

PÚBLICO

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

NICARAGUA

**PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA
BLANCO – SIUNA**

(NI0023)

INFORME DE TERMINACIÓN DE PROYECTO

De conformidad con la Política de Acceso a la Información, el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

20-546/SF-NI - 2pt final

FO-204-1

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
No autorizado para uso público

OFFICIAL FILE COPY
OP2

INFÓRME DE TERMINACION DE OPERACION - PCR

Nicaragua

Carretera Rio Blanco - Siuna

MINISTERIO DE LA CONSTRUCCION (MICONS)

NI-0023

PRESTAMO 546/SF-NI

Este documento ha sido elaborado por el Grupo
Evaluador constituido por:

Paulo Romero, Especialista Sectorial
Carlos Galvis, Especialista Financiero

Agosto 19, 1987

Copia para: ☒ OPS

☒ PRA

☐ DES

☒ OEO

☒ EXR

☒ Archivo FLD

INFORME DE TERMINACION DE OPERACION - PCR

CONTENIDO

DATOS BASICOS	Página No.
I. <u>DESCRIPCION DE LA OPERACION</u>	1
A. Origen	1
B. Objetivos	2
II. <u>EJECUCION DE LA OPERACION</u>	2
A. Marco de Referencia	2
B. Prestatario, Ejecutor y Otros Participantes	3
C. Proyecto	5
D. Costo y Financiamiento	8
E. Cumplimiento de Obligaciones Contractuales	10
III. <u>SUPERVISION DE LA EJECUCION.</u>	15
A. Supervisión por el Prestatario, Ejecutor, Inter- mediarios y Otros Participantes	15
B. Supervisión por Terceros	15
C. Supervisión del BID	16
IV. <u>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</u>	17
A. Conclusión General del PCR	17
B. Recomendaciones Relacionadas con esta Operación	17
C. Recomendaciones para nuevas Operaciones	18

I. DESCRIPCION DE LA OPERACION

A. ORIGEN.

El 25 de abril de 1977 el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP), a nombre del Gobierno de la República de Nicaragua, presentó solicitud formal al Banco por US\$35 millones para el financiamiento parcial de la carretera Río Blanco-Siuna, cuyo costo total se estimaba en US\$45 millones. El Gobierno había asignado a este proyecto una alta prioridad, tanto por su importancia en el desarrollo agrícola de la zona de influencia, como por el hecho de constituir el único eslabón faltante de la segunda carretera interoceánica del país, aspectos que también consideró el Banco de gran importancia en la evaluación del proyecto. El Banco envió una misión de orientación para investigar más a fondo los aspectos económicos, tenencia de la tierra en la zona de influencia del camino, revisión de costos, planos, diseños y aspectos institucionales, etc. Como resultado de la misión de orientación se llegó a la conclusión de que no sería necesario realizar una misión de análisis para estudiar más este proyecto. La información obtenida y datos complementarios sobre aspectos económicos-financieros que se enviaron posteriormente, fue suficiente para preparar en la Sede el Informe de Proyecto, ya que el MTOP contaba con todos los estudios completos. La solicitud original del MTOP comprendía también una cooperación técnica por una suma equivalente de US\$1,050,000 con cargo al eventual préstamo del Banco, con el propósito de financiar la preparación de una tercera etapa del programa de caminos vecinales y el costo de asesoría al MTOP para el fortalecimiento de sus actividades de mantenimiento de caminos, maquinaria y equipo. El análisis de la operación propuesta consideró que la inclusión de fondos para estos propósitos no sería conveniente, ya que la segunda etapa del programa de caminos vecinales financiada con fondos del préstamo 491/SF-NI se encontraba en su fase inicial de ejecución, previendo su terminación para 1982 y por lo tanto podría considerarse la programación de una tercera etapa durante 1980. Además estaban en proceso de implantarse las recomendaciones de los consultores contratados con recursos de la cooperación técnica ATP-SF-1135-NI (Préstamo 305/SF-NI) y se consideró recomendable que el Banco conociera los resultados, antes de proceder al otorgamiento de una nueva operación de cooperación técnica adicional.

El Informe de Proyecto fijó el costo total del proyecto en US\$43 millones y el eventual préstamo del Banco al equivalente de US\$32 millones. El análisis del proyecto que se encuentra en el documento PR-872-A y la propuesta de préstamo resultante consignada en el documento PR-872 fueron sometidos a la consideración del Directorio Ejecutivo del Banco, el cual concedió el otorgamiento de un préstamo por el monto de US\$32 millones mediante resolución DE-77/78 de fecha 25 de mayo de 1978, con cargo a los recursos del Fondo para Operaciones Especiales (FOE).

La Resolución DE-77/78 establecía que antes de la firma del contrato de préstamo, el prestatario debía presentar al Banco evidencia jurídica de que la propiedad de las tierras comprendidas en el área de influencia del proyecto había sido transferida al Instituto Agrario Nicaragüense.

La falta de cumplimiento oportuno de este requisito y la situación de conflicto bélico que se produjo en el país impidieron que el contrato de préstamo 546/SF-NI se firmara entre la República de Nicaragua y el Banco, quedando en suspenso la operación.

No fue sino hasta agosto de 1979 durante la Misión Especial a Nicaragua enviada por el Banco que, las autoridades del país manifestaron nuevamente especial interés en el proyecto Río Blanco-Siuna. También el MTOP, por su parte, dirigió una carta al Banco en el mismo mes de agosto, en la cual planteaba la conveniencia de reformular el préstamo tomando en cuenta una minuciosa revisión de costos y modificaciones de los sistemas de ejecución originalmente contemplados. A solicitud de la Misión el MTOP presentó una revisión detallada del proyecto y sus costos. La misión aceptó algunos de los cambios de diseño planteados a los que agregó los efectos de escalamiento de costos desde la fecha del análisis original y la nueva tasa de cambio vigente en la ocasión. Como consecuencia de esta el costo del proyecto se redujo a US\$32.0 millones.

Finalmente el 15 de septiembre de 1979 fue firmado el Contrato de Préstamo entre la República de Nicaragua y el Banco.

B. OBJETIVOS.

El proyecto consiste en la construcción de un camino de aproximadamente 116 km. y cubre las localidades de Río Blanco y Siuna. Tiene los siguientes objetivos:

- a) La incorporación a la economía del país de nuevas tierras agrícolas que, debido a las características del clima, suelos y topografía presentan condiciones favorables para el desarrollo y
- b) La vinculación de la región Noreste del país, actualmente desprovista de comunicación terrestre con el resto de Nicaragua, con el sistema vial existente de la nación. Cabe agregar que con este camino se completaría la primera comunicación por tierra entre los dos océanos en Nicaragua.

II. EJECUCION DE LA OPERACION

A. MARCO DE REFERENCIA.

La cooperación del Banco en el sector transporte ha estado encaminada básicamente al subsector de carreteras desde 1965. El Banco ha participado financieramente en Nicaragua en las operaciones siguientes: Préstamo 63/SF suscrito el 25 de Oct/65 por US\$12 millones con contrapartida del Gobierno de US\$5.1 millones para la construcción de 608 kilómetros de caminos vecinales; préstamo 305/SF suscrito el 23 de Nov/71 por US\$3.5 millones con participación del Gobierno de US\$1.5 millones para un programa de ampliación y fortalecimiento del sistema de mantenimiento vial y asistencia técnica (ATP/SF-1135-NI) por

US\$258.000 para fortalecimiento institucional; préstamo 491/SF suscrito el 8 de Marzo/77 por US\$18 millones con aporte local de US\$4.5 millones para construcción y mejoramiento de 300 kilómetros de caminos vecinales.

Otras agencias internacionales y gobiernos de otros países han participado financieramente a través de préstamos y donaciones en los programas viales nacionales siendo los de mayor relevancia los siguientes. Banco Mundial: Programa de Caminos Secundarios; Carretera Panamericana; Estudios de puertos y carreteras en la Costa Atlántica y asistencia técnica. Banco Centroamericano de Integración Económica: Carreteras Acoyapa-San Carlos; La Dalia- Ermita- Esquipulas; Rehabilitación Aeropuerto Managua; Bulevard El Portezuelo-Las Mercedes; Transporte Lago de Nicaragua. USAID: construcción de caminos vecinales de bajas especificaciones como parte de proyectos de desarrollo rural. Holanda: Mejoramiento y Ampliación de Puertos; Camino Abisinia-Valle del Cuá (parcialmente); Protección Costera de Corinto. Cuba: Carretera Tuma-Waslala-Siuna; Ferrocarril Chinandega, Corinto; Caminos de Penetración, etc.

Las operaciones tendientes a construir, mejorar y mantener el sector vial se han desarrollado satisfactoriamente dentro de las limitaciones del país, en el orden financiero, institucional y administrativo. Los cambios más significativos en los planes originales de los programas de transporte y específicamente en el sector carreteras, han sido que el gobierno ha asignado mayor prioridad al mejoramiento de caminos vecinales y al mantenimiento de la red vial nacional, difiriendo los programas de construcción de nuevas carreteras o sistemas de transportes.

Los cambios de importancia que se han producido dentro del área de influencia del proyecto y que servirían de comparación entre la situación actual y el marco de referencia que prevalecía al momento de aprobarse el financiamiento del Banco son: antes el acceso a las zonas de producción agrícola era limitado al transporte por medios tradicionales tales como carga a "lomo de mulas" y ahora es por vehículos motorizados que dan la ventaja de considerable ahorro de tiempo y mayor capacidad de carga masiva. Sin embargo la producción agrícola se ha reducido sustancialmente, debido a la ubicación del proyecto y su zona de influencia en zona bélica que ha obligado a algunos pobladores a emigrar a otras regiones del país. Por otra parte los programas de educación, salud, asentamiento de campesinos y desarrollo rural, se han visto reducidos, suspendidos o diferidos para cuando las condiciones imperantes mejoren sustancialmente en la zona del proyecto.

B. PRESTATARIO, EJECUTOR Y OTROS PARTICIPANTES.

1. Funcionamiento y eficiencia.

El prestatario es la República de Nicaragua y el Ejecutor el Ministerio de la Construcción (MICONS), a través de la Unidad Ejecutora del Proyecto Río Blanco-Siuna, creada exclusivamente para

la administración, ejecución, supervisión y control del proyecto y bajo dependencia directa del Viceministro de la Construcción. La estructura de funcionamiento de la Unidad Ejecutora está compuesta por un director general, un director administrativo-financiero, un contador, un auxiliar, dos secretarías y dos choferes. Trabaja en coordinación y con la asesoría del consorcio de firmas consultoras, contratadas para la supervisión de la ejecución del proyecto. El desempeño de la Unidad Ejecutora ha sido satisfactorio, ya que cuenta con la capacidad técnica y administrativa necesaria para coordinar todas las acciones que conlleven a finalizar adecuadamente los trabajos de construcción y funcionamiento de la carretera Río Blanco-Siuna.

2. Modificaciones institucionales.

Cuando se elaboró el estudio del financiamiento del proyecto el Ejecutor sería el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP), correspondiendo a una de sus dependencias, la Dirección General de Caminos (DGC) la conducción del proyecto. Como consecuencia del surgimiento del nuevo Gobierno a mediados de 1979 el MTOP fue dividido en el Ministerio de Transporte y en el Ministerio de la Construcción (MICONs) que quedó encargado del proyecto y la DGC se convirtió en Dirección General de Vialidad (DGV), cambios que no afectaron la ejecución del proyecto. Las estructuras, estatutos y reglamentos eran básicamente los mismos, lo que dió origen a la creación de una Unidad Ejecutora específica para la ejecución del proyecto ya que la Dirección General de Vialidad tenía también que atender otros programas viales del país.

El MICONs, ha impulsado la implantación de manuales operativos y administrativos, con lo que la Unidad Ejecutora del proyecto se ha fortalecido considerablemente.

3. Mejoramiento institucional.

El Banco al analizar el financiamiento de la operación consideró que el programa era viable desde el punto de vista institucional, ya que se estaban implantando las recomendaciones de los consultores contratados en ocasión de haberse aprobado otros préstamos del Banco (305/SF-NI y 491/SF-NI), que además comprendían acciones en las áreas administrativa, contable y financiera, etc. Sin embargo, como se explica en el párrafo anterior, el MICONs procuró sistemáticamente el mejoramiento institucional. Las más importantes mejoras que ocurrieron después del análisis de préstamo son: la Ley Orgánica del MICONs en la que se difunden los objetivos, funciones y estructuras con base en la Ley Creadora de los Ministerios del Estado contenida en el Decreto No.6 del 22 de agosto de 1979 y sus reformas en Decreto No.223 del 27 de diciembre de 1979.

El Reglamento Interno de Trabajo que contiene las normas que regulan las relaciones laborales para todo el personal, implantado con Resolución Ministerial No.44 del año 1985, entró en vigencia el 1 de enero de 1986.

Con estas medidas el MICONS ha dado mejor atención a sus dependencias y por consiguiente a la Unidad Ejecutora del Proyecto Río Blanco-Siuna.

4. Situación financiera.

El prestatario es la República de Nicaragua y el ejecutor es el Ministerio de la Construcción, por lo tanto este punto no aplica.

C. PROYECTO.

1. Logro de objetivos e impacto sobre beneficiarios.

El proyecto consistía en la construcción de un camino de segunda clase sin pavimento con una longitud de 116 km con 6 m de ancho y la construcción de 15 puentes. A la fecha en que se firmó el contrato de préstamo ya estaban construidos 7 km de caminos incluyendo 3 puentes. Para fines de contratación se dividió de la siguiente forma: (a) Río Blanco-Tuma 47 km con tres puentes; (b) Tuma-Siuna 69 km con 12 puentes.

Al presente el tramo Río Blanco-Tuma (47 km) está completamente terminado y está prestando servicio al tráfico de vehículos de toda clase, por lo que se estima que en este tramo se han cumplido en su totalidad los objetivos del proyecto. En el tramo Tuma-Siuna se ha terminado la carretera y conforme se explica más adelante en el punto E.2., el MICONS continúa trabajando en los puentes, ya que falta terminar parte de la infraestructura y colocar las superestructuras metálicas que han sido adquiridas. Por lo que puede decirse que los objetivos se han logrado en forma parcial actualmente. De acuerdo al programa de trabajo del Gobierno, a fines del mes de mayo/88 quedará totalmente terminado el proyecto. Cabe mencionar que a pesar de que los puentes no están terminados, el paso por los ríos para vehículos de doble tracción ha hecho posible el uso de la carretera, la que está prestando servicios a la agricultura, ganadería, explotación de las minas en el área de Siuna, los proyectos educacionales, de salud, etc. siendo beneficiarios los campesinos asentados en la zona de influencia del proyecto, los habitantes de las poblaciones vecinas y por consiguiente el comercio y la pequeña industria de los departamentos de Matagalpa y Zelaya.

RESUMEN ACUMULATIVO DE METAS ALCANZADAS

PRESTAMO 546/SF-NI

Meta	Unidad	Meta Alcanzada	Meta Prevista
Carretera Troncal	km	116	116
Puentes	c/u	3	15

2. Modificaciones del Proyecto

El proyecto no ha tenido modificaciones significativas en sus objetivos y descripción original, expuesta en el Anexo A del Contrato de Préstamo y en el Informe de Proyecto, preparado por la Misión de Análisis, por lo tanto no tiene causas y efectos en su impacto económico y como se indica anteriormente, se cumplen los objetivos y metas establecidas.

Cabe resaltar que 10 puentes se construirán de estructura metálica en vez de concreto postensado, cambio que no ha producido impactos negativos en las metas y objetivos del proyecto.

3. Avance del proyecto

Los planes originales de la ejecución física de las obras y su correspondiente calendario de inversiones, establecidos en el programa de trabajo inicial, presentado como condición previa a desembolsos por el ejecutor, indicaban un plazo total de cinco años para la terminación de las obras y el desembolso de los fondos del Banco, así como el aporte local del Gobierno. Al término de los cinco años de ejecución, 15 de septiembre 1984, el avance físico total del proyecto era de 42% y los desembolsos con cargo al préstamo eran US\$14.5 millones equivalentes al 45.3% del préstamo. El Gobierno con cargo al aporte local había invertido US\$3.5 millones equivalentes al 100%. El 17 de mayo de 1984 el Ejecutor solicitó con la debida justificación un año adicional de plazo para el último desembolso o sea a 15 septiembre/85, ocasión en que el avance físico total era 56% y los desembolsos sumaban US\$18.9 millones equivalentes a 59% y el aporte local se estimaba en US\$6.8 millones. Posteriormente el Ejecutor justificó otra solicitud por un año adicional de prórroga del último desembolso o sea al 15 septiembre/86; a esta fecha el avance total físico era de 95% y los desembolsos ascendían a US\$31.8 millones equivalentes a 99.3%. El Banco autorizó finalmente otra prórroga especial por 6 meses, para el desembolso a cargo de compromisos adquiridos, que venció el 15 de marzo/87, oportunidad en que se canceló el saldo no desembolsado, ascendiente a US\$80.609.34.

Las causas principales que sirvieron para justificar las ampliaciones del plazo de desembolsos otorgadas fueron: inicio tardío de construcciones, la escasez de materiales de construcción, la zona bélica donde está ubicado el proyecto, que impidió el acceso a los lugares de trabajo y ocasionó desertión de personal técnico y laboral y la estación lluviosa que dura 7 meses del año. Al comparar el calendario original con la fecha resultante de la ejecución, puede decirse que el plazo original para completar las obras se fijó en 70 meses o sea al 15 septiembre/84 y el plazo real de ejecución se extenderá a mayo de 1988, es decir 111 meses en total, lo que representa una desviación del 58% con respecto al calendario original.

4. Trabajos por completar y puesta en marcha.

A la fecha falta por terminar la construcción de 2 puentes de concreto, 3 puentes de estructura metálica tipo "steel open truss" que fueron importados de Brasil y ya se encuentran en Nicaragua y 5 puentes de estructuras metálicas nacionales con vigas I.

El MICONS tiene programado terminar todo el trabajo en mayo de 1988.

5. Calidad de la ejecución

En cuanto a la calidad de las obras construidas no hay duda que son adecuadas y satisfactorias y así las aprobó en su oportunidad el Ejecutor, el Consultor y el Banco. En la construcción del camino se siguieron procedimientos de ejecución aceptables y aprobados por el Banco. Para la construcción de los puentes (12) la firma mexicana "Servicios para Construcción S.A." (SECSA), inició los trabajos con el diseño de concreto postensado para las superestructuras. Por motivos de fuerza mayor y de mutuo acuerdo, se canceló el contrato y el Ministerio de la Construcción se hizo cargo de continuar las obras. El diseño original no pudo ser cumplido por el MICONS, ya que SECSA tiene la patente del procesamiento de concreto postensado FREYSSINET, que además requería equipo y técnicos especializados los que no estaban disponibles en el país. El MICONS propuso al Banco adquirir vigas prefabricadas para usarlas como superestructuras; construirlas con pequeñas variaciones para ajustarlas a las subestructuras existentes tales como estribos y pilas centrales. El Ejecutor propuso al Banco adquirir esos elementos con fondos propios y que le fueran reconocidos como aporte local. La Representación consultó a la sede acerca de la solicitud del ejecutor a través de nuestras comunicaciones FNIM-916 de fecha 8 de julio de 1986 anticipando su recomendación de que el Banco no accediera a lo solicitado. Mediante telex No. 003/86/076 la sede se pronunció concordando con la Representación. Las normas de diseño, especificaciones técnicas, reglamentos viales y medidas de protección ambiental fueron observadas aceptablemente. El plazo de ejecución prorrogado fue debidamente supervisado por el consultor, el MICONS y el Banco. La calidad de los materiales en todos los casos fue analizada por el laboratorio de suelos y materiales del MICONS, ya fuere previamente a su incorporación a las obras o en el sitio de trabajo, dejando constancia en archivos del Ejecutor y del Consultor. No hubo problemas técnicos significativos durante la construcción del camino, cuyo diseño era de tipo sencillo, que enmarca dentro del alcance de trabajo de los ejecutores, contratistas y consultores.

6. Análisis crítico de la operación.

El atraso en la ejecución del proyecto de tres años y cinco meses adicionales, se debió básicamente a la ubicación del proyecto en una zona bélica de gran actividad, condición de trabajo que surgió después del análisis de la operación. Por otra parte la misma situación mencionada afectó la construcción de los puentes demorando a la firma contratista SECSA. La escasez de materiales, las

dificultades en las importaciones de repuestos para los equipos de construcción, la rotación de personal técnico y laboral en las obras, el acceso limitado a los sitios de trabajo etc., fueron también causales del atraso registrado. No obstante todo esto, el Ejecutor logró un avance significativo que ha llevado al proyecto a su casi terminación total como se indicó anteriormente.

D. COSTO Y FINANCIAMIENTO.

1. Comportamiento del costo.

Originalmente el costo del proyecto se estimó en el equivalente de US\$35.500 miles de los cuales el BID financiaría US\$32.000. miles (90%) y el aporte local, los US\$3.550 miles restantes (10%).

Según se desprende del Cuadro No. 1 (Anexo No. 1) el costo total del proyecto al 31.VII.87 ascendía al equivalente de US\$59.200 miles, de los cuales el BID financió el 53.9% vs. el 90% originalmente contemplado.

Los problemas económicos que ha venido confrontando el país en los últimos años, agravados a partir del año 85 por la escasez de insumos, bienes y servicios originada en la limitada disponibilidad de divisas, ejercieron una fuerte presión sobre los precios, y es así como en 1985 el índice de precios al consumidor varió en promedio en 220%, en relación a 1984 y en 1986 varió en un 617% en relación a 1985. En 1987 la variación se estima en 900 a 1000%. (El país había devaluado el Córdoba el 12 de febrero de 1985 en un 180% al pasar de C\$10 X US\$1 a C\$28 X US\$1 y posteriormente a partir del 1 de febrero de 1986 en un 150% al pasar de C\$28 x US\$1 a C\$70 x US\$1).

Como resultado de lo anterior, el Gobierno ha venido aprobando incrementos salariales con miras a defender el salario real de los trabajadores, a tal punto que en diciembre 84, el sueldo mensual estaba definido según, la escala del Sistema Nacional de Organización del Trabajo y del Salario (SNOTS) en C\$15.000.00 para los altos cargos de Dirección, y hoy en día, estos sueldos son del orden de C\$414.445, además de una serie de incentivos no existentes anteriormente en razón de la antigüedad, estudios realizados, etc. Esto trajo consigo un acelerado incremento en el costo de la mano de obra, con su correspondiente repercusión en los costos de los bienes y servicios.

Otro punto que debe destacarse y que tiene un peso significativo cuando se expresa el costo del proyecto por su equivalente en US\$ dólares, es la sobrevaluación del córdoba al C\$70 x US\$1 actualmente o cuando se cotizaba al C\$10 y C\$28 x US\$1, ya que dicha equivalencia no se correspondía con el costo de los bienes y servicios en el mercado.

Como punto de referencia es del caso mencionar que en mayo 28/85 cuando el tipo de cambio oficial era C\$10 x US\$1, el Banco Central de Nicaragua autorizó el funcionamiento de una casa de cambio donde el tipo de cambio era de C\$650 x US\$1; a la fecha de este informe (Agosto

87), el cambio oficial es C\$70 x US\$1, y el de la casa de cambio alrededor de C\$8.000.00 x US\$1.

Dada la situación anterior, los elevados costos del proyecto tuvieron que ser asumidos por el Ejecutor. El BID financió lo originalmente aprobado, y efectuó los desembolsos teniendo especial cuidado de que los recursos del financiamiento acompañaran la ejecución del Proyecto hasta su terminación.

El escalamiento de costos para gastos locales originalmente contemplado en 1979 del orden del 12% era adecuado en el momento de la definición y aprobación del préstamo para cubrir aumentos en salarios, beneficios y costos de materiales, pero al final se quedó muy rezagado por la difícil situación económica que presenta el país durante la ejecución del proyecto.

El costo del proyecto indicado no incluye las inversiones de contrapartida local realizadas en la construcción de los doce puentes que como se explicó en otra parte del informe, fueron excluidos por el Banco tanto con cargo al financiamiento BID como a la contrapartida local, a partir del último pago realizado a la firma SECSA.

El ejecutor ha invertido en dicha construcción hasta el 31 de julio del año en curso C\$1.835 millones que a los tipos de cambio oficiales vigentes en la fecha de los gastos, equivalen a US\$26.2 millones; asimismo, la estimación del Ejecutor de las inversiones a realizar en los diez puentes faltantes hasta la terminación de la obra en mayo/88 es de C\$3.500 millones que al tipo de cambio oficial actual de C\$70 x US\$1 equivale a US\$50 millones, para un total equivalente de US\$76.2 millones no considerados como costo del Proyecto financiado por el BID.

2. Comportamiento del Financiamiento

El monto del préstamo originalmente aprobado por US\$32 millones contemplaba US\$2.5 millones en moneda local (7.8%) y el resto se definió en divisas directas (20%), divisas indirectas (37.4%) y divisas para gastos locales (34.8%). Según se comentó en el punto anterior D.1, los elevados niveles de escalamientos de costos del Proyecto han venido siendo asumidos totalmente por el prestatario, manteniendo el Banco el financiamiento original aprobado por US\$32.0 millones, totalmente desembolsados excepto US\$81 miles que fueron cancelados por lo que puede decirse que no hubo cambios en las fuentes de financiamiento originalmente previstas. Al final la participación del BID se redujo del 90% al 53.9% y la contrapartida local se elevó del 10% al 46.1%, por las razones de escalamiento ya comentadas. El aporte local fue oportuno por lo que durante la ejecución del Proyecto no se presentó ninguna situación de atraso que fuera derivada de la oportunidad de dicho aporte.

En cuanto a las monedas de uso y según se observa en el Cuadro No. 2 (Anexo No. 2) durante la ejecución del proyecto el ejecutor solicitó una transferencia de moneda de uso, para trasladar fondos disponibles como divisas indirectas y divisas para gastos locales, a divisas directas, a efectos de atender el pago de cartas de crédito por la compra de equipo de construcción adquirida mediante licitación pública internacional. La transferencia fue aprobada por el Subgerente Regional de Operaciones según OPI-85-038 de marzo 20 de 1985.

3. Contrapartida Local.

Los recursos de contrapartida fueron dispuestos por el prestatario en forma oportuna, alcanzando a la terminación del proyecto (excluyendo los doce puentes) al equivalente de US\$27.281 miles versus el equivalente de US\$3.550 miles originalmente definidos. (Ver otros comentarios sobre aporte local en D. 1)

La cláusula 6.04 establecida en el contrato relacionado con la demostración por parte del prestatario de que dispondría oportunamente de los recursos necesarios para efectuar la contribución local al proyecto, fue cumplida anualmente por el Ejecutor conforme los requerimientos del Banco. El atraso en la ejecución del proyecto no fue resultado de problemas de aporte local, sino por las circunstancias mencionadas en otra parte del informe.

4. Financiamiento para completar.

Unicamente queda pendiente la terminación de diez puentes que la Unidad Ejecutora estima estarán concluidos en mayo 88. Doce puentes como ya se señaló fueron excluidos por el Banco del Proyecto para efectos de su financiamiento con recursos del préstamo y de la contrapartida local.

El financiamiento para completar la obra está garantizado por el Gobierno Central mediante aportaciones presupuestarias a través del Ministerio de Finanzas.

Como se mencionó en D.1, al 31 de julio de 1987 se habían realizado con recursos de contrapartida local inversiones en los doce puentes por el equivalente de US\$26.2 millones y se estima una inversión adicional equivalente de US\$50.0 millones hasta su terminación en mayo/1988.

E. CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES CONTRACTUALES

1. Condiciones previas al primer desembolso.

Las condiciones previas al primer desembolso establecidas en el Contrato de Préstamo, se cumplieron oportunamente lo que significó declarar la elegibilidad de desembolsos del préstamo el 15.III.80. En el cuadro siguiente se muestran las fechas de plazo original, de cumplimiento y de aprobación por parte del Banco.

<u>Cl. o Art.</u>	<u>Objeto</u>	<u>Fecha Original</u>	<u>Fecha Cumplimiento</u>	<u>Fecha Aprobación</u>
C1.4.02(a)	Construcción Consult.	80.09.15	80.09.05	80.09.12
C1.4.02(b)	Cont. Contadores	80.09.15	79.10.19	79.11.02
Art.4.01(a)	Informe Jurídico	80.09.15	79.10.09	79.11.06
Art.4.01(b)	Funcionarios y Firmas	80.09.15	79.10.02	79.11.06
Art.4.01(c)	Asignación Recursos	80.09.15	79.10.08	79.11.09
Art.4.01(d)	Informe Inicial	80.09.15	79.11.26	80.09.12
Art.4.01(e)	Catálogo Cuentas	80.09.15	79.10.25	79.11.07
Art.4.02(a)	Servicio Consultores	80.09.15	80.09.05	80.09.12
Art.4.02(b)	Audit. Independiente	80.09.15	79.10.19	79.11.02

2. Licitaciones de bienes y servicios

El Anexo C del contrato de préstamo establecía el sistema de licitación pública para la adquisición de bienes o en la adjudicación de contratos para la ejecución de obras en todos los casos en que el valor de dichas adquisiciones o contratos fuera superior a los US\$100.000.

La Resolución DE-126/79 de septiembre de 1979 modificó esta disposición y autorizó al prestatario a ejecutar por administración directa 47 km de la carretera que cubría el tramo de Río Blanco-Tuma. La decisión se basó en el hecho de que el prestatario ya había iniciado el trabajo y contaba con 7 km de carretera construidos, los cuales incluirán 3 puentes de concreto armado.

La licitación para el tramo del camino Tuma-Siuna (69 km) se llevó a cabo en conjunto con el drenaje mayor (12 puentes) pero se declaró desierta por razón de ofertas demasiado altas. El prestatario solicitó al Banco autorización para construir el camino por el proceso de administración directa, lo que fue autorizado por la Resolución DE-54/82 de abril de 1982.

Para la construcción de los 12 puentes en concreto postensado que constituye el drenaje mayor, el Ejecutor había iniciado en abril de 1980 la precalificación. En julio del mismo año por haber recibido documentación de solamente tres compañías se suspendió el proceso y solicitaron al Banco dispensa del requisito de licitación y autorización para ejecutar los servicios por administración directa. Ante la negativa del Banco, una nueva precalificación fue llevada a efecto en marzo de 1981 en la que se precalificaron 5 compañías. La licitación fue iniciada en mayo de 1981 y en octubre se recibieron 2 ofertas. En noviembre de 1981 el prestatario comunicó al Banco su decisión de adjudicar la oferta más baja la cual era 26.75% inferior a la oferta siguiente. El caso fue sometido al Comité de Adquisiciones que aprobó la adjudicación a SECSA por un monto de US\$7.59 millones. En marzo de 1986 el MICONS y SECSA de mutuo acuerdo, aduciendo motivos de fuerza mayor, rescindieron el contrato de construcción de los 12 puentes. El MICONS cambió las especificaciones de concreto postensado para estructura metálica y prosiguió el trabajo bajo el sistema de administración delegada. Este procedimiento no contó con la aprobación del Banco por lo que los 12 puentes fueron considerados extra proyecto y sus costos no reconocidos como aporte local. La construcción de estos 12 puentes viene siendo ejecutada por el gobierno dada la importancia que los mismos tienen para la finalización del proyecto, en la medida que la carretera totalmente terminada pueda ser transitada por los usuarios.

Otro caso presentado al Comité de Adquisiciones se refiere a la compra de 20 camiones volquete mediante licitación pública internacional, que se efectuó en noviembre de 1986. Según análisis del ejecutor ninguna de las 8 ofertas recibidas se ajustaba el 100% con las especificaciones técnicas. La oferta de Renault seleccionada por el ejecutor como la que más se aproximaba a lo especificado, quedaba en segundo lugar en precio abajo de la oferta de Hino. El Comité acogió favorablemente la solicitud de adjudicar a Renault.

3. Concesión de créditos. N/A

4. Contratación de consultores y auditores.

El anexo "B" del Contrato de Préstamo contiene las normas y procedimientos para la selección y contratación de firmas consultoras y expertos individuales. El ejecutor ha cumplido con todas las estipulaciones de la contratación del consorcio de firmas consultoras CISCONCO-LLAMSA-ESPRINSA efectuada el 8 de agosto de 1980, para proveer los servicios de consultoría y supervisión del camino Río Blanco-Siuna y asesoría a la Unidad Ejecutora del proyecto. El trabajo desempeñado por el consorcio durante el desarrollo de las construcciones ha sido satisfactorio. Los planos y especificaciones contractuales en algunos casos fueron mejorados con cambios que eran necesarios o que implicaban ahorros en tiempo y costo, los cuales en su oportunidad fueron del conocimiento del Banco. Así también los programas de trabajo, la actualización de costos, el análisis de materiales de construcción y la preparación y revisión de documentos

de desembolsos fueron preparado por la Unidad Ejecutora con la asesoría de la firma consultora.

El ejecutor cumplió satisfactoriamente con los requisitos del Banco en cuanto a la contratación de auditores. Se presentaron al BID anualmente las firmas seleccionadas para la preparación del informe auditado sobre los estados financieros del Proyecto y una vez se obtenía el Pronunciamiento de PRA/PSF sobre la ilegibilidad de las firmas, se procedió a su contratación. No hubo excepciones ni dispensas sobre este aspecto.

5. Condiciones Técnicas.

El ejecutor cumplió adecuadamente con todas las disposiciones contractuales de carácter técnico. En su oportunidad las prórrogas que se procesaron fueron debidamente justificadas y no tuvieron mayor interferencia en el cumplimiento de los programas de trabajo, de desembolsos y en la calidad del trabajo ejecutado.

El MICONS firmó en marzo de 1987 un contrato con la Constructora Nicaragüense (CONIC) para el mantenimiento de la carretera. Los trabajos que viene realizando consisten en nivelación y conformación de la superficie, excavación en roca, mampostería, revestimiento, limpieza y rectificación de cunetas.

6. Condiciones financieras

El contrato de préstamo no incluyó cláusulas o disposiciones especiales de carácter financiero, excepto las relacionadas con la demostración de disponibilidad de recursos, comentada en D.3 y la relacionada con los registros.

La unidad ejecutora manejó registros contables adecuados diferenciando claramente por categoría las inversiones con recursos BID y las realizadas con contrapartida local, de conformidad con el catálogo de cuentas aprobado por el Banco.

En los informes auditados sobre los estados financieros del Proyecto, los auditores opinaron favorablemente sobre el cumplimiento por parte del ejecutor de la cláusula 7.01 (a) relacionada con los registros del Proyecto, lo cual fue verificado por el Sector Financiero en la oportunidad de las visitas de Evaluación Contable-Financiera.

7. Condiciones Económicas y Sociales N/A

8. Evaluación Ex-post

En cumplimiento de las obligaciones contractuales sobre la recolección de datos básicos iniciales, establecidos en el Contrato de Préstamo, el Ejecutor ha suministrado al Banco anualmente la información requerida, la que básicamente comprende conteos de tráfico, calificaciones de vehículos, estudios de origen y destino, inventarios etc, así como

también lo relativo a producción agrícola. Cabe destacar que las restricciones de acceso a los sitios de trabajo, debido a las acciones bélicas, han impedido obtener información más detallada y completa, la que se espera mejorar en los próximos años en la medida que las circunstancias lo permitan.

9. Otros Aspectos Operativos.

El Ejecutor ha dado cumplimiento a procedimientos, normas y disposiciones vigentes en la preparación de solicitudes de desembolsos, en los que se han empleado los formularios acordados previamente con el Banco, y los documentos de soporte requeridos normalmente para esta operación. Por otro lado en la ejecución de las obras ya sea por contrato o por administración directa en cada solicitud de desembolso se acompañó la "Estimación de Pagos" que incluye el número de partida, concepto a pagar, unidad de medida, precio unitario, costo a cobrar, cantidades hechas con anterioridad, actuales y acumulativas, % de ejecución, deducciones, retenciones etc., así como también los cálculos de escalamiento en el período reportado. Dichos documentos firmados por el Ejecutor y el Consultor. En este aspecto no ha habido problemas significativos o de relevancia. En cuanto a informes de progreso, el Ejecutor los presentó semestralmente como se estableció contractualmente siguiendo el formato acordado previamente con el Banco, cuyo contenido representa el desarrollo del programa en forma satisfactoria; en los primeros años de ejecución estos informes se presentaban con atrasos, que requerían prórrogas del plazo estipulado en el Contrato de Préstamo; sin embargo con el fortalecimiento de la Unidad Ejecutora, se logró regularizar la preparación y entrega de los informes de progreso sin recurrir a extensiones de plazos.

III. SUPERVISION DE LA EJECUCION

A. SUPERVISION POR EL PRESTATARIO, EJECUTOR, INTERMEDIARIOS Y OTROS PARTICIPANTES

1. Modalidad de Supervisión.

La modalidad de supervisión utilizada en la ejecución del proyecto estuvo a cargo de la Unidad Ejecutora del MICONS, con la asesoría técnica de la firma consultora CISCONCO-LLAMSA ESPRINSA. El grado y alcance del trabajo asumido por cada uno fue de la siguiente forma: La Unidad Ejecutora se encargó de la administración general, contable, financiera y dirección técnica de todos los aspectos constructivos, así como la toma de decisiones, preparación de desembolsos, que comprendió reembolsos, anticipos de fondos y justificación de los mismos, cartas de crédito con cargo al préstamo y pagos con cargo al aporte local, suplir vehículos, personal, materiales de construcción etc. La empresa consultora se encargó de los aspectos técnicos de los planos, diseños, especificaciones, normas de diseños, calidad de las obras y su control a través del laboratorio de suelos y materiales, medición de cantidades y en general de todos los aspectos de ingeniería vial. La Unidad Ejecutora aún esta compuesta por un Director Ejecutivo Residente, un

Ingeniero Asistente, Topógrafos, Inspectores, Dibujantes, Laboratorista, personal de oficina y personal laboral de campo.

El costo de la firma consultora fue en su inicio estimado en US\$2.2 millones para 42 meses de trabajo; como el plazo de construcción se ha extendido el costo actualizado al presente es US\$5.6 millones con participación del BID por US\$2.4 millones que representa el 42% y con fondos locales US\$3.300 que representa el 58%.

2. Calidad de la Supervisión.

La calidad de la supervisión ejercida tanto por parte de la Unidad Ejecutora del MICONS, como del Consultor puede calificarse de muy buena, ya que en todo momento cumplió con sus términos de referencia, a pesar de las limitaciones de la zona de ubicación del proyecto, ya comentado en capítulos anteriores de este informe. No existieron problemas relevantes dignos de mencionarse, excepto aquellos de rutina sobre criterios de apreciación de calidad de obra que normalmente siempre surgen entre el constructor y el supervisor, pero que finalmente se resuelven satisfactoriamente.

B. SUPERVISION POR TERCEROS.

1. Calidad del trabajo de consultores y auditores.

En el punto anterior se ha comentado sobre la calidad del trabajo de los consultores, explicándose en las evaluaciones anuales que se hacen de rutina. Sin embargo, se reitera que la calidad del trabajo de los consultores ha sido muy buena, ya que se ha cumplido con los términos de referencia de su contrato y alcance del trabajo que comprende la supervisión de obras en el campo así como la asesoría a la Unidad Ejecutora del MICONS.

En relación con las firmas de auditores, es del caso mencionar que, los informes sobre los estados financieros del Proyecto por los años finalizados al 31 de diciembre de 1980-81-82-83-84-85 y 86 fueron aprobados por el Banco habiéndose observado por parte de dichas firmas los requerimientos establecidos en el documento AF-100 y AF-300 (Políticas del Banco sobre Auditoría de Entidades y Proyectos y Requisitos de Auditoría independientes).

En términos generales los informes fueron de buena calidad y con excepción de los correspondientes a los años 81-83-84 que fueron recibidos dentro del plazo original, todos los demás necesitaron en promedio de un plazo adicional de dos meses, el cual fue debidamente justificado ante el BID, habiéndose prorrogado el plazo de presentación en su oportunidad.

En nuestras visitas de evaluación-contable-financiera a la Unidad Ejecutora pudimos observar que las recomendaciones de control interno eran debidamente atendidas en la mayoría de los casos, lo cual representó un importante aporte de los auditores en la calidad

de los registros contables y los procedimientos administrativos llevados a cabo por la Unidad Ejecutora del Proyecto.

2. Seguimiento de Recomendaciones

Los planos originales del proyecto fueron elaborados por la firma consultora Berger-Consulnic durante los años 1976-1977, así como el estudio de viabilidad económica. Como el proyecto se inició en 1981, algunas condiciones ya no eran las mismas, por lo que la firma consultora CISCONCO-LAMSA-ESPRINSA hizo una revisión total del estudio y recomendó ajustes, algunas modificaciones y recomendaciones que se fueron implantando a medida que se desarrollaban las operaciones de construcción, las cuales contaron con la aprobación del ejecutor y el Banco.

C. SUPERVISION DEL BID

1. Modalidad de Supervisión

La atención, seguimiento, control y vigilancia del Proyecto ha estado a cargo de los siguientes especialistas de la Representación: Ingenieros Fred Alvarez 1978-1983, Gastón Peñalba 1983, Carlos Erazo 1983-1986.

La supervisión del BID ejercida tanto a nivel de sede como de la Representación, se considera adecuada, no obstante las limitaciones de acceso a los sitios de trabajo, que restringió las visitas de inspección, por los motivos ya expuestos anteriormente.

2. Problemas y Acciones Recomendadas.

No se presentaron problemas técnicos de real importancia que necesitaran acción especial del Banco o que afectaran los objetivos y metas del proyecto, y su puesta en marcha.

3. Supervisión Futura.

Se considera que no es del caso cambiar la modalidad de supervisión a otra diferente de la empleada en este proyecto, ya que cada unidad a la que se le asignó responsabilidad en supervisión la cumplió, sin interferir con otras dependencias, debido a que los términos de referencia y alcance del trabajo fueron bien delineados a la Unidad Ejecutora del MICONS, a la firma consultora que actuó además como asesora técnica. En cuanto al Banco, los especialistas sectoriales que tuvieron a su cargo la operación, actuaron dentro de lo establecido en sus responsabilidades, en el Contrato de Préstamo, planos, especificaciones, manuales operativos etc. En los casos que ameritó se consultó a las respectivas áreas de la sede, para tomar acciones que no estaban delegadas en la Representación. En términos generales no hubo problemas de supervisión específicas ni en la modalidad adoptada.

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A. CONCLUSION GENERAL DEL PCR

Se concluye que la ejecución del proyecto se realizó dentro del marco propuesto, por el análisis inicial que concluyo con el Informe de Proyecto, la propuesta de préstamo y el Contrato de Préstamo. Se lograron sustancialmente los objetivos y metas establecidas. Tanto la supervisión del ejecutor como la ejercida por el Banco fue adecuada, ya tratados en el Capítulo "C" numerales 1, 2 y 3 por lo que se reitera que fueron satisfactorios. Es del caso resaltar que debido a los grandes incrementos de costos ocurridos durante la ejecución del Proyecto, fue de fundamental importancia la posición de la Representación de efectuar los desembolsos de los recursos del préstamo proporcionales al avance físico de las obras; de otra manera el 100% de los recursos del financiamiento se hubieran agotado mucho antes de la conclusión de las obras.

B. RECOMENDACIONES RELACIONADAS CON ESTA OPERACION

Para el logro de la totalidad de las metas del proyecto, se recomienda el seguimiento de las obras aún por finalizar, no obstante que la terminación de los puentes, por haberse considerado extraproyecto, está a cargo del Gobierno de Nicaragua. Por otro lado el mantenimiento de las obras ejecutadas es de gran importancia para la conservación del camino, ya que debido la estación lluviosa y al tráfico de vehículos, se deteriora la superficie, se obstruyen los drenajes menores como cunetas laterales, tuberías, canales de entrada y salida, vegetación que crece a los lados del camino, deslaves derrumbes etc., que amerita mantenimiento rutinario de obras construidas y en servicio.

C. RECOMENDACIONES PARA NUEVAS OPERACIONES

1. En el diseño de obras, que es una de las primeras actividades de inicio de un proyecto, se recomienda el empleo de materiales nacionales y tecnología de fácil ejecución por compañías establecidas en el área centroamericana, que son las que mas se interesan en el país en participar en los concursos y licitaciones de obras.
2. Analizar adecuada y minuciosamente los planos, diseños, presupuesto sus cantidades de obra a ejecutar y los correspondientes precios unitarios, así como los imprevistos y el escalamiento de precios, a fin de tomar en cuenta el aumento excesivo de costos de construcción como es el caso que nos ocupa.
3. En la preparación del cronograma de trabajo se recomienda considerar elementos inherentes al proyecto en cada zona de construcción tales como: acceso a los sitios de trabajo, las estaciones lluviosas de la zona, disponibilidad de materiales personal profesional, técnico y laboral.

4. Lograr en la medida de lo posible que la Unidad Ejecutora del Proyecto tenga poder de decisión para seleccionar y proponer consultores, personal, contratistas, suplidores de materiales, equipo, maquinaria, adquisiciones, recursos etc., ya que el procedimiento actual requiere la participación y/o pronunciamiento de varias dependencias gubernamentales, lo que atrasa considerablemente la ejecución de obras.
5. Tratar de evitar o minimizar la rotación de personal profesional, técnico y laboral de la Unidad Ejecutora mejorando los sueldos y beneficios. El Banco debería profundizar su diálogo con el Gobierno en este sentido, ya que estos costos se contabilizan a cargo del aporte local.

CUADRO 1
COMPORTAMIENTO DEL COSTO
(En miles de US\$)

ANEXO No. 1

CATEGORIAS DE INVERSIONES	COSTOS ORIGINALES			COSTOS ACTUALES			DIFERENCIA
	B I D	RECURSOS NACIONALES	TOTAL	B I D	RECURSOS NACIONALES	TOTAL	
1. <u>Ingeniería y Admón.</u>	<u>2.400</u>	<u>100</u>	<u>2.500</u>	<u>2.379</u>	<u>6.805</u>	<u>9.184</u>	<u>+ 6.684</u>
1.1 Supervisión	2.400	---	2.400	2.379	3.688	6.067	+ 3.667
1.2 Administración	-----	100	100	-----	3.117	3.117	+ 3.017
2. <u>Costos directos de Construcción</u> 1/	<u>28.660</u>	<u>3.200</u>	<u>31.860</u>	<u>28.774</u>	<u>20.252</u>	<u>49.026</u>	<u>+ 17.166</u>
2.1 Construcción	28.660	3.200	31.860	28.774	20.252	49.026	+ 17.166
3. <u>Gastos Financieros</u>	<u>890</u>	<u>220</u>	<u>1.160</u>	<u>766</u>	<u>220</u>	<u>986</u>	<u>- 174</u>
3.1 Intereses durante ejecución	620	-----	620	446	-----	446	- 174
3.2 Comisión de Crédito	-----	220	220	-----	220	220	-----
3.3 Inspección y Vigilancia	320	-----	320	320	-----	320	-----
4. <u>Costos Concurrentes</u>	<u>-----</u>	<u>30</u>	<u>30</u>	<u>-----</u>	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>- 26</u>
4.1 Derechos de vía	-----	30	30	-----	4	4	- 26
5 Sin Asignación Específica 1/	<u>(9.450)</u>	<u>(1.165)</u>	<u>(10.615)</u>	-----	-----	-----	-----
5.1 Imprevistos	(3.250)	(325)	(3.575)	-----	-----	-----	-----
5.2 Escalamiento de costos	(6.200)	(840)	(7.040)	-----	-----	-----	-----
T O T A L	32.000	3.550	35.550	31.919	27.281	59.200	23.650
PORCENTAJES	90%	10%	100%	53.9%	46.1%	100%	66.5%

1/. Para los efectos comparativos, los montos presupuestados en la categoría "Sin Asignación específica" han sido sumados en la categoría 2 "Construcción" ya que los mismos durante la ejecución del proyecto atendieron en parte los elevados niveles de incremento de precios en los materiales y mano de obra que registró el mismo.

CUADRO 2

COMPORTAMIENTO DEL FINANCIAMIENTO
(En miles de US\$)

<u>FUENTES</u>	<u>FINANCIAMIENTO ORIGINAL</u>	<u>FINANCIAMIENTO ACTUAL</u>	<u>DIFERENCIA</u>
B I D	32.000	31.919	- 81
Recursos Nacionales	3.550	27.281	+ 23.731
Total Fuentes	<u>35.550</u> =====	<u>59.200</u> =====	<u>+ 23.650</u> =====

MONEDAS DE USO

<u>B I D</u>			
Divisas Directas	6.385	9.765	+ 3.380
Divisas Indirectas	11.955	9.463	- 2.492
Divisas para Gastos Locales	11.160	10.191	- 969
Total Divisas	<u>29.500</u>	<u>29.419</u>	<u>- 81</u>
Moneda Local	2.500	2.500	-----
	<u>32.000</u>	<u>31.919</u>	<u>- 81</u>

RECURSOS NACIONALES

Divisas	220	220	-----
Moneda Local	3.330	27.061	+ 23.731
	<u>3.550</u>	<u>27.281</u>	<u>23.731</u>
TOTAL FINANCIAMIENTO	<u>35.550</u> =====	<u>59.200</u> =====	<u>23.650</u> =====