiza el Estado, ya que un estado de “necesidad y urgencia” según lo define la ley No.8488 “Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo” debe responder a situaciones de total imprevisibilidad (ver voto de la Sala Constitucional No.3410-62) y no a condiciones claramente atribuibles a ineficiencia en la gestión pública.

De acuerdo con lo anterior, es criterio de esta auditoría técnica que la Administración – CONAVI, había sido informada oportunamente de la condición de la ruta 228 y de forma ordinaria, debió intervenirla antes de que se perdieran vidas humanas producto de accidentes (ver lo expresado por el ingeniero Olid Abellán en la documentación entregada a esta auditoría técnica, oficio DCV-138-2006 y DCV-C-4-2006, folios 00008 y 00006 respectivamente) y de que se deteriorara la condición geométrica de la vía hasta convertirla en una mayor amenaza para el usuario.

Para mayor abundamiento, se transcribe lo determinado en un voto de la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia (voto 3410-92, noviembre de 1992) que se refiere, de forma muy acertada, a este tipo de estados de necesidad y urgencia: *“Por eso resulta inaceptable, a partir del contenido del artículo 180 constitucional, que la Administración activa permita que el desarrollo de sus inversiones, para la actualización de la oferta de los servicios públicos, llegue a tal estado de inercia que la conviertan en un "problema de urgente solución" y desde este enfoque, la urgencia resulta ser, evidentemente, lo opuesto a la planificación, la más básica de las funciones administrativas”.*

Al definir la Administración un estado de “Necesidad y Urgencia” en este caso y al no existir un “estado de emergencia” tal y como lo define la ley, debió hacer “un supuesto” basado, principalmente, en el diagnóstico técnico realizado por el ingeniero Olid Abellán Cisneros (Oficios DCV-138-2006 y DCV-C-4-2006) y para lo cual debía regirse por lo establecido en la Ley de Contratación Administrativa como se indicó en líneas que anteceden, y en este caso, y como se expresó en el Hallazgo No.2 de este mismo informe, no existe evidencia alguna de que la Contraloría General de la República otorgara la mencionada autorización.

Con el fin de registrar todos los elementos que llevaron a realizar estas obras de forma inmediata y obviando los procedimientos establecidos, la auditoría técnica transcribe lo escrito por el ingeniero Olid Abellán Cisneros en su oficio DCV-C-005-2006, del 17 de febrero de 2006, dirigido al Ing. Marvin Moya Arguedas, Director de Conservación Vial, es decir: *“Obedeciendo a sus instrucciones, del Director Ejecutivo, Oficina del señor Ministro y a solicitudes de los interesados, incluyendo las del diputado Sr. Mario Redondo, se ha iniciado con carácter de URGENCIA a rellenar las zanjas para evitar más accidentes, de los que con frecuencia se presentan en este sector de 1.500 metros.”*

3. Sobre el pago de las labores realizadas

Sobre el pago de las labores realizadas en la ruta 228, esta auditoría técnica evidencia varias inconsistencias en los procedimientos de pago utilizados y que se derivan del análisis documental de la información suministrada por el ingeniero Abellán en el oficio DCV-C-038-2006.

El ingeniero Olid Abellán expresó en el oficio DCV-C-038-2006, que hasta el 6 de julio de 2006, no se habían realizado desembolsos por los trabajos realizados en la ruta 228; sin embargo, el costo final de estas labores asciende al monto final de $\text{¢}24.952.728,69$, monto establecido en varios documentos suministrados a esta auditoría. Por otra parte, en la Resolución de la Dirección Ejecutiva de CONAVI, folio 00029, se omite la deducción del 10% del monto total autorizado, porcentaje de deducción que es exigido para las contrataciones donde se excluyen los requisitos de formalización contractual y de su respectivo refrendo. Lo anterior procede cuando le asiste asidero a la Administración para justificar la realización y ejecución del proyecto como consecuencia de un estado de necesidad y urgencia; lo cual no comparte esta auditoría por los aspectos enunciados en el contenido de este informe.

En el documento “Resolución de la Dirección Ejecutiva de CONAVI” aportado por el ingeniero Abellán, folio 00039, punto 8, se encuentra un apartado donde se debe especificar el número de la certificación presupuestaria, y este aspecto se hecha de menos al aparecer el espacio en blanco, por lo que no se evidencia certificación de la existencia de fondos presupuestarios suficientes para pagar estas labores y su procedencia.

De conformidad con los hallazgos que se resaltan del análisis documental, no existe evidencia de si existió un verdadero sustento presupuestario para pagar las obras, no existe certeza de si aplicaron o no las deducciones que son propias de

estas contrataciones, y por lo tanto se evidencian inconsistencias e incumplimientos en los procedimientos de pago establecidos por ley .

Hallazgo No.4: Las labores realizadas en la ruta 228, son de poca durabilidad y no corresponden con una solución eficiente para los problemas de la ruta.

Como parte de nuestra labor, se consideró importante ampliar nuestra gestión de fiscalización a las labores realizadas en la ruta 228, aplicando muestreos del material utilizado (ver informe de laboratorio LM-IC-I-0154-06), visitas durante el proceso de colocación y extracción (07/03/2006 y 04/04/2006) y visitas para evaluar el desempeño de la ruta posterior a la finalización de las labores (25/08/2006).

Como resultado de estas actividades, se pudo evidenciar que el material utilizado para relleno de los canales de drenaje de la zona, corresponde a un material que cumple especificaciones para ser considerado como de sub-base, tal y como lo define el CR-77, pero que no es apto como material sobre el cual puedan transitar los vehículos, ya que es poco durable y no brinda una adecuada resistencia al deslizamiento, lo cual introduce una condición de potencial riesgo de accidentes. Adicionalmente, la zona es propensa a inundarse, lo cual, sumado a la pobre calidad del material, disminuye aún más la durabilidad de las obras.

1. Condición actual de la sección auditada



Fotografías No. 8 y 9. El material colocado muestra deterioros severos aproximadamente 3 meses después de concluida la obra. Ante una tasa de deterioro tan acelerada y ante el uso de materiales inapropiados la recuperación de la sección para asegurar el tránsito seguro requerirá de inversiones muy altas en el corto plazo.



Fotografías No. 10, 11, 12 y 13. El deterioro de las obras ha provocado condiciones de inseguridad a los usuarios similares a las encontradas inicialmente. Adicionalmente, nótese como los sobretamaños del material colocado amenazan con interrumpir el correcto drenaje de las aguas pluviales agravando aún más la condición de deterioro y disminuyendo la durabilidad de las obras.



La auditoría técnica considera que, las labores realizadas sobre la ruta 228 bajo la modalidad de alquiler de maquinaria por la vía de excepción, no elimina la amenaza ni disminuye la vulnerabilidad de la vía de forma eficiente, las fotografías muestran el acelerado deterioro que sufre la vía debido al uso de materiales poco aptos para la función que se les da como superficie de ruedo.

Sobre este tema la ley No.8488, “Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo” es clara en afirmar en su capítulo IV, lo siguiente: *“Para no reconstruir la vulnerabilidad, las obras por ejecutar durante la emergencia deberán realizarse con un enfoque preventivo, orientado a que futuros eventos no vuelvan a generar un estado de emergencia igual”*

Para cumplir con este concepto y con los criterios de eficiencia y eficacia que debe regir en el uso de los fondos públicos, se deben cumplir con los principios de calidad total, tanto en los materiales, como en las técnicas constructivas y en el fundamento técnico de las decisiones, de manera que la Administración no incurra en una “reconstrucción de la vulnerabilidad”, y obligue a reinversiones innecesarias en el corto plazo, como es el caso de estas labores sobre la ruta 228.

7. Conclusiones

Analizados los elementos descritos en este informe y de conformidad con los hallazgos señalados se concluye lo siguiente:

1. El Departamento de Conservación Vial de CONAVI, al negarse a entregar la información solicitada por la auditoría técnica dentro de los plazos razonables que le brindaron en los diferentes oficios que se le cursaron, impidió y obstaculizó al LANAMME la correcta ejecución de lo establecido en la ley 8114, artículos 5 y 6, además de incurrir en clara violación de las disposiciones que regula la ley 8292, “Ley General de Control interno”, ya que no reconoció potestades de nuestra auditoría técnica la cual es definida por la Procuraduría en su pronunciamiento C-087-2002 del 04 de abril del 2002, como fiscalización superior. Lo anterior queda evidenciado según el oficio LM-PI-PV-AT-16-06, con fecha del 22 de marzo de 2006, enviado al Director de Conservación Vial ingeniero Marvin Moya el cual no fue respondido.
2. La omisión de firmas y números de resolución en la información suministrada por el Ing. Olid Abellán como sustento de esta contratación valorada en \$24.952.728,69, impide una adecuada trazabilidad de la

información, lo cual es necesario para verificar su autenticidad su oficialidad y su legitimación, hecho que, sumado a la gran dificultad para obtener la misma, refleja que no ha existido un adecuado proceso de control y de justificación técnica, que cuente con el debido respaldo de la Dirección de Conservación Vial (ver además el Hallazgo No.2, primera declaración del ingeniero Abellán). Como consecuencia, es criterio de esta auditoría que la documentación aportada por el ingeniero Olid Abellán Cisneros, no reúne los requisitos que debe tener toda documentación oficial en la Administración Pública.

3. El procedimiento que utilizó Administración – CONAVI para la contratación de las obras sobre la ruta 228, sin cumplir con lo establecido en la Ley de Contratación Administrativa (Artículo 80), utilizando los procedimientos de excepción en la contratación del contratista Hermanos Brenes S.A., consistió en un procedimiento indebido, al no existir una condición, producto de un evento climatológico imprevisible que originara un estado de necesidad y urgencia. El mecanismo que se utilizó pretendió solucionar una condición de la ruta 228, la cual era del conocimiento previo del mismo Departamento de Conservación Vial, que tenía la obligación de mantener la vía en una condición segura para el usuario dentro de su gestión ordinaria (ver hallazgo No.3).
4. Las labores realizadas sobre la ruta 228, consistieron en una “reconstrucción de la vulnerabilidad” obligando a reinversiones en el corto plazo, pues se colocó un material como superficie de ruedo con características muy pobres (ver informe de laboratorio LM-IC-I-0154-06) sin controles de calidad, de poca durabilidad y que no es apto para proporcionar una superficie de ruedo segura (ver hallazgo No.4).

8. Recomendaciones

8.1 A la auditoría interna de CONAVI

1. Esta auditoría técnica considera necesario que éste informe sea remitido de forma oficial a la unidad de auditoría interna del CONAVI, de forma que se desarrolle un análisis que evalúe todas las contrataciones que han sido objeto de adjudicaciones por la vía de excepción y se genere un informe completo, para que sea objeto de análisis por los entes fiscalizadores externos, incluyendo la auditoría técnica externa del LANAMME. Queda claro que en todos estos procesos se deben considerar los principios

rectores de control que la ley General de Control Interno (Ley 8292) y en la misma ley de creación de CONAVI (Ley 7798, capítulo V).

2. Esta auditoría técnica recomienda que se investigue, por parte de la auditoría interna del CONAVI, todo lo referente a la legitimidad de la documentación suministrada por el ingeniero Olid Abellán Cisneros como sustento de la contratación de las labores realizadas sobre la ruta 228, la cual no cumple con los requisitos básicos y necesarios para ser considerada como documentos oficiales.
3. Se recomienda que la auditoría interna, solicite al Ingeniero Marvin Moya, Director de Conservación Vial, brinde las explicaciones necesarias sobre las labores realizadas en la ruta 228. Asimismo, que brinde las explicaciones del caso del por qué no atendió el requerimiento de información que esta auditoría le solicitó en el oficio LM-PI-PV-AT-16-06, con fecha del 22 de marzo de 2006, y que una vez rendidas estas explicaciones no las hagan del conocimiento para registrar sus criterios en nuestro expediente respectivo.

8.2 A la Administración

4. En igual forma, por las situaciones enunciadas en este informe de fiscalización, se recomienda a la Administración la aplicación de las medidas correctivas y disciplinarias que correspondan, a los funcionarios mencionados en este informe. Se recomienda que se evalúe la aplicabilidad de la ley 8422, artículo 50, para los funcionarios involucrados en este caso.
5. Se recomienda a la Administración que analice la veracidad de las manifestaciones del ingeniero Olid Abellán Cisneros en su oficio DCV-C-005-2006, del 17 de febrero de 2006, dirigido al Ing. Marvin Moya Arguedas, Director de Conservación Vial, en el cual dice: *“Obedeciendo a sus instrucciones, del Director Ejecutivo, Oficina del señor Ministro y a solicitudes de los interesados, incluyendo las del diputado Sr. Mario Redondo, se ha iniciado con carácter de URGENCIA a rellenar las zanjas para evitar más accidentes, de los que con frecuencia se presentan en este sector de 1.500 metros.”*

Nota Final: *El presente informe corresponde a la versión final del informe de auditoría técnica que presenta los hallazgos detectados en las labores de conservación vial realizadas sobre la sobre la ruta 228 entre las localidades de Sabana y Quebradillas de Cartago. El informe preliminar con número LM-PI-PV-AT-42B-06 se entregó a la Administración mediante el oficio LM-PI-PV-AT-76-06 con fecha de 26 de octubre de 2006 con el fin de ser sujeto de análisis y que la Administración aportara algún elemento adicional, aclaración o comentario que constituyera la posición del auditado sobre los hallazgos consignados en este informe. Para tal efecto se les brindó un plazo de 10 días hábiles, ya que los casos descritos en este informe ya eran de conocimiento previo por parte de la Administración*
Finalmente y transcurrido el plazo mencionado se procede a la elaboración y envío de este informe final ya que no se recibió respuesta de parte del CONAVI.

Firmas del equipo auditor

Ing. Jenny Chaverri Jiménez. MSc. Eng.
Coordinadora de Auditorías Técnicas
LANAMME-UCR

Ing. Roy Barrantes Jiménez.
Auditor LANAMME-UCR

Ing. Mauricio Salas Chaves.
Auditor LANAMME-UCR

Visto bueno de control de legalidad

Lic. Miguel Chacón Alvarado.
Asesor Legal externo, Auditorías
Técnicas LANAMME-UCR

ANEXO I

**DOCUMENTACIÓN RELEVANTE APORTADA POR LA
ADMINISTRACIÓN.**

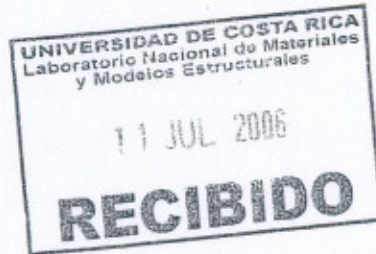
**COPIA FIEL DEL ORIGINAL ENTREGADO A LA
AUDITORÍA TÉCNICA.**



ANEXO I

**DOCUMENTACIÓN RELEVANTE APORTADA POR LA
ADMINISTRACIÓN.**

**COPIA FIEL DEL ORIGINAL ENTREGADO A LA
AUDITORÍA TÉCNICA.**



San José, 6 de Julio del 2006

DCV-C-038 -2006

Señores
Ing. Jenny M. Chaverry Jiménez, MScE ✓
Coordinadora de Auditoría Técnica
Ing. Roy Barrantes Jiménez
Ing. Mauricio Salas Chaves
Auditores Técnicos
LANAMME – UCR
S. O.

Referencia: Resp. Auditoría LANAMME
trabajos en Ruta 228, relleno de
zanjones en km 1+500 desde R2.

Estimados Señores:

Con las debidas disculpas por el atraso en la presentación de la información solicitada debido fundamentalmente a la falta de los servicios administrativos básicos que debe suplir la Administración con los que debe contar la Zona de Cartago, tales como los servicios de secretariado, un asistente de ingeniería para el manejo de la oficina y cálculo de cantidades, laboratorio de materiales contratados para el control de calidad, oficina administrativa financiera para el control presupuestario asignado etc., así como la exigencia apremiante para la elaboración de los Programas que involucra la realización de los inventarios para la ejecución de la Licitación Pública 01-2005, todo lo cual debo ejecutarlo personalmente hasta la puesta en papel como igual ocurre con este informe, por lo que pido de nuevo las disculpas del caso.

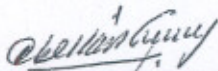
En atención a sus oficios LM-PI-PV-AT- 12-06 , LM-PI-PV-AT- 15-06, LM-PI-PV-AT- 18-06 LM-PI-PV-AT- 26-06 LM-PI-PV-AT- 25-06, LM-PI-PV-AT- 31-06, LM-PI-PV-AT- 41- 06 de fechas 9y22 de marzo, 7,28 y 28 de abril, 5 de mayo y 21 de Junio todos del año 2006, solicitando información por escrito y originales de los controles de las horas máquina empleadas en los trabajos de relleno de zanjones en la Ruta 228 bajo la condición de CONTINGENCIA, utilizando para ese fin material localizado dentro del Derecho de Vía proveniente del Km 27+500 en la Ruta 2, escogido como apto para el propósito buscado, por ser un material de comportamiento aceptable y condiciones similares al utilizado en los rellenos que se hicieron bajo mi supervisión en la Ruta 2, para restaurar el alineamiento y eliminar el desvío existente por más de 20 años en el kilómetro 37+500, en el sitio conocido como la CANGREJA todo conforme al INFORME INICIAL elaborado para la ejecución de los trabajos (ver folio 0001 al 006).

Es de su conocimiento que el CONAVI no dispone de laboratorios de materiales ni de contratos con laboratorios para llevar a cabo los controles necesarios en los trabajos que se ejecutan bajo la condición de emergencia o de acción inmediata y aún de los mismos contratos de conservación adjudicados por Licitación Pública, y por lo tanto, los mismos se llevan a cabo basados únicamente en la experiencia profesional que sobre la materia tenga el profesional encargado de las obras, como es el caso que nos ocupa, escogiéndose este material porque se puede tener cierta certeza que cumple con los requisitos mínimos para efectuar el relleno, recibiendo la adecuada compactación (ver folio 00044), todo conforme lo establece el CR77 para materiales de préstamo, esperando que se obtenga un CBR no menor de 6 al 95% del Proctor Standard con 0.5 de penetración.

A la fecha los trabajos se suspendieron por haber alcanzado el monto máximo autorizado, pero queda pendiente trabajo por ejecutar según mi informe N° DCV-C-005-2006 de fecha 17 de febrero enviado al Ing. Marvin Moya A. Director de Conservación Vial (ver folios 00041 al 00043), en el que expongo la situación, enumero los trabajos mínimos a realizar y los que se ejecutan con los fondos disponibles autorizados y también relacionados con este asunto los reportes y opinión emitidas en mis Informes mensuales de Enero y febrero del 2006 (ver folios 00045 al 00047)

Para los efectos de su solicitud les hago llegar los documentos debidamente foliados del N° 001 al 000254) que incluyen el Finiquito de los trabajos realizados mediante el ALQUILER DE MAQUINARIA (folios 0001 al 00040), el Informe Inicial (folios 0001 al 0006), un reporte de materiales cuyo comportamiento similar se espera del colocado en los zanjonés (folio 00044), los reportes de los Inspectores de campo en la fuente de préstamo (folios 00048 a 00056) y en el relleno (folios 00057 al 00075), reporte o reclamo de horas según el Contratista (folio 00076), horas aceptadas por la Ing. de Proyecto y acordadas para el finiquito (folio 00077), boletas conforme al cuadro final de horas aceptadas para el finiquito (folios 00078 a 00254); y aclaro que a la fecha no se ha realizado desembolso por dichos trabajos.

Atentamente,

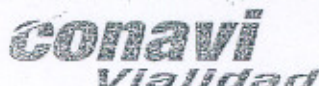


Ing. Olid Abellán Cisneros
Ing. Adjunto Zona de Cartago

cc:

Dr. Pedro L. Castro Fernández, Ph.D. Vice Ministro de Obras Públicas y Transportes.
Ing. Marvin Moya A., Director de Conservación Vial
Ing. Alvaro Vargas Solís, Gerente de área. Contraloría General de la República
Lic. Johnny Thompson, Auditoría Interna CONAVI

archivo
copiador



Dirección
Conservación Vial

Tel: (506) 225-3797 225-4372 Fax: (506) 225-4254
email: mmoya@cnv.moprt.go.cr

San José, 17 de febrero del 2006

DCV-C-005-2006

Señor
Marvin Moya Arguedas
Director d Conservación Vial
CONAVI
S.O.

Estimado señor:

En atención a su oficio DCV 0423-2006 de fecha 7 de febrero 2006 y relacionado al Oficio N° DE06-331 correspondiente al Oficio DM 0478-2006 del Despacho del Ministro he procedido conforme a lo solicitado realizando una inspección ocular del sitio de deslizamiento de los Diques del Rio Reventado y de la sección de Ruta 228 afectada por zanjas profundas que representan mucho peligrosidad para los usuarios.

1.- DIQUES DE ENCAUZAMIENTO DEL RIO REVENTADO

Efectivamente los trabajos de datan de muchos años han sufrido con el paso del tiempo y actualmente requieren una intervención general y especialmente en este sector cercano al Colegio y a un tanque de agua elevado.

Los trabajos necesarios son básicamente un re-alineamiento del cauce para asegurar su paso sin causar daños a los habitantes que en gran número han construido sus viviendas en las márgenes de los diques con o sin la responsabilidad que le corresponde al Municipio al otorgar dichos permisos.

Para llevar a cabo estos trabajos es necesario la contratación de maquinaria, básicamente de palas excavadoras, tractores y volquetes para restituir el cauce y reforzar los diques donde están afectados directamente, como es el caso de la denuncia y de los cuales le apporto las fotos de la condición actual.

En el sector de la demanda el problema se resuelve con la contratación de: 100 horas de 1 pala tipo cat. 320 o similar y 100 horas de 1 tractor de oruga tipo D6 o similar (mínimo) para rectificar el cauce y evitar que siga golpeando directamente y socavando en dirección de la ubicación del tanque de agua, así como produzca la rotura de una tubería de hierro de 25 centímetros (ver fotos). El costo estimado de estos trabajos es de diez millones de colones (₡10.000.000,00) que incluyen algunos trabajos imprevistos considerados en un 10 por ciento del total.

2.- RUTA 228 SECCIÓN INICIAL 0+000 (intersección Ruta 2) a 1+500 (hacia tablón)

Referido a esta sección se ha procedido ha realizar un levantamiento topográfico con secciones



Dirección Conservación Vial

Tel: (506) 225-3797 225-4372 Fax: (506) 225-4254
email: mnova@cnv.moptr.cr

transversales que se anexan y que demuestran la necesidad imperiosa de la ampliación de la sección típica transversal la cual es muy angosta para el tipo de vehículos que transitan en este sector, aledaño a la zona industrial de Cartago y con desarrollos de horticultura y floricultura de gran magnitud, con una marcada tendencia al desarrollo urbanístico por lo que será necesario realizar trabajos de saneamiento adecuados (drenajes) en una área sumamente plana con una salida natural hacia el río Purires y sin derechos de vías existentes tanto para la evacuación de las aguas como la ampliación de la calzada.

Como se pueden observarse de las secciones transversales, existen unas zanjas longitudinales profundas que presentan mucha peligrosidad para el tránsito vehicular debido a lo angosto de la calzada y la falta de espaldones que ubican las zanjas inmediatamente después de la orilla de la superficie de rudo. El fondo de la zanja será revestido con hormigón clase A.

TRABAJOS INMEDIATOS A REALIZAR

Rellenar las zanjas laterales existentes con material de préstamo para ampliar la sección típica en 3 metros por el lado derecho y 2 metros al lado izquierdo que funcionarían como espaldones todo dentro del derecho de vía existente y en longitud de 1.500 metros. Para lo cual sería necesario alrededor de 12.000 m³ de material de préstamo con un CBR no menor de 8 al 95 % del Proctor Standard y un IP no mayor de 6 de fuente previamente aprobada por el Ing. de la Región o Zona de Conservación Vial.

Se reubicaría una alcantarilla transversal de 9 metros de largo de acceso al Area Industrial con sus cabezales o Tomas en hormigón Clase A.

Eliminación de unas cajas de ICE que llevan la fibra óptica, que serán reubicadas por el ICE.

Construcción de canal revestido con hormigón clase A en 400 metros aproximadamente con fondo de 1,0 metro y costados hasta 0,75 metros con talud de 0.5 a 1.

Colocación de una alcantarilla longitudinal en los mismos 400 metros, de un diámetro de 0.91 en hormigón clase III, metros a una profundidad de 1.80 a 2.00 metros.

El material de préstamo necesario para realizar esta obra será acarreado desde la ruta 2 sobre la estación 27+500, aproximadamente 5 km. del centroide de colocación de material.

El área de espaldones, 1.80 m quedarán en tratamiento superficial sobre 20 cm de material de base de agregados triturados graduación "A".

Será necesario construir una 15 entradas a casas con tubería en hormigón de mínimo 0.61cm. todo conforme al manual de normas y diseños.

Todos los trabajos deberán realizarse conforme a las Especificaciones Generales de CR-77.

Obedeciendo a sus instrucciones, del Director Ejecutivo, Oficina del señor Ministro y a solicitudes de



**Dirección
Conservación Vial**

Tel: (506) 225-3797 225-4372 Fax: (506) 225-4254
email: mmova@cnv.mopt.go.cr

los interesados incluyendo las del Diputado Sr. Mario Redondo, se ha iniciado con carácter de **URGENCIA** a rellenar las zanjas para evitar más accidentes, de los que con frecuencia se presentan en este sector de 1.500 metros

COSTO ESTIMADO

Relleno de zanja con material de préstamo (único que se esta realiza en este momento)	¢ 60 000 000 oo
Tubería de hormigón de 0.91 clase III (incluye Excavación estructural)	¢ 40 000 000 oo
Canal Revestido aprox 100 m ³	¢ 10 000 000 oo
Base triturada	¢ 6 000 000 oo
Tratamiento Superfical TS2	¢ 6 000 000 oo
Entradas a casas y Fincas (15)	¢ 6 000 000 oo
Reubicación de alcantarilla transversal	¢ 1 500 000 oo
Reubicación caja fibra óptica	¢ 2 000 000 oo
Demarcación	¢ 1 000 000 oo
Imprevistos	¢ 7 000 000 oo
TOTAL ESTIMADO	¢139 500 000 oo

Atentamente,

Ing. Olid Abellán Cisneros
Ingeniero de Proyecto
Zona de Cartago

cc:
Archivo
Copiador.

RESOLUCIÓN No. R-DE-

DIRECCIÓN EJECUTIVA- CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD. San José, a _____ horas
con _____ minutos del día _____ de _____ del dos mil seis.-

Se conoce formalización y motivación de la contratación por excepción de la intervención inmediata denominada "CONTRATACION PARA REALIZAR TRABAJOS IMPREVISTOS REQUERIDOS EN LA RUTA N°228, Secciones de Control 30540-30660 Sabana(R2)-Quebradillas, Kilómetro 8+420 a kilómetro 10+000. con fundamento en lo establecido en el artículo 2 inciso d) de la Ley de Contratación Administrativa, el artículo 79.6 del Reglamento General de la Contratación Administrativa, en concordancia con el artículo 226 de la Ley General de la Administración Pública y en relación con el documento técnico base de fecha Enero de 2006.

RESULTANDO

1. Que en fecha veintitres de enero del dos mil seis(23 enero del 2006), la Dirección Ejecutiva del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) es informada mediante el oficio DCV-C- 4- 2006 suscrito por el Ing. Olid Abellán Cisneros y con el visto bueno del Ing. Marvin Moya Arguedas, Ingeniero de Proyecto y Director de Conservación Vial del Consejo Nacional de Vialidad respectivamente, de la situación imprevista que requiere acción inmediata acontecida en la Ruta Nacional No228, Sección de Sabana grande 1+500 desde interseccion con Ruta2 (el Quijongo) y ante la amenaza de interrupción del paso por la carretera debido a la presencia de zanjones muy profundos que hacen inseguro el tránsito por la vía.
2. Que en el informe rendido mediante el oficio DCV-C-4-2006 con fecha 23 de enero del 2006-visible a los folios 0000001 al 0000017 del expediente administrativo- se describe la situación presentada, la ubicación de los zanjones profundos y las consecuencias negativas en cuanto a la amenaza e inseguridad para el tránsito, la afectación de la continuidad del servicio de transporte -la incidencia en las actividades económicas, turísticas y sociales-. La ingeniería de proyecto recomienda una contratación de alquiler de maquinaria para actuar inmediatamente ante la situación imprevista presentada, para realizarlos trabajos de relleno de los zanjones existentes y garantizar la seguridad vial de los usuarios por la Ruta Nacional No.228.
3. Que en virtud de la situación imprevista acaecida, esta Administración decidió efectuar de inmediato la contratación de un proveedor idóneo de alquiler de maquinaria, según el registro que esta Administración lleva al efecto, de acuerdo a la necesidad de intervención y a la recomendación del ingeniero de proyecto avalada por la Dirección de Conservación Vial.
4. Que en el informe DCV-C-4-2006 de fecha 23 de enero del 2006 , la ingeniería de proyecto recomendó la contratación de la siguiente empresa: Constructora HERMANOS BRENES S.A. considerando que esta empresa disponía del equipo necesario para conformar la brigada de trabajo requerida para la atención de los trabajos solicitados y se ubicaba cerca del sitio de los mismos, y que las otras firmas consultadas, Constructora

CONABSA y URBANIZADORA NAVARRO no se encontraban con disponibilidad inmediata de la maquinaria solicitada.

5. De conformidad con la potestad otorgada mediante Ley N° 7798 de 30 de abril de 1998 y de acuerdo con la competencia atribuida mediante el Acuerdo Firme del Consejo de Administración consignado en el artículo V de la sesión N° 225-03 de fecha 6 de marzo de 2003, modificado mediante el Acuerdo Firme del Consejo de Administración consignado en el artículo IV de la sesión No. 249-03 de fecha 14 de agosto de 2003, el Director Ejecutivo fundamentado en la recomendación de la Dirección de Conservación Vial y el Registro de Proveedores de Alquiler de Equipo y Maquinaria de este Consejo, **mediante el oficio DCV-138-2006 de fecha 24 de enero del dos mil seis autorizó la contratación de alquiler de maquinaria de la empresa CONSTRUCTORA HERMANOS BRENES S.A.**
6. Que de conformidad con la recomendación de la ingeniería de proyecto, se autorizó la intervención inmediata de la empresa constructora HERMANOS BRENES S.A., según el siguiente término:
 - a. Oficio DCV-138-2006 de la Dirección de Conservación Vial fechado veinticuatro de enero del dos mil seis visible a folios 00000018 y 00000019 del expediente administrativo, se autoriza la contratación DIRECTA con la empresa constructora **HERMANOS BRENES S.A., cédula jurídica número: tres-uno cero uno - uno siete dos nueve tres ocho** para que atendiera la situación presentada debido a los derrumbes que amenazan interrumpir el paso en la Ruta Nacional No.2. En este documento se determina la cantidad estimada de horas efectivas a contratar por máquina, y en consecuencia, el monto máximo de los trabajos a ejecutar para este contratista en **¢25.000.000,00 (VEINTICINCO MILLONES DE COLONES CON 00/100)** y se define que el plazo de ejecución de los trabajos será el necesario para atender la situación imprevisible acaecida.
7. Que el diecisiete de abril del dos mil seis (17 de abril del 2006) se elaboró el *Informe Final o Cierre de la Contratación de Alquiler de Maquinaria, para la atención inmediata de los sucesos imprevistos* del presente proyecto –visible a folios del 0000020 al 0000279 del expediente administrativo-, el cual constituye el documento técnico base de la presente resolución. Según el informe final de la contratación de alquiler de maquinaria por sucesos imprevistos e imprevisibles, los trabajos ejecutados corresponden con los términos autorizados.
8. Que mediante la Certificación Presupuestaria N° _____, suscrita por el MBA. Gilberth Jiménez Siles en su condición de Director Administrativo Financiero del CONAVI –visible al folio 0000280 del expediente administrativo-, se certifica la disponibilidad de fondos presupuestados suficientes para enfrentar la erogación de los trabajos contemplados en la presente resolución, con cargo al programa 002: Conservación Vial, Sub-partida 184: Mantenimiento y Reparación de Obras, Obra: 04-007: Obras varias (atención de emergencias reajustes, finiquitos, imprevistos,). Además se realiza la correspondiente reserva de crédito.

9. Que en razón de tales hechos, por la naturaleza excepcional del presente procedimiento de contratación y la necesidad inmediata en la realización de los trabajos, una vez recibidos a entera satisfacción la ejecución de los trabajos por parte de la Administración, éste resulta ser el momento oportuno para formalizar la relación contractual existente entre esta Administración y la empresa constructora HERMANOS BRENES S.A.
10. Que en el presente procedimiento se han observado las prescripciones legales en la substanciación del proceso.

CONSIDERANDO

I. HECHOS PROBADOS Se tienen como probados los hechos que se enuncian en los Resultandos del 1 al 10 de la presente resolución.

II. SOBRE EL FONDO

III.

✦ SITUACIÓN PRESENTADA

Según el documento técnico base de la presente resolución, se acreditó técnicamente la amenaza que significan los profundos zanjones existentes en la Ruta 228 creando un clima de gran inseguridad para el tránsito vehicular y peatonal por la Ruta Nacional No.228, se emitió el informe de la situación mediante el oficio DCV-C-4-2006 de fecha 23 de enero del 2006, de la Dirección de Conservación Vial de la Zona de Cartago, en donde se describe el problema actual y la situación imprevisible sucedida.

Además, se indica que se **amenaza gravemente la continuidad de los servicios públicos esenciales**, debido a que la situación existente representa un atentado contra la seguridad vial y el paso normal de los vehículos por la vía, con lo cual se afecta el servicio seguro de transporte y, consecuentemente, la incidencia negativa en las diversas actividades ejecutadas en la zona: comerciales, de salud, sociales y turísticas.

La situación de los zanjones profundos ocurridos, se debió a una condición excesiva e imprevista de precipitación, que aunado con las condiciones de evacuación de la Zona industrial de Cartago generó la presencia de los mismos y la amenaza de mayores daños sobre la calzada estrechándola más y consecuentemente aumentando la situación de inseguridad. *90

Debe destacarse la **importancia a nivel nacional de la ruta gravemente afectada**, debido a que ésta constituye la principal vía de acceso a la Región de los santos y funciona como RUTA ALTERNA A LA RUTA 2 cuando ocurren cierres por derrumbes además a varios lugares de interés turístico internacional y local así como también a las zonas productivas.

ATENCIÓN DE LA SITUACION PRESENTADA POR PARTE DE LA ADMINISTRACION

Con fundamento en el artículo 2 inciso d) de la Ley de Contratación Administrativa, en concordancia con el artículo 79.6 del Reglamento General de la Contratación Administrativa, en relación con el artículo 226 de la Ley General de la Administración Pública, la Administración se encuentra facultada para realizar las contrataciones necesarias para enfrentar situaciones totalmente imprevisibles que afecten gravemente la continuidad de los servicios públicos esenciales, siempre que la actividad de contratación por su naturaleza no convenga someterla a concurso público.

En el presente caso se cumplen los elementos constitutivos de la excepción contemplada en el artículo 79.6 del Reglamento General de Contratación Administrativa, según se acreditó en el documento técnico base de la presente resolución. De esta manera, la Administración se encuentra frente a un caso de extrema necesidad de mantener un paso que reúna las condiciones de seguridad de los vehículos por la carretera, debido a la afectación ocurrida con la presencia de los zanjones profundos que amenaza interrumpir el paso total por la vía y constituyen un factor de inseguridad para el tránsito de vehículos y peatones por lo que se decidió contratar a personas jurídicas calificadas técnica y financieramente que brindaran los servicios de alquiler de maquinaria, para la restitución de los taludes de corte y formación de terrazas. Respecto a la selección del contratista, esta Administración cuenta con un Registro de Proveedores de Alquiler de Equipo y Maquinaria, por lo que se recurrió a éste y se le solicitó al Ingeniero de Proyecto que consultara entre los proveedores inscritos de la zona **la disposición** para la atención de la situación imprevisible.

El Ing. Olid Abellán Cisneros, Ingeniero Adjunto de Proyecto de Conservación Vial de Cartago, solicitó la colaboración del proveedor idóneo ubicado cerca del sitio de los acontecimientos resultando favorecida la empresa: Constructora Hermanos Brenes S.A.

De conformidad con el informe final de la Ingeniería de Proyecto se señala que este proveedor se encuentra inscrito en el registro de esta Administración y es una empresa **calificada técnica y financieramente** para cumplir con la prestación requerida. Lo anterior, siendo que esta empresa se dedica a este tipo de trabajos como parte de su giro comercial ordinario, además, ha ejecutado trabajos de esta índole para esta Administración cumpliendo a satisfacción los trabajos autorizados.

Es importante destacar que las contrataciones de alquiler de maquinaria se encuentran sometidas a las tarifas máximas establecidas para este tipo de contrataciones por

parte de la Administración, según el "Cuadro Resumen de Tarifas de Alquiler de Maquinaria" establecidas mediante el Decreto Ejecutivo N° 32697-MOPT publicado en la Gaceta N° 205 del 25 de octubre del 2005.

La administración requirió la siguiente maquinaria para la atención de los hechos imprevistos:

Cuadro N°1 . Maquinaria requerida por la administración.

MAQUINAS	ACTIVIDADES	FECHA INICIO	FECHA FINAL	HORAS EFECT.
Vagoneta C17098	Acarreo a botadero	16/02/2006	08/03/2006	65,16
Vagoneta C132103	Acarreo a botadero	21/02/2006	10/03/2006	78,85
Vagoneta tmp.06007421	Acarreo a botadero	16/02/2006	10/03/2006	64,74
Vagoneta C128234	Acarreo a botadero	21/02/2006	10/03/2006	82,17
Vagoneta C125179	Acarreo a botadero	22/02/2006	10/03/2006	76,36
Vagoneta C138175	Acarreo a botadero	22/02/2006	10/03/2006	77,19
Vagoneta C125890	Acarreo a botadero	02/03/2006	10/03/2006	38,18
Retroexcavador Terex TX760 EE23013	Limpieza de camino, cunetas y carga de material	02/02/2006	04/03/2006	115,37
Pala excavadora Hyundai 140WEE23315	Excavación de Zanjas para colocación del relleno	21/02/2006	10/03/2006	86,32
Pala excavadora Hyundai 320LC7 EE22961	Extracción del material del corte de talud para el relleno en zanjas	25/01/2006	10/03/2006	160,19
Niveladora Mitsubishi	Limpieza de la vía eliminar	01/03/2006	10/03/2006	40,67

MG400 EE13219	exceso de barro en la vía, conformación relleno			
Cargador EE 20393 CATERPILLAR 950E	Carga de material de corte	26/01/2006	08/03/2006	96,28
Compactador CS 533Caterpillar tmp0606030071	Compactación del material en el relleno	01/03/2006	10/03/2006	39,84

En apego a la recomendación técnica efectuada por la Ingeniería de Proyecto, se autorizó que la empresa: Constructora HERMANOS BRENES S.A. atendiera de forma inmediata la situación imprevisible presentada ya que se encontraba instalado en un punto cercano al sitio de los trabajos y contaron con la maquinaria necesaria y la disponibilidad inmediata para la ejecución de los trabajos.

Por esta razón, la ingeniería de proyecto procedió a indagar en la zona sobre la maquinaria requerida y se determinó que la empresa: *Constructora Hermanos Brenes S.A* disponía de todas las máquinas necesarias y todas debidamente inscritas en el Registro de Proveedores de Alquiler de Maquinaria y Equipo del CONAVI y consecuentemente la brigada de equipo necesario para atender la situación imprevisible presentada..

De conformidad con la potestad otorgada mediante Ley N° 7798 de 30 de abril de 1998 y de acuerdo con la competencia atribuida mediante el Acuerdo Firme del Consejo de Administración consignado en el artículo V de la sesión N° 225-03 modificado mediante el Acuerdo Firme del Consejo de Administración consignado en el artículo IV de la sesión No. 249-03 de fecha 14 de agosto de 2003, el Director Ejecutivo, fundamentado en la recomendación de la Dirección de Conservación Vial y el Registro de Proveedores de Alquiler de Equipo y Maquinaria de este Consejo, autorizó la contratación de alquiler de maquinaria, a la empresa: Constructora HERMANOS BRENES S.A. con cédula Jurídica N° 3-101-172938.

↓ TRABAJOS EJECUTADOS POR EL CONTRATISTA

De acuerdo con el documento técnico base de la presente resolución, los trabajos se ejecutaron en concordancia con las disposiciones del CR-77 y los términos autorizados.

En cuanto al cumplimiento de los términos contractuales establecidos por la Administración se consignó en el documento técnico base lo siguiente:

A. MONTO DE LOS TRABAJOS

El monto total de los trabajos realizados obtenido del documento técnico base es de **¢24.952.728,69/100 (VEINTICUATRO MILLONES NOVECIENTOS CINCUENTAY DOS MIL SETECIENTOS VEINTIOCHO CON 69/100 COLONES)**; correspondiente a obra realizada para la extracción del material del talud(dentro del derecho de vía) del corte del kilómetro 27+500 de la ruta 2 acarreo del material para el relleno en el kilómetro 8+420 de la ruta 228, acarreo del material de desecho a botaderos y colocación del material en los zanjones con su debida compactación y conformación con maquinaria cancelada por horas de acuerdo con las tarifas máximas establecidas para este tipo de contrataciones por parte de la Administración, según el "Cuadro Resumen de Tarifas de Alquiler de Maquinaria" publicado mediante el Decreto Ejecutivo N° 32697-MOPT en la Gaceta N° 205 del 25 de octubre del 2005, y desglosada de la siguiente manera:

CUADRO DE CANTIDADES Y MONTOS FINALES

Cuadro N°2 . Cantidades y Montos finales

CONSTRUCTORA HERMANOS BRENES

MAQUINAS	MARCA-ESTILO-AÑO	PRECIO POR HORA	HORAS EFECTIVAS	MONTO ¢
Vagoneta C17098	MACK R600- AÑO 1974	¢14.532,00	65,16	¢946.905,12
Vagoneta C132103	MACK R685T- AÑO 1979	¢14.532,00	78,85	¢1.145.848,20
Vagoneta tmp.06007421	INTERNATIONAL-SL 2600-AÑO 1986	¢14.532,00	64,74	¢940.801,68
Vagoneta C128234	MACK- R600- AÑO 1984	¢14.532,00	82,17	¢1.194.094,44
Vagoneta C125179	MACK-R600- AÑO 1984	¢14.532,00	76,36	¢1.109.663,52
Vagoneta C138175	MACK-RB600- AÑO 1991	¢14.532,00	77,19	¢1.121.725,08
Vagoneta C125890	MACK- AÑO 1978	¢14.532,00	38,18	¢554.831,76

Retroexcavador Terex TX760 EE23013	TEREX- TX760- AÑO 2003	¢17.423,00	115,37	¢2.010.091,51
Pala excavadora Hyundai 140WEE23315	Hyundai- 140W- AÑO 2004	¢20.814,00	86,32	¢1.796.664,48
Pala excavadora Hyundai 320LC7 EE22961	Hyundai- 320 lc7 AÑO 2004	¢66.455,00	160,19	¢10.645.426,45
Niveladora Mitsubishi MG400 EE13219	Mitsubishi MG400- AÑO 1985	¢20.643,00	40,67	¢839.550,81
Cargador EE 20393 CATERPILLAR 950E	Caterpillar-950EZ-AÑO 1987	¢20.575,00	96,28	¢1.980.961,00
Compactador CS 533Caterpillar tmp0606030071	Caterpillar- CS533 - AÑO 2005	¢16.721,00	39,84	¢666.164,64
			TOTAL	¢24.952.728,69

B. PLAZO DE EJECUCIÓN

La fecha de inicio fue establecida para el 25 de enero del 2006 para la brigada completa, y el plazo sería el necesario para la atención de la situación imprevisible presentada, garantizar la seguridad vial a los usuarios y la apertura al tránsito de la ruta.

La conclusión de los trabajos fue el 10 de marzo del 2006, y estos se recibieron a satisfacción de acuerdo con la inspección diaria de la ingeniería de proyecto.

De conformidad con la información de la ingeniería de proyecto, la ejecución de los trabajos se detalla a continuación, el tipo de maquinaria, las horas efectivas y las fechas de inicio y de conclusión

Cuadro N°1 . Plazos y horas trabajadas por cada una de las máquinas

CONSTRUCTORA HERMANOS BRENES

MAQUINAS	ACTIVIDADES	FECHA INICIO	FECHA FINAL	HORAS EFECT.
Vagoneta C17098	Acarreo a botadero	16/02/2006	08/03/2006	65,16 ✓
Vagoneta C132103	Acarreo a botadero	21/02/2006	10/03/2006	78,85 ✓
Vagoneta tmp.06007421	Acarreo a botadero	16/02/2006	10/03/2006	64,74 ✓
Vagoneta C128234	Acarreo a botadero	21/02/2006	10/03/2006	82,17 ✓
Vagoneta C125179	Acarreo a botadero	22/02/2006	10/03/2006	76,36 ✓
Vagoneta C138175	Acarreo a botadero	22/02/2006	10/03/2006	77,19 ✓
Vagoneta C125890	Acarreo a botadero	02/03/2006	10/03/2006	38,18 ✓
Retroexcavador Terex TX760 EE23013	Limpieza de camino, cunetas y carga de material	02/02/2006	04/03/2006	115,37
Pala excavadora Hyundai 140WEE23315	Excavación de Zanjas para colocación del relleno	21/02/2006	10/03/2006	86,32
Pala excavadora	Extracción del material del	25/01/2006	10/03/2006	160,19

Hyundai 320LC7 EE22961	corte de talud para el relleno en zanjas			
Niveladora Mitsubishi MG400 EE13219	Limpieza de la vía eliminar exceso de barro en la vía, conformacion relleno	01/03/2006	10/03/2006	40,67
Cargador EE 20393 CATERPILLAR 950E	Carga de material de corte	26/01/2006	08/03/2006	96,28
Compactador CS 533Caterpillar tmp0606030071	Compactación del material en el relleno	01/03/2006	10/03/2006	39,84

PROCEDENCIA DE LA APLICACIÓN DE LA EXCEPCIÓN CONTEMPLADA EN EL ARTÍCULO 79.6 DEL REGLAMENTO DE CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA

Con fundamento en el artículo 2 inciso d) de la Ley de Contratación Administrativa, en concordancia con el artículo 79.6 del Reglamento General de la Contratación Administrativa, siempre que la actividad de contratación por su naturaleza no convenga someterla a concurso público, la Administración se encuentra facultada para realizar "las contrataciones necesarias para enfrentar situaciones totalmente imprevisibles que afecten o amenacen gravemente la continuidad de los servicios públicos esenciales".

En este mismo orden de ideas, el numeral 226 de la Ley General de la Administración Pública señala: "En casos de urgencia y para evitar daños graves a las personas o irreparables a las cosas, podrá prescindirse de una o todas las formalidades del procedimiento e incluso crearse un procedimiento sustitutivo especial".

En el presente caso se cumplen los elementos constitutivos de la excepción contemplada en el artículo 79.6 del Reglamento General de la Contratación Administrativa, según se acreditó en el documento técnico base de la presente resolución. De esta manera, la Administración se encuentra frente a un caso de urgente necesidad debido a la amenaza grave a la continuidad del servicio público de transporte y al estado de inseguridad vial para los administrados, provocada por eventos meteorológicos impredecibles.

En consecuencia, se decidió la intervención de personas jurídicas calificadas que brindaran los servicios de alquiler de maquinaria para lograr, mediante la administración de las horas maquinaria, la restitución de los servicios que debe prestar la carretera, limpiando los derrumbes y conformando los taludes con terrazas para darle la seguridad a la vía y eliminar de esta forma la amenaza con interrumpir el paso por la carretera.

En relación con la prestación de los servicios públicos, indica tanto la norma como la jurisprudencia que deben tratarse de servicios públicos "esenciales". En el presente caso, el servicio público que se ve afectado es la libre circulación por las vías públicas.

Sobre el libre tránsito de las vías ha señalado la Sala Constitucional: *"En razón de la naturaleza del bien, para el usuario de una vía pública es un poder legal ejercitable erga omnes (...) la característica esencial de la utilización de las vías públicas es precisamente la libre circulación, pero paralelamente la administración tienen encomendada una facultad general de reglamentación de uso de la vía, que se conceptualiza como la competencia para definir los medios por los que se ejercita el derecho a circular y las normas que regulan la circulación, además del poder de policía general (...) En resumen, el derecho de transitar o circular sobre las vías públicas, solamente puede ser limitado cuando están de por medio razones de orden público, sanitarios o por motivos esenciales para la conservación del bien y la norma que autoriza esa regulación, debe desde luego ser razonable y proporcionada en sí misma..."*¹

Respecto a la selección del contratista, el artículo 79.6 del Reglamento General de la Contratación Administrativa establece: *"Para la selección de los contratistas la Administración utilizará el Registro de Proveedores (...) Cuando no exista en el Registro de Proveedores una persona calificada para la prestación, la Administración podrá seleccionarla directamente."* (El destacado no corresponde con el original).

Sobre este punto, esta Administración cuenta con un Registro de Proveedores de Alquiler de Equipo y Maquinaria, por lo que se recurrió a éste y se le solicitó al Ingeniero de Proyecto que consultara entre los proveedores inscritos de la zona la disposición en la atención de la presente urgencia.

El Ing. Olid Abellán Cisneros, Ingeniero Adjunto del Proyecto de Conservación Vial de Cartago, solicitó la colaboración del único proveedor disponible con disposición de intervención inmediata con la maquinaria y con ubicación cercana al sitio de los trabajos, con los cuales se podía conformar la brigada de maquinaria requerida: Constructora Hermanos Brenes S.A.

Se debe indicar que este proveedor se encuentra debidamente inscrito en el registro de esta Administración y es una empresa **calificada técnica y financieramente** para cumplir con la prestación requerida por esta Administración. Lo anterior, siendo que esta empresa se dedica a este tipo de trabajos como parte de su giro comercial

¹ Sentencia número 846-95, de las quince horas cincuenta y cuatro minutos del catorce de febrero de mil novecientos noventa y cinco.

ordinario, además, ha ejecutado trabajos de esta índole para esta Administración cumpliendo a satisfacción los trabajos autorizados.

De conformidad con la potestad otorgada mediante Ley N° 7798 de 30 de abril de 1998 y de acuerdo con la competencia atribuida por el Consejo de Administración y en apego a la recomendación técnica efectuada por la Ingeniería de Proyecto, se autorizó la intervención inmediata de la empresa: Constructora HERMANOS BRENES S.A., para atender la situación imprevisible presentada.

En este acto se fundamenta y formaliza la autorización de contratación adoptada mediante el oficio DCV-138-2006 de la Dirección de Conservación Vial, avalada por la Dirección ejecutiva de este Consejo, acreditando en el respectivo expediente administrativo las circunstancias de hecho y de derecho que justifican la aplicación de la excepción de los procedimientos ordinarios.

En la presente resolución se cumple con las exigencias de motivación de la aplicación de la excepción a los procedimientos ordinarios en cuestión, al respecto ha indicado el Órgano Contralor lo siguiente: *"cuando se invoque la causal contemplada en el numeral 79.6 del Reglamento General de la Contratación Administrativa, (...) En el evento de que invoquen "situaciones totalmente imprevisibles", las circunstancias deben quedar totalmente acreditadas en el respectivo expediente de contratación, con indicación precisa y documentada de los motivos que hacen imprevisible la situación."*²

En la normalidad de los casos, el requisito de suscripción contractual y su respectivo refrendo, es necesario para darle validez, perfeccionamiento y formalización a los derechos y obligaciones que surgen de la relación contractual entre las partes. Frente a la omisión de tales requisitos, nuestro Ordenamiento exige que para el pago de los trabajos efectivamente ejecutados a entera satisfacción de la Administración, se debe aplicar una deducción del 10 % del monto total autorizado para su cancelación.

En el presente caso, dicha regla de deducción del 10 % del monto, se encuentra superada, habida cuenta de que nos encontramos en presencia de la atención de desastre con ocasión de los disturbios provocados por eventos meteorológicos impredecibles, los cuales encuadran de forma evidente en un estado de necesidad y urgencia, el cual por la naturaleza del servicio que presta la institución, debe ser atendido de forma inmediata, ante el inminente peligro que la no solución del problema representa. En este sentido, el Reglamento de la Contratación Administrativa es preclaro al señalar en su artículo 79.6 como exentas de ser sometidas a concurso público, las contrataciones necesarias para enfrentar situaciones totalmente imprevisibles que afecten o amenacen la continuidad de los servicios públicos esenciales.

² Oficio N° 14918 (DCGA-1606-97) del 8 de diciembre de 1997 de la Contraloría General de la República.

Así las cosas, acreditado en el expediente y habiendo justificado los trabajos efectuados en el documento técnico que sirve de base a la presente resolución, resulta procedente la formalización de la relación contractual y la autorización del pago.

↓ CONCLUSIÓN

En virtud de las razones de interés público mencionadas en la presente resolución, así como, en las condiciones técnicas definidas en el documento base de esta resolución, lo procedente es formalizar y motivar la autorización de contratación acordada mediante el oficio DCV-2935-2005, de fecha veinticuatro de enero del dos mil seis y ordenar el pago por servicios de alquiler de maquinaria, utilizados en la ejecución de los trabajos autorizados y efectivamente ejecutados.

**POR TANTO
LA DIRECCIÓN EJECUTIVA DEL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD
RESUELVE**

1. Se formaliza y motiva la autorización de contratación por excepción acordada mediante el oficio DCV-138-2006 de fecha veinticuatro de enero del dos mil seis.
2. En consecuencia, se procede a autorizar el pago por servicios de alquiler de equipo y maquinaria, materiales y mano de obra el objeto de la presente resolución de la empresa constructora HERMANOS BRENES S.A., según el siguiente detalle:

- 2.1. **Constructora HERMANOS BRENES S.A.:** Por el monto de **¢ 24.952.728,69/100 (VEINTICUATRO MILLONES NOVECIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL SETECIENTOS VEINTIOCHO CON 69/100 COLONES)**. correspondiente a las horas efectivas trabajadas, según se indica a continuación:

MAQUINA	MARCA-MODELO-AÑO	PRECIO POR HORA	HORAS EFECTIVAS	MONTO ¢
Vagoneta C17098	MACK R600- AÑO 1974	¢14.532,00	65,16	¢946.905,12 novecientos cuarenta y seis mil novecientos cinco con 12/100 colones
Vagoneta C132103	MACK R685T- AÑO 1979	¢14.532,00	78,85	¢1.145.848,20 Un millón ciento cuarenta y cinco mil ochocientos cuarenta y ocho con 20/100 colones
Vagoneta tmp.06007421	INTERNATIONAL-SL 2600-AÑO 1986	¢14.532,00	64,74	¢940.801,68 novecientos cuarenta mil ochocientos uno con 68/100 colones
Vagoneta C128234	MACK- R600- AÑO 1984	¢14.532,00	82,17	¢1.194.094,44 un millón ciento noventa y cuatro mil noventa y cuatro con 44/100 colones
Vagoneta C125179	MACK-R600- AÑO 1984	¢14.532,00	76,36	¢1.109.663,52 un millón ciento nueve mil seiscientos sesenta y tres con 52/100 colones
Vagoneta C138175	MACK-RB600- AÑO 1991	¢14.532,00	77,19	¢1.121.725,08 un millón ciento veintin mil setecientos veinticinco con 08/100 colones
Vagoneta C125890	MACK- AÑO 1978	¢14.532,00	38,18	¢554.831,76 quinientos cincuenta y cuatro mil ochocientos treinta y uno con 76/100 colones

MAQUINA	MARCA-MODELO-AÑO	PRECIO POR HORA	HORAS EFECTIVAS	MONTO TOTAL ₡
Retroexcavador Terex TX760 EE23013	TEREX- TX760- AÑO 2003	₡17.423,00	115,37	₡2.010.091,51 dos millones diez mil noventa y uno con 51/100 colones
Pala excavadora Hyundai	Hyundai- 140W- AÑO 2004	₡20.814,00	86,32	₡1.796.664,48 un millón setecientos noventa y seis mil seiscientos sesenta y cuatro con 51/100 colones
Pala excavadora Hyundai 320LC7 EE22961	Hyundai- 320 lc7 AÑO 2004	₡66.455,00	160,19	₡10.645.426,45 diez millones seiscientos cuarenta y cinco mil cuatrocientos veintiséis con 45/100 colones
Niveladora Mitsubishi MG400 EE13219	Mitsubishi MG400- AÑO 1985	₡20.643,00	40,67	₡839.550.81 ochocientos treinta y nueve mil quinientos cincuenta con 81/100 colones
Cargador EE 20393 CATERPILLAR 950E	Caterpillar-950EZ-AÑO 1987	₡20.575,00	96,28	₡1.980.961,00 un millón novecientos ochenta mil novecientos sesenta y uno colones exactos
Compactador CS 533Caterpillar tmp0606030071	Caterpillar- CS533-AÑO 2005	₡16.721,00	39,84	₡666.164,64 seiscientos sesenta y seis mil ciento sesenta y cuatro con 64/100 colones
			TOTAL	₡24.952.728,69 veinticuatro millones novecientos cincuenta y dos mil setecientos veintiocho con 69/100 colones

NOTIFIQUESE.

Ing. Alejandro Molina Solís
DIRECTOR EJECUTIVO

PROYECTO: "CONTRATACION DE MAQUINARIA PARA ATENCION DE RELLENO DE ZANJAS PROFUNDAS EN RUTA 228, Secciones de control 30540-30660 Sabanas (R2)- Quebradillas Kilómetro 8+420 a kilómetro 10+000 , en una longitud de 1500 metros

CONTRATACIÓN DIRECTA : Alquiler de maquinaria

INFORME FINAL: CIERRE DE LA CONTRATACIÓN DIRECTA.

FECHA: 17 abril 2006.

Pág. 1/16

INFORME FINAL

1. El presente Informe Final procede con la conclusión o finiquito de la CONTRATACION DIRECTA de "ALQUILER DE MAQUINARIA PARA LA ATENCION INMEDIATA DE RELLENO DE ZANJAS PROFUNDAS EN LA RUTA 228 , secciones de control 30540-30660, Sabana(R²)- Quebradillas, Kilómetro 8+420 a kilómetro 10+000 en una longitud de 1500 metros, según lo solicitado a la Dirección Ejecutiva de CONAVI.

1.1. Las cantidades y montos finales a reconocer para efectos de pago se muestran en el Cuadro de Cantidades y Montos Finales, obtenidos al realizar este Informe Final, que abarca el período desde el 25 de enero del 2005 (inicio) al 10 de marzo del 2005 (final).

En este Cierre de la Contratación Directa se aclara que los contratistas cumplieron con las labores solicitadas por la ingeniería de Proyecto.

1.2. De acuerdo con el pago que se autoriza en la Estimación N° 1 UNICA Y FINAL, se cancela la totalidad de los trabajos realizados por el contratista en el período indicado y que corresponden al total ejecutado. Por lo tanto, no hay ningún monto adicional por cancelar a las empresas contratadas.

A continuación se desglosa el pago autorizado en la Estimación N° 1 UNICA Y FINAL:

2. **Total por cancelar en la Facturación Final:** es **¢24.952.728,69** (Veinticuatro millones novecientos cincuenta y dos mil setecientos veintiocho con 69/100 colones) correspondiente a los trabajos realizados por la empresa **CONSTRUCTORA HNOS. BRENES S.A.**

- El monto total del contrato correspondiente a trabajo real ejecutado y aceptado obtenido en el presente Informe Final, es de **¢24.952.728,69** (veinticuatro millones novecientos cincuenta y dos mil setecientos veintiocho con 69/100 colones) correspondiente a la empresa

PROYECTO: "CONTRATACION DE MAQUINARIA PARA ATENCION DE RELLENO DE ZANJAS PROUNDAS EN RUTA 228, Secciones de control 30540-30660 Sabanas (R2)- Quebradillas Kilómetro 8+420 a kilómetro 10+000 , en una longitud de 1500 metros

CONTRATACIÓN DIRECTA : Alquiler de maquinaria

INFORME FINAL: CIERRE DE LA CONTRATACIÓN DIRECTA.

FECHA: 17 abril 2006.

Pág. 2/16

Constructora HERMANOS BRENES S.A. y corresponde al resultado de multiplicar las horas máquina efectivas laboradas por el contratista por los costos horarios correspondientes y establecidos y aprobados por la administración, considerando para el cálculo de horas efectivas el factor de 0.83 por cuanto las maquinas no contaban con el horímetro mecánico

- La ejecución de los trabajos estuvo a cargo de la empresa CONSTRUCTORA HERMANOS BRENES S.A. con cédula jurídica 3-101-172938

Las labores serán canceladas por horas de acuerdo con las tarifas máximas establecidas para este tipo de contrataciones por parte de la Administración, según el "Cuadro de Resumen de Tarifas de Alquiler de Maquinaria" publicado mediante el Decreto Ejecutivo N° 32697-MOPT en la Gaceta N° 205 del 25 de Octubre del 2005.

Se anexa el contrato de alquiler de maquinaria y los documentos que dan soporte a la maquinaria utilizada en dicha contratación.

Las características de cada una de las máquinas fueron suministradas por el contratista y respaldadas con la información del registro de Proveedores de Alquiler de Maquinaria y Equipo del Consejo Nacional de Vialidad, con base en contrataciones directas de maquinaria alquilada anteriores que fueron adjudicadas y ejecutadas por el CONAVI, las cuales se detallan en el contrato de alquiler correspondiente.

Como se anotó en el punto 1.2 de este documento, el **Total por cancelar en la estimación (UNICA Y FINAL):** es de **¢24.952.728,69/100 colones** veinticuatro millones novecientos cincuenta y dos mil setecientos veintiocho con 69100) correspondiente a los trabajos realizados por la empresa **CONSTRUCTORA HNOS. BRENES S.A.**

3.La fecha de inicio fue establecida para el 25 de enero 2006, para toda la brigada completa y el plazo sería el necesario para atender los trabajos requeridos.

La conclusión de los trabajos se efectuó el 10 de marzo del 2006 y se recibieron los trabajos a satisfacción de acuerdo a la inspección diaria que se realizó de los trabajos

PROYECTO: "CONTRATACION DE MAQUINARIA PARA ATENCION DE RELLENO DE ZANJAS PROUNDAS EN RUTA 228, Secciones de control 30540-30660 Sabanas (R2)- Quebradillas Kilómetro 8+420 a kilómetro 10+000 , en una longitud de 1500 metros

CONTRATACIÓN DIRECTA : Alquiler de maquinaria

INFORME FINAL: CIERRE DE LA CONTRATACIÓN DIRECTA.

FECHA: 17 abril 2006.

Pág. 3/16

=====

ejecutados; por lo tanto, la ingeniería de proyecto procede con la elaboración del presente Informe Final.

Descripción de los trabajos ejecutados.

Para solucionar el problema presente se ha procedido a efectuar el relleno de los zanjones existentes a cada lado de la vía que representan un inminente peligro para la seguridad del tránsito tanto vehicular como peatonal debido al tipo de actividad que se desarrolla en las vecindades, con la presencia de la Zona Industrial de Cartago y los desarrollos de floricultura que demandan mano de obra. A esta circunstancia debe aunarse la condición de RUTA ALTERNA que desempeña la Ruta 228 cuando la Ruta 2 se ve interrumpida por deslizamiento y derrumbes frecuentes durante toda la época del año. La presencia constante de accidentes en este sector ha motivado la intervención de todas las fuerzas vivas del Cantón, vecinos y del Diputado que representa este sector del país.

Los trabajos básicamente consistieron en rellenar las zanjas con material de préstamo que se localizó en la Ruta 2, en el kilómetro 27+500 con el propósito de no comprar material, limpiar de paso un pequeño derrumbe en el sitio y ampliar ese sector de la Ruta 2 dejando espacio para una futura ampliación de la vía, y permitir una mejor visibilidad para los usuarios de la vía.

Rellenar las zanjas laterales existentes con material de préstamo para ampliar la sección típica en 3 metros por el lado derecho y 2 metros al lado izquierdo que funcionarían como espaldones todo dentro del derecho de vía existente y en longitud de 1.500 metros. Para lo cual sería necesario alrededor de 12.000 m³ de material de préstamo con un CBR no menor de 8 al 95 % del Proctor Standard y un IP no mayor de 6 de fuente previamente aprobada por el Ing. de la Región o Zona de Conservación Vial.

Se reubicaría una alcantarilla transversal de 9 metros de largo de acceso al Area Industrial con sus cabezales o Tomas en hormigón Clase A.
Eliminación de unas cajas de ICE que llevan la fibra óptica, que serán reubicadas por ICE

PROYECTO: "CONTRATACION DE MAQUINARIA PARA ATENCION DE RELLENO DE ZANJAS PROUNDAS EN RUTA 228, Secciones de control 30540-30660 Sabanas (R2)- Quebradillas Kilómetro 8+420 a kilómetro 10+000 , en una longitud de 1500 metros

CONTRATACIÓN DIRECTA : Alquiler de maquinaria

INFORME FINAL: CIERRE DE LA CONTRATACIÓN DIRECTA.

FECHA: 17 abril 2006.

Pág. 4/16

La explotación del corte para extraer el material que se usó en los rellenos se llevó a cabo mediante el uso de una pala excavadora, un Cargador para la cargada del material y un retroexcavador que cumplía funciones diversas, entre la cuales estaba mantener limpia la calzada de Ruta 2 mientras de ejecutaban los trabajos de carga y transporte del material, tanto para el relleno de las zanjas como para los sitios de botadero.

Referido a esta sección se ha procedido ha realizar un levantamiento topográfico con secciones transversales que se anexan y que demuestran la necesidad imperiosa de la ampliación de la sección típica transversal la cual es muy angosta para el tipo de vehículos que transitan en este sector, aledaño a la zona industrial de Cartago y con desarrollos de horticultura y floricultura de gran magnitud, con una marcada tendencia al desarrollo urbanístico por lo que será necesario realizar trabajos de saneamiento adecuados (drenajes) en una área sumamente plana con una salida natural hacia el río Purires y sin derechos de vías existentes tanto para la evacuación de las aguas como la ampliación de la calzada.

Como se pueden observarse de las secciones transversales, existen unas zanjas longitudinales profundas que presentan mucha peligrosidad para el tránsito vehicular debido a lo angosto de la calzada y la falta de espaldones que ubican las zanjas inmediatamente después de la orilla de la superficie de ruedo. El fondo de la zanja será revestido con hormigón clase A.

Todos los trabajos se realizaron conforme a las Especificaciones Generales de CR-77.

Para la realización de estos trabajos se han utilizado como tajo el material del talud de corte de la ruta 2.

El control de las horas laboradas diariamente por la maquinaria, fue llevado a cabo por inspectores del CONAVI a cargo de la inspección del proyecto y en estricto apego a las obligaciones establecidas para el control de maquinaria por horas.

Así mismo, para el cálculo de las horas efectivas realizadas se aplicó el factor 0,83 multiplicado por las horas reloj ejecutadas.

PROYECTO: "CONTRATACION DE MAQUINARIA PARA ATENCION DE RELLENO DE ZANJAS PROUNDAS EN RUTA 228, Secciones de control 30540-30660 Sabanas (R2)- Quebradillas Kilómetro 8+420 a kilómetro 10+000 , en una longitud de 1500 metros

CONTRATACIÓN DIRECTA : Alquiler de maquinaria

INFORME FINAL: CIERRE DE LA CONTRATACIÓN DIRECTA.

FECHA: 17 abril 2006.

Pág. 5/16

El trabajo realizado por cada una de las máquinas y los plazos en los que trabajaron se detallan en el siguiente cuadro:

Cuadro N°1 . Plazos y horas trabajadas por cada una de las máquinas
CONSTRUCTORA HERMANOS BRENES

MAQUINAS	ACTIVIDADES	FECHA INICIO	FECHA FINAL	HORAS EFECT.
Vagoneta C17098	Acarreo a botadero	16/02/2006	08/03/2006	65,16
Vagoneta C132103	Acarreo a botadero	21/02/2006	10/03/2006	78,85
Vagoneta tmp.06007421	Acarreo a botadero	16/02/2006	10/03/2006	64,74
Vagoneta C128234	Acarreo a botadero	21/02/2006	10/03/2006	82,17
Vagoneta C125179	Acarreo a botadero	22/02/2006	10/03/2006	76,36
Vagoneta C138175	Acarreo a botadero	22/02/2006	10/03/2006	77,19
Vagoneta C125890	Acarreo a botadero	02/03/2006	10/03/2006	38,18
Retroexcavador Terex TX760 EE23013	Limpieza de camino,cunetas y carga de material	02/02/2006	04/03/2006	115,37
Pala excavadora Hyundai 140WEE23315	Excavación de Zanjas para colocación del relleno	21/02/2006	10/03/2006	86,32
Pala excavadora Hyundai 320LC7 EE22961	Extracción del material del corte de talud para el relleno en zanjas	25/01/2006	10/03/2006	160,19
Niveladora Mitsubishi MG400 EE13219	Limpieza de la vía eliminar exceso de barro en la vía, conformacion relleno	01/03/2006	10/03/2006	40,67
Cargador EE 20393 CATERPILLAR 950E	Carga de material de corte	26/01/2006	08/03/2006	96,28
Compactador CS 533Caterpillar tmp0606030071	Compactación del material en el relleno	01/03/2006	10/03/2006	39,84



MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES 000 020
CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD
CONSERVACION VIAL

PROYECTO: "CONTRATACION DE MAQUINARIA PARA ATENCION DE RELLENO DE ZANJAS PROUNDAS EN RUTA 228, Secciones de control 30540-30660 Sabanas (R2)- Quebradillas Kilómetro 8+420 a kilómetro 10+000 , en una longitud de 1500 metros

CONTRATACIÓN DIRECTA : Alquiler de maquinaria

INFORME FINAL: CIERRE DE LA CONTRATACIÓN DIRECTA.

FECHA: 17 abril 2006.

Pág. 6/16

Aunque el trabajo realizado fue el mínimo, por el momento es suficiente para dar seguridad a los usuarios y solucionar las urgencias presentadas.

RAZON

Conforme a las indicaciones, de la Administración y a instancias de intervención de los interesados incluyendo las del Diputado Sr. Mario Redondo, se ha realizado con carácter de **intervención inmediata** los trabajos de relleno de las zanjas para evitar más accidentes, de los que con frecuencia se presentan en este sector de 1.500 metros

En virtud de la condición de la ruta, la administración consideró indispensable efectuar "**de inmediato**" el relleno de los zanjones y habilitar el sector al proveer un ancho adecuado que evitará efectivamente los accidentes frecuentes con riesgo del pérdidas de vidas humanas

Debe aclararse que esta contratación por la condición en que se encontraba la ruta fue realizada **con carácter de excepción**, por lo que los tipos de trabajos realizados y sobretudo los recursos y montos asignados fueron los mínimos necesarios para una intervención que permita habilitar la ruta. Por tanto **el objetivo principal de dicha contratación fue rellenar los zanjones para evitar más accidentes y eliminar los riesgos al tránsito vehicular y peatonal.**

O sea, que esta contratación se realizó para una intervención inmediata en espera de la formalización de un contrato para la atención con cantidades asignadas que sean suficientes para dar el mantenimiento adecuado y para dar más ancho a la vía muy angosta existente aumentado la seguridad.

PROYECTO: "CONTRATACION DE MAQUINARIA PARA ATENCION DE RELLENO DE ZANJAS PROUNDAS EN RUTA 228, Secciones de control 30540-30660 Sabanas (R2)- Quebradillas Kilómetro 8+420 a kilómetro 10+000 , en una longitud de 1500 metros

CONTRATACIÓN DIRECTA : Alquiler de maquinaria

INFORME FINAL: CIERRE DE LA CONTRATACIÓN DIRECTA.

FECHA: 17 abril 2006.

Pág. 7/16

En razón de que se aceptan los trabajos realizados por las empresa constructora y se evaluó un buen desempeño según los controles de eficiencia de la maquinaria, la Ingeniería de Proyecto procede a realizar el Informe Final con el propósito de definir los montos finales de la intervención.

Dicha contratación POR LA VÍA DE EXCEPCION fue decidida debido a que la Ruta Nacional N°228 es una ruta que funciona no sólo como la vía principal de comunicación entre los Cantones Desamparados de San José y el Guarco de Cartago uniendo los poblados de Corralillo, Copalchí, San Juan Norte y Sur Etc, sino además como alterna cuando existen derrumbes y deslizamientos en la Ruta N° 2 que es internacional de primer orden e importancia para la economía nacional al ser usada para la movilización de todo el transporte tanto nacional como internacional y de la zona Sur y de todo el transporte que generan el traslado de productos desde el sur hacia el norte incluyendo los transportes locales. Además una ruta que habilita la Zona de los Santos, por lo que la condición de peligrosidad debido a la estrechez de la vía ocasionaba peligro constante y atrasos en la circulación con frecuencia mas de lo normal debido los accidentes que se producen. Por lo tanto fue necesario intervenir con carácter de urgencia para lograr un paso fluido.

Ing. Olid abellán cisneros
Ing. de proyecto Adjunto Zona de Cartago

Ing. Marvín Moya arguedas
Director de Conservación vial CONAVI



MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD
CONSERVACION VIAL

000 018

PROYECTO: "CONTRATACION DE MAQUINARIA PARA ATENCION DE RELLENO DE ZANJAS PROUNDAS EN RUTA 228, Secciones de control 30540-30660 Sabanas (R2)- Quebradillas Kilómetro 8+420 a kilómetro 10+000 , en una longitud de 1500 metros

CONTRATACIÓN DIRECTA : Alquiler de maquinaria

INFORME FINAL: CIERRE DE LA CONTRATACIÓN DIRECTA.

FECHA: 17 abril 2006.

Pág. 8/16

INFORME DE AUDITORIA TECNICA

ENVIADO

Fecha:

3/4

Firma

ARCHIVO FOTOGRAFICO

(Trabajos antes y después)