

*“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los Cerros de Bogotá”*

31000-20694
13 de septiembre de 2006

Doctor
LUIS EDUARDO GARZÓN
ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ
Ciudad.

Ref: Control Fiscal de Advertencia, Interconector Calle 63
con Avenida Circunvalar (Auditoría Especial IDU 2006)

Respetado Señor Alcalde:

En ejercicio de las funciones de Control Fiscal consagradas en los artículos 267 y 268 de la Constitución Política, la Ley 42 de 1993 y en especial, la facultad de advertencia señalada en el numeral 8 del artículo 5 del Acuerdo 24 de 2001, se hace necesario alertar a la Administración a su cargo acerca de la situación que actualmente presenta el *Interconector de la Calle 63 con Avenida Circunvalar*, derivada de las construcciones adyacentes a la cuenca de la quebrada “*Las Delicias*” y las erosiones causadas por el invierno y sus crecientes, circunstancias éstas no previstas en los estudios preliminares a la ejecución del proyecto como riesgos inherentes a la obra en mención y al manejo ambiental de la zona afectada.

La obra tenía prevista una duración inicial de 9 meses, cuyas prórrogas incrementaron el tiempo de ejecución del proyecto a 39 meses, lo que implicó una ampliación equivalente al 333% del tiempo previsto, debido a la falta de estudios y diseños y a la imprevisión en el proceso de adquisición de predios. Ello conllevó a que el presupuesto inicial de \$9.900 millones se extendiera a \$26.000¹ millones lo que representó un incremento del 162,6% en el valor del contrato.

¹ Valor Obra \$21.600 millones más \$5.000 millones de 3 estudios, 4 interventorías, 3 asesorías para un total de **\$26.000 millones**.

*“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los Cerros de Bogotá”*

No obstante los altos costos incurridos en la obra, es más preocupante aún el bajo índice de utilización vehicular del interconector por parte de los usuarios, por cuanto, un proyecto de tal magnitud en el que se invirtieron recursos por \$31.9 millones (incluyendo \$5.900 millones por adquisición de 53 predios), sea totalmente subutilizado, cuando la realidad de la infraestructura vial en la ciudad impone atender necesidades prioritarias en materia de movilidad urbana, que paradójicamente se contraponen al cumplimiento de los principios de la gestión fiscal, según se demuestra a continuación

1.- UBICACIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL INTERCONECTOR

El *Interconector de la Calle 63 con Avenida Circunvalar*, está ubicado en el costado oriental de la avenida circunvalar con calle 63. Consta de 9 ramales que conectan la avenida circunvalar con las carreras 5ª y 3ª hacia el occidente y norte, según se observa:

Vista desde el Barrio Bosque Calderón



A.--> Avenida Circunvalar B-> Quebrada las Delicias C-> Talud “El Cacho” D.- Ramal 7
E.- Ramal 1 F.- Ramal 4 G.- Ramal 3 H.- Ramal 2 I Ramal 2A

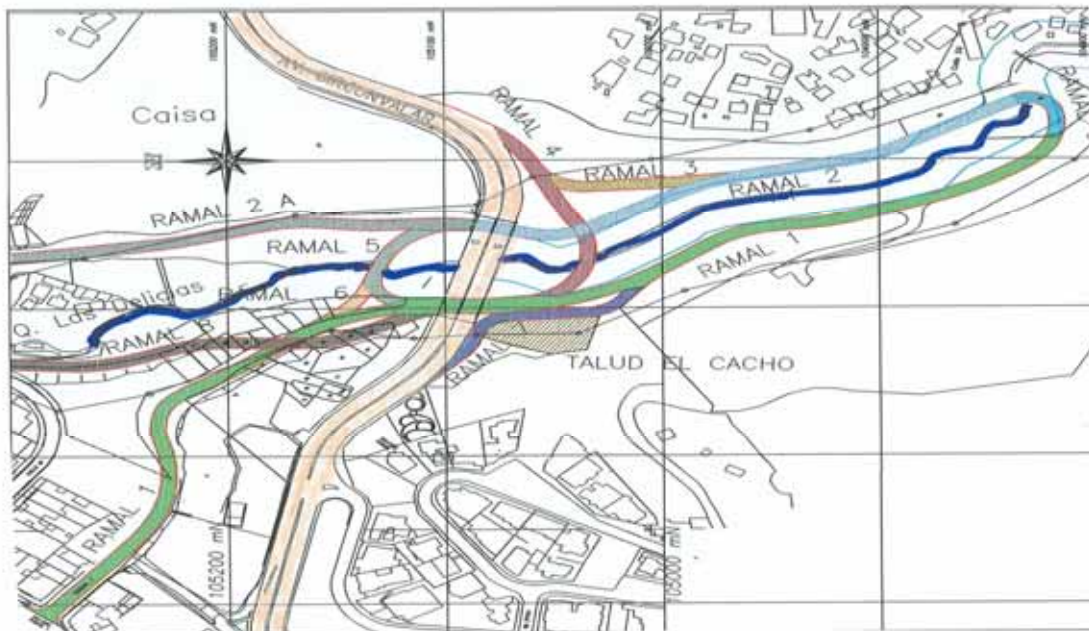
*“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los Cerros de Bogotá”*

Vista desde la Universidad Manuela Beltrán



Fotografías tomadas por Ricardo Moreno, Ingeniero Contraloría de Bogotá

PLANO ACTUAL DE LA OBRA



Fuente: Dirección de Predios IDU

*“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los Cerros de Bogotá”*

2.- ANTECEDENTES

El 31 de julio de 1996, el Instituto de Desarrollo Urbano, suscribió el contrato No.107 de 1996 con la firma Gómez Cajiao y CÍA LTDA, por valor final de \$702.0 millones, cuyo objeto fue la elaboración de los diseños para la construcción de las siguientes obras: 1) Ampliación Calle 72 en el sector Carrera 7ª – Carrera 5ª y su conexión con la Avenida Circunvalar. 2) Conexión de la Calle 63 en el sector Carrera 7ª – Avenida Circunvalar. 3) Conexión de la Calle 45 en el sector Carrera 7ª – Avenida Circunvalar.

En el volumen I, numeral 4 de los términos de referencia del concurso de méritos IDU-CMED-G7-04-96 que sirvió de base para adjudicar el Contrato 107 de 1996, al referirse al sector de la Calle 63, el IDU solicita se tengan en cuenta, entre otras, las siguientes alternativas:

- Alternativa 1: a través de nuevas vías paralelas al canal de Las Delicias.
- Alternativa 2: Mediante una vía sobre la Quebrada Las Delicias la cual debería canalizarse con un box couvert.

Las dos alternativas debían continuar el corredor hasta su empalme con la Institución de Educación Superior “Politécnico Grancolombiano” mediante una calzada de 7.50 mts ubicada en el costado sur de la Quebrada “Las Delicias.”

En diciembre de 1996, se suscribió el contrato No.222 de 1996 para realizar la interventoría al contrato de diseño No.107 de 1996 con la firma TECNOCONSULTA LTDA por valor final de \$122.6 millones.

Mediante Licitación Pública No. 031 de 1999, el IDU convocó la realización de las obras requeridas para la construcción de la conexión de la Calle 63, desde la Avenida Carrera 7ª, hasta la Avenida Circunvalar, en Bogotá D.C.

Las obras correspondientes a la Licitación No. 031 de 1999 fueron adjudicadas mediante Resolución No. 0753 del 7 de julio de 1999 por el sistema de precios unitarios fijos con fórmula de reajuste a la firma INGENIEROS CONSTRUCTORES GAYCO S.A. El 7 de julio de 1999 se suscribió el contrato 457 por valor de \$9.963.5 millones, con fecha de iniciación 29 de julio de 1999 y de finalización el 14 de Mayo de 2002. Debido al desprendimiento de lajas presentado en el talud del Cacho, se ejecutaron obras por fuera del plazo contractual, al parecer de forma irregular. Éstas fueron entregadas el 15 de noviembre de 2002.

*“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los Cerros de Bogotá”*

El contrato fue adicionado y prorrogado en varias oportunidades, como se muestra en el siguiente cuadro:

CUADRO No. 1: ADICIONES Y PRÓRROGAS CTO. 457/99

En millones de pesos

No.	TIEMPO DE PRÓRROGA	VALOR INICIAL	VALOR ADICIONAL	VALOR ACUMULADO	FECHA
1	7 meses	9.963.5	-	9.963.5	28-Abr-00
2	4 meses	9.963.5	-	9.963.5	27-Nov-00
3	7 meses	9.963.5	4.284.3	14.247.8	26-Mar-01
4	1 mes	14.247.8	-	14.247.8	26-Oct-01
5	4 meses	14.247.8	1.741.2	15.988.9	21-Nov-01
6	1.5 meses	15.988.9		15.988.9	22-Mar-02
		Ajustes			
		Por cantidad de Obra	1.862.9	17.851.9	
		Reajustes Causados	3.808.9	21.660.8	
		VALOR TOTAL DEL CONTRATO		21.660.8	

FUENTE: IDU

2.1.- ADQUISICIÓN DE PREDIOS

El porcentaje de predios adquiridos antes de dar inicio a la construcción de la obra fue inferior al 50% del área total de los predios involucrados en el proyecto; sin embargo El IDU mediante comunicación STEO—3300-2343 de septiembre 5 de 2002, informó a la JAL de Chapinero que para la fecha de iniciación de la obra, se tenían disponibles 25.669.16 M2 equivalentes a un 86.63%, con respecto al total inicial (29.630.85 M2). El área realmente disponible para esa fecha, fue de 7.722.79 correspondiente al RT 10748 de septiembre de 1997, que equivale a un 15,94% del área requerida por las normas.

2.2.- ESTUDIOS DE CONVENIENCIA DEL OBJETO A CONTRATAR

El IDU informó a la Contraloría de Bogotá²: *“Una vez revisada la información concerniente a la Licitación Pública IDU-LP-DTC-031-1999, informamos que no se encontró evidencia de estudios de factibilidad para la Licitación en mención, lo cual se requiere de acuerdo con lo contemplado en la ley 80 en su artículo 30 numeral 1.”*

² Oficio No 148524 de diciembre 15 de 2005

*“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los Cerros de Bogotá”*

La falta de planeación al no haberse realizado los estudios de factibilidad y/o de conveniencia y oportunidad, condujeron a un atraso importante en la ejecución de la obra por la no adquisición oportuna de los predios, lo que trajo como consecuencia un incremento tanto en el valor de la obra, como en el plazo del proyecto.

Como consecuencia de la falta de estudios de prefactibilidad, factibilidad y conveniencia se tomaron decisiones de inversión que han originado un alto costo de oportunidad para la ciudad al haber sacrificado otras alternativas que con certeza hubieran generado mayores beneficios en la movilidad del tráfico automotor, frente a los enormes costos asumidos en ejecución de este proyecto que no son directamente proporcionales a los niveles de utilización e impacto esperados. Los recursos invertidos en el conector traídos a valor presente neto podrían financiar una obra de mayor impacto y beneficios para la ciudad.

2.3.- PÓLIZA DE ESTABILIDAD CONTRATO 457/99

La póliza de estabilidad del contrato 457/99, cubre una vigencia del 14 de mayo de 2002 hasta 14 de mayo de 2007, sin embargo, dado que las obras fueron formalmente recibidas por el IDU el 15 de noviembre de 2002, como se evidencia en el acta de recibo final y el acta de liquidación del contrato, ésta debía haberse extendido hasta el 15 de noviembre de 2007, según lo establece el artículo 60 de la Ley 80 de 1993 que señala: “*se exigirá al contratista la extensión o ampliación, si es del caso, de la garantía del contrato a la estabilidad de la obra*”, con el fin de evitar que las obras queden por fuera del amparo por seis (6) meses, si esta situación no se corrige oportunamente.

2.4.- FINANCIACIÓN DE LA OBRA

La financiación de las obras (obra civil, estudios, diseños, interventoría y adquisición de predios), se realizó de una parte mediante Valorización por Beneficio Local³ definida en los Acuerdos 25 de 1995, 9 de 1998 y 48 de 2001, que también definen un porcentaje diferencial para la administración del recaudo y por otra parte con recursos propios del IDU.

3.- IMPACTO AMBIENTAL (Anexo fotográfico No. 2)

³ Recursos que provienen directamente de los habitantes del sector.

*“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los Cerros de Bogotá”*

Para la construcción del interconector se utilizaron más de 100.000 mts² de zona de ronda de quebrada y zona de manejo y preservación ambiental (cerros orientales).

La quebrada: “Las Delicias” que nace en el cerro oriental y que fue canalizada con ocasión a dicha obra, a medida que baja de la montaña se va contaminando por el vertimiento de aguas negras, como se observa en las siguientes fotografías.



Quebrada aguas arriba del Ramal 9

Quebrada Aguas abajo, calle 62 Cra 2a

La descarga de las aguas negras en la quebrada Las Delicias, se produce a través de un colector que intercepta las aguas servidas, para posteriormente conducir las a un sistema de alcantarillado de aguas negras; sin embargo aguas abajo nuevamente se descarga en la quebrada citada. Como se observa en el anexo 2 fotos No.1, 2, 5 del informe adjunto).

Respecto al tema ambiental, cabe anotar que el IDU fue multado por el DAMA mediante Resoluciones 1118 del 12-06-2000 y 823 del 13-06-2001, por el manejo inadecuado de residuos provenientes de la obra y otros. Frente a este aspecto el IDU canceló estas multas en el año 2002 y solo hasta dos años después se inicia la acción de repetición al contratista, sin que a la fecha se hayan recuperado éstos dineros.

Igualmente la licencia Ambiental 655/99 expedida por el DAMA, contempló la adquisición por parte del IDU de 2,5 hectáreas, como compensación por la

*“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los Cerros de Bogotá”*

utilización de la Zona de la Ronda de Quebrada, y de 1,5 hectáreas adicionales a las requeridas para el desarrollo del proyecto.

Dicha adquisición debería hacerse en la zona oriente de la Avenida Circunvalar (cuenca alta de la Quebrada), en un plazo no mayor a cuatro (4) meses. Lo anterior, no se ha cumplido a la fecha en lo referente a la Zona de Manejo y Preservación Ambiental.

Finalmente, es de observar que existe erosión principalmente en el Talud: “El Cacho” y en los taludes de la quebrada que representan riesgo adicional por el invierno actual.

4.- MOVILIDAD (Anexo fotográfico No. 3)

Se considera como capacidad de una vía, el máximo número de peatones o vehículos que se espera transiten por un punto o tramo uniforme de un carril o calzada durante un período de tiempo dado, en condiciones imperantes de vía, tránsito y control.⁴

La capacidad para condiciones reales, se obtiene generalmente multiplicando la capacidad para condiciones ideales por factores de corrección menores de la unidad que reducen el valor de la capacidad.

Analizado el concepto anterior, podemos deducir que las vías de la ciudad deben tener una capacidad similar, independientemente del lugar en donde estén construidas, siempre y cuando las condiciones geométricas y de mantenimiento sean equivalentes.

Para aproximarnos a un concepto objetivo sobre la utilización de las vías en general y concluir si dentro de los criterios de planeación se construyó dicha obra atendiendo a las necesidades comunitarias, se consultaron las normas de carácter Nacional,⁵ como Internacional⁶ y se hicieron aforos en cuatro oportunidades⁷ al interconector por parte de los funcionarios de la Contraloría de Bogotá, concluyéndose lo siguiente:

⁴ Fuente: STT Oficio – ST- 07-04-6851-06

⁵ POT, Estudio Steer Davies Gleave, Cartilla de Volúmenes vehiculares expedida por la STT, Código Nacional de Tránsito

⁶ Highway Capacity Manual, versión 2000, Transportation Research Board de los Estados Unidos

⁷ Diciembre 2005 (En compañía de Agente de la STT), enero, marzo, abril de 2006

*“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los Cerros de Bogotá”*

El interconector vial es utilizado por una empresa de transporte, que emplea una ruta circular en el sector, que sube por la calle 62 y retorna por la calle 65 con carrera 2. Posteriormente realiza un desvío para poderse conectar con la Avenida carrera 7.

Parte de la ruta de buses de la Universidad Manuela Beltrán, como de los colegios del sector utilizan esta vía para tomar la Circunvalar hacia el norte, como se muestra en el anexo No. 3 (Fotos: 15 y 16).

De acuerdo con la cartilla sobre volúmenes vehiculares 2000-2004 elaborada a través del contrato 155 de 2004 y publicada por la Secretaría de Tránsito y Transporte en noviembre de 2004, el promedio de flujo vehicular de una vía con las características del interconector es de 1500 vehículos/hora/carril.

La Contraloría de Bogotá, realizó visitas en horas del día (12 y 13 de diciembre de 2005, 30 y 31 de enero y 7 de febrero de 2006) consideradas como horas pico, a diferentes vías de Bogotá con características similares a las del Interconector⁸; estableciendo un promedio de flujo vehicular de 1600 vehículos/hora/carril en las mencionadas vías.

Con base en lo señalado, el promedio de vehículos que debería transitar por un carril del interconector vial, sería de 1.600 vehículos/hora, cifra esta que resulta de promediar los datos contenidos en el Grafico 1. Por tener el interconector dos carriles, el volumen final de vehículos que debieran transitar por él, estaría en el orden de 3.000 vehículos/hora.

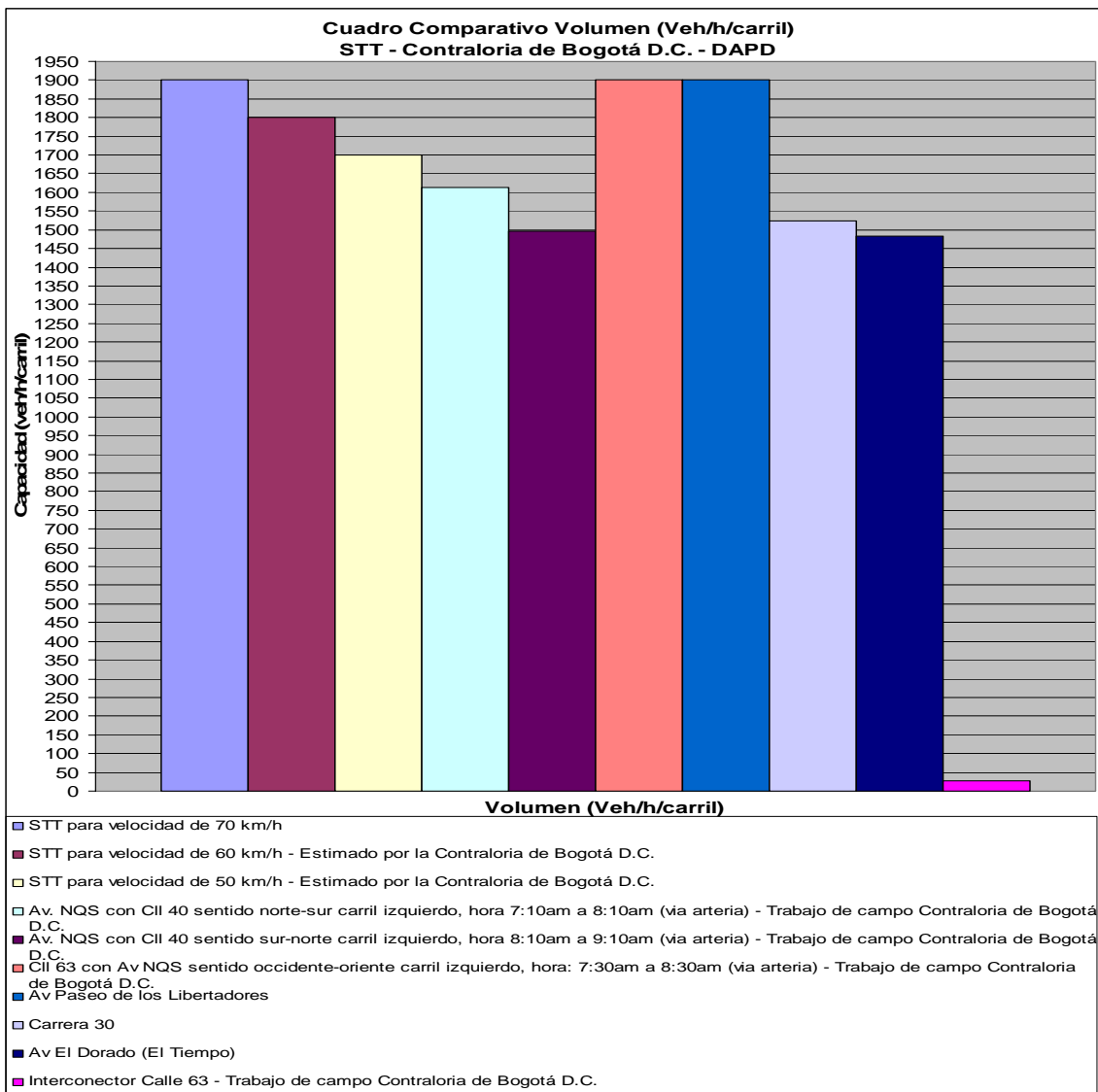
En cuanto a las vías construidas en el Interconector de la Avenida Circunvalar con Calle 63, de las cuatro visitas (4) técnicas realizadas a la obra por funcionarios de la Contraloría de Bogotá, se estableció que transitan en promedio 27 vehículos/hora/carril, equivalente a un porcentaje de uso del 1.8%, lo que conduce a suponer que ésta se encuentra subutilizada en un 98.2%, si se tiene en cuenta que al menos 1.500 automotores como mínimo deberían circular por vías con características similares.

La comparación entre el flujo vehicular mencionada en los párrafos anteriores se puede ver reflejada en el siguiente gráfico:

⁸ Visitas a NQS, Avenida el Dorado, Cra. 30, Av Paseo los Libertadores.

*“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los Cerros de Bogotá”*

Gráfico No 1



Adicionalmente, la Contraloría realizó algunas encuestas a los residentes del sector, que se relacionan en el informe anexo, con el fin de conocer la percepción de la comunidad sobre el beneficio e impacto de las obras, lográndose establecer que la mayoría de los entrevistados señalan que éstas no representan mayor utilidad para el sector y sí generan inseguridad.

En conclusión, el interconector de la Calle 63 con Avenida Circunvalar, es una obra que representa un beneficio mínimo para la ciudad frente a la magnitud de los recursos invertidos; que denota una reprochable improvisación, falta de

*“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los Cerros de Bogotá”*

planeación e ineficiencia administrativa del IDU, toda vez que además de haber generado un impacto negativo en el entorno ambiental, constituye un detrimento patrimonial para el Distrito Capital.

5.- ESTADO ACTUAL DE LA OBRA (ANEXO FOTOGRAFICO No. 1 Y 2)

En la visitas a la obra realizada por los funcionarios comisionados, se pudo detectar lo siguiente:

1. Las barandas metálicas de protección se encuentran parcialmente oxidadas.
2. Algunos de los muros en gaviones colocados como protección a la bancada de la vía, cedieron causando deslizamientos, tal y como se muestra en el anexo No. 1 (fotos 3, 5, 9, 10, 11, 18, 19 y 20), que amenaza la estabilidad de la vía; al respecto obreros de la Secretaría de Obras Públicas, retiraron las piedras de los gaviones del cauce de la Quebrada las Delicias según lo informado por la comunidad del barrio.



3. Se observa erosión de los taludes, tanto de la quebrada como del terreno adyacente a los muros de contención en tierra armada, como de concreto (anexo 1 fotos 2, 21 y 22), encontrando que el costado sur del talud: “el Cacho”, amenaza con desprendimientos, que de no ser controlados oportunamente causarían deslizamientos que pondrían en riesgo la estabilidad de las obras (anexo 1 fotos 24, 25 26 y 27).

*“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los Cerros de Bogotá”*



4. El aspecto más crítico que se observó en las visitas, fue la descarga de aguas negras del barrio Bosque Calderón a la Quebrada las Delicias. Se construyó un colector que aparentemente interceptaba las aguas servidas, para posteriormente conducir las al sistema de alcantarillados de aguas negras de la ciudad, sin embargo aguas abajo nuevamente se descarga a la quebrada citada. (anexo 2 fotos No.1, 2, 5).



6.- PERJUICIOS PATRIMONIALES ESTIMADOS POR EL IDU CONTRA EL CONTRATISTA.

Debido a que los diseños no cumplieron con lo requerido por el IDU, para la ejecución de la obra y la adquisición inoportuna de los predios, se generaron unos mayores costos por prolongación del tiempo de ejecución de la obra, pago de nuevos diseños, asesorías, etc. A la fecha de este informe, se habían suscrito

*“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los Cerros de Bogotá”*

veintiún (21) contratos para el desarrollo de este proyecto, de los cuales solo uno (1) es de obra.

Ante las evidencias que demuestran efectivamente que el IDU incurrió en mayores costos derivados de improvisación en los diseños, evidentemente se generó un presunto detrimento patrimonial al Distrito que asciende a la suma de MIL NOVECIENTOS MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y DOS MIL CCIENTO CUARENTA Y OCHO (\$1.900.862.148), según se detalla en el cuadro No.2.

Para resarcir este daño el IDU presentó una demanda contra el contratista, ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca (Sección tercera) el 23 de mayo de 2002, que fue rechazada por haber operado el fenómeno de caducidad de la acción. El 04 de julio de 2002 se apeló ante el Consejo de Estado y la demanda fue admitida.

Cuadro No.2: Valor de perjuicios

CONCEPTO	VALOR PERJUICIOS
A. Sobrecostos originados por la mayor permanencia en obra y representados en los mayores reajustes pagados por el IDU al constructor a la fecha de presentación de la demanda	\$1'163.947.412
B. Mayores costos originados por concepto de interventoría durante la mayor permanencia en obra.	\$481'210.674
C. Mayores costos administrativos en los que tuvo que incurrir el IDU durante la mayor permanencia en obra.	\$27'000.000
D. Mayores costos originados por estudios y diseños complementarios no previstos durante la ejecución de la obra, debido a la precaria información de los estudios y diseños presentados por Gómez Cajiao.	\$228.704.062
Valor contrato 722 de 2000	\$129.892.500
Valor contrato 038 de 2000	\$48.891.562
Valor Diseño Viaducto ramal 8	\$49.920.000
Total de los perjuicios causados por los estudios y diseños defectuosos a la fecha de presentación de la demanda.	\$1'900.862.148

Fuente IDU

7.- DETRIMENTO PATRIMONIAL CALCULADO POR LA CONTRALORÍA DE BOGOTÁ

Adicionalmente al detrimento patrimonial estimado por el IDU, la Contraloría de Bogotá, considera que existen mayores costos que no se tuvieron en cuenta y que ascienden a la suma de DOS MIL DOSCIENTOS DOS MILLONES OCHOCIENTOS VEINTIÚN MIL NOVECIENTOS VEINTE (\$2.202.821.920), que se detallan en el cuadro No.3, que incluyen las multas impuestas por el DAMA y

*“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los Cerros de Bogotá”*

canceladas por el IDU por el manejo inadecuado de los escombros por parte de la firma GAYCO, costos administrativos y reparación de viviendas con ocasión a la obra, que debieron ser cubiertos por la póliza de responsabilidad civil extracontractual del contrato 457 de 1999, y costos que debieron ser asumidos por el contratista dentro del AIU del contrato.

Cuadro No.3. Costos adicionales que constituyen un presunto detrimento patrimonial

Según demanda IDU	Cuadro anterior con los diferentes conceptos calculados y evaluados por el IDU, que sirvieron de soporte para la demanda ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca.	\$1'900.862.148
318- 02	Rendir concepto sobre la estabilización de algunos taludes (Formación el Cacho) de la calle 63 con Avenida Circunvalar (Sociedad Colombiana de Ingenieros –SCI-) por fuera de la fecha de vencimiento del contrato 457/99	\$ 29.900.000
Resoluciones 823 del 13-06-01 y 118 del 12-06-00	El Dama multa al IDU por el mal manejo Ambiental efectuado por el contratista de la obra; la entidad cancela estos valores e inicia la acción de repetición contra el contratista solo hasta	\$ 39.930.000
350/00	Asesorías geotécnicas para proyectos viales en Santafé de Bogotá D.C. dentro del cual se incluyó, la Conexión vial de la Calle 63 con Avenida Circunvalar.	\$ 10.548.204
457/99	Mayores costos Administrativos entre los meses de Mayo y Noviembre de 2002	\$ 16.200.000
228/02	Mayores costos por Interventoría, entre meses Mayo y Noviembre de 2002 y pago de diseños por los estudios de la estabilización del Cacho.	\$ 167.586.930
266 y 267 de 2002	Reparación de nueve (9) viviendas Barrio Bosque Calderón) lo cual debió ser cubierto por la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual del contrato 457/99	\$ 43.583.912
Pago de póliza de cumplimiento	El IDU le paga al contratista el valor de la póliza de cumplimiento de disposiciones legales, por valor de \$1.327.781, valor éste que debió ser asumido por el contratista dentro del AIU del contrato	\$ 1.327.781
TOTAL Precio corriente		\$ 2.202.821.920

Cálculos realizados por el Equipo de Auditoría Especial ante el IDU, Dirección de Infraestructura, Contraloría de Bogotá.-

El detrimento detectado por el grupo auditor como consecuencia del análisis de la documentación y de las diferentes visitas realizadas al conector vial de la Calle 63 con Avenida Circunvalar, fue trasladado a la Dirección de Responsabilidad Fiscal de la Contraloría de Bogotá, para el inicio de los juicios correspondientes.

8.- CONCLUSIONES:

1. La obra no contó con estudios de conveniencia y oportunidad y/o de factibilidad, tal como lo establece el numeral 7 artículo 25 de la Ley 80 de 1993.

*“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los Cerros de Bogotá”*

2. Se evidenció improvisación en el desarrollo del proyecto y una clara deficiencia en los estudios y diseños previos a la ejecución del contrato 457 de 1999, lo que generó modificaciones, suscripción de diferentes contratos adicionales, asesorías, y contratación de un abogado externo para la reclamación de los perjuicios causados a la ciudad en razón a los deficientes diseños elaborados por la firma Gómez Cajiao.
3. Existe detrimento al patrimonio tal y como se desprende del análisis preliminar realizado por el equipo auditor y por la demanda presentada por el IDU ante el Consejo de Estado. El daño calculado por la Contraloría de Bogotá se estima en un valor inicial de \$2.202.821.920. Dicho hallazgo será trasladado a la Dirección de Responsabilidad Fiscal de la Contraloría de Bogotá, para la iniciación de los juicios correspondientes contra los funcionarios públicos y los particulares presuntamente responsables, independientemente de las acciones emprendidas por el IDU.
4. El IDU inició acción de repetición contra el contratista de manera tardía (más de 2 años después) sobre la multa impuesta por el DAMA.
5. La póliza de garantía de estabilidad de la obra cubre un periodo inferior al legalmente establecido dejando fuera del amparo seis (6) meses, lo que pone en riesgo futuras reclamaciones por este concepto.
6. La obra se inició sin tener el 50% del área de los predios disponibles, lo que infringe el acuerdo 25 de 1995 y el decreto 1421 de 1993.
7. El plazo inicial fue de nueve meses(9), que comparado con el tiempo final (39 meses), incrementó la duración de las obras en un 338.89%.
8. El valor inicial de la obra fue de \$ 9.963 millones y su costo final ascendió a \$26.000 millones, con un incremento del proyecto en un 162.6%.
9. Analizadas las causas que originaron las adiciones sucesivas en el contrato 457/99, se deduce que la deficiencia de los diseños previos al proceso constructivo, así como la falta de planeación de la Entidad y coordinación interinstitucional frente a la adquisición oportuna de los predios no permitieron el buen desarrollo del proyecto, generándose con ello prórrogas y mayores costos en su ejecución.

*“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los Cerros de Bogotá”*

10. Parte de los muros en gaviones colocados como protección a la banca de la vía cedieron, causando erosión, tal como se muestra en el anexo fotográfico 1 (fotos 3, 5, 9, 10,11, 18, 19 y 20), amenazando la estabilidad de la vía.
11. Como situación crítica se establece: La descarga de las aguas negras a la “Quebrada las Delicias”, habiéndose construido un colector que interceptó las aguas servidas del Bosque Calderón y después de aproximadamente cien (100) metros las descargó nuevamente a la quebrada, sin una razón aparente.
12. Existe un inminente riesgo ocasionado por la erosión del talud del Cacho y de los taludes de la quebrada, lo que se puede agravar por el invierno actual (anexo 1 fotos 24, 25, 26 y 27).
13. No obstante a que la información del estado de la obra fue suministrada al IDU a través del Informe de Auditoría, en los planes de mejoramiento suscrito por la entidad, no se contempló ninguna acción a corto o mediano plazo para solucionar los problemas que actualmente tiene el proyecto.
14. El IDU no ha cumplido con la totalidad de la compensación por la utilización de la zona de la Ronda en la cuenca alta de la Quebrada “Las Delicias”, tal y como lo ordenó la Licencia Ambiental 655/99 expedida por el DAMA. La orden consiste en la adquisición de 1,5 hectáreas en la parte alta de la quebrada.
15. Por el Interconector transitan en promedio 27 vehículos/hora/carril, equivalente a un porcentaje de uso del 1.8%, con una subutilización del 98.2%, si se tiene en cuenta que al menos 1.500 automotores como mínimo deberían circular por vías con características similares.
16. La Contraloría cuestiona la construcción de esta obra, que contraviene los principios de eficiencia, eficacia, economía; contamina el medio ambiente, se encuentra sub utilizada, pese a que los recursos invertidos provienen de la Valorización Beneficio Local.

Señor Alcalde: Las irregularidades descritas en este proyecto son muestra fehaciente de la deficiente gestión fiscal en la inversión de cuantiosos recursos públicos del Distrito Capital, provenientes de mayores tributos que los propietarios de predios tienen que aportar para hacer viable el desarrollo urbano de la ciudad, que en la práctica no contribuyen efectivamente a la solución de las necesidades de la población en materia de movilidad e infraestructura vial, pero sí ponen en

*“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los Cerros de Bogotá”*

riesgo el patrimonio público distrital y el entorno ambiental de este importante sector de la ciudad adyacente a los Cerros Orientales de Bogotá.

Si bien es cierto, esta obra se adelantó con anterioridad a su gobierno, la administración distrital es una sola, y le corresponde a usted ordenar las acciones tendientes a solucionar esta situación.

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:

- 1. Informe sobre las acciones que adelantará la entidad distrital, con respecto a cada una de las deficiencias identificadas en el presente informe.*
- 2. Señale el tiempo requerido para implementar los correctivos necesarios, sin perjuicio de las acciones fiscales ya enunciadas que constituyen daño y serán objeto de proceso de responsabilidad Fiscal, y las posteriores que se deriven de las auditorías que cursan actualmente.*

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

Cordialmente,

ÓSCAR GONZÁLEZ ARANA
Contralor de Bogotá

Elaboró: Ricardo Moreno, Jorge Camelo Ingenieros Contraloría de Bogotá
Revisó: Mónica Certain Palma, Directora de Infraestructura y Transporte.
Dagoberto Correa Pil, Subdirector de Fiscalización
Ligia Inés Botero, Asesora Despacho

Copia: Directora General Instituto de Desarrollo Urbano de Bogotá. D.C.
Presidente del Concejo de Bogotá D.C.
Honorables Concejales de Bogotá D.C.

Anexos: Anexo Fotográfico No. 1 Estabilidad de la Obra (28 folios)
Anexo Fotográfico No. 2 Impacto Ambiental (26 folios)
Anexo Fotográfico No. 3 Impacto en la Movilidad (17 folios)
Informe Técnico (51 folios)
Anexo No 4 Causales de las Prórrogas de los Contratos. (27 folios)