

31000-24110
19/10/2005

Señor
LUIS EDUARDO GARZÓN
ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ
Ciudad

Ref: Control Fiscal de Advertencia,
Conexión de la Calle 80 con la
Autopista Norte.-

Respetado Señor Alcalde:

En ejercicio del Control Fiscal, consagrado en la Constitución y la Ley, se hace necesario alertar a la Administración a su cargo acerca de la situación que actualmente se presenta en la obra denominada "CONEXIÓN DE LA CALLE 80 CON AUTOPISTA NORTE PARA TRÁFICO MIXTO Y SISTEMA TRANSMILENIO Y EL MANTENIMIENTO DE LAS MISMAS POR UN TÉRMINO DE CINCO AÑOS", por cuanto la obra presenta problemas de visibilidad y movilidad que generan inseguridad para la ciudadanía. Así mismo se encuentran en riesgo los recursos financieros invertidos en el proceso de diseño, construcción y mantenimiento de dicha obra.

Considerando que a la fecha no se ha recibido a satisfacción la obra en mención, se estaría a tiempo de corregir las falencias que se enuncian en el presente escrito.

ANTECEDENTES

Con el propósito de optimizar la operación del Sistema Transmilenio en el cruce de la Calle 80 con la Autopista Norte, se pretendió construir una conexión para tráfico mixto y Sistema Transmilenio. Esta conexión, entre otros objetivos importantes, evitaría el trasbordo a la altura de la Calle 76 que hoy deben realizar los usuarios del Sistema, cuando transitan en el sentido occidente oriente por la Calle 80 hacia la Autopista Norte.

Con este propósito, en primer lugar, se suscribió el contrato 314 de 2002, con el Consorcio los Héroes, cuyo objeto consistió en: *"Ejecutar los estudios para la conexión de*

la Calle 80 a la Autopista Norte y de la adecuación vial que permitiera el retorno -Norte sobre la Troncal Caracas con Calle 76, para el sistema TRANSMILENIO S. A., en Bogotá D.C.”, por un valor de \$128'702.000.

La interventoría al anterior contrato de estudio y diseño de la obra, fue realizada por el Consorcio Inservías, mediante el contrato 315 de 2002, con un costo de \$43'848.000.

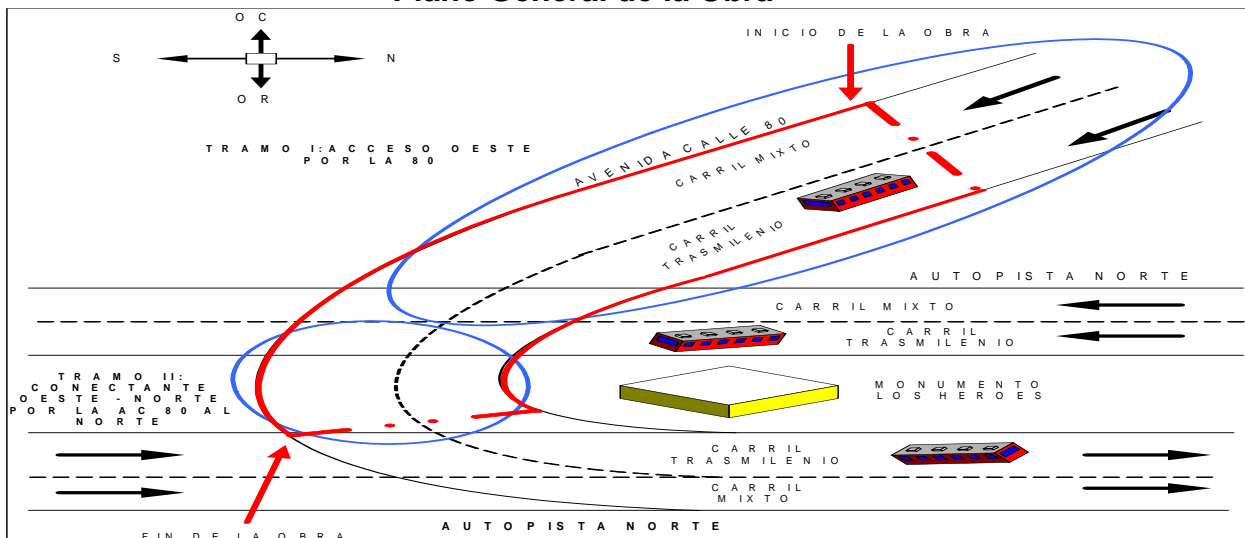
Con fundamento en los estudios y diseños ejecutados a través del Contrato 314 de 2002, el IDU firma con la Unión Temporal Autonorte el contrato de obra 243 de 2003, cuyo objeto consistió en: “...Construir la conexión de la Calle 80 con la Autopista Norte para tráfico mixto y sistema TRANSMILENIO S.A. y el mantenimiento de las mismas por un término de cinco (5) años de acuerdo con la descripción, especificaciones y demás condiciones establecidos en los pliegos de condiciones.” El valor del contrato fue de \$2.229.182.764, con un plazo de cuatro (4) meses para la etapa de construcción y sesenta meses para la etapa de mantenimiento (ver fotografías 1,2, 3).

A través del contrato 290 de 2003 con el Consorcio Civiltec- Miguel Antonio Suárez, se realizó la interventoría al Contrato de obra 243 de 2003 por valor final de \$450.805.431.

Luego se suscribe el contrato No.169 de 2004 con la Unión Temporal Interventoría Vial, para realizar la interventoría al recibo y liquidación del contrato 243 de 2003 por valor final de \$100.033.937.

La obra se culminó en abril de 2005 y no se ha dado al servicio por cuanto TRANSMILENIO S.A. no la ha recibido a satisfacción.

Gráfica 1
Plano General de la Obra



ASPECTOS TÉCNICOS OBSERVADOS EN EL DESARROLLO DEL CONTRATO DE OBRA No. 243 de 2003.

El 3 de marzo de 2004, el Consorcio Civiltec- Miguel Antonio Suárez, interventor de la obra presenta algunas observaciones¹ con respecto a la revisión de los informes, estudios y diseños del proyecto. Estas observaciones están referidas a la topografía, diseño geométrico, diseño geotécnico para pavimentos y estructuras, gas natural, plan de manejo de tránsito, estructura, diseño de espacio público, acueducto y alcantarillado.

El 3 de noviembre de 2004, el Consorcio Civiltec, interventor del contrato de obra, le remite al IDU² una matriz comparativa entre los diseños contractuales efectuados por el Consorcio Héroes (Diseñador) y los ajustes a los diseños realizados por el Contratista Unión Temporal Autonorte (Constructor). En esta matriz se presentan seis capítulos evaluados, así: 1. Muro-rellenos, 2. Espacio público, 3. Pavimentos, 4. Rehabilitación box-couvert, 5. Semaforización, y 6. Inventario forestal. Aquí se observa que dentro de esa primera fase de revisión, no se ajustó el capítulo o área relativa a la topografía y diseño geométrico, que al parecer es la que presenta los mayores y más graves problemas del proyecto.

El 16 de noviembre de 2004, la Subdirección Técnica de Ejecución de Obras del IDU le remite a la Subdirección Técnica de Estudios y Diseños de Proyectos³, un informe que contiene los documentos para iniciar los procesos de calidad de los diseños y reclamación de los costos causados por perjuicios al IDU. Allí se indica que los perjuicios causados al IDU por falencia en los diseños son de \$158.058.043.

El 31 de diciembre de 2004 se suscribe el Acta de Terminación de la etapa de Construcción e inicio de la Etapa de Mantenimiento. El IDU deja constancia de las obras faltantes, y con respecto a ello el contratista Unión Temporal Autonorte, manifiesta que no se le pueden imputar dichos faltantes.

En marzo 14 de 2005 se suscribe el acta de terminación de obras exceptuadas del contrato 243 de 2003, en donde se presenta un valor actualizado de dicho contrato por \$3.418.709.108 y se informa de tres (3) prórrogas por cinco y medio meses más. Sin embargo, a la fecha no se ha suscrito el acta de recibo final de obra del

¹ Oficio IDU-290-017, Número de radicación 019054

² Oficio IDU-290-48 con número de radicado 101195

³ Memorando STEO-3300-64904

contrato, por problemas en el cierre ambiental de la obra. El contrato actualmente se halla en la etapa de mantenimiento.

Este despacho manifiesta el interrogante sobre las razones por las cuales la obra se halla en etapa de mantenimiento cuando aún no se ha recibido a satisfacción.

Mediante oficio No.056707 de 30 de junio de 2005 la Gerente de TRANSMILENIO S.A., se dirige al Director General del IDU, y hace mención a los problemas de seguridad relativos al diseño y/o construcción confirmados en la visita conjunta del 6 de mayo de 2005 realizada por funcionarios del IDU, Secretaría de Tránsito y Transporte y TRANSMILENIO S. A. En el segundo párrafo de este oficio, se afirma lo siguiente: *“Ante esta situación que afecta directamente la seguridad de los usuarios del Sistema, es imposible desde todo punto de vista que TRANSMILENIO S. A., de vía libre a la operación de los buses de TRANSMILENIO S. A. en la Conexión de la Calle 80 por Autonorte, hasta tanto se disponga del concepto de los expertos en seguridad vial y se implementen los correctivos, de ser necesarios.”* Finalmente, recomienda esperar los resultados del estudio y discutirlos, antes de continuar con cualquier actividad sobre esta obra y así evitar mayores costos para el Sistema.

AUDITORÍA CONTRATADA POR TRANSMILENIO S. A.

TRANSMILENIO S. A., decide contratar una auditoría de seguridad vial con la firma CISA INGENIERÍA LTDA, por valor de \$ 17'400.000.00, cuyo informe se remite al IDU mediante el oficio No. 064063 el 26 de julio de 2005 presentando las siguientes conclusiones: *“Los resultados se presentan independientes para cada tramo, encontrándose que las principales recomendaciones o las de mayor impacto se presentan para el tramo II de la conectante, donde **se requiere un rediseño y reconstrucción de la entrega del tráfico a la Avenida Paseo de los Libertadores...**”* (Negrilla nuestra). Este concepto está detallado y soportado con el cuadro de resultados de la evaluación del Tramo II de la conectante donde se presentan los aspectos evaluados así:

1) AREA DE DISEÑO GEOMÉTRICO

- Se debe corregir el diseño y la construcción de los anchos de carril, anchos de calzada y la variable de la curva.
- Regularidad de bordes y separadores: se presentan irregularidades en la trayectoria del separador que continúa con el muro en las mismas condiciones. La demarcación de borde de calzada está pintada en tramos rectos en lugar de elementos curvos que

corresponden al diseño geométrico en planta. Se debe corregir tanto en diseño como en construcción.

- Control de accesos y salidas (zonas de transición de velocidad, carriles de aceleración y desaceleración).
 - i. Manejos de velocidades: el control semafórico presenta riesgo en la salida de la conectante.
 - ii. No hay transiciones suficientes para disminución de velocidad por problemas de peraltes.
 - iii. La variación abrupta de velocidades en longitudes cortas requiere de dispositivos de señalización para regular la velocidad, los cuales actualmente no existen.

- Alineamiento horizontal: Se presentan defectos en los alineamientos de la demarcación en curva. Presentan problemas en trayectoria de los carriles. Se deben corregir tanto en diseño como en construcción.

- Alineamiento vertical: En la cresta de la curva de la salida se tiene una diferencia algebraica de $A = -8.77\% - 0.45\% = -9.22\%$. Lo anterior indica que se requiere una curva vertical convexa mínima de 30 metros, la cual no existe, ni tampoco permite ser incorporada. En la salida se tiene una diferencia de pendiente de $A = -1.14\% - 8.77\% = 9.91\%$, lo que indica que se requiere una curva vertical cóncava mínima de 30 metros. Requiere rediseñar una solución nueva y segura para los problemas en los alineamientos horizontal y vertical y peraltes.

- Sección transversal: Irregularidades en la curva del separador y las demarcaciones.
 - i. Diagramas de peraltes de la conectante con sentido contrario al exigido.
 - ii. Peralte insuficiente,
 - iii. Peraltes contrarios, transiciones abruptas. Requiere rediseño y reconstrucción por peraltes y alineamientos.

- Canalización (por infraestructura, tachones o demarcación):
 - i. Trazado irregular. Irregularidades en las curvas del separador y las demarcaciones.

- ii. La demarcación de borde de calzada está pintada con tramos rectos en lugar de elementos curvos que correspondan al diseño geométrico en planta.
 - iii. Se deben corregir tanto en diseño como en construcción.
- Visibilidad de pare:
 - i. En la curva de salida de velocidad específica 34 Km. /h, se requieren 31 metros de distancia de visibilidad de parada.
 - ii. La distancia de visibilidad no se cumple para la calzada mixta.
 - iii. Se evidencian puntos ciegos en los cuales el conductor no tiene percepción del obstáculo de diseño (15 cm.) que se encuentra frente al vehículo.
 - iv. Se deben corregir tanto en diseño como en construcción
- Visibilidad de aproximación (distancias de visibilidad, barreras u obstrucciones):
 - i. La visibilidad que los conductores tienen sobre la calzada que viene de la Avenida Caracas es difícil de lograr, debido al ángulo de aproximación forzado.
 - ii. Es necesario mejorar en lo posible, al rediseñar la entrega de la conectante a la Autopista.

2) AREA DE SEÑALIZACIÓN Y DEMARCACIÓN

- Demarcación y consistencia de demarcación nueva con la existente. La demarcación de borde de calzada está pintada con tramos rectos en lugar de elementos curvos que correspondan al diseño geométrico de planta.

3) SUPERFICIE Y ESTADO DE LA VÍA.-

- En el área relativa a la superficie y estado de la vía, se observan grietas.
- Se observa que, teniendo en cuenta que es una vía mejorada y recientemente intervenida, se espera que el estado del pavimento esté en condiciones excelentes, pero se presentan parches, pequeños hundimientos, grietas y cambios en la textura del pavimento.
- Manejo de drenaje y limpieza de escombros: en cuanto al manejo del drenaje superficial, por las pendientes altas se evacuan rápidamente las aguas lluvias, pero en el sitio de peralte contrario, se puede llevar agua adicional a la calzada de mixtos y del carril de

Transmilenio, que dificultan las maniobras de frenado (fenómeno de hidropilano).

- Irregularidades contractivas: Protección necesaria por diferencia de nivel entre calzadas adyacentes. Andén sin terminar y empalmar.

4) AREA DE ADECUACIONES DE INFRAESTRUCTURA PARA TODOS LOS USUARIOS

:

- Movimiento de peatones: El circuito peatonal que parte del oriente sobre el andén de la calzada de la Avenida Paseo de Los Libertadores y llega hasta la Calzada Occidental, es muy larga y cambia su trayectoria, no es cómoda y se encuentra en pendiente.
- Movimiento de ciclistas/ vehículos no motorizados: Comparten el tráfico mixto, con los riesgos que implica.
- Movimientos de buses y camiones: Los buses y tráfico pesado tienen problemas en la circulación debido a las irregularidades en los alineamientos verticales y horizontales.
- Movimientos de motociclistas: Comparten el tráfico mixto con los riesgos que implica.
- Movimientos de transporte masivo: Es el de mayor riesgo junto con buses tipo escolar. Su operación con pasajeros es riesgosa y lenta.
- Aislamiento y señalización adecuada de zonas restringidas para peatones: Es necesario aislar la zona del Monumento a los Héroes del acceso a peatones y ciclistas, mediante barrera o malla.

5) VARIABLE, MOVIMIENTOS DE TRANSPORTE MASIVO

- El carril exclusivo presenta problemas de diseño de acceso a la conectante, recomendando corregir el alineamiento del acceso con prioridad alta. Igualmente, se formulan observaciones para las siguientes variables:
 - i. Movimiento de peatones, movimiento de ciclistas, accesos y paradas seguras para vehículos de emergencia y de mantenimiento de redes,
 - ii. Aislamiento y señalización adecuada de zonas restringidas para peatones, acceso a propiedades y desarrollos, invasión de espacio público, velocidad, regularidad de bordes y paradores.
- En relación con el diseño geométrico, las siguientes variables presentan regularidad de bordes y separadores: Problemas de

quiebres bruscos, irregularidades en tachones, separadores y bordes.

- Control de accesos y salidas (zonas de transición de velocidad, carriles de aceleración y desaceleración)- Manejo de velocidad apropiada: Quiebre brusco en el ingreso de los vehículos de Transmilenio a la conectante, manejo inadecuado de la zona de transición que genera cambios bruscos de velocidad.
- Alineamiento horizontal: Problema alineamiento horizontal giro hacia conectante, deficiencias en demarcación.
- Alineamiento vertical: Defectos en alineamiento vertical, demarcación.
- Canalización (por infraestructura, tachones o demarcación): demarcación incorrecta de curvatura de acceso a conectante, longitud de canalización muy corta.
- Visibilidad de aproximación (distancias de visibilidad, barreras u obstrucciones): Deficiencias en demarcación y señalización horizontal y vertical para indicar el giro derecho de buses de Transmilenio en la aproximación a la bifurcación, acortando distancia de visibilidad.
- Señalización vertical y señalización horizontal: Deficiencias en demarcación y señalización vertical y horizontal para indicar el giro derecho de buses de Transmilenio.
- Demarcación y consistencia de la nueva con la existente: La demarcación de piso (delineadores de canalización) del área contigua al **muro tipo New Jersey** del acceso de la conectante y el delineador de obstáculo para tránsito por ambos lados del obstáculo, no cumple con las especificaciones técnicas del Manual de Señalización Vial.
- Remoción de señales o demarcación vieja no consistentes con la nueva infraestructura. Existen problemas en el empalme de acceso sentido occidente- oriente de la Calle 80 con la conectante del carril mixto y giro derecho carril Transmilenio. Demarcación antigua que no corresponde a la nueva infraestructura.
- Delineación de bordes, reflectores y tachones: No hay reflectores y hay discontinuidad a 3 metros del acceso del carril mixto a la conectante.
- Superficie y estado de la vía, irregularidades constructivas: Problemas de quiebres bruscos, irregularidad en tachones.

CONCLUSIONES

La Contraloría de Bogotá Practicó Inspección Ocular⁴ a la obra objeto del contrato 243 de 2003, conjuntamente con funcionarios del IDU y representantes de las dos (2) interventorías de dicho contrato. El informe Técnico de la Contraloría, **comparte la mayoría de criterios expresados por la Auditoría de Seguridad Vial** contratada por TRANSMILENIO S. A., y presentados por CISA INGENIERÍA LTDA.

Algunas de las conclusiones adicionales de la Contraloría de Bogotá a la fecha son las siguientes:

1. La aprobación de los diseños y la construcción de las obras de infraestructura del Proyecto que nos ocupa son función, competencia y responsabilidad del IDU. El IDU debe responderle a la ciudad por todas y cada una de las inconsistencias y los errores de la conectante.
2. TRANSMILENIO S. A., es el titular de los recursos del Sistema Integrado de Transporte Masivo. A su vez, el IDU es la entidad responsable de la construcción, mantenimiento y mejora de la infraestructura específica y exclusiva del Sistema.
3. La responsabilidad en la funcionalidad, seguridad y todos los aspectos técnicos relativos a la construcción de las obras de infraestructura del Sistema Transmilenio, es del IDU y a través de éste, de los diseñadores, constructores e interventores.
4. Existen problemas Técnicos notorios en los siguientes aspectos:
 - Anchos de carril, anchos de calzada y la variable de la curva.
 - Irregularidades en la trayectoria del separador y de los carriles.
 - La demarcación de borde de calzada está pintada en tramos rectos en lugar de elementos curvos que corresponden al diseño geométrico en planta.
 - El Control de accesos y salidas presenta riesgo en la salida de la conectante.(Control semafórico).
 - Peraltes: Los peraltes presentan problemas y no hay transiciones suficientes para disminución de velocidad. El diagrama de peraltes está en sentido contrario al exigido, y es insuficiente.
 - Se requiere señalización para regular la velocidad.

⁴ Funcionarios: Jorge Camelo (Ing. Civil), Jorge Tabares (Dirección de Infraestructura)

- Irregularidades en la curva del separador y las demarcaciones.
 - Problemas de visibilidad de pare en la curva de salida de velocidad específica.
 - La distancia de visibilidad no se cumple para la calzada mixta.
 - Se evidencian puntos ciegos en los cuales el conductor no tiene percepción del obstáculo.
 - Escasa visibilidad de los conductores que vienen por la Avenida Caracas.
 - La vía recién construida presenta grietas, parches, pequeños hundimientos y cambios en la textura del pavimento.
 - El circuito peatonal que partiría del Oriente sobre el andén de la calzada de la Avenida Paseo de Los Libertadores y llega hasta la Calzada Occidental, es muy larga y cambia su trayectoria, no es cómoda, y se encuentra en pendiente.
 - El carril exclusivo para Transmilenio, presenta problemas de diseño de acceso a la conectante.
 - Visibilidad de aproximación (distancias de visibilidad, barreras u obstrucciones): Deficiencias en demarcación y señalización horizontal y vertical para indicar el giro derecho de buses de Transmilenio, en la aproximación a la bifurcación, acortando distancia de visibilidad.
5. La obra, resultado del contrato 243 de 2003, presenta graves fallas de carácter técnico dado que la geometría realizada no garantiza la seguridad vial para los pasajeros de transporte masivo, los peatones, los ciclistas, y los conductores en general, específicamente en el tramo correspondiente a la conexión de la Calle 80 con la Autopista Norte.
6. La obra presenta condiciones mínimas de visibilidad, operatividad, por lo que se configura en punto crítico de alta accidentalidad potencial. (Fotografías Nos. 4, 5 y 6).
7. Alrededor de la obra se ha generado, entre otros: Un contrato de diseño; un contrato de interventoría al diseño; el contrato de obra; dos interventorías al contrato de obra y una auditoría adicional a la obra, lo que nos indica que el valor total de la obra ha sido el siguiente:

Cuadro No. 1
Valor total Contratación de la Intersección Av. Cille 80 con AV Caracas

	Número de Contrato	Contratista	Contratante	Objeto	Valor
1	314 de 2002	Consortio Los Héroes	IDU	Estudio y Diseño Intersección calle 80	128´702.000
2	315 de 2002	Consortio Inservías	IDU	Interventoría al Diseño anterior	43´848.000
3	243 de 2003	Unión temporal Autonorte	IDU	Construcción Intersección Calle 80	3.447´901.802
4	290 de 2003	Consortio Civiltec	IDU	Interventoría Construcción	450´ 805.431
5	169 de 2004	Unión Temporal Interventoría Vial	IDU	Interventoría Construcción	100´ 033.937
6	OS 174-05	Cisa Ingeniería Ltda.	TRANSMILENIO S. A.	Auditoría de Seguridad vial Intersección calle 80	17´400.000
VALOR TOTAL DE LA OBRA TERMINADA DESDE ABRIL DE 2005 \$4.188´691.170. oo					

Comparativo elaborado por la Contraloría de Bogotá

8. Como la formulación y ejecución del proyecto conexión de la Calle 80 con autopista Norte en el giro occidente – norte, al parecer no cumplió con las condiciones de seguridad vial esperadas, la inversión en términos de estudios, diseños, interventorías, obras ejecutadas y auditoría de seguridad, se hace entonces necesario, tomar las medidas legales oportunas, debido a que la suma relacionada en el cuadro anterior, se halla en serio riesgo, eventualmente constituiría detrimento al patrimonio público.
9. En el desarrollo de la obra, esto es, diseño, interventoría, contratación etc., ha intervenido: El Consultor de los estudios y diseños, el Interventor de los estudios y diseños, el contratista de obra, los interventores del contrato de obra, los funcionarios del IDU relacionados directamente con el proyecto en

especial los de la Subdirección Técnica de Estudios y Diseños, Subdirección Técnica de Ejecución de Obras y los diferentes Directores Generales del Instituto que suscribieron los contratos mencionados.

10. En el sitio de la obra observamos acumulación de basuras y refugio de indigentes, tal como se muestra en las fotografías adjuntas (Fotografías Nos. 10, 11 y 12). Valga resaltar que la obra se halla en la etapa de mantenimiento.
11. El deterioro es notorio y se observa robo de las tapas de alcantarillas (Fotografía No. 13)
12. No se explica este despacho, cómo se diseña, elabora y culmina una obra, y cómo se contrata una interventoría, para luego establecer que la obra no cumple con las especificaciones.
13. La Contraloría de Bogotá se pregunta, ¿Cómo se diseña, formula y construye una obra, cuando en las etapas preliminares del proyecto se pudo haber detectado que el área disponible, era insuficiente para desarrollarla con las características requeridas por el sistema Transmilenio? Estas condiciones se refieren al diseño adecuado para curvas tanto verticales como horizontales, longitudes de desarrollo, anchos de calzada, peraltes, trayectoria de los carriles, velocidad de diseño etc.
14. Llama la atención de este ente de Control que la obra se encuentre actualmente en la etapa de mantenimiento sin haberse suscrito el acta de recibo final. Ello se evidencia en el acta No. 28 de 31 de diciembre de 2004, suscrita por el IDU, el Interventor y el Contratista.
15. Todas estas inconsistencias y errores, afectan de manera directa la calidad de vida y la seguridad de los usuarios del sistema Transmilenio, de los peatones, conductores y transeúntes de esta zona.
16. Esta penosa situación, pone en duda la coordinación interinstitucional que para el caso debió garantizarse entre el IDU, TRANSMILENIO S.A., el DAMA, la Secretaría de Tránsito y Transporte, entre otras.

Con fundamento en las anteriores alertas, este órgano de control le solicita que en el término de diez (10) días hábiles siguientes al recibo del presente Control de Advertencia:

- Informe sobre las acciones que adelantarán las entidades distritales, con respecto a cada una de las deficiencias identificadas en el presente informe.
- Señale el tiempo requerido para implementar los correctivos necesarios, sin perjuicio de las acciones que puedan derivarse del ejercicio de nuestra acción fiscalizadora, conforme lo establece el artículo 5º., numeral 8 del Acuerdo 24 de 2001.

De no estar de acuerdo con las observaciones le solicitamos indicar sus razones, mencionando las evidencias y demás pruebas en las que se apoye.

Atentamente,

ÓSCAR GONZÁLEZ ARANA
Contralor de Bogotá

Elaboró: Jorge Camelo Ingeniero Civil Contraloría de Bogotá.
Jorge Aurelio Tabares, Profesional Contraloría
Revisó: Mónica Certáin Palma Directora de Infraestructura

Copia: Director IDU
Secretario de Tránsito y Transporte
Director del DAMA
Presidente del Concejo de Bogotá
Honorable Concejales de Bogotá

Anexos: Informe Fotográfico en: (7) folios

FOTOGRAFÍA No. 1



FOTOGRAFIA No. 2



FOTOGRAFÍA No. 3



FOTOGRAFIA No. 4



FOTOGRAFIA No. 5



FOTOGRAFIA No. 6



FOTOGRAFIA No. 7



FOTOGRAFIA No. 8



FOTOGRAFIA No. 9



FOTOGRAFIA No. 10



FOTOGRAFIA No.11



FOTOGRAFIA No. 12



FOTOGRAFIA No. 13

