

**31000-06766**  
**Marzo 12 de 2007**

Doctora  
**LILIANA PARDO GAONA**  
Directora General IDU  
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU  
Calle 22 No. 6-27  
Ciudad

Ref: Oficio No. IDU-007289 de 30/01/007,  
radicación Contraloría No. HR 223 de  
01/02/07. Control de Advertencia Calle 80  
por Autopista Norte.

Respetada Doctora Pardo:

En ejercicio del Control Fiscal, consagrado en la Constitución Política y la Ley, la Contraloría de Bogotá alertó al despacho del Señor Alcalde acerca de la situación presentada en la "CONEXIÓN DE LA CALLE 80 CON AUTOPISTA NORTE PARA TRÁFICO MIXTO Y SISTEMA TRANSMILENIO, mediante escrito del 10 de octubre de 2005.

En la fecha mencionada fueron puestos de manifiesto los problemas de visibilidad, movilidad, inseguridad para la ciudadanía y el riesgo en que se hallaban los recursos financieros invertidos en el proceso de diseño, construcción y mantenimiento de dicha obra.

Para ese entonces, se planteó por parte del IDU, la posibilidad de corregir las falencias existentes, en razón de que no se había recibido la 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, que, entre otros objetivos importantes, evitaría el trasbordo a la altura de la Calle 76 que 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, fue suscrito el contrato No. 314 de 2002 con el Consorcio los Héroes 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 No. 315 de 2002, con un costo de \$43'848.000.

Con fundamento en los estudios y diseños ejecutados a través del Contrato No. 314 de 2002 por valor de \$2.229.182.764, con plazo de cuatro (4) meses para la etapa de construcción y sesenta meses para la etapa de mantenimiento.

A través del contrato No. 290 de 2003 con el Consorcio Civiltec- Miguel Antonio Suárez, se realizó la interventoría al Contrato de obra No. 243 de 2003 por valor final de \$450.805.431.

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

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

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

En marzo de 2004, el Consorcio Civiltec- Miguel Antonio Suárez, interventor de la obra presentó algunas observaciones con respecto a la revisión de los informes, estudios y diseños del proyecto, 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.

En noviembre de 2004, el mismo consorcio remitió al IDU 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), observándose dentro de esa primera fase de revisión, el no ajuste del área relativa a la topografía y diseño geométrico que, al parecer, era la que presentaba los mayores y más graves problemas del proyecto.

En noviembre de 2004, la Subdirección Técnica de Ejecución de Obras del IDU remitió a la Subdirección Técnica de Estudios y Diseños de Proyectos, informe con la indicación de los perjuicios causados al IDU por la falencia en los diseños por valor de \$158.058.043.

En diciembre de 2004 fue suscrita el Acta de Terminación de la etapa de Construcción e inicio de la Etapa de Mantenimiento, dejando constancia el IDU de las obras faltantes, respecto a lo cual el contratista, Unión Temporal Autonorte, manifestó que no se le podían imputar dichos faltantes.

En marzo de 2005 se suscribió el acta de terminación de obras exceptuadas del contrato No. 243 de 2003, presentándose un valor actualizado de dicho contrato por \$3.418.709.108 e informando sobre tres (3) prórrogas por cinco y medio meses más.

En junio de 2005, la Gerente de TRANSMILENIO S.A. se dirigió al Director General del IDU, haciendo 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., recomendando esperar los resultados del estudio para su discusión, antes de continuar con cualquier actividad sobre esta obra y así evitar mayores costos para el Sistema.

### **AUDITORÍA CONTRATADA POR TRANSMILENIO S. A.**

En julio de 2005, TRANSMILENIO S. A. contrató auditoría de seguridad vial con la firma CISA INGENIERÍA LTDA, por valor de \$ 17'400.000.00, remitiendo el informe al IDU, entre cuyas principales conclusiones: “... **se requiere un rediseño y reconstrucción de la entrega del tráfico a la Avenida Paseo de los Libertadores...**”, concepto detallado y soportado con el cuadro de resultados de la evaluación del Tramo II de la conectante donde se presentaron los aspectos evaluados respecto de las siguientes áreas:

- Área de diseño geométrico.
- Área de señalización y demarcación.
- Superficie y estado de la vía.
- Área de adecuaciones de infraestructura para todos los usuarios.
- Variable movimientos de transporte masivo.

En octubre de 2005, la Contraloría de Bogotá practicó visita técnica a la obra objeto del contrato No. 243 de 2003, conjuntamente con funcionarios del IDU y representantes de las dos (2) interventorías al mismo. El informe Técnico de la Contraloría compartió la mayoría de criterios expresados por la Auditoría de Seguridad Vial contratada por TRANSMILENIO S.A. y presentados por CISA INGENIERÍA LTDA.

Según comparativo elaborado por la Contraloría de Bogotá, el valor total de la contratación de la obra entre abril y octubre de 2005 a esa fecha ascendía a \$4.188'691.170. 00

En febrero de 2006 fue entregado en operación el carril TransMilenio de la Conexión de la Calle 80 por Autopista Norte.

En marzo de 2006 fue solicitado por el IDU a la Contraloría Distrital, ampliación del plazo para dar al servicio los carriles de tráfico mixto de la conectante occidente – norte, teniendo en cuenta la inminencia de solucionar la situación de inseguridad de su infraestructura, creándose la necesidad de acometer obras complementarias que permitan la conectividad garantizando además el cumplimiento de la normatividad vigente.

### **ACCIONES DESARROLLADAS POR EL IDU**

Dentro de las acciones desarrolladas por la entidad desde octubre de 2005, fecha en la que se comunicó el control de advertencia, a efecto de solucionar la problemática de la Conexión de la Calle 80 por Autopista Norte, se pueden mencionar:

1. Consecución del concepto técnico de la Universidad Nacional, respecto de las obras ejecutadas y de las interventorías realizadas sobre las mismas, con el fin de determinar las causas que generaron la problemática presentada en la conexión.
2. Hacer efectivas las garantías únicas de cumplimiento en los amparos de calidad correspondientes a los contratos IDU-314-2002 (consultoría) e IDU-315-2002 (Interventoría) mediante Resoluciones IDU-7793 y 7794 del 16 de noviembre de 2005.
3. Presentación ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca de la demanda tendiente a recuperar los perjuicios ocasionados por los Consorcios Los Héroes e Intervías, valorados por \$1.500.309.660, no incluidos dentro del valor de las pólizas de calidad.
4. Retención de manera preventiva de los saldos adeudados tanto al contratista de obra como a las respectivas interventorías.
5. Explicación sobre la necesidad de mejoramiento de las condiciones de tipo geométrico (marzo de 2006) para la operación de los carriles de tráfico mixto de la Conexión, resultado de las mesas de trabajo efectuadas en noviembre de 2005, apoyadas en las reflexiones realizadas en el Informe de Auditoría de Seguridad

Vial presentado por TransMilenio S.A. y las consideraciones de la Universidad Nacional de Colombia.

6. Actualización del estudio de tránsito del Consorcio Los Héroes a solicitud de la Secretaría de Tránsito y Transporte- STT, teniendo en cuenta que la calzada mixta de la conectante occidente – norte había quedado construida con dos (2) carriles, cuando en el diseño original se concibieron tres (3) carriles para este tipo de tráfico.

7. Encargo de la actualización respectiva a la Unión Temporal Interventoría Vial (2ª Interventoría del contrato de obra), quien radicó en el IDU el resultado del estudio el 10 de abril de 2006, siendo enviado a la STT el 18 de abril de 2006.

8. Pronunciamiento de la STT sobre las conclusiones de la actualización del estudio de tránsito elaborado por la Unión Temporal Interventoría Vial mediante oficio No. 098688 del 4 de Diciembre de 2006, del que se derivaron las siguientes conclusiones:

- La inviabilidad técnica, desde el punto de vista de tránsito y transporte, de la operación de la conectante occidente – norte con 2 carriles para el tráfico mixto y,
- La solución del conflicto del entrecruzamiento (obra del contrato de obra IDU-222-2004), además de aportar una solución frente al tema de seguridad vial, debe contar con un soporte técnico que brinde una solución de carácter integral, no sólo de un punto de conflicto en particular sino de la zona que incluye sitios tan críticos como la Avenida Caracas por calles 74 y 76 y, Autonorte por calle 82.
- No se incluyen los impactos que se generarán con las nuevas disposiciones establecidas en el Plan Maestro de Movilidad, así como los proyectos de valorización y Troncal carrera Séptima (...)” razón por la cual “(...) es pertinente que se realice una evaluación integral del sector que permita obtener diseños geométricos que satisfagan las necesidades de la zona y la ciudad en general”.
- Si bien es cierto para diciembre de 2006, existía una solución de tipo geométrico (elevar la rasante de la calzada oriental de la Autonorte) que permitiría la operación de los carriles de tráfico mixto de la conectante occidente – norte, también lo es, que existía un factor importante del cual no se tenía conocimiento, no obstante los múltiples requerimientos, y era el tema de tránsito, pues dicha conectante para tráfico mixto había sido

proyectada con 3 carriles mixtos y, únicamente, por limitantes de espacio cabían 2 carriles.

A través de los oficios 006673 del 29 de Enero y 007286 del 30 de Enero de 2007, el IDU procedió a consultar al contratista y al interventor de obra de la Etapa 2 (Consortio Prourciaf – 2 y Consortio Ing – Dinero, respectivamente) su disponibilidad para la ejecución de los estudios y diseños para entregar en operación los carriles de tráfico mixto, que deberán considerar desde el tema de tránsito, con el fin de verificar las condiciones bajo las cuales operaría la infraestructura con 2 carriles de tráfico mixto, diseño geométrico, cálculos estructurales, estudios geotécnicos para la solución que se seleccione.

Mediante oficio con número de radicación 011503 del 12 de febrero de 2007, el contratista de la 2ª Etapa (Consortio Prourciaf 2) manifestó su disponibilidad para ejecutar los estudios y diseños, así como las respectivas obras que den solución a la problemática de la Conexión de la Calle 80 por Autopista Norte, recomendando que los estudios y diseños deben ejecutarse en dos (2) etapas, una preliminar en donde se estudie la información de tránsito existente para el sector, se planteen varias alternativas de diseño geométrico integral y se haga una investigación de redes.

A través de oficio IDU 007289 STEO –3300 del 30 de enero de 2007, la entidad solicitó a la Contraloría de Bogotá, la ampliación del plazo inicial hasta el 1 de junio de 2007, momento en que la entidad presentará el cronograma de las obras para poner en funcionamiento los carriles de tráfico mixto que no se han podido dar al servicio por problemas en los diseños iniciales, planteando el nuevo cronograma de actividades para dar cumplimiento al control Fiscal de Advertencia:

Autorización inicio etapa de Estudios y Diseños	15 de Febrero/07
Terminación Estudios y Diseños	30 de Abril/07
Aprobaciones	31 de Mayo/07
Cronograma ejecución de obras	01 de Junio/07

En este momento la entidad está en proceso de legalizar la primera etapa de estudios con el contratista Consortio Prourciaf 2, quien deberá determinar la viabilidad de las alternativas estudiadas, finalizando el mes de marzo. Una vez seleccionada la alternativa, se contratará la segunda etapa para los estudios técnicos.

Finalizada la etapa de diseños con el aval de las Secretaría de Movilidad y de Planeación, se conocerá el monto total de la inversión que deberá realizarse a partir del mes de Junio para poner en funcionamiento los carriles mixtos.

Con referencia al Oficio de solicitud de plazo No. IDU-007289 de 30/01/007, radicación Contraloría No. HR 223 de 01/02/07, página 2, numeral 5, el IDU manifiesta:

*“Tal y como era compromiso del IDU con la STT de suministrar la actualización del estudio de tránsito, el IDU procedió a remitir a la máxima autoridad de tránsito el respectivo estudio mediante oficio con número de radicación IDU-022807 STEO-3300 del 18 de abril de 2006.*

*Como quiera que posterior a la radicación de dicho estudio en la STT no existió pronunciamiento de la misma, el IDU ratificó la solicitud de concepto mediante oficios IDU-049919 del 2 de agosto de 2006 e IDU-076885 del 30 de octubre de 2006.”*

A este respecto, es importante destacar que el suministro de la actualización del estudio de tránsito por parte del IDU a la STT data del 18/04/06 y al no existir pronunciamiento por parte de la STT, fue ratificada la solicitud de concepto el 2 de agosto de 2006, es decir, casi cuatro (4) meses después y luego el 30 de octubre de 2006, casi seis (6) meses, hecho que demuestra la falta de control y seguimiento del IDU para hacer efectivos los compromisos adquiridos, situación que conlleva irremediablemente al riesgo de incumplimiento de los mismos.

De acuerdo con los antecedentes del control de advertencia, en forma inexplicable, casi año y medio después, se deduce la imposibilidad de solución del problema, lo cual indica el deficiente grado de gestión y liderazgo del IDU para alcanzar las metas propuestas, así como la descoordinación entre entidades públicas para el logro de soluciones efectivas a la problemática advertida.

Para finalizar, con carácter urgente, este despacho solicita informar la fecha en la que se va a dar apertura al tráfico mixto occidente-norte y de la conectante en general, programado para finales de enero de 2007. Agradecemos la respuesta dentro de los cuatro (4) días hábiles siguientes a la radicación de esta comunicación.

Cordial Saludo,

**ÓSCAR GONZÁLEZ ARANA**  
Contralor de Bogotá

Elaboró: Jorge Camelo, Ingeniero Civil, Contraloría de Bogotá.  
Jorge Aurelio Tabares, Profesional Contraloría.

Revisó: Mónica Certáin Palma, Directora Técnica de Infraestructura y Transporte.