

Documento de Cooperación Técnica (CT)

I. Información básica de la CT

▪ País/Región:	REPUBLICA DOMINICANA
▪ Nombre de la CT:	Apoyo al Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Infraestructura Vial en República Dominicana
▪ Número de CT:	DR-T1235
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Rodriguez Porcel, Manuel (INE/TSP) Líder del Equipo; Lefevre, Benoit Jean Marie (CSD/CCS) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; Castillo Arias, Awilda Margarita (CID/CDR); Catacoli Jimenez, Ruth (VPS/ESG); Encarnacion Encarnacion, Yonaida M. (CID/CDR); Escovar Bernal, Maria (VPS/ESG); Garza Cortina, Miriam (VPC/FMP); Kirkagacli, Romina Emanuela (VPC/FMP); Lugo Moreno, Monica Bibiana (LEG/SGO); Marmolejos, Jenniffer Elena (CID/CDR); Mix Vidal, Richard Alexander (INE/TSP); Molina Chacon, Luis Antonio (INE/TSP); Molina Vintimilla, Maria Emilia (INE/TSP); Nolasco, Elizabeth (CID/CDR); Rojas Lara, Julio Andres (VPS/ESG); Roque Burgos, Jan Carlo (CID/CDR); Scholl, Patricia Lynn (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Operación a la que la CT apoyará:	DR-L1151
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	24 Ene 2022
▪ Beneficiario:	El Gobierno de República Dominicana (GdRD) a través del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura(W2B)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$400,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	
▪ Tipos de consultores:	Consultores individuales y firmas consultoras
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CID/CDR-Rep República Dominicana
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Productividad e innovación; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad

II. Descripción del préstamo asociado

- 2.1 El Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Infraestructura Vial en República Dominicana (DR-L1151) tiene por objetivo general contribuir a mejorar la conectividad regional del país, a través de la provisión de servicios de transporte seguros, confiables y accesibles, garantizando su disponibilidad para el acceso a servicios básicos y mercados; y promoviendo un modelo de empleabilidad inclusiva asociado a las obras. Los objetivos específicos son: (i) reducción de los costos de operación vehicular en las vías intervenidas; (ii) reducción del tiempo de viaje de los usuarios en las vías intervenidas; y (iii) incrementar la resiliencia de la infraestructura intervenida a los efectos del Cambio Climático (CC).

- 2.2 Para esto se contemplan cuatro componentes: (i) rehabilitación y mejoramiento de la red vial, para la intervención de 407 km de la red vial de carreteras y caminos vecinales en 13 provincias del país; (ii) mantenimiento vial, que financiará la implementación de un programa de mantenimiento por períodos de 18 a 24 meses, a más de 900 km de la red vial en 22 provincias del país, incluyendo el mantenimiento de los tramos viales intervenidos con el Componente 1; (iii) fortalecimiento de la gestión vial, con el cual se apoyará el desarrollo de diseños de ingeniería, capacitaciones consultorías técnicas, adquisición de equipos tecnológicos y la implementación de aspectos transversales de género, inclusión, CC e innovación; y (iv) aspectos socioambientales y de resiliencia climática, para apoyar los programas de gestión socioambiental.

III. Objetivos y justificación de la CT

- 3.1 El objetivo de la CT es contribuir al mejoramiento de la competitividad y crecimiento socio-económico de diferentes provincias de la República Dominicana (RD), mediante la provisión de infraestructura vial de calidad, mediante el desarrollo de estudios de preinversión y capacitación técnica necesaria para la preparación y puesta en ejecución del Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Infraestructura Vial en República Dominicana.
- 3.2 **Infraestructura vial.** RD cuenta con una densidad vial de 0,29 km/km², comparado con los 0,2 km/km² de la región de Latinoamérica y el Caribe (LAC) (IRF, 2019). Según el Informe Global de Competitividad 2018 del Foro Económico Mundial, el país ocupa el cuarto lugar entre los países latinoamericanos con mejor calidad de infraestructura vial. Para 2018, según datos del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC, 2019), la red dispone de 19.730 km, de los cuales 5.514 km son carreteras¹ (red primaria), 8.697 km caminos vecinales (red secundaria) y 5.519 km caminos temporales y trochas (red terciaria). Del total de la red vial, alrededor de 7.766 km (39,3%) se encuentran pavimentados y 11.964 km (60,7%) sin pavimentar.
- 3.3 Según datos del MOPC, en 2018 se intervinieron cerca de 5.000 km con un impacto directo en 7,7 millones de personas, sin embargo, hay problemas en términos de conectividad y accesibilidad, principalmente en los caminos vecinales ubicados en zonas rurales y que proporcionan acceso a centros productivos, con reducido volumen vehicular (20 veh/día - 300 veh/día). Del total de caminos vecinales inventariados, el 22% está en buen estado, el 44% regular y el 34% malo o pésimo (MOPC, 2019).
- 3.4 En términos de mantenimiento de la infraestructura vial, el MOPC desde hace más de 10 años implementa Contratos Viales Basados en Resultados y Desempeño (CVBRD) que están diseñados para aumentar la eficiencia y eficacia de la gestión y el mantenimiento de activos viales. En la actualidad, se desarrolla el programa comunitario “Peón Caminero”, que durante 2021 intervino cerca de 500 km y generó 493 empleos a nivel local. Aunque estos tipos de contratos presentan resultados positivos, los recursos destinados al mantenimiento vial (aprox. 0,08% del PIB anual entre 2016 - 2018) son limitados y se priorizan sin las herramientas tecnológicas que permitan una planificación y gestión de los activos que optimicen las intervenciones de acuerdo con las necesidades más costo efectivas.

¹ Condiciones Carreteras: 1.897km (35,1%) bueno, 2.623km (48,5%) regular y 881km (16,3%) malo.

- 3.5 **Brecha de stock y calidad de los servicios de infraestructura.** La inversión pública en el sector transporte e infraestructura en RD se mantuvo constante entre 2016 y 2018, con alrededor de US\$285 millones por año, equivalente al 0,4% del PIB anual aproximadamente; en comparación con las cifras de 2012 (63.250 - 2,65% PIB) y 2015 (32.251 – 1,94% PIB) que han sido las más grandes de la última década. Según datos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (Plan Nacional de Infraestructura, 2020) se ha estimado² que RD presenta una brecha de acceso básico de infraestructura para el horizonte temporal 2020-2040, del orden de los US\$1.486 millones (corto plazo) y US\$9.926 millones (largo plazo). De este total, el sector vial analizado en términos de carreteras³, es el más representativo con un 41,6% (US\$618 millones, corto plazo) y 62,8% (US\$6.231 millones, largo plazo), utilizando como indicador de brecha de acceso básico a infraestructura los km de vías pavimentadas por km² de superficie. En cuanto a la brecha de calidad de la infraestructura vial en el largo plazo, cuyo indicador son los kilómetros de vías pavimentadas por cada 100 habitantes, ésta se cuantifica en US\$1.967 millones.
- 3.6 **Impacto del COVID-19.** Como consecuencia de las restricciones y medidas tomadas para contener la pandemia, el sector transporte se vio altamente afectado en términos económicos y productivos. Se estima que las pérdidas alcanzaron los US\$352,8 millones entre marzo y diciembre de 2020⁴; junto con una reducción del 18,6% en el recaudo de impuestos sobre transferencias de bienes industrializados y servicios (ITBIS). Así mismo las pérdidas en recaudo de peajes en vías concesionadas fue de US\$14,1 millones entre marzo y agosto de 2020, lo cual impacta en el presupuesto para el mantenimiento de la infraestructura vial.
- 3.7 **Resiliencia de la infraestructura.** RD se encuentra localizado en el denominado “Corredor de los Huracanes”, por lo cual entre 1871 y 2018 más de 100 ciclones tropicales lo impactaron directamente. Según el informe publicado en 2021 del Índice de Riesgo Climático Global⁵, el país ocupa el puesto 50 considerando el período histórico 2000-2019, entre los países con mayor vulnerabilidad a los impactos del CC. Sólo entre 2016 y 2017, 15 provincias y 644 obras de infraestructura vial y puentes, tuvieron que ser reconstruidas con daños reportados por US\$394 millones (MOPC, 2018).
- 3.8 **Brechas de género.** Existe una baja representación de las mujeres en el mercado laboral del sector transporte, con tal sólo el 1,5% del total de mujeres empleadas del país, en contraste con un 11,5% del total de hombres. Según datos del MOPC, para una muestra de 14 caminos vecinales intervenidos en 2019, solamente el 6,6% del total de trabajadores eran mujeres.
- 3.9 **Conectividad y productividad.** La infraestructura de transporte es una herramienta vital para el desarrollo económico y regional. La inversión, dotación y mantenimiento de infraestructura impacta en los costos operacionales⁶ y tiempos de transporte; además de mejorar el acceso a los mercados de consumo, aumentando la productividad, las oportunidades de negocios y los ingresos de la población aledaña.

² [Plan Nacional de Infraestructura](#) (BID,2020).

³ Ponderando valores y a partir de un costo unitario promedio de referencia de US\$836.116/km-carril para la pavimentación de vías, obtenido a partir de los costos de inversión del MOPC para el año 2018.

⁴ [Evaluación de Necesidades de Recuperación por los Impactos de la COVID-19](#) (CRNA, 2021).

⁵ [Global Climate Risk Index](#) (Germanwatch).

⁶ RD ocupó el décimo lugar entre los países con mayor costo de transporte de carga, con una tarifa media de carga por carretera de US\$0,14 por cada kilómetro de tonelada transportada (BID, 2015).

Para el caso de RD, el fortalecimiento de su infraestructura de transporte representa uno de los principales desafíos para mejorar la conectividad regional, lo cual tiene un impacto relevante en su competitividad⁷.

- 3.10 **Institucionalidad del sector y brechas de digitalización.** El MOPC es la institución responsable de planificar, construir y mantener la infraestructura vial del país. Aunque tiene amplia experiencia en la construcción y mantenimiento de infraestructura de transporte a nivel nacional, regional y local, presenta debilidades en términos de digitalización que se reflejan en la falta de integración de los procesos de gestión de proyectos en las direcciones técnicas y en la ausencia de un sistema de planificación alineado con las necesidades de inversión y mantenimiento.
- 3.11 **Justificación.** Con el propósito de disminuir las brechas mencionadas en el marco de la estrategia del gobierno dominicano orientada a la reactivación económica y generación de empleo, es necesario invertir y planificar mejor, priorizando y gestionando los activos de infraestructura de manera eficiente, con tecnología y sistemas de planificación adecuados. En un escenario post pandemia de restricciones fiscales y viendo la crisis actual como una oportunidad, es clave priorizar inversiones en sectores económicos. De esta forma, DR-L1151 fue priorizado dado que prevé potenciar el crecimiento económico impulsando la demanda, incrementar la productividad en su área de influencia y la competitividad de las economías, generar empleos sostenibles⁸ con un enfoque inclusivo y mejorar la distribución del ingreso⁹.
- 3.12 Para apoyar el proceso de reactivación económica del país, a partir de la inversión en infraestructura vial, la CT apoyará el programa DR-L1151, en sus cuatro componentes, mediante el desarrollo de actividades y consultorías que permitan fortalecer los procesos de preinversión, planeación y estructuración técnica de proyectos, de modo que permita hacer más eficiente la ejecución desde una etapa temprana. Igualmente apoyará actividades de fortalecimiento institucional, implementación de aspectos transversales de género y diversidad y el cumplimiento de salvaguardas socioambientales.
- 3.13 **Alineación estratégica.** El programa se alinea con la Estrategia de País del Grupo BID con República Dominicana (GN-3084) por medio del área de reactivación productiva, sostenible e inclusiva mediante la mejora de infraestructura y logística para aumentar la competitividad. Además, se alinea con la estrategia de mitigación y adaptación al CC mediante el desarrollo de diseños que aumenten la resiliencia de la infraestructura a fenómenos climáticos y que permitan la expansión productiva.
- 3.14 La CT es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) (AB-3190-2), en particular con el desafío de desarrollo de productividad e innovación por apoyar los diseños de infraestructura y servicios viales adecuados, confiables y seguros que contribuyen a disminuir los costos de transporte. Asimismo, se alinea con áreas transversales de: (i) CC y Sostenibilidad Ambiental, al incorporar conceptos de adaptación en las etapas de planificación y diseño; (ii) Igualdad de Género y Diversidad, al promover y expandir oportunidades de participación laboral femenina en actividades tradicionales y no tradicionales; y la accesibilidad de usuarios

⁷ [Estrategia Nacional de Competitividad](#).

⁸ En LAC se generan aproximadamente 30,000 empleos directos e indirectos por cada US\$1,000 millones invertidos en construcción de infraestructura. BID, ([DIA 2020](#)).

⁹ En LAC por cada 1% de incremento de ingreso del 40% más rico (vinculado a la inversión en infraestructura) el ingreso del 40% más pobre se incrementan en 1,3%. BID, ([DIA 2020](#)).

vulnerables a oportunidades; y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al promover mejoras en la administración vial. Adicionalmente, la CT contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12), mediante los indicadores de “vías construidas o mejoradas” y “beneficiarios de una mayor resiliencia a desastres y efectos del CC”.

- 3.15 La CT es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al apoyar: (i) el diseño de infraestructura vial que mejora la accesibilidad, transitabilidad, seguridad de los usuarios; y (ii) la planificación y diseños de la infraestructura para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo del país. Asimismo, se alinea con: (i) el [Marco de Acción de Empleo con Perspectiva de Género 2021 \(MAEG 2021\)](#), toda vez que contribuye a elevar los niveles de inclusión en los empleos apoyados y/o nuevos generados, mediante capacitaciones a mujeres en ocupaciones de rehabilitación y mantenimiento vial; (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte (GN-2740-12), al mejorar la planificación y diseño de sistemas de transporte accesibles, eficientes y seguros; y (b) CC (GN-2835-8) al incorporar la acción climática en los diseños mediante la evaluación preliminar y caracterización de niveles de riesgo; y (iii) Planes de Acción: (a) de Género para Operaciones 2020-2021 (GN-2531-19); y (b) de Diversidad para Operaciones 2019-2021 (GN-3001) por prever acciones para promover la incorporación de la mujer y Personas con Discapacidad (PcD) en empleos no tradicionales del sector.
- 3.16 Finalmente la CT es consistente con la [Visión 2025 Reinvertir en las Américas: Una Década de Oportunidades](#) en su primer enfoque: Trabajar por un crecimiento económico sostenible e incluyente, (i) al apoyar la inversión en regiones agropecuarias con potencial importador/exportador; (ii) CC al incluir criterios de planificación y adaptación desde las etapas de preinversión; y (iii) la gobernanza institucional y la economía digital mediante la capacitación y adopción de nuevas tecnologías (esquemas de supervisión remota y herramientas digitales).

IV. Descripción de los componentes y presupuesto

- 4.1 La presente CT se desarrollará a través de los siguientes componentes:
- 4.2 **Componente 1. Estudios técnicos (US\$290.000,00).** Este componente financiará el desarrollo de estudios de conceptualización, preinversión y estructuración de proyectos para el mejoramiento y rehabilitación de caminos y carreteras, incluyendo la ejecución de diseños técnicos que permitan viabilizar y presupuestar las intervenciones planteadas. También se destinarán recursos para apoyar al MOPC en la optimización de la planificación, gestión, mantenimiento y reparación de la infraestructura vial, fortaleciendo los sistemas de gestión de activos vigentes de tal forma que se logre una adecuada priorización de las inversiones, considerando criterios de resiliencia al CC y un mayor enfoque de género y diversidad en la fuerza laboral del sector de la construcción.
- 4.3 **Componente 2. Aspectos transversales de género, diversidad e innovación (US\$65.000,00).** A través de este componente se financiará: (i) el diseño de herramientas para el uso de Sistemas Inteligentes de Transporte en la gestión de activos viales, incluyendo la gestión de proyectos durante la etapa de planificación, ejecución y mantenimiento de las obras, y la gestión contractual durante la etapa de implementación; (ii) la inclusión de mujeres y PcD dentro de la fuerza laboral para la ejecución de proyectos de mejoramiento y rehabilitación vial, mediante la realización de un diagnóstico y propuesta de plan de acción que incluya estrategias para su

incorporación en actividades no tradicionales; y (iii) el desarrollo de talleres y capacitación técnica, que permitan una mejor articulación del MOPC con los actores involucrados en la estructuración y ejecución de los proyectos de mejoramiento y mantenimiento vial (firmas supervisoras y contratistas), específicamente orientados a la introducción de los lineamientos de género y diversidad en los proyectos de construcción y mantenimiento, así como al fortalecimiento de las capacitaciones técnicas en el uso de las herramientas digitales que optimicen la planificación y ejecución de proyectos.

- 4.4 **Componente 3. Aspectos socioambientales (US\$45.000,00).** Con este componente se financiará el desarrollo de estudios que permitan analizar los proyectos desde el punto de vista ambiental y social, garantizando los criterios de elegibilidad del programa DR-L1151 bajo el cumplimiento del Marco de Política Ambiental y Social (GN-2965-23) del Banco. Adicionalmente se apoyará la implementación de estrategias y lineamientos para incrementar la resiliencia de la infraestructura vial a desastres y efectos del CC, mediante el desarrollo de una consultoría que incluye la aplicación de la herramienta BSA (*Blue Spot Analysis*) a los proyectos del programa, en analogía de su aplicación a los proyectos de la muestra.
- 4.5 El presupuesto indicativo de la CT será de US\$400.000,00 en donde el 100% será financiado por la Ventanilla 2 del Programa Estratégico para el Desarrollo financiado con Capital Ordinario del Banco (OC-SDP-W2B). No existirá una contrapartida y la distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro.

Presupuesto Indicativo (US\$)			
Componente	Descripción	BID	Financiamiento Total
Componente 1	Acompañamiento técnico y debida diligencia de factibilidad técnica y económica, en la selección de carreteras y caminos vecinales a ser intervenidos en términos de rehabilitación y mejoramiento con el programa DR-L1151	50.000	50.000
	Elaboración de estudios y relevamientos geotécnicos para caminos vecinales, incluyendo el desarrollo de ensayos de laboratorio.	70.000	70.000
	Elaboración de estudios y diseños de ingeniería para caminos vecinales, incluyendo análisis de dimensionamiento estructural, hidráulico, socioambiental, de riesgos al CC y de seguridad vial.	170.000	170.000
Componente 2	Diseño de una herramienta tecnológica de gestión del mantenimiento vial, para los distintos tipos de vía y ciclo de vida de los proyectos	25.000	25.000
	Diseño de una herramienta tecnológica de seguimiento de obras y de gestión contractual de los proyectos en etapa de implementación.	15.000	15.000
	Diagnóstico de los aspectos de inclusión de temas de género y PcD en el MOPC y propuesta de Plan de Acción.	10.000	10.000
	Diseño de un programa de capacitaciones de mujeres para trabajos de construcción y mantenimiento a ser implementado en el marco de la operación DR-L1151	10.000	10.000
	Talleres y capacitaciones en materia de género, diversidad y aspectos de gestión mediante el uso de herramientas tecnológicas	5.000	5.000
Componente 3	Análisis social y ambiental relacionados con los proyectos del Programa DR-L1151 que permitan su elegibilidad.	30.000	30.000
	Asistencia técnica para la implementación de la herramienta BSA para los caminos priorizados.	15.000	15.000

	TOTAL	400.000	400.000
--	--------------	----------------	----------------

V. Agencia ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 En respuesta a la solicitud del gobierno nacional, la ejecución de la CT estará a cargo del Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP). Esta ejecución se justifica, por una parte, en la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos similares a los planteados para este tipo de cooperaciones; así como por la orientación de la CT hacia apoyar la gestión en términos de planeación y estructuración de proyectos estratégicos para la RD. El Banco identificará en estrecha coordinación con el MOPC las necesidades específicas de apoyo en términos de capacitación, planificación y evaluación de los estudios a ser contratados y que serán de directa aplicación según la priorización definida. Asimismo, la contratación a través del Banco permite mayor independencia en términos de los resultados obtenidos, dado que algunos de los productos incluyen acciones de capacitación y fortalecimiento institucional, que podrían tener mayor efectividad si se plantean de manera externa.
- 5.2 Las actividades a ejecutar bajo esta operación se han incluido en el plan de adquisiciones y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (i) selección y contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4); y (iii) contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-28.
- 5.3 El periodo de desembolso (incluye periodo de ejecución) será de 36 meses. La Representación del BID en RD actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (UDR). Los entregables de las consultorías, así como los bienes que se adquieran, deberán contar con la aprobación del beneficiario, quien designará una contraparte técnica para la coordinación y seguimiento de todos los productos de la CT.

VI. Riesgos importantes

- 6.1 Por la naturaleza y actividades planteadas en la presente CT, no se identifican riesgos potenciales, salvo posibles retrasos en la ejecución de las consultorías debido a las restricciones interpuestas para evitar contagios de COVID-19 que impiden el desarrollo de algunas actividades presencialmente; lo cual se mitigará con una adecuada planificación del trabajo y el uso de herramientas virtuales cuando sea posible. Respecto de otros posibles riesgos asociados con la ejecución, el jefe de equipo concluye que estos son mitigados debido a que el Banco ejecutará la CT ayudando así al cumplimiento de los tiempos. Adicionalmente, será esencial la colaboración del MOPC con los consultores contratados, a fin de proveer las informaciones y validaciones técnicas necesarias para el adecuado desarrollo de los estudios propuestos, para lo cual se propone el desarrollo de comités técnicos entre el Banco, MOPC y consultores; sin que esto interfiera en la capacidad y autonomía que tiene el Banco como contratante, para recibir los productos cuando a su criterio se considere que estos cumplen a entera satisfacción con el objetivo definido.

VII. Excepciones a las políticas del Banco

- 7.1 No se identificaron excepciones a las políticas del Banco.

VIII. Salvaguardias ambientales

- 8.1 **Marco de Política Ambiental y Social (MPAS).** De acuerdo con el MPAS, cuando una operación de cooperación técnica o una previa a la inversión que financie estudios de prefactibilidad o viabilidad de proyectos de inversión concretos incluya estudios ambientales y sociales, los términos de referencia y productos de esos estudios deberán atenerse a los requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social. No aplica clasificación de impacto ambiental y social. La clasificación de riesgo ambiental y social ha sido definida como moderada.

Anexos Requeridos:

[Solicitud del Cliente - DR-T1235](#)

[Matriz de Resultados - DR-T1235](#)

[Términos de Referencia - DR-T1235](#)

[Plan de Adquisiciones - DR-T1235](#)