

**COMISION DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**

**INFORME FINAL**

**SUBCOMISIÓN INVESTIGADORA DE LA OBRA ” REHABILITACIÓN Y  
RECONSTRUCCIÓN DE LA CARRRETERA CAJAMARCA - SAN MARCOS”**

**Congresistas:  
Luis Guerrero Figueroa. Presidente  
Luis Gasco Bravo  
Luis Negreiros Criado**

**25 de mayo del 2004**

## **COMISION DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**

### **SUB COMISION INVESTIGADORA DE LA OBRA “REHABILITACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DE LA CARRRETERA CAJAMARCA - SAN MARCOS”**

#### **INFORME FINAL**

##### **CONTENIDO**

- I. INTRODUCCION
- II. OBJETO DE LA INVESTIGACION
- III. ANTECEDENTES GENERALES DE LA OBRA
- IV. DOCUMENTOS REMITIDOS Y RECIBIDOS
- V. CARÁCTERÍSTICAS GENERALES DE LA OBRA
- VI. DECLARACIONES, TESTIMONIOS Y VISITA DE CAMPO
- VII. ANALISIS DE LOS HECHOS
- VIII. CONCLUSIONES
- IX. RECOMENDACIONES

## **I. INTRODUCCION:**

Con fecha 11 de diciembre de 2003 la Comisión de Transportes y Comunicaciones acordó conformar la Subcomisión Investigadora de la Obra " Rehabilitación y reconstrucción de la carretera Cajamarca - San Marcos" a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la misma que quedó integrada por los Congresistas Luis Guerrero Figueroa, Luis Gasco Bravo y Luis Negreiros Criado, bajo la coordinación del primero de los nombrados.

La citada Subcomisión se instaló formalmente el 5 de Febrero de 2004, y aprobó su Plan de Trabajo correspondiente.

## **II. OBJETO DE LA INVESTIGACION:**

Investigar las presuntas irregularidades en la ejecución de la obra en referencia, sobre la base de las denuncias e indicios de deficiencias del proyecto, sucesivas ampliaciones de plazo y presupuestos adicionales y retraso injustificado en su culminación.

## **III. ANTECEDENTES GENERALES DE LA OBRA**

1. Por Decreto Supremo No 167-97-EF, se aprobó el contrato de préstamo No 4250-PE a través del cual el BIRF otorga al Gobierno Peruano la suma de S/. 150'000,000 para la ejecución del programa de apoyo a la Emergencia Fenómeno "El Niño".
2. La Oficina de Inversión del Ministerio de Economía y Finanzas - MEF suscribe con la Dirección General de Caminos del MTC, el Convenio de Traspaso de Recursos No CTR 099-99/EF/FNIÑO-RE, para la elaboración de los estudios definitivos de ingeniería para la Reconstrucción de Carreteras del Programa de Apoyo a la Emergencia Fenómeno "El Niño"
3. Mediante Resolución Directoral No 183-99-MTC/15.17 se aprobó las Bases del Concurso Internacional de méritos por invitación No 006-99-MTC/15.17.FN para seleccionar a la empresa consultora.
4. Mediante Resolución Vice Ministerial No 063 y 085-99-MTC/15.02 se designó el Comité de Recepción, Evaluación y Negociación de Propuestas Técnicas y Económicas del Concurso Internacional de Méritos por Invitación.
5. Mediante Resolución Vice Ministerial No 373-99-MTC/15.02 de fecha 19/08/99 se otorgó la Buena Pro, en vía de regularización a la firma PRODEC CONSULTORIA PARA DECISAO LTDA
6. El Estudio y Expediente Técnico fue elaborado por la firma PRODEC CONSULTORA PARA DECISAO LTDA. que fue aprobado por el MTC mediante Resolución Directoral No 875-2000-MTC/15.17 de 29/09/00

7. Mediante Resolución Directoral No 280-2002-MTC/15.17 de fecha 18/04/2002 se aprueba la actualización del Expediente Técnico de la Obra de la primera etapa con un presupuesto de obra ascendente a S/ 38'868,438.02 inc. IGV con precios referidos al 28/02/02.
8. Mediante Resolución Vice Ministerial No 126-2002-MTC/15.02 del 08/05/02, se autoriza la Licitación Pública para seleccionar al contratista que se encargará de la ejecución de la Obra.
9. Mediante Decreto Supremo No 023-2002-MTC de fecha 14/06/02 modificado por los Decretos Supremos No 036-2002-MTC y No 041-2002-MTC de fechas 01/08/02 y 24/08/02 respectivamente, se crea el proyecto especial de infraestructura de transporte departamental - PROVIAS DEPARTAMENTAL
10. Mediante Resolución Directoral No 211-2002-MTC/22 del 09/12/02 se otorga la buena pro a la firma ejecutora SVC Ingeniería y Construcción SA

#### **IV. DOCUMENTOS REMITIDOS Y RECIBIDOS**

##### **REMITIDOS**

1. OFIC MULTIPLE 121-2004 LBGF de 03/03/04 dirigido a: ACRUTA TAPIA, COLEGIO DE INGENIEROS, ALCALDE SAN MARCOS, SVC, REGIÓN CAJAMARCA, MUNICIP CAJAMARCA, COMISIÓN TRANSPORT, MINISTERIO TRANSP, UNIV CAJAMARCA.
2. OFIC. 40-2004 LBGF de 06/02/04 dirigido al Sr. Nestor Mendoza Arroyo, Alcalde Provincial de San Marcos.
3. OFIC. 42-2004 LBGF de 06/02/04 dirigido al Sr. Rafael Farromeque, Oficina General de Planificación y Presupuesto del MTC.
4. OFIC. 44-2004 LBGF de 06/02/04 dirigido a Consorcio Acruta Tapia Hidroingeniería JSU.
5. OFIC. 45-2004 LBGF de 06/02/04 dirigido a SVC Ingeniería y Construcción SA.
6. OFIC. 41-2004 LBGF de 06/02/04 dirigido a Javier Pique del Pozo Colegio de Ingenieros de Cajamarca.
7. OFIC. 43-2004 LBGF de 06/02/04 dirigido a Carlos Esparza Díaz, Universidad Nacional de Cajamarca.
8. OFIC. 108-2004 LBGF de 03/05/04 dirigido a Sr. José Ortiz MTC.

9. OFIC. 109-2004 LBGF de 03/05/04 dirigido a Genaro Matute Contralor de la República.
10. OFIC. 125-2004 LBGF de 08/03/04 dirigido a Sr. Jorge León Zevallos INC Cajamarca.

#### **RECIBIDOS**

1. OFIC 078-2004 MTC de 26/01/04 remitido por MTC
2. INFORME 852-2003 MTC de 02/12/03 remitido por MTC
3. OFIC 133-2004 MTC de 10/03/04 remitido por MTC
4. OFIC 88-2004 MTC de 03/02/04 remitido por el MTC
5. CN 37-2004 DCDL de 04/02/04 remitido por el Colegio de Ingenieros del Perú
6. CARTA S/N de 29-03-04 remitido por ACRUTA&TAPIA-HIDRO-JSU
7. OFIC 44-2004 FI UNC de 09/02/04 remitido por la Facultad de Ingeniería Civil de la Universidad de Cajamarca
8. OFIC N° 0160-2004-2005-CDC-CIP-CDC/D de 14-04-04 del Colegio de Ingenieros del Perú. Consejo Departamental de Cajamarca.

#### **V CARÁCTERÍSTICAS GENERALES DE LA OBRA**

- Longitud de la Vía 60.165 Km.
- Ancho de Explanaciones 7.5 Km.
- Red Vial Departamental.
- Tipo de Superficie de rodadura: tratamiento superficial Bi Capa.
- Clasificación: Segunda Clase.
- Espesor de superficie de rodadura: 0.025 m. (1”).
- Velocidad directriz: 40.00 Km./hora.
- Ancho de superficie de rodadura: 6.00 m.
- Radio mínimo excepcional: 45.00 m.
- Ancho de bermas: 0.75 m. Por lado
- Pendiente mínima: 0.27 %
- Cunetas: 1 x 0.50 m.
- Pendiente máxima: 9.86 %
- Bombeo: 2.5 %
- Peralte: 6.00 %
- I.M.D. : 375 vehículos.

**PLAZOS PARA SU EJECUCIÓN****EXPEDIENTE TECNICO**

Empresa: PRODEC CONSULTORA PARA DECISAO (Brasilera), mediante contrato N° 003-99-MTC/15.17.FN.BIRF

**DEL PLAZO DE EJECUCION DE OBRA**

Período Ejecución Según Licitación 270 días calendarios, in iciandose el 17 de enero y para finalizar el 26 de ocxtubre del 2203

**PLAZO DE EJECUCION A LA FECHA.:** 467 días.

**PRESUPUESTO LICITADO**

S/. 38,886,435.02

**Presupuesto *adjudicado*****S/. 34,981,594****Empresa Ejecutora****SVC Ingeniería y Construcción S.A.****Empresa Supervisora****Consortio Acruta Tapia–Hidroingeniería–JSU**

- Presupuesto aprobado

S/. 1,978,756.50

## VI. DECLARACIONES TESTIMONIOS Y VISITA DE CAMPO

La Sub Comisión Investigadora del Congreso de la República, presidida por el Congresista Luis Guerrero Figueroa; invitaron a organizaciones representativas a la visita de campo, con la finalidad de evaluar los trabajos que viene realizando la Empresa Constructora. La inspección se realizó el día 12 de Marzo del 2004, participando las siguientes personalidades:

- Congresista Luis Gasco
- Presidente Regional de Cajamarca Luis Pita
- Alcalde Provincial de San Marcos Nestor Mendoza Arroyo
- Director INC Cajamarca: Leon Zevallos
- Director Regional de Transportes y Comunicaciones de Cajamarca: César Sánchez Inostroza
- Representante de Pro Vías Departamental: Ings. Juan Miguel y Eddy Arones
- Encargado de Saneamiento Físico Legal de Pro Vías Departamental: Walter Pinedo
- Representante de Universidad Nacional de Cajamarca, Facultad de ingeniería civil: José Cespedes Abanto
- Representante del Colegio de Ingenieros de Cajamarca: Elmer Vargas Tello, Juan Sánchez Boza y Alejandro Cubas Becerra.
- SVC Ingeniería y Construcción: Ing. Mario Carreño y el gerente Samuel Cardenas
- Supervisión de la empresa ACRUTA & TAPIA: Víctor Mejía
- Pobladores de la zona en inspección y afectados por las obras en ejecución.

Para tal efecto se levanto una acta de sesión del Congreso de la República, asimismo, existe prueba testimonial de la visita en cintas magnetofónicas en un número de cuatro.

El señor Alcalde Ing. Nestor Mendoza A. hizo un resumen de la problemática de ejecución de la obra, especificando los puntos críticos observados por el INC sobre los caminos inca y los adicionales.

Cuando se realizó el estudio del Proyecto existía un puente sobre el río Chucsen ubicado en el kilometro 35+200 que después fue arrastrado por las aguas. Aquí existe un gran problema ya que no existe el estudio ni la partida correspondiente para su ejecución razón por la cual los vehículos pesados tendrán que atravesar el lecho del río y existiendo un puente de madera para vehículos livianos.

El Presidente Regional Felipe Gastelumendi se refirió que en esta obra hay puentes que no han sido considerados.

La comitiva se instalo en el punto inicial Km. 00+00 intersección de las avenidas San Martin de Porras e Industrial. Aquí el Ingeniero representante de PROVIAS hizo mención que la Municipalidad se encontraba preparando el estudio para ejecutar una avenida de doble vía con un ancho de 25 metros, que se enlazaba con la actual avenida de evitamiento Sur con una distancia de 800 metros, para luego continuar en la misma dirección con una

distancia de 5.5 Km. Y en la que cada vía tendría un ancho de 7.5 metros. En este lugar se dio a conocer que la longitud total de la carretera Cajamarca San Marcos a partir de ese punto, tiene una longitud de 60+65 Km.

Se hizo conocer también que PROVIAS en convenio con la Municipalidad ejecutaría estos trabajos una vez que se cuente con el respectivo estudio, que incluye reubicación de canales, expropiación de áreas y obras de arte y drenaje.

En el kilómetro 5+50 se aprecia que no se ha realizado ningún tipo de trabajo por parte de la empresa contratista según informa tanto el Supervisor como el Residente de obra debido a que los trabajos se han iniciado en la ciudad de San Marcos por convenirle logísticamente. Es en este punto donde los responsables de la obra manifestaron que no se han considerado las expropiaciones de terrenos, demoliciones de inmuebles y reubicación de canales.

A partir del kilómetro 08+00 se están realizando movimientos de tierras, ejecutando cortes, para ensanchar y nivelar la plataforma determinando los puntos de la sub rasante para luego contar con una sub base que tendrá un espesor de 20 cm.

En el kilómetro 19+00 se produce un cruce con el camino inca y en el que el ingeniero de la Contratista manifiesta que se ha alcanzado el proyecto de rescate al Instituto Nacional de Cultura de Cajamarca y que están a la espera de su respectiva aprobación

El área urbana de la ciudad de Namora se inicia a partir del kilómetro 24+300 donde se aprecia que se están levantando la tapa de los buzones y al conformar tanto la sub base como la base el nivel de la calzada va a quedar más alta que el nivel de las veredas. En este lugar se han afectado algunas viviendas al ensanchar la calzada, y que la Contratista está asumiendo los costos de reposición y reubicación de dichos inmuebles.

Se observa que es necesario la construcción o ampliación de un puente ubicado en el kilómetro 26+00 con el fin de no ocasionar peligro para los conductores y usuarios de los vehículos debido a que el ancho actual es menor que la nueva plataforma. Posteriormente se observa que hay deslizamiento debido al alto contenido de humedad de la ladera y exige la construcción de obra adicionales con la finalidad de evitar que los deslizamientos continúen. Se ha previsto la construcción de un muro de contención y drenes. Igualmente se mencionó que se construirá una vivienda que ha sido afectada por estos deslizamientos.

En el kilómetro 27+64 existe otro cruce de los caminos inca y en dicha área no se han realizado los trabajos de tratamiento bi capa a la espera de la aprobación del Proyecto de recuperación por parte del INC, igual que en el caso anterior.

En los últimos kilómetros se observa desnivel entre la rasante y el de las veredas de las viviendas; además los moradores de la zona indican que la tapa de los buzones han quedado enterradas bajo la base y el tratamiento bi capa.

El Congresista Luis Guerrero Figueroa, solicitó a PROVIAS un informe sobre los buzones del distrito de Matara, además remarco la necesidad de invitar al Ministro de Transportes y Comunicaciones y a la empresa brasileña que realizó el estudio técnico de esta carretera, para tomar las medidas necesarias.

En el local municipal se realizó una audiencia pública a fin de recoger las inquietudes del Gobierno Regional a través del Presidente y asesores, de los Gobiernos locales de los Municipios de San Marcos y Cajamarca, de los pobladores de San Marcos, Matara y otras localidades, así como de los trabajadores y empresas sub contratistas. Igualmente se tomó sus manifestaciones a Provías departamental, a la empresa supervisora, a la empresa constructora y al director del INC.

Entre las principales observaciones se plantearon las siguientes:

- 1.- Que la Municipalidad de Cajamarca no había sido notificada, por Provías o por la empresa contratista o supervisora, ni había entregado ningún estudio, para construir una pista de 5.5. KM.de doble vía, a partir de la intersección de la vía de evitamiento.
- 2.- La empresa supervisora manifestó que había observado el estudio realizado por la empresa brasilera, que era inconsistente y que tenía varios errores, particularmente en el estudio de suelos.
- 3.- El estudio en la mayoría de tramos sólo consideraba a un lado de la pista las cunetas.
- 4.- La empresa contratista no estaba entregando a sus trabajadores la ropa, cascos, botas, y otros implementos a sus trabajadores, tal como manda la ley.
- 5.- La población y la Sub Comisión investigadora mostró su malestar por el tipo de pista bicapa que se estaba colocando, ya que no iba a durar mucho tiempo y en algunos sitios de pista terminaba ya tenía pequeños huecos.
- 6.- Los trabajos de taludes eran muy insuficientes y en algunos tramos inexistentes.
- 7.- No se había contemplado en el estudio el estudio arqueológico de la carretera y que el INC hizo llegar muy tarde sus observaciones y que los trámites burocráticos hicieron que se retrase las obras en algunos tramos, con perjuicio económico al estado.
- 8.- Algunas negocios y empresas subcontratistas nos manifestaron las deudas que les tenía la empresa constructora y tenía el temor que se fueran sin pagarles.
- 9.- Se constató que la empresa constructora y supervisora estaban radicados en San Marcos y debidamente bien equipados.

Se levanta la audiencia pública, en la ciudad de San Marcos a las 14:20 minutos

## VII. ANALISIS DE LOS HECHOS

### 1. Carretera Cajamarca San Marcos.

- Se plantearon observaciones respecto a las razones por las cuales el plazo se ha ampliado más allá de lo señalado por el estudio técnico. Ya que si uno observa el monto de lo adjudicado a la empresa SVC, existe una diferencia en relación al presupuesto de la obra de 3'904,841.02 millones de nuevos soles, para ejecutar la obra, sin embargo existen adicionales por un monto de 13 millones de nuevos soles. Que representa el 38% de la obra. Esto es incomprensible y aún existirán otros adicionales, ya que no hay plazo de cuando terminar la obra.
- Para una mayor sustento de la serie de irregularidades a la que esta expuesta esta obra describiremos al detalle lo apreciado durante la visita de campo, recogiendo el análisis del Colegio de Ingenieros de Cajamarca:

#### a. Progresiva 00 + 00

La comitiva se instaló en el punto inicial Km. 00+00 (intersección de las avenidas San Martín de Porras e Industrial). Aquí el ingeniero representante de PROVIAS hizo mención que la Municipalidad se encontraba preparando el estudio para ejecutar una avenida de doble vía con un ancho de 25.00 metros que se enlazaba con la actual avenida de evitamiento Sur con una distancia de 800.00 metros, para luego continuar en la misma dirección con una distancia de 05.50 Km y en la que cada vía tendría un ancho de 7.50 metros. En este lugar también el ingeniero Supervisor hizo conocer que la longitud total de la carretera Cajamarca San Marcos a partir de este punto, tiene una longitud de Km. 60+65. Se hizo conocer también que PROVIAS en convenio con la Municipalidad ejecutaría estos trabajos una vez que se cuente con el respectivo estudio, que incluye reubicación de canales, expropiación de áreas y obras de arte y drenaje.

#### b. Progresiva Km. 05+50

En esta progresiva se encuentra ubicado tanto el futuro Cementerio Municipal, como el desvío hacia el distrito de Jesús. En este lugar terminaría el Proyecto de la doble vía “propuesta” por la Municipalidad que se ejecutaría en convenio con PROVIAS, indicando de que aún no se cuenta con el Expediente Técnico ni con el presupuesto necesario; en esta parte se aprecia que no se ha hecho ningún tipo de trabajo por parte de la Empresa Contratista según informan tanto el Supervisor como el Residente de Obra debido a que los trabajos que han iniciado en la ciudad de San Marcos por convenirles logísticamente. Igualmente en este tramo, manifestaron los responsables de la obra, que no se han considerado las expropiaciones de terrenos, demoliciones de inmuebles y reubicación de canales.

#### c. Progresiva Km. 08+00

En esta progresiva se está realizando movimientos de tierras, ejecutando cortes, para ensanchar y nivelar la plataforma determinando los puntos de la sub rasante.

#### d. Progresiva Km. 12+00

En este lugar se ha trabajado la sub rasante y se encuentra conformando la sub base que tendrá un espesor de 20 cm.

**e. Progresiva Km. 19+00**

En este lugar se produce un cruce con el camino del inca y en el que el ingeniero de la Contratista manifiesta que se ha alcanzado el Proyecto de Rescate al Instituto Nacional de Cultura de Cajamarca y que están a la espera de su respectiva aprobación, para dar solución a este impase.

**f. Progresiva Km. 24+300**

En esta progresiva se inicia el área urbana de la ciudad de Namora, y a partir de este lugar se aprecia que se están levantando la tapa de los buzones y al conformar tanto la sub base como la base el nivel de la calzada va a quedar más alta que el nivel de las veredas. En este lugar se hizo mención que se han afectado algunas viviendas al ensanchar la calzada, y que la Contratista esta asumiendo los costos de reposición y reubicación de dichos inmuebles.

**g. Progresiva Km. 26+00**

En este lugar existe un puente cuyo ancho es menor al de la nueva plataforma, y que es necesario reconstruirlo o ampliarlo, por ocasionar un peligro para los conductores y usuarios de los vehículos.

**h. Progresiva Km. 27+00**

Aquí se aprecia que hay deslizamiento debido al alto contenido de humedad de la ladera y exige la construcción de obras adicionales con la finalidad de evitar de que estos deslizamientos continúen. La Contratista informa que esta previsto construir un muro de contención y drenes. Igualmente se reconstruirá una vivienda que ha sido afectada por estos deslizamientos. Un morador de la zona se presento haciendo conocer que había sido afectado su propiedad por cuanto al producirse estos deslizamientos se había producido la interrupción del agua que usaba para su consumo y regadío.

**i. Progresiva Km. 27+64**

En este lugar existe otro cruce con los Caminos del Inca y en dicha área no se han realizado los trabajos de tratamientos bi capa a la espera de la aprobación del Proyecto de recuperación por parte del INC, igual que en el caso anterior.

**j. Progresiva Km. 33+00**

Aquí existe un hermoso puente construido en arco totalmente de piedra labrada que tiene una antigüedad de más de 100 años según informaron los moradores de la zona, denominada “Polulo” y que requerirá de una señalización especial, y posteriormente de obras complementarias.

**k. Progresiva Km. 35+200**

En este lugar, cuando se realizó el estudio del Proyecto existía un puente sobre el río Chuscen que después fue arrastrado por las aguas. Aquí existe un gran problema ya que no existe el estudio ni la partida correspondiente para su ejecución razón por la cual los vehículos pesados tendrán que atravesar el lecho del río y extendiendo un puente de madera para vehículos livianos.

### **I. Progresiva Km. 57+94**

Se aprecia desnivel entre la rasante y el de las veredas de las viviendas; además los moradores de la zona indican que las tapas de los buzones han quedado enterradas bajo la base y el tratamiento bi capa, debiendo por este motivo cortar y levantar la tapa de los buzones a nivel de la rasante.

También indican algunos moradores, señalando algunas partes del pavimento (tratamiento bi capa) que ya hay desgaste de 2 mm; sin embargo, a nuestro criterio este no existe, sino que se ha producido un aplastamiento en el material bituminoso debido al calor que se presenta al medio día.

Esta fue la última parada realizada en la ciudad de San Marcos siendo las 14.20 hrs y veinte minutos.

Las observaciones a las que arriban son las siguientes:

- a) Existen cuatro tramos en los que no se han realizado trabajos referentes a las obras de pavimentación porque según el INC la carretera cruza los caminos del Inca, y para poder empezar con el movimiento de tierras, previamente se debe ejecutar los trabajos de recuperación arqueológica (progresivas Km. 19, 27+64, y dos más que debido al tiempo no se pudo verificar).
- b) No existe continuidad de los trabajos, se están dejando pequeños tramos sin el tratamiento bi capa por causas que no se han aclarado debido a la rapidez de la inspección.
- c) En la progresiva Km 27+00 aquí se aprecia que hay deslizamiento debido al alto contenido de humedad en la ladera y exige la construcción de obras adicionales con la finalidad de evitar que estos deslizamientos continúen. La contratista informa que está previsto construir un muro de contención y drenes. Igualmente se reconstruirá una vivienda que ha sido afectada por estos deslizamientos.
- d) En la progresiva 35+200 en este lugar, cuando se realizó el estudio del proyecto existía un puente sobre el río Chuscen que después fue arrastrado por las aguas. Aquí ocasiona un gran problema ya que no existe el estudio ni la partida correspondiente para su ejecución razón por la cual los vehículos pesados tendrán que atravesar el lecho del río, existiendo un puente de madera para vehículos livianos.
- e) Algunos aliviaderos están descargando el agua de lluvia directamente a los terrenos de cultivo, causándoles problemas de erosión en sus terrenos ya que estos no han sido encausados.
- f) Existen dos puentes de un solo carril de circulación que debido al ancho de la vía en construcción van a constituir un serio peligro, aún con la señalización correspondiente (puente polulo y otro)
- g) Según manifestación del Supervisor, en el expediente técnico no han sido considerados la ampliación de puentes y pontones.

- h) Se aprecia que en la localidad de Matara, la rasante de la calzada se encuentra por encima del nivel de las veredas de las viviendas, las mismas que están ocasionando problemas a los propietarios de éstas (acceso a sus viviendas, drenaje, seguridad)
- i) Los buzones de alcantarillado han sido cubiertos por el pavimento, al no levantar la tapa de buzones al nivel de la rasante.

## **2. Instituto Nacional de Cultura**

Quedan pendientes cuatro puntos correspondientes a Camino Inca.

El INC paralizó las obras en 35 lugares por la posible existencia de Camino Inca de los cuales ya se liberaron en su mayoría, quedando 4 lugares.

Según el INC, los responsables de la carretera Cajamarca San Marcos en ningún momento presentaron el CIRA (certificado de inexistencia de restos arqueológicos) de acuerdo a Ley 24047 artículo 12. PROVIAS reconoce este inconveniente.

En Junio del 2003 se reúnen en Lima PROVIAS, SVC y INC para tomar acuerdos con respecto al camino Inca.

El capeo arqueológico es el encargado de decidir la existencia o no de restos arqueológicos.

## **3. Empresa Constructora y Supervisora**

La empresa supervisora no observó el estudio oportunamente y la constructora su trabajo de campo ha sido inconsistente porque lo que el presupuesto ampliado hasta la fecha asciende al 38 %.

Asimismo, para una empresa con la suficiente experiencia en licitar obras públicas el plazo de 30 días para analizar la licitación es suficientemente holgado como para detectar los errores e insuficiencias y decidir no participar para no incurrir en los problemas que estamos afrontando.

Es por ello que llama la atención el incumplimiento de la obra y las ampliaciones que ascienden a 47 millones de nuevos soles (13 millones más de lo previsto), generado por los presupuestos adicionales elaborados por la supervisión y aprobados antes de su ejecución por el MTC y la Contraloría según el caso.

Es importante enfatizar que, según la empresa supervisora, el tiempo que queda no alcanzaría para culminar la obra, demostrándose la inconsistencia técnica y solvencia para la ejecución de la obra, más aún cuando sostiene Provías que ellos harán los 5.5. Km de pista desde el cruce de Jesús hasta la avenida San Martín de Porres.

## **4. Avance de la obra**

Hasta el momento se ha logrado avanzar el 65% de la obra. se han utilizado 29 millones de los 47 millones requeridos (incluyendo los cuatro adicionales ya aprobados y el quinto que se encuentra en trámite)

La obra a la fecha está atrasada y no se prevé cuando terminará lo cual es una grave irresponsabilidad de la supervisora, del MTC, de la empresa ejecutora y de la Contraloría General de la República.

## **5. PROVIAS**

Se comprometió a construir los 5.5 K.m. del tramo que se inicia desde Cajamarca, para ello ha deducido del contrato de la obra el costo equivalente a este tramo, el cual se va a ejecutar en la modalidad de administración directa, esta decisión se sustenta mediante Resolución Directoral 239-2004-MTC/22 del 13-04-04. No obstante ello, este cambio de decisiones genera desconcierto e incertidumbre en la población de Cajamarca, los gobiernos locales y gobierno regional y en particular en el distrito de Jesús y de Llacanora.

Asimismo, esta en proceso de liberación los 4 puntos restantes observados por el INC, a través de actas de trabajo entre los interesados, no significando un compromiso jurídico o administrativo el no obstaculizar la conclusión de la obra.

El puente Chucsen esta a la espera de la aprobación de la viabilidad por parte del MEF, el mismo que se financiaría con fondos del PL 480, administrado por el MEF.

## VIII CONCLUSIONES

8.1. Se ha determinado que el estudio técnico para la obra “Carretera Cajamarca-San Marcos” elaborado y aprobado por el MTC en el año 1999 estuvo mal realizado, asimismo, a pesar de ser actualizado no supero sus deficiencias las mismas que se han expresado durante el proceso de ejecución de la obra, en el año 2003, implicando un incremento significativo del costo total del contrato de obra en aproximadamente del 40%.

8.2. Se ha determinado que el proceso de licitación y contratación de la obra se desarrolló de acuerdo a los términos y plazos previstos en la convocatoria a licitación pública.

8.3. Se ha determinado que la obra se inició dentro del plazo preestablecido, pero desde la ciudad de San Marcos y no de Cajamarca como estipulaba las especificaciones técnicas y el contrato, que afectó la ejecución de la obra, ya que se concluye que se conocía desde el inicio los problemas en el tramo 0 al 5.5 Km. Sin embargo, contó con el aval ilegal de la supervisora y de Provías departamental.

8.4. Que durante el proceso de ejecución de la obra se presentaron dos problemas concretos: 1) La demora en la disponibilidad de los terrenos expropiados para un tramo de 5.5 Km. de carretera, que serán ejecutados posteriormente por Provías Departamental, sin conocer el proyecto, sus costos y plazos y 2) La falta del certificado de inexistencia de restos arqueológicos (CIRA) expedido por el INC que inicialmente comprendía a 35 puntos de la carretera y que finalmente han sido reducidos a sólo a 5 puntos. Que evidencian que el estudio técnico no recogió esta problemática, que ha repercutido en mayores costos para el estado, que oportunamente no fueron advertidos por la supervisora.

8.5.- Se precisa que en el caso de los terrenos expropiados está contemplado en el estudio técnico, pero su pago no ha sido presupuestado en el monto de la obra, lo que deberá ser asumido por el MTC junto con la ejecución de los 5.5 Km. de carretera, por lo que el MTC debió emitir una resolución que deduzca el presupuesto necesario que permita concluir la obra.

8.6. Se ha determinado que el Contratista no ha cumplido con el plazo de ejecución y terminación de la obra estimado en 270 días calendarios, habiendo sido objeto de 4 ampliaciones sucesivas y una quinta ampliación que se encuentra en trámite, con lo cual el plazo proyectado para la terminación de la obra se extiende aproximadamente hasta el mes de julio de 2004. Sin incluir el 5.5 km., que ejecutaría Provías Departamental, con lo cual el plazo prácticamente se triplicaría.

Asimismo, estos adicionales en términos presupuestarios equivalen a un 38% del monto de obra contratado, incrementándose de 34 millones a 47 millones de soles. Se estima que con el quinto presupuesto adicional en trámite el total de adicionales ascendería al 40%. Sin considerar los 5.5 Km que Provías ejecutaría.

Si bien la ampliación de plazos y presupuestos adicionales han sido autorizados por la Contraloría General de la República, llama la atención el alto porcentaje de adicionales

aprobados, lo cual de un lado contradice la consistencia técnica del proyecto y del presupuesto original que sustentaron la licitación, y de otro plantea la necesidad de establecer límites a las autorizaciones que otorga el mencionado organismo superior de control, en la línea de optimización de las inversiones públicas.

8.7. Se ha constatado que no existe puente sobre el río Chuscen, en el tramo de la carretera Cajamarca-San Marcos, el mismo que debe ser construido, sin embargo, esto no fue licitado, ni existe expediente técnico con lo cual se concluye que tenemos una pista sin puente sobre un río.

8.8. Se ha verificado in situ que el avance físico de la obra no se encuentra acorde al cronograma y no existe seguridad que se culmine en el plazo establecido.

8.9. Se ha verificado que el tipo de asfalto Bicapa no es el adecuado para la zona, previéndose su rápido deterioro.

## **IX. RECOMENDACIÓN**

9.1. Es importante que el MTC actualice los estudios técnicos de las obras de infraestructura vial antes de convocar las licitaciones, acorde a las especificaciones técnicas del TUPA respecto a los plazos, para efectos de sincerar los costos de las obras y promover una sana competencia de los postores, optimizando las inversiones públicas. Acciones que deben realizarse con carácter de urgencia.

9.2. El MTC deberá abrir procedimientos administrativos de manera inmediata a los que resulten responsables por la modificación del lugar para iniciar la obra establecida en el estudio técnico.

9.3. El MTC a través de la Cancillería Peruana deberá demandar a la empresa que realizó el estudio técnico a fin de resarcir al Estado los sobrecostos incurridos en la ejecución de la obra, debiendo coordinar con la Embajada del Brasil, la Contraloría y el Ministerio Público a fin de asumir sus funciones.

Asimismo, abrir procesos administrativos a los que resulten responsables del MTC, por no haber hecho las observaciones necesarias oportunamente. Acciones que deben realizarse con carácter de urgencia.

9.4.- El MTC debe acelerar la gestión y el financiamiento de los terrenos expropiados para hacer posible la conclusión de la obra, asimismo, se encuentra responsabilidad administrativa por lo que se debe iniciar los procesos administrativos correspondientes. Acciones que deben realizarse con carácter de urgencia.

9.5. La Contraloría General de la República deberá auditar la obra y encontrar las responsabilidades correspondientes, de quienes permitieron que la obra no tuviera una

buena estructura de costos y que se incremente en un 40%. Acciones que deben realizarse con carácter de urgencia.

9.6. Respecto al puente Chuscen el MTC debe concluir el estudio técnico del puente y programar su ejecución en forma urgente.

9.7. Que el MTC emita un informe sobre la culminación de la obra y se sancione a los responsables y se garantice la entrega de la obra en un plazo establecido y urgente que debe ser dado a conocer en la resolución que se emita.

9.8. Que el MTC realice los estudios a fin de programar la aplicación de una carpeta asfáltica acorde con la realidad y clima del lugar de la carretera Cajamarca San Marcos. Acción que deben realizarse con carácter de urgencia.

9.9 Remitir el presente Informe Final al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Gobierno Regional de Cajamarca, Municipalidad Provincial de Cajamarca, Municipalidad Provincial de San Marcos, Instituto Nacional de Cultura-Filial Cajamarca, para su conocimiento y fines de implementar las acciones de su competencia derivadas de las conclusiones antes señaladas.

9.10 Remitir copia del Informe a la Contraloría General de la República para los fines de su competencia y al Ministerio Público.

9.11. Solicitar al MTC que en su oportunidad informe a la Comisión de Transportes y Comunicaciones sobre las acciones y medidas que adopte en observancia del presente informe.