REPUBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA
(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)
IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XIII - Nº 373 Bogotá, D. C., jueves 22 de julio de 2004 EDICION DE 44 PAGINAS

DIRECTORES: EMILIO RAMON OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

ANGELINO LIZCANO RIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISION

COMISION TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NUMERO 06 DE 2004

(marzo 31)

Legislatura 2003-2004

(Segundo Período)

En la ciudad de Bogotá, D. C., siendo las 10:00 a.m. del día miércoles 31 de marzo de 2004, se reunió en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, bajo la Presidencia en encargo del honorable Representante Juan Martín Hoyos Villegas.

El Secretario por orden de la Presidencia procedió a llamar a lista y contestaron los siguientes honorables Representantes:

Borja Díaz Wilson Alfonso

Crissien Borrero Eduardo

Feris Chadid Jorge Luis

González Grisales José Oscar

Hoyos Villegas Juan Martín

Moreno Ramírez Betty Esperanza

Negret Mosquera César

Petro Urrego Gustavo

Tamayo Tamayo Fernando

Wílchez Carreño Oscar Leonidas.

En total diez (10) honorables Representantes a la Cámara, por lo tanto hay quórum deliberatorio.

Durante el transcurso de la sesión se hicieron presentes los honorables Representantes:

Amador Campos Rafael

Baquero Soler Omar Armando

Casabianca Prada Jorge

Castro Gómez Santiago

Celis Carrillo Bernabé

Córdoba Mosquera Cristóbal

Coy Torres Jairo Alonso

Gutiérrez Jaramillo Adriana

Jattin Corrales Zulema

Mejía Urrea César Augusto

Pareja González Francisco

Salas Moisés Luis Enrique

Sánchez Arteaga Freddy

Viana Guerrero Germán

Zabala de Londoño Jesusita.

En total quince (15) honorables Representantes.

Con excusa los honorables Representantes:

Diazgranados Guido Sergio

Oscar Darío Pérez Pineda.

El Secretario, por orden de la Presidencia procedió a dar lectura al Orden del Día.

ORDEN DEL DIA

I

Llamada a lista y verificación del quórum

II

Requerimiento a los ex Alcaldes de Bogotá, doctor Enrique Peñaloza y Antanas Mockus; a los ex Directores del IDU, doctor *Andrés Camargo* y *María Isabel Patiño*; al ex Director de TransMilenio, doctor *Edgar Enrique Sandoval*; a la firma contratista Conciviles, y Las firmas Interventoras Integral S.A. *Silva Carreño* y Asociados y *Silva Fajardo* y Compañía; citación a la Directora del IDU, doctora *Eunice Santos Acevedo*; al Contralor General de la República, doctor *Antonio Hernández Gamarra*; y a la señora Directora de TransMilenio, doctora *Astrid Martínez*, al Contralor Distrital, doctor *Oscar González Arana;* e invítese al honorable Representante *Ovidio Claros*, para que en sesión de la Comisión respondan un cuestionario formulado sobre el uso de recursos del orden nacional, que el Distrito Capital empleó en el Sistema de Transporte Masivo TransMilenio. Según Proposición número 07 y aditivas presentadas por los Representantes *Gustavo Petro Urrego, Wilson Borja, César Negret* y *Rafael Amador.*

Proposición número 07

Honorable Representante Gustavo Petro

Con el fin de iniciar indagación sobre el uso de recursos del orden nacional que el Distrito Capital empleó en el Sistema Integrado de Transporte Masivo, y con fundamento en el artículo 137 de la Constitución, cítese al ex Alcalde Mayor de Bogotá, doctor Enrique Peñaloza y a la Directora del Instituto Distrital de Desarrollo Urbano, IDU, doctora Eunice Santos, para que en debate a realizarse en la Comisión Tercera de la Cámara el próximo miércoles 31 de marzo de 2004, a partir de las 9:00 a.m. y con transmisión de televisión por el Canal Institucional, respondan el siguiente cuestionario:

1. ¿Qué recursos se invirtieron en la construcción de las troncales Caracas Autonorte del sistema TransMilenio?

2. ¿Qué ocasionó los daños registrados en las mencionadas troncales?

3. ¿Los cambios de especificaciones técnicas y de materiales fueron autorizados antes o durante el inicio de las obras?

4. ¿Qué tramos de las mencionadas troncales fueron construidos con las especificaciones y materiales que según los conceptos de las universidades ocasionan el daño de las lozas?

5. ¿Cuánto vale el levantamiento de los tramos dañados y su reconstrucción?

6. ¿Qué recursos invirtió el Distrito Capital en la adquisición de terrenos de la zona al Norte de la calle 170 para la construcción de la vía conocida como Avenida Longitudinal de Occidente Alto?

7. ¿Quiénes eran los propietarios de dichos terrenos?

(Aditiva)

Wilson Borja

Fundamentos constitucionales y legales: se hace la presente investigación y debate en virtud de lo preceptuado en el artículo 137 de nuestra Constitución Política de Colombia y la Ley 5ª de 1992.

I. **Estructura legal y financiera de las concesiones de las troncales de TransMilenio NQS y Avenida Suba**

1. ¿Cómo y en qué forma y bajo qué parámetros comparativos se convocó, evaluó y eligió la firma encargada de elaborar el proyecto de estructuración legal y financiera de la concesión?

2. Por qué un contrato inicial de elaboración de la estructuración legal y financiera pasa de un costo de $246.735.016, como presupuesto inicial llega a costar $2.873.736.167, es decir 845% más que el inicial, ¿cuáles son las razones específicas?

3. ¿Quién obró como interventor en este contrato?

4. Alguien, algún financiero del IDU o de TransMilenio fue sancionado disciplinariamente por este proceso de contratación y ¿por qué?

5. ¿Cuáles fueron las razones estrictamente técnicas, que llevaron a declarar desierta la segunda convocatoria o invitación para este mismo proceso de contratación?

6. ¿Por qué fue suspendida esta segunda convocatoria, existiendo cuatro firmas que atendieron la misma?

7. ¿Por qué no se aceptaba para esta convocatoria la experiencia internacional en materia de estructuración legal y financiera de los proyectos?

8. ¿Qué parámetros existen para homologar o convalidar, esta experiencia internacional, en estructuración legal y financiera de los proyectos?

II. **Estructura de pavimentos de las troncales ya construidas y de las que están por construir**

9. ¿Qué conocimientos técnicos se tenía sobre los concretos hidráulicos, al momento o dentro de la etapa de precontratación y contratación?

10. ¿Qué diferencia en costos, calidad y garantía existen entre los pavimentos flexibles y los pavimentos rígidos?

11. ¿Se conocían por estudios técnicos previos estas diferencias?

12. ¿Técnicamente en qué consiste el sistema del relleno fluido, qué ventajas y desventajas tiene?

13. ¿Si la autonivelación con relleno fluido fue estudiada con detalle y con anterioridad, qué hace que en este momento, gran cantidad de losas de concreto estén fracturadas?

14. ¿Cuántas losas de concreto se han fracturado, hasta la fecha en que se realiza este debate?

15. ¿Qué costo ha tenido la reparación de cada losa de pavimentos, quién ha asumido el costo y a cuánto asciende el costo total de todas las losas reparadas?

16. A la fecha de este debate, ¿cuántas losas están pendientes por reparar?

17. ¿Se han hecho efectivas las pólizas de estabilidad y calidad de las obras contratadas?

18. ¿Se han iniciado juicios de responsabilidad fiscal contra los funcionarios que hayan tenido pruebas de su culpabilidad, ya sea esta causada por negligencia, impericia o imprudencia, dolosa, culposa y si fue esta, voluntaria o involuntaria?

19. ¿Cuál era la idoneidad técnica profesional de los funcionarios del Estado, que tenían bajo su responsabilidad el desarrollo y control en todas las etapas de la obra?

20. ¿Quiénes fueron los interventores directos de la obra?

21. ¿Qué empresas proveedoras de concretos fueron las encargadas de suministrar el material para cada una de las fases?

22. ¿Quién comprobó que la calidad exigida fuera la que efectivamente se suministraba?

23. Existe un laboratorio especializado en cabeza del Estado, que realice pruebas sobre calidad de obra y resistencia de materiales, así como de la estabilidad de las mismas estructuras. De no existir, ¿se contrata alguna entidad con este propósito?

24. ¿Por qué razón resultan más costosos los diseños de adecuación de las obras de las troncales NQS y Avenida Suba, de los de la calle 80 al pasar de pavimentos con estructura flexible a estructura rígida?

25. ¿Cuál es la diferencia en costo por kilómetro de vía y cuál es el costo total de las obras y la diferencia total?

26. ¿Si se eligieran pavimentos rígidos para la estructura, qué disponibilidad de materiales se analizaron, cuál es el valor presente de la inversión, cuál la vida útil que se espera de la obra, y qué mantenimientos se tienen previstos?

27. Qué tiempo se toma la construcción de las troncales NQS y Avenida Suba si usa en su estructura pavimentos flexibles o se usa pavimento rígido, por este concepto ¿cuál es la diferencia en costos?

28. ¿Cómo y con qué criterios se firmaron los contratos de mantenimiento?

29. ¿Existe cruce indebido de contratos entre las pólizas de seguros de calidad y estabilidad de la obra y los contratos de mantenimiento?

30. ¿Cuánto pierde el distrito por este cruce, si es que ya existe?

31. ¿El alcalde actual de Bogotá y la actual Directora del IDU qué conocimiento tienen sobre la situación de los contratos de las troncales de TransMilenio, desde sus reuniones de empalme y del tiempo que llevan de gestión y qué piensan de esta situación y a quién responsabilizan?

(Aditiva)

Honorable Representante César Negret

Cítese al Contralor Distrital actual, e invítese al honorable Representante Ovidio Claros, para que ilustre a la comisión sobre sus actuaciones, como Contralor Distrital de la época, en relación con el asunto de los TransMilenio.

(Aditiva)

Honorable Representante Rafael Amador Campos

Requiérase al ex Alcalde Mayor de Bogotá, Antanas Mockus, a los ex Directores del Instituto de Desarrollo Urbano IDU, Andrés Camargo

y María Isabel Patiño, al ex Director de TransMilenio, Edgar Enrique Sandoval, y cítese al señor Contralor General de la República, Antonio Hernández Gamarra, y a la señora Directora de TransMilenio, doctora Astrid Martínez, para la sesión del próximo 31 de marzo de 2004, a partir de las 9:00 a. m. de la Comisión Tercera de Cámara. Asimismo, adiciónese el siguiente cuestionario a la proposición presentada por el honorable Representante Gustavo Petro para el debate sobre TransMilenio.

Preguntas para el señor ex alcalde de Bogotá, doctor Enrique Peñaloza:

1. ¿Cuál es el concepto que tiene sobre "responsabilidad política" de los mandatarios locales? Bajo este concepto, ¿hasta dónde los errores que cometan **funcionarios públicos** en desarrollo de su misión, involucran y comprometen la gestión del mandatario que lo designó?

2. ¿Por qué aceptó usted ante los medios de comunicación la responsabilidad política, sin que hubieran terminado los organismos de control las investigaciones técnicas?

Preguntas para el señor ex Alcalde de Bogotá, doctor Antanas Mockus:

1. ¿Hasta dónde los errores que cometan funcionarios públicos en desarrollo de su misión, involucran y comprometen la gestión del mandatario que lo designó?

2. ¿Asume usted también la responsabilidad política como lo ha manifestado el ex alcalde Peñaloza?

Preguntas para el señor Contralor General de la República doctor Antonio Hernández Gamarra:

1. Explique el poder que tiene la Contraloría General de la República para auditar las obras de carácter local, cuando existe un ente de control municipal que puede cumplir con esta función.

2. ¿A quién le compete establecer las responsabilidades definitivas?

Preguntas para el señor Contralor de Bogotá, doctor Oscar González Arana:

1. ¿Por qué se decidió embargar de forma tan apresurada los bienes de los ex Directores del IDU, Andrés Camargo y María Isabel Patiño? ¿Se cumplieron todos los requerimientos y pasos que exige el Control Fiscal para tomar estas decisiones?

2. ¿Qué investigación realizó la Contraloría de Bogotá para determinar los méritos dentro del proceso de los ex Directores del IDU, Andrés Camargo y María Isabel Patiño, en la decisión que finalmente embargó los bienes de estos funcionarios?

3. ¿Cuáles son a su juicio los funcionarios que tienen que responder por las fallas encontradas en la Autopista Norte y en la Troncal de la Avenida Caracas, y cuál el motivo por el que debería responder cada uno de ellos?

4. ¿Cuáles son los fundamentos en los que se basa la Contraloría de Bogotá para reclamar el derecho de auditoría sobre TransMilenio, y en qué se diferencian de los fundamentos de la Contraloría General de la República para **exigir el mismo derecho?**

Preguntas para el señor ex gerente de TransMilenio, doctor Edgar E. Sandoval:

1. ¿Cuál es el grado de vulnerabilidad financiera del TransMilenio, debido a que la tarifa pasaje y la tarifa técnica presentan un desbalance?

2. ¿Quién asume la diferencia de dicho desbalance y cuál puede ser la cifra estimada del mismo?

3. ¿Cómo opera la figura de la concesión, y cuáles fueron los parámetros establecidos para determinar el retorno a cada una de las partes?

Preguntas para la señora Gerente de TransMilenio, doctora Astrid Martínez:

1.¿Cuál fue el plan de choque utilizado por el sistema TransMilenio el pasado 3 de marzo, día en que se presentó la protesta de los usuarios por la demora de los buses, debido al choque entre un bus del sistema y un automóvil particular para garantizar el correcto funcionamiento del sistema ante un acontecimiento como el descrito?

2. En los medios se ha hablado de reducir la tarifa para algunos grupos de población como los estudiantes, y de democratizar la composición accionaria de TransMilenio. ¿Qué medidas concretas y qué estudios han realizado ustedes tendientes a implementar cada una de estas medidas?

3. ¿Qué grupo(s) será el que se beneficie de esa llamada democratización?

4. ¿Cómo han venido aumentando los costos del sistema TransMilenio y cómo se ha reducido la utilidad del sistema en los últimos años?

5. Existen pasivos contingentes del sistema TransMilenio En caso afirmativo, responda ¿cuáles son y cuánto es su valor estimado, y quién lo paga?

Preguntas para el señor ex Director del IDU, doctor Andrés Camargo:

1. ¿Cuál fue el esquema inicial de contratación para la construcción de las troncales Avenida Caracas y Autopista Norte, qué garantías se exigieron al constructor y qué pólizas de cumplimiento se encuentran vigentes?

2. ¿Por qué se optó por utilizar un material como el relleno fluido? ¿En qué otra parte del mundo se ha utilizado este material para obras civiles de gran escala? ¿Y con qué resultados?

3. ¿Cuáles fueron los estudios que contrató la administración distrital sobre la parte técnica de la construcción de TransMilenio, y en concreto, qué decían esos informes sobre el tipo de material utilizado y el diseño de las troncales Autopista Norte y Avenida Caracas?

Preguntas para la señora ex Directora de IDU, doctora María Isabel Patiño:

1. ¿Por qué se dieron cambios en el esquema de contratación y se empezó a contratar bajo la fórmula de concesión? ¿Existían todos los elementos que exige el Estatuto de Contratación para contratar las obras bajo ese esquema?

2. ¿Cuáles fueron los estudios que contrató la administración distrital sobre las especificaciones técnicas de la construcción de TransMilenio, y en concreto, qué decían esos informes sobre el tipo de material utilizado, el diseño y la construcción de las troncales Autopista Norte y Avenida Caracas?

Preguntas para la señora Directora del IDU, doctora Eunice Santos:

1. ¿De dónde se contempla que saldrán los recursos para recuperar los sistemas de troncales?

2. ¿Se ha contemplado recomponer los objetivos del Plan de Desarrollo, Bogotá sin Indiferencia, para introducir recursos para la reconstrucción de las losas dañadas del sistema?

3. ¿Cuál es el verdadero estado del resto de las losas que no se han reportado como dañadas, y cuál es la vida útil probable de las que se encuentran en buen estado?

4. ¿De dónde salió el costo de 220 mil millones de pesos necesarios para recuperar las losas afectadas? ¿No es este valor muy alto teniendo en cuenta que hacer una troncal nueva, ronda los 500 mil millones de pesos, algo más del doble del valor estimado para recuperar las losas fracturadas?

III

Primer debate a los siguientes proyectos de ley:

Número 031 de 2003 Cámara, *por medio de la cual se implementan unas medidas económicas para el beneficio del deporte asociado y aficionado.*

Autor: honorable Representante *Carlos Alberto Zuluaga Díaz.*

Ponentes: honorables Representantes *Francisco Pareja,* (Coordinador) y *Francisco Wilson Córdoba.*

Gacetas: número 355 de 2003 y 679 de 2003.

Número 065 de 2003 Cámara, *por la cual se autoriza la emisión de la estampilla Pro-Desarrollo Científico y Tecnológico de las Unidades Tecnológicas de Santander, UTS, y se dictan otras disposiciones.*

Autor: honorable Representante *Miguel Jesús Arenas Prada.*

Ponente: honorable Representante *Bernabé Celis Carrillo.*

Gaceta: números 406 de 2003 y 580 de 2003.

Número 091 de 2003 Cámara, *por medio de la cual se establece la participación como miembros no permanentes del Consejo Nacional de la Política Económica y Social Conpes y del Conpes Social de los alcaldes del Distrito Capital, de los Distritos Especiales y de las Areas Metropolitanas y se dictan otras medidas complementarias*. **Acumulado con el Proyecto de ley número 114 de 2003 Cámara,** *por medio de la cual se establece el Consejo Nacional de Política Económica y Social Conpes, su composición y funciones.*

Autores: honorable Representante *Luis Carlos Delgado*, honorable Senador *Mauricio Jaramillo*, honorables Representantes *Gina Parody y Sergio Diazgranados* respectivamente.

Ponentes: honorables Representantes *Oscar Wilches,* Coordinador; *Wilson Borja y César Negret.*

Gaceta: números 448, 575 y 580 de 2003.

IV

Lo que propongan los honorable Representantes.

Presidente:

Como no hay quórum en este momento aprobaremos el Orden del Día cuando se conforme.

Secretario:

Señor Presidente, la Secretaría quiere dar lectura a unas notas enviadas dice así:

Doctor

Adán Ramírez

Secretario

Comisión Tercera Cámara.

De la manera más atenta le solicito permitir la presencia de la doctora Elena Margarita Cardona Uribe, Directora encargada del Instituto de Desarrollo Urbano, IDU, en la sesión prevista para la indagación solicitada por el honorable Representante doctor Gustavo Petro mediante la Proposición número 007 para el 17 de marzo del 2004.

Con fundamento en lo establecido por el artículo 137 de la Constitución, toda vez que he pedido al señor Alcalde me conceda licencia no remunerada durante el período comprendido entre el 29 de marzo y el 11 de abril próximo. De todas formas a mi regreso estaré presta a continuar en el desarrollo de la diligencia si la misma no culmina en la fecha señalada.

Agradezco de antemano su amable atención y comprensión.

Eunice Santos Acevedo,

Directora General IDU.

De igual manera la Secretaría se permite informar que los documentos y respuestas a los cuestionarios fueron enviados a todos los Representantes de la Comisión vía correo electrónico a excepción de las respuestas del cuestionario del Contralor Distrital que hasta el momento no ha llegado a esta Secretaría.

Presidente:

Procedemos con el primer punto del Orden del Día para ordenar el debate y habida cuenta de que entre los requeridos, invitados y citados hay más de 13 entre funcionarios y ex funcionarios. Tiene la palabra el Representante Gustavo Petro.

Honorable Representante Gustavo Petro Urrego:

En realidad este no es un debate, es una indagación de la Comisión, eso implicaría varias cosas:

Uno, debe abrirse un expediente de indagación de la Comisión, donde estén todos los documentos ya recibidos y los nuevos que aquí se van a presentar. Dos, siendo una indagación no finaliza en un día, sería bastante irresponsable pensar que en un día o en unas horas más bien se va a satisfacer el objetivo de la indagación, por tanto considero que la indagación debe quedar abierta, que una vez escuchados aquí a los requeridos puedan hacer unos formularios de contra punteo de preguntas para seguir completando la indagación hasta llegar al resultado más minucioso posible sobre responsabilidad política y otras si es del caso.

Tres, recordar que los requeridos al declarar por escrito y en forma verbal, la comisión puede hacer que se haga bajo la gravedad de juramento, incluso las preguntas que aquí se surtan, la respuesta se puede solicitar que sea bajo gravedad de juramento; es más para darle la seriedad que una indagación amerita para una Comisión como esta yo pienso que todas las declaraciones que aquí se requieran deberían ir bajo la solicitud de juramento y eso digamos nos aleja un poco del debate retórico que es usual en el debate común y corriente, el debate mucho más retórico pero aquí necesitamos llegar a la verdad y eso implica que el requerido se centre en el cuestionario, responda el cuestionario y finalmente la respuesta en lo que tiene que ver con las responsabilidades se haga bajo la gravedad del juramento. Gracias.

Presidente:

Tiene razón el Representante Gustavo Petro, esto no es un debate normal, señor Secretario por favor dé lectura al artículo 137 de la Constitución Política de Colombia, en concordancia con el artículo 235 de la Ley 5ª a efectos de que se aclare la palabra requerimiento para los funcionarios que fueron requeridos y cuál debe ser su actuación frente a esta Comisión.

Secretario:

Artículo 137. Cualquier Comisión permanente podrá emplazar a toda persona natural o jurídica, para que en sesión especial rinda declaraciones orales o escritas, que podrán exigirse bajo juramento, sobre hechos relacionados directamente con las indagaciones que la Comisión adelante.

Si quienes hayan sido citados se excusaren de asistir y la Comisión insistiera en llamarlos, la Corte Constitucional, después de oírlos, resolverá sobre el particular en un plazo de 10 días bajo estricta reserva. La renuencia de los citados a comparecer o a rendir las declaraciones requeridas, serán sancionadas por la Comisión con la pena que señale las normas vigentes para los casos de desacato a las autoridades. Si en el desarrollo de la investigación se requiere, para su perfeccionamiento, o para la persecución de posibles infractores penales, la intervención de otras autoridades, se la exhortará para lo pertinente.

Presidente:

Gracias señor Secretario, vamos a comenzar con los señores citantes. Señores Representantes tienen 15 minutos para que cada uno intervenga. Para una moción de orden tiene la palabra el Representante Rafael Amador Campos.

Honorable Representante Rafael Amador Campos:

Señor Presidente creo que tenemos que seguir el esquema que empleó ayer el Senado, es decir una exposición de fondo por muy resumida que se haga por parte de los citantes gastaría mínimo 25 minutos, entonces que nos den los veinticinco minutos para poder hacer la exposición y se pueda hacer con tranquilidad para exponer los argumentos en forma clara y concreta.

En 25 minutos que fue lo que empleó el Senado, incluso el Senado empleó media hora para cada citante, pero nosotros en 25 minutos sí podemos hacer una exposición realmente que deje un mensaje claro de cuál es el objetivo y qué es lo que queremos con la citación.

Le solicito al Presidente que por favor reconsidere el tiempo, creo que hay que hacer un gran acuerdo porque este es un debate de interés nacional, hay una gran expectativa nacional, entonces no se entendería por qué vamos a correr, además este debate tiene una connotación diferente de la del Senado, aquí están citados como decía el Representante Petro, los funcionarios y los funcionarios tienen que responder por los hechos y por sus conductas, entonces hay que dar el tiempo necesario para que haya realmente conclusiones y que no se quede este debate como todos los debates de control político que no llegan a ningún lado.

Presidente:

Yo les pediría la mayor capacidad de resumen en la intervención, habida cuenta que usted habla del tema conclusión y los citantes también van a tener un tiempo adicional de conclusión al finalizar el debate.

Secretario:

Señor Presidente le informo que se ha conformado el quórum decisorio en la Comisión Tercera de la Cámara.

Presidente:

Se pone a consideración el Orden del Día ¿lo aprueba la Comisión?

Secretario:

Sí lo aprueba señor Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el Representante Fernando Tamayo.

Honorable Representante Fernando Tamayo Tamayo:

Señor Presidente, quiero que hagamos claridad de los términos en los que se hizo citación para este debate. Esta es una citación para un debate no para una indagación y me parece que en eso tenemos que ajustarnos plenamente, no podemos hoy sorprender a los funcionarios o a los citados diciéndoles que bajo la gravedad de juramento presentaron sus informes, y que bajo la gravedad de juramento van a intervenir ahora, porque entonces debimos decirles también que debían ser asistidos por un abogado.

Yo comparto que este debate si hoy no concluye lo continuemos en el día de mañana o el próximo martes, cuando ustedes quieran, pero me parece que es importante que quienes hoy asisten a esta sesión, tengan la libertad de expresar todo lo que saben, todo lo que conocen, todo lo que consideran que pueda conducir al propósito del debate que es buscar la verdad, si hay anormalidades en la contratación, en el proceso de construcción, que se busquen los responsables y lógicamente en ese caso le estaríamos pidiendo a los Directores de los Organismos de Control que actúen.

Pero en su momento Representante Petro, cuando se haga una citación para una indagación lo discutiremos y si conviene hacerlo se aprobará de esa manera pero para el día de hoy yo entiendo que se ha hecho una citación para un debate y no debemos cambiar las reglas del juego como no desearíamos que se nos cambien a nosotros. Es cierto que la Cámara o el Congreso en cualquiera de las Comisiones puede convocar a algunas personas para un proceso de indagación, pero no es este el caso y entonces señor Presidente yo le solicito simplemente que se le dé curso al debate tal como se aprobó la proposición mediante la cual se hizo la citación. Gracias Presidente.

Presidente:

Para una interpelación tiene la palabra el Representante Gustavo Petro Urrego.

Honorable Representante Gustavo Petro Urrego:

El Representante Tamayo llegó tarde el día que se aprobó la proposición número 07, aunque podría leerla el Secretario le voy ahorrar el trabajo.

Con el fin de iniciar indagación sobre el uso de recursos del Orden Nacional que el Distrito Capital empleó en el Sistema Integrado de Transporte Masivo, y con fundamento en el artículo 137 de la Constitución requiérase al ex Alcalde Mayor de Bogotá, doctor Enrique Peñaloza y cítese a la Directora del Instituto y sigue el cuestionario; eso fue aprobado así Representante Tamayo, no estamos cambiando las reglas del juego, lo que pasa es que usted llegó tarde, pero estamos iniciando como aprobó la Comisión Tercera una indagación sobre el uso de los recursos nacionales en el Sistema Integrado de Transporte Masivo.

Presidente:

Tiene la palabra el Representante Fernando Tamayo Tamayo.

Honorable Representante Fernando Tamayo Tamayo:

Pido una interpelación; yo debo contestarle, es que lamentablemente esta proposición fue tratada en varios momentos y la verdad, yo señalo no estuve presente en el instante en que se le dio esa redacción a una parte de la proposición.

Usted muchas veces intentó utilizar este sistema para diversos propósitos, pero lamento que para el análisis de un tema tan delicado para la vida de Bogotá y para la vida del país, se esté utilizando esta figura, porque esto hace simplemente que todo el mundo se ponga en una actitud defensiva que no es el propósito; todo lo contrario, deberíamos estar en el plan de que todos puedan participar ampliamente, sin tener ese fusil en la cabeza. Gracias Presidente.

Presidente:

Que el señor Secretario nos certifique que fue lo que aprobó la Comisión para que quede claro ese tema.

Secretario:

Señor Presidente fue aprobada la Proposición 07 tal como la leyó el Representante Gustavo Petro Urrego con un cuestionario anexo. Se presentaron proposiciones aditivas a esa proposición del Representante Wilson Borja con un cuestionario anexo, se presentó proposición aditiva del Representante César Negret con un cuestionario anexo y se presentó también proposición aditiva a la proposición del Representante Rafael Amador Campos; esas fueron las proposiciones aprobadas en los términos en que habló el Representante Gustavo Petro.

Presidente:

Tiene la palabra el Representante César Negret Mosquera.

Honorable Representante César Negret Mosquera:

Efectivamente esta es una indagación pero de control político, lo contrario sería usurpar competencias de organismos de control. Ni siquiera la indagatoria que supone la vinculación a un proceso penal requiere juramento, mucho menos esto donde vamos a iniciar una diligencia de indagación, para efectos de control político, por eso señor Presidente aunque tengo derecho a intervenir al principio y al final, me voy a reservar para la parte final y me parece que lo conducente es que cada una de las personas citadas inicie ante esta Corporación a dar respuesta a los interrogantes que se han hecho. De lo contrario es volver al esquema tradicional de los debates, donde uno habla y los demás responden, aquí tiene que haber una conclusión de responsabilidad política, que es la función que tenemos nosotros, pretender elevar aquí investigaciones de otro orden que es invadir las competencias de la Fiscalía, la Contraloría y la Procuraduría.

Presidente:

Tiene la palabra el Representante Wilson Alfonso Borja Díaz.

Honorable Representante Wilson Alfonso Borja Díaz:

Como ya se aclaró cómo se votó la proposición, yo comparto el criterio del Representante César Negret, pero quiero llamar la atención sobre algo; nosotros hemos venido insistiendo que este Congreso de la República no hace uso del artículo 137 de la Constitución para el control político, incluso ese mismo día presenté una proposición que estoy esperando que la Mesa Directiva nombre la comisión para el caso de una investigación que debe hacerse de control político con respecto a los estratos y a lo que ya debió haberse realizado en el país.

Por eso es que este no es un problema de defensiva Representante Tamayo, cualquier debate de control político obliga a los citados a tener que salir a defenderse porque de eso se trata el control político. Aquí no los traemos para agradecerles y echarles flores sobre lo que hicieron, aquí los traemos para controlar políticamente lo que hicieron, todo el mundo tiene el derecho a defenderse.

Y comparto el criterio del Representante César Negret como parte de una investigación de control político, que además una de las conclusiones debe ser esa y hacia allá vamos a ir y esa va a ser la propuesta de mi intervención; debe nombrarse la Comisión que investigue hasta el final todo este proceso para que le diga al país que nosotros que aprobamos como Comisión Tercera los Presupuestos de la Nación que se han invertido en este proyecto y que se van a invertir en otras ciudades, estamos controlando qué se hace con esos dineros y ese es el trabajo nuestro, por eso es que se plantea desde ese punto de vista del artículo 137 de la Constitución.

Presidente:

Tiene la palabra el Representante Rafael Amador Campos.

Honorable Representante Rafael Amador Campos:

La verdad es que aquí hay que aclarar varios aspectos de la proposición, porque no se deben dejar equívocos, evidentemente se aprobó esa proposición en la forma que se ha acabado de leer, pero es absolutamente irreglamentaria y el espíritu de los citantes o por lo menos el mío, era el de desarrollar un debate de control político.

Aquí todos nosotros sabemos que esa es una figura legal que utiliza el doctor Petro para impactar la opinión, para decir que aquí hay un juicio y que estamos juzgando a unos funcionarios, yo sí le quiero decir que hay sustracción de materia, aquí los competentes para juzgar si hay delito es la Fiscalía, los competentes para juzgar si hay detrimento patrimonial es la Contraloría, si hay fallas administrativas igualmente las autoridades jurisdiccionales; dejémosle bien claro a la opinión, esa competencia la tienen las autoridades de control y las autoridades jurisdiccionales y ya han abocado la competencia y sería inmiscuirnos en una investigación que tiene reserva del sumario.

Pero eso no quiere decir que aquí vengamos a hacer un debate de control político. En segundo lugar, hay que leer la Constitución en su contexto, esta norma que se está aplicando acá es pertinente cuando se está en ejercicio del control público que hay que citar a los particulares y que es precisamente la que ha utilizado el Representante Petro, cuando aquí citó a los señores del Banco Andino o en el caso del Banco de Colombia frente a Guilinski o en el caso de los cacaos cuando se enfrentaron RCN y Bavaria porque ellos son particulares para hacerlos comparecer ante este recinto. Y aquí existen en primer lugar, funcionarios públicos citados y hay otros invitados, pero lo fundamental y lo que sí hay que aclarar es que aquí ya no puede haber investigación ni puede haber juramento, y usted cometería un grave error señor Presidente porque se estaría inmiscuyendo en asuntos que no son de nuestra competencia, aquí lo que vamos a hacer es un debate, y un debate muy serio para establecer las causas de los errores que cometieron en TransMilenio los responsables, e igualmente para decirle al país qué es lo que se ha hecho con esos recursos públicos, en el cual este Congreso ha aportado cerca de 5.000 mil millones en vigencias futuras.

Presidente:

Para un derecho de réplica tiene la palabra el Representante César Negret Mosquera.

Honorable Representante César Negret Mosquera:

Señor, réplica porque yo soy citante, aquí no puede el Congreso pensar que porque la Contraloría o la Procuraduría avoquen el conocimiento de un tema, el Congreso tiene que inhibirse del ejercicio natural de un control político.

Si queremos establecer responsabilidades políticas que es nuestra función, es fundamental que las personas que creemos que las tienen vengan y respondan unas preguntas que públicamente se han establecido; pero decir que el Congreso no pueda hacer lo que estamos haciendo cuando hoy se debate el tema del Parlamentarismo, el tema de que el Congreso tenga posibilidad de que un Gobierno responda políticamente ante el Congreso, no podemos asustarnos porque la Procuraduría comenzó o la Fiscalía o el Contralor que está presente.

No señor Presidente, la réplica es porque aquí citamos a una indagación de control político y debe surtirse y que no sigamos divagando sobre temas de carácter jurídico reglamentario para que comience el debate, aquí está el ex Alcalde Peñaloza, el ex Alcalde Mockus, y ellos han venido a contestar unas preguntas, de modo que no digamos que el Congreso no puede hacer lo que está haciendo y tampoco satanicemos los artículos constitucionales, cuando el Representante Petro los utiliza, porque así como él asumió esa proposición la firmamos otros y la aprobó unánimemente la Comisión Tercera. Gracias señor Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el Representante Gustavo Petro Urrego.

Honorable Representante Gustavo Petro Urrego:

Recordarles que este artículo también lo usa el Congreso de los Estados Unidos cuando cita a Bill Gates de Microsoft y no le da miedo citarlo, lo hace bajo gravedad de juramento, si Bill Gates dice mentiras se va para la cárcel y ese es el poder de los Congresos, lo que pasa es que nosotros no lo usamos, acostumbramos al Congreso a ser la cenicienta del poder en Colombia.

Pero entremos en materia, yo he hecho mi propia indagación que quiero transmitir a la ciudadanía y a la Comisión Tercera como parte de la indagación de la Comisión Tercera, he tratado de hacerlo lo más seriamente posible, vamos a comenzar describiendo el problema que hoy existe alrededor de las losas y el pavimento de TransMilenio.

En ese gráfico ustedes ven un corte transversal como quien corta un pedazo de mantequilla, de queso y refleja un corte típico de lo que es hoy la Autopista Norte o la Avenida Caracas. La parte superior son losas de concreto colocadas sobre esa sombra azul más oscura que es hoy relleno fluido; relleno fluido es cemento combinado con arena y aire. Para que le entre el 40% de aire se le mete un químico espumante que precisamente produce poros de aire dentro de la estructura de concreto, compuesto por cemento y arena, ese es el relleno fluido.

Como tiene poros el fluido porque va corriendo como corre el aceite cuanto uno lo riega, a diferencia del concreto normal. Más abajo sigue la estructura vieja que tenía la Caracas y la Autopista Norte; es sobre la estructura vieja que se monta la estructura nueva, ese es el tema de hoy. ¿Que pasó? Hay dos visiones en la discusión seudo técnica, porque toda discusión sobre todo cuando se trata de escoger técnicas es eminentemente política.

Aquí se escogió una tecnología y se desecharon otras, se tomó una decisión política. Hay dos visiones del problema que está ocurriendo en la Caracas.

a) El problema es el agua.

b) El problema es el relleno fluido.

Los defensores, que francamente solo es uno Asocreto, de la teoría del agua, lo que nos están indicando es lo siguiente: Entre el relleno fluido y las losas de concreto por un mal diseño de la vía, hizo que penetrase agua y el agua entre las losas y el relleno fluido produce un efecto de bombeo, que quiero mostrarles a ustedes en unas fotografías.

Ahí cuando pasa un camión sobre la juntura entre las dos losas sale un chorro de agua, ahí se ve claramente, sale un chorro de agua precisamente por donde pasa la parte más pesada del camión, indica que debajo de la losa hay agua obviamente, que el agua sale con presión, es decir, cuando el peso del camión se aplica sobre la losa el agua se aprisiona contra el relleno fluido y sale con una determinada velocidad incluso puede ser de 8 metros por segundo un torrente y al salir con esa presión aquí viene el problema, se va llevando pedacitos del relleno fluido cada vez más, se van produciendo unos huecos debajo de la losa de concreto y cuando pasa un vehículo pesado la losa se rompe. Esa es la situación que se está viviendo en la Caracas.

La primera tesis dice: El problemas es porque entra el agua, tesis de Asocreto; luego la solución es impedir que entre el agua, simple y lógica, hay que hacer unas obras para impedir que entre el agua, impermeabilizar totalmente la vía, cambiar sellos por donde se juntan las losas de concreto y otras obras.

Tengo que decir que si esta visión fuese la certera, si este fuese el análisis adecuado, sería lo mejor que le pudiera suceder a la ciudad de Bogotá. Primero el responsable no sería el doctor Enrique Peñaloza incluso ni siquiera el Director del IDU, el doctor Andrés Camargo de ese entonces, el responsable sería el que hizo el diseño, que es una firma inglesa Steer, Davis Davies & Gleave creo que así se pronuncia. Segundo no sería costoso solucionarlo, porque simplemente habría que emplear mecanismos para sacar el agua que se conoce típicamente como drenajes, relativamente podría hablarse de unos 20 mil millones de pesos. Y tercero, además del diseñador el responsable político de que eso siguiera existiendo sería el doctor Antanas Mockus y la doctora María Isabel Patiño, porque si el problema se detectó desde el año 2001

a principios, incluso diciembre de 2001 ya en la transición de la Alcaldía, cómo es que no se han hecho las obras de drenaje y se ha sacado toda el agua, no tendríamos por qué estar aquí discutiendo con los ciudadanos este problema, habrían pasado tres años un poco gratuitos con el agravante de que en la medida en que pasa el tiempo más y más relleno fluido va saliendo, más y más losas se van rompiendo. Esa es la tesis de Asocreto, que es la Asociación de Productores de Cemento o sea quienes proveyeron de materia prima a los contratistas para hacer la obra.

¿Qué pasa con esa visión del problema? Que los mismos productores de cemento para vender ese invento del relleno fluido que sirve para muchas cosas, no es un mal material depende es para qué se use, hicieron este simposio colombiano sobre ingeniería de pavimentos el 16 de julio 1999 en Medellín, hecho por el Instituto Colombiano de Productores de Cemento y aquí dice en el documento, un Ingeniero de Cementos Samper Carlos Hernán González, Cementos Diamante que se volvió Cemex dice sobre el relleno fluido:

Estos pavimentos fueron usados por primera vez como reemplazo de la sub base granular o sea lo que se usaba tradicionalmente como base para una estructura de pavimento rígida en el año 1997; la primera experiencia es del año 97, tres años cortos de la construcción de TransMilenio; y debido a su excelente comportamiento han sido usados en muchos otros proyectos para tráfico entre bajo y liviano, luego la experiencia no había sido usada para tráfico pesado que es el tema del que estamos hablando hoy en TransMilenio.

Y después dice el mismo Ingeniero y una vez colocado el relleno fluido a las pocas horas resiste la acción de aguas lluvias sin que este se afecte o retrase la ganancia de resistencia. Esta misma característica se hace presente y con notables beneficios económicos para el constructor en el momento en que se elimina el peligro de presencia de bombeo en la base o sub base, por esta razón no se hace necesario el uso de materiales de sello o la actividad de ensanche de la junta.

La ausencia de sello permite además de un ahorro considerable en los costos de construcción del pavimento rígido, obtener una superficie de rodadura mucho mejor, o sea los mismos productores de cemento decían antes que el agua no perjudicaba el relleno fluido, entonces como los mismos productores de cemento después cuando se rompen las losas dicen que es el agua el que daña el relleno fluido, hay una contradicción y esa contradicción nos remite a la otra tesis.

El problema no está en el agua, el problema esta en el material, el relleno fluido, la combinación de cemento, arena y aire, colocado para resistir la losa de concreto y encima el tráfico pesado que tiene la Autopista Norte y la Caracas y otras Troncales que se hicieron así. Esa otra tesis que dice:

Es la mayoría de quienes han sido consultados en Colombia sobre este particular, este estudio es de la Universidad de los Andes, lo contrato el Contratista de la Autopista Norte Conciviles; este estudio es bastante técnico porque mide las velocidades del agua y entonces su poder de arrastre. Lo que termina diciendo es lo siguiente:

Se hizo en octubre del 2001, en la página 29 conclusiones dice:

a) El relleno fluido de 30 kilogramos sobre centímetro cuadrado, una medida de resistencia del relleno fluido que es el que se usó en la Troncal, 30 kilogramos sobre centímetro cuadrado, no es un material recomendado internacionalmente como base para pavimentos rígidos de alto tráfico;

b) Cuando se somete el relleno fluido de 30 kilogramos de resistencia a velocidades de agua similares a las que se presentan en la base de un pavimento, se obtiene una erosión muy significativa.

En otras palabras lo que dice la Universidad de los Andes, es que siempre hay agua debajo de las losas de concreto, no es 100% evitable la presencia del agua, siempre habrá agua, se meterá por algún lado incluidos los sellos porque las temperaturas harán que las losas se separen o se acerquen y eso hará que penetre el agua; no existe 100% impermeabilidad y al haber agua en conjunto con el relleno fluido siempre habrá erosión, es decir siempre se perderá parte del producto, luego tarde que temprano se romperán las losas.

Ese estudio de la Universidad de los Andes se complementa con un estudio posterior contratado por el IDU bajo la Dirección de la doctora María Isabel Patiño, me lo leí la verdad sea dicha, que es el estudio de la Universidad Nacional del año 2002, este estudio es mucho más completo, con muchas más pruebas de laboratorio, lo que dice en algunos de sus apartes es lo siguiente: De esta forma es de consideración el efecto desfavorable que tiene el agua sobre el comportamiento del relleno fluido, es decir, ratifica la tesis de la Universidad Nacional.

En la página 148 se lee, para la Universidad Nacional de Colombia es importante establecer que la mayor responsabilidad de los daños presentados en la Autopista Norte, son directamente imputables a quien autorizó el cambio del material de base en concreto asfáltico por relleno fluido; es decir, la Universidad Nacional dice dónde ubicamos los responsables. El responsable es el material, el relleno fluido, pero los responsables humanos ¿dónde los ubicamos? En aquellos sitios y momentos en donde se decidió colocar el relleno fluido como base de las losas y este interrogante es básico para nuestra investigación, tengo que decirlo yo creo que tiene razón la Universidad de los Andes y la Universidad Nacional, el responsable es el relleno fluido.

En el momento en que el agua entra y rompe las paredes de los poros llenos de aire, el aire va saliendo, se va llevando materiales y el espesor del relleno fluido va disminuyendo, luego la posibilidad de ruptura de las losas aumenta. A diferencia de la visión del agua el relleno fluido tiene otros responsables y esa es la investigación que hemos adelantado haciendo una labor de arqueología ayudados por el actual Instituto de Desarrollo Urbano (IDU); que nos dice en dónde se tomaron las decisiones que llevaron a colocar ese relleno fluido de baja resistencia debajo de las losas y qué consecuencias trae esa medida. Aquí tendríamos que responderle a la Parlamentaria Gina Parody y a algunos Senadores de la noche, el problema no es que se rompieron 200 losas, 300 losas que ese es el 1% o el 0,5% de todas las losas.

El problema es que si el relleno fluido es el culpable como yo lo afirmo aquí y como lo afirma la Universidad Nacional y la de los Andes y otros, donde hayan losas sobre relleno fluido dependiendo de la humedad más tarde que temprano se romperán y el relleno fluido está debajo de las losas de concreto de toda la Autopista Norte, está debajo de las losas de concreto sin excepción de toda la Caracas entre calle 6ª y Héroes, Avenida 6ª y Héroes, está bajo las losas de la Avenida Jiménez en el centro y está bajo las losas de la Troncal de la 80; luego la Universidad Nacional dice dos cosas como consecuencia de este análisis técnico.

Uno, las losas se romperán cada vez más, y tendrán que ir reparando con más costos y segundo, tengo que criticar al Alcalde Lucho Garzón, por no decir ayer esto con certeza, porque la ciudadanía debe saberlo, si eso es así la Universidad Nacional dice que la reparación significa prácticamente levantar todas las losas de la Troncal Caracas, de la Autopista Norte, de la Avenida 80, de la Avenida Jiménez y volverlas a hacer y eso significa en dinero en efectivo la pérdida de más de medio billón, la pérdida de 500 mil millones de pesos en el máximo de la posibilidad que anuncia la Universidad Nacional. Eso es lo que se llama el colapso de las obras civiles debajo de TransMilenio.

Y hay que decirlo, porque no es una posibilidad etérea, la Nacional dice eso es lo que va a pasar; la Representante Gina dice que es una mentira lo del colapso, lo mismo me afirmó el Fiscal; ahora con decir que es mentira ya se acaba el debate, resulta que no es mentira, si la Nacional tiene razón estamos ante un colapso de las obras, el verdadero enemigo de TransMilenio doctor Enrique Peñaloza se convirtió en los que proveyeron el relleno fluido, amigos suyos, no nosotros, no le eche la culpa al Polo Democrático que no la tiene.

Las consecuencias políticas calculémoslas y vamos a ver quiénes son los responsables; empecemos por quiénes no son, porque en la arqueología que está aquí en este documento del IDU paso por paso, descubriendo actas, informes de trabajo etc., se logra más o menos establecer lo siguiente: Quiénes no fueron los responsables, esta es mi indagación personal, el diseñador no fue, la gente de Steer, Davies & Gleave, proponían 2 alternativas en su diseño para la Autopista Norte

y la Troncal de la Caracas, en el punto 827 decían: a) Retirar 10 centímetros de la capa asfáltica existente con la que estaba la Caracas hecha y volverla a colocar nueva, o sea volver a colocar asfalto, no concreto, asfalto es un producto derivado del petróleo, hay alguno natural no concreto, no cemento. b) colocar losas de concreto con cemento pero sobre una base asfáltica, el diseñador nunca dijo relleno fluido.

Dijo el diseñador en algunas partes donde el tráfico no es pesado como la berma, la parte más exterior de los carriles coloquen relleno fluido parcialmente pero con una resistencia de 60 y lo escribió en el diseño; es decir, el doble de lo que colocaron para toda la vía, pero lo dijo en forma parcial y con resistencia de 60, si colocamos el cuadro de erodabilidad de la Universidad de los Andes que está al principio, entenderíamos un poco este concepto; además el diseñador advirtió que sobre los drenajes él no hacía diseño y que esperaba que otro contratista los hiciera, esa es la obra del diseñador, el diseñador no es el responsable de colocar relleno de 30 que fíjense ustedes en esa gráfica de la Universidad de los Andes es una gráfica de erodabilidad del grado en que va perdiéndose el material, el relleno de 30 llega a 100, el de 60 a menos de la mitad; es decir, el relleno de 30 kilogramos por centímetro cuadrado es terriblemente erodable, el diseñador propuso el de 60 pero en forma parcial, nunca el de 30 y el de 30 se usó y no en forma parcial sino en forma general como base de las losas de concreto.

El contratista de la Autopista Norte Conciviles no fue el responsable, en las diversas Actas que están aquí estas son las Actas que se van firmando periódicamente a medida que se van haciendo las obras, van quedando los archivos que demuestran las opiniones de Interventores, Constructores y el IDU sobre las obras y en esas Actas se lee lo siguiente:

En el Acta 01 la primera del 6 de junio del 2000 la obra comenzaba el 22 de junio del 2000 y terminaba en febrero del 2001, 8 meses de construcción Autopista Norte, similarmente se presentaba la construcción por otro Contratista de la Caracas, Avenida 6ª, Los Héroes, dice esta Acta Diseños: El Contratista no tiene claro los diseños de Steer, Davies & Gleave, dicen que son preliminares y pide ajustar el diseño, el Contratista dice que se debe enriquecer el diseño del mismo.

En el Acta número 02 del 14 de junio aún antes de empezar la obra, la interventoría dice: Que se requiere una complementación al diseño bastante grande, pregunta ¿por qué no se hicieron los nuevos diseños, que pedían tanto el Contratista como el Interventor? En el Acta número 04 el IDU propone el relleno fluido para toda la obra, ¿qué decía la Universidad Nacional sobre responsables? La Universidad Nacional decía: El responsable es el que cambió las especificaciones y colocó el relleno fluido. ¿Qué encontramos en el Acta número 04? Que es el IDU, el doctor Camargo o el IDU del doctor Peñaloza el que propone el relleno fluido como base para toda la obra y con resistencia de 30; incluso el Ministro ayer decía: la Ingeniería Colombiana está en la olla, porque cómo es que hacen esas vainas. Me temo contradecir al Ministro porque en el Acta número 05 el Contratista y el Interventor advierten que ese relleno fluido no sirve, dicen en el Acta número 05 el Contratista en proposiciones y varios lo siguiente "El Contratista solicita se aumente la resistencia del relleno fluido por cuanto considera que se diseñó con resistencias muy bajas y se va a reventar muy rápido"

El 14 de junio del 2000 el interventor pide la complementación de los diseños de Steer, Davies & Gleave. Esta arqueología nos muestra simplemente que el responsable de colocar un mal material, que termina siendo el responsable del colapso es en el caso de la Autopista Norte el IDU, el Distrito a través del IDU.

En el análisis de la Troncal de la Caracas que es similar porque vuelven y colocan relleno fluido de 30 debajo de las losas de concreto y también se presentan fracturas de losas, el análisis de las Actas demuestra que contra el Interventor de ese tramo fue el Contratista Castro Tcherassi y el IDU los que propusieron el relleno fluido como base de las losas de concreto. Responsables el IDU y un Contratista privado en el caso de la Caracas, Castro Tcherassi.

Se dirá bueno y ¿qué hizo la Alcaldía de Mockus una vez empezaron a verse los problemas? Pues liquidar el Contrato, esta es el Acta de Liquidación del Contrato de la Autopista Norte. Tanto el Contratista como la nueva Directora del IDU, doctora María Isabel Patiño colocaron en el acta de liquidación una serie de salvamentos llamaría yo contractualmente no sé cómo se llamaría, salvamentos en donde claramente se estipula que el diseño no es responsabilidad del Contratista, que no es responsabilidad del Contratista colocar el relleno fluido de 30, que ese relleno fluido de 30 de resistencia no estaba en el diseño, es decir se dejan las salvedades que la historia misma del proceso de construcción fue dejando en evidencia.

El Acta de Liquidación del contrato no legitima ni por el lado del IDU, ni por el lado del Contratista el hecho de que en algún momento en la Alcaldía de Peñaloza se tomó la decisión de cambiar los diseños para introducir el relleno de cemento con grado de resistencia 30, no es en el Acta de liquidación en donde está la responsabilidad en este caso y por eso el concepto, por estos conceptos no le cabe responsabilidad al Alcalde Mockus y a la Directora del IDU de ese entonces, la responsabilidad se centra en el IDU y en la Alcaldía del doctor Enrique Peñaloza, más el Contratista Castro Tcherassi.

Ahora, aquí se trata de preguntarse y esta es la parte final de mi intervención, por qué aquí y la respuesta del doctor Peñaloza por escrito dice: yo qué culpa tengo si habían 6.000 licitaciones y yo cómo me iba a meter en mirar los tubos y los cementos que le ponían a las obras en las 6.000 licitaciones, para eso tengo mis empleados y los empleados así sucesivamente van hablando también igual públicamente o sea que aquí el responsable va a terminar siendo el portero del IDU, no hay responsabilidad y si hay responsabilidad voy a intentar desde mi opinión personal socializada con los ciudadanos y con ustedes ahora explicar por qué sucede eso, porque estamos ante una pérdida inminente o potencial de 500 mil millones de pesos del Erario Público Nacional en mayor parte y del Erario Público Distrital en menor parte, pagados por todos los ciudadanos colombianos incluidos los bogotanos.

Voy a esgrimir tres tesis. Se presentó este colapso en las obras civiles de TransMilenio primero por el afán, por el cemento, tercero por la deformación que del modelo del Sistema de Transporte Masivo hizo Peñaloza de la idea que ya estaba en el Distrito Capital formalizada a través de un contrato cuyo autor es Jaime Castro, no Antanas Mockus, Jaime Castro es el padre del Sistema de Transporte Masivo de Bogotá y lo vamos a demostrar.

Primero el afán, es que el relleno fluido tiene una virtud, se expande rápido, no necesita mano de obra prácticamente, entre eso explica por qué con tanta inversión pública en Bogotá, el nivel de empleo no creció cuando debió haber crecido, el nivel de empleo en un momento de recesión nacional como el que vivimos, no, el relleno fluido se echa y él solo va cogiendo el nivel, se va repartiendo y va llenando los huecos, es una maravilla para ingenieros que quieran usarlo, se expande, fluye, por eso se llama relleno fluido, se aplana solo, se seca solo, si llueve no importa como dice el técnico, igual se seca, se puede hacer de noche no como los asfaltos; es decir se puede hacer rápida la obra y esa escogencia a esa tecnología estuvo determinada no por la calidad del material si no por la rapidez con que se tenía que terminar la obra, porque el Alcalde, este es mi primer juicio, el Alcalde quería entregar las obras antes de salir de ser Alcalde y eso llevó a la necesidad de colocar la variable rapidez en el escenario para escoger el relleno fluido, incluso fue lo que impidió hacer más estudios como pedían los contratistas, se necesitaba terminar algún tramo antes de diciembre 31 de 2003, antes de que Antanas Mockus subiera a la Alcaldía, era un afán político, era el afán de Enrique Peñaloza de privilegiar su interés político personal que todos lo tenemos pero por encima del interés general de los ciudadanos bogotanos y ese es un error enorme en la vida de un político y de un administrador público.

Ese afán estaba incentivado no solamente por inaugurar la obra, sino porque paralelamente habían contratado la operación del modelo y los operadores exigían que en el mes de diciembre empezasen a funcionar buses para empezar a devengar y si eso se demoraba entonces empezaban

a tener pérdidas que podrían ser trasladables al Distrito Capital. Por qué el doctor Peñaloza decidió ensillar el caballo antes de tenerlo, contratar la operación mientras se construía la vía y no esperar a que se construyera la vía para iniciar la operación. Contratada la operación era imperioso hacer la vía, afán político y afán con el operador privado, implicaba la necesidad de entregar en cierto tiempo y lugar las obras, no importaba la calidad del material. Primer elemento el afán, el interés político particular por encima del interés general.

Segunda tesis, el cemento, el relleno fluido es cemento con arena, las losas son cemento, es una oportunidad de negocio para quienes producen cemento en Colombia. Colombia tiene el cemento más caro del mundo, desgracia para los que construyen vivienda de interés social, tenemos el cemento más caro del mundo ¿por qué? Por que el cemento en Colombia se produce a través de lo que económicamente se llama un cartel, solo hay dos grandes productores de cemento en Colombia. Los Mexicanos de Cemex y el Sindicato Antioqueño a través de Argos, cosa que se le olvidó al Senador Antonio Navarro ayer, son dos los Carteles productores de cemento, Bancolombia que está muy vinculado a TransMilenio, ellos estaban interesados en vender su producto, el cemento.

Lo que no es legítimo es que el interés particular de enriquecerse se ponga por encima del interés general, también igual de parte de la empresa privada, no es legítimo que si un material no sirve, el empresario privado por ganarse y echarse unos pesos que en cemento Argos el año pasado sumó 156 mil millones de pesos dañe el interés general de la ciudadanía y eso hicieron los cementeros. Yo propuse también un Sistema Integrado de Transporte Masivo ahora dice que soy parte de la conspiración para matarlo. Ahora explicamos ese último aspecto.

Si lo financiaron a usted como un líder político transparente que necesita financiar sus campañas y entra dinero privado de cualquier tipo legal, equilibra eso en sus decisiones, pues el líder político no debe beneficiar a quienes lo financiaron con acciones públicas, esa es la ética pública del político, pero si a uno quienes lo financian pobre o rico lo que sea legal, llega uno a un escenario de estos o al poder o al ejecutivo y empieza a beneficiarlos hay un problema ético, y aquí se cometió un problema ético, los financiadores fueron beneficiados. El 15% de su última campaña la financiaron los productores, los propietarios de las cementeras.

Estos contratos 1998, 1999, 2000 no son de TransMilenio ni son del IDU con Cemex, con Asocreto exactamente que representa a Cemex y al Sindicato Antioqueño Cementero y dice que van a asesorar el diseño de las obras de pavimentación de todas las localidades de Bogotá que se llama la malla vial local. A qué dirigente político se le ocurre entregarle, qué tal nosotros aquí contratando yo soy un gran papero produzco papa y entonces le digo al Presidente yo voy a contratar la alimentación de los Congresistas, qué creen que les voy a ofrecer, papa, los va a engordar, los va a alimentar eso no me preocupa, a mí me interesa es venderle la papa, los lleno de papa; eso mismo hicieron estos señores, toda la contratación de diseños hecho con la Asociación de Productores de cemento que iba a producir en los pavimentos de Bogotá, pues el uso intensivo del cemento y aquí está la responsabilidad de los proveedores, incluso con malos materiales, malos no porque lo sean en forma general sino porque eran malos para la obra en concreto que se iba a realizar.

Es el cemento la segunda causa, en el mercado no se pone relleno asfáltico derivado del petróleo, se pone relleno fluido porque es con cemento y el asesor de todos estos procesos son los productores cementeros, tanto de Cemex como del Sindicato Antioqueño que ya se habían acercado a todos los funcionarios; ayer dijeron unas cosas hoy otras, también al Alcalde en sus dos campañas se habían acercado con esa intención, ganar mercado y Enrique Peñaloza y de eso es responsable no le colocó las barreras de contención a ese interés particular para que no afectara el interés general de los ciudadanos.

Su responsabilidad no es recibir esa plata, su responsabilidad es no haber neutralizado la acción de esos financiadores de su campaña para sacar beneficios del erario público Distrital, beneficios que incluso no fueron legítimos porque terminaron haciendo colapsar las obras del TransMilenio.

Y tercero y última. El modelo mismo del Sistema de Transporte Masivo es el tercer causante, porque uno tiene que preguntarse aquí por qué el Distrito con recursos de la Nación, con recursos del Distrito, porque el Distrito tenía que financiar las obras de construcción civiles, la vía cuando el operador era privado y la rentabilidad privada, por qué el subsidio público a una labor de rentabilidad privada que es lo que hacen los operadores del TransMilenio y esta también es una decisión suya doctor Peñaloza, porque aquí se ha vendido por los medios no por el doctor Peñaloza, pero él no hace mucho énfasis en desdecirlos que el TransMilenio es un orgullo internacional, mundial y que su padre es Enrique Peñaloza, un genio se vive hoy de eso, de esa imagen, eso no es cierto.

La mentira no la fabricó el doctor Enrique Peñaloza, la mentira la fabricaron los medios de comunicación que además recibían 120 mil millones de pesos de publicidad del Distrito Capital en ese período, no. Esto que hay aquí es un contrato, se llama Contrato de Concesión para un programa de Transporte Masivo, no es un discurso, no es un discurso presidencial ni de Alcalde, es un contrato y está firmado y las firmas son de Jaime Castro y del señor Vargas de la Empresa Metro Bus S.A., firmado el 8 de diciembre de 1994, veinte días antes de acabar su mandato o el de Jaime Castro.

Miren lo que dice: **Objeto del contrato.** El objeto del presente contrato será la realización de los estudios y diseños, la financiación, la construcción, el montaje y puesta en marcha, la operación, la administración, el mantenimiento que hoy nos cuesta 40 mil millones de pesos a los Bogotanos y la conservación de un programa de Transporte Masivo de pasajeros, consistente en la construcción y adecuación de vías y carriles y demás obras de infraestructura necesarias para la movilización de pasajeros en vehículos automotores y todo lo cual se hará por cuenta y riesgo del Concesionario.

Ese contrato decía que el concesionario operador de los buses haría las obras, o sea que no habría un peso del Distrito, el concesionario era Metro Bus S.A., y el contrato está firmado, ¿cómo eran las líneas? Las líneas principales operan vías o carriles exclusivos construidos o adecuados por el concesionario y trazaba la ruta, no iba hasta la Autopista Norte, ese problema tiene que ver con la expansión Norte Bogotá, que es un invento de Peñaloza, ese sí. No, estas vías iban hacia Occidente, hacia Bosa, Keneddy, hacia Sauzalito, hacia Fontibón llegaban al centro, iban después hasta Engativá. Carriles exclusivos, líneas alimentadoras, líneas circunvalares, estaciones terminales decía el contrato. El pasajero compraría un tiquete que le serviría desde la línea alimentadora hasta donde se quisiera bajar usando todo el sistema, esto está firmado el 8 de diciembre, dice el contrato que habría competencia entre el transporte tradicional que incluso podría cobrar por las vías mixtas y la vía exclusiva, dice este contrato que quedaba obligado el concesionario a aplicar las frecuencias que el Distrito Capital hiciese en los buses, incluso en Bosa, decía que cada bus saldría uno cada minuto y lo mismo en Keneddy, hoy el sistema satelital de TransMilenio espera a que se llenen los buses para lanzar el otro bus perdiéndose el derecho del ciudadano, es que esto es importante porque el diseño del Sistema de TransMilenio ya estaba contratado en 1994 y en una forma superior al que está vigente hoy.

El sistema de Peñaloza es una forma degradada de este contrato firmado por Jaime Castro, ¿por qué degradada? Porque esto valía 153 millones de dólares y desde el primer peso hasta el último peso lo ponía el concesionario privado, el Distrito no ponía ni un peso ni siquiera para los aseadores de las estaciones, nos hubiéramos ahorrado hoy cerca de 700 mil millones de pesos, el concesionario que firmó esto estaba dispuesto a hacer todas las vías en dos años, se hubiera acabado en el año 1996 y aquí va una pregunta concreta doctor Mockus, ¿qué hizo usted con este contrato? Porque nos hubiéramos ahorrado este desastre y esta es una responsabilidad suya.

Ustedes que hablan de continuismos que nos achacan que queremos cambiarle sus proyectos, por qué no continuaron este que era el más

beneficioso para la ciudad de Bogotá, el Padre del TransMilenio Jaime Castro y su contrato era muchísimo más beneficioso para la ciudad de Bogotá, nos ahorraba 700 mil millones de pesos, mantenía la competencia con los otros señores de los buses, disminuía el transporte y además garantizaba los derechos de los ciudadanos al obligar la frecuencia de los buses, garantizando que por lo menos no fueran llenos, si esto estaba firmado en el 94 qué pasó, por qué la decisión pasando por Mockus que nos debe responder ahora, porque la decisión de Peñaloza fue construir en forma pública las vías cuando se podía hacer en forma privada y esa inversión hoy es precisamente lo que estamos discutiendo.

Porque no solamente se invirtió esos recursos públicos, si no que se hizo mal o sea que perdimos posiblemente dos veces los recursos; esas son responsabilidades del doctor Peñaloza y en esa medida sirve esto como dice el Representante Amador, pues no sé para los otros órganos de vías de control pero esto sirve es para los ciudadanos, a dejar de estarnos metiendo los dedos en la boca, nos creemos a veces todo y resulta que hay que analizar, somos los ciudadanos Bogotanos, todos hemos perdido ingentes cantidades, la descapitalización de la energía eléctrica en parte, el endeudamiento de la Nación, que ahora la Comisión tiene que aprobar 70 millones de dólares más. 1.600 millones de dólares que podían haber sido invertidos por particulares para beneficios de particulares en concesiones a veinte años doctor Peñaloza, que garantizaban que no se subiera la tarifa, simplemente porque ustedes decidieron no seguir este contrato del doctor Jaime Castro que estaba absolutamente bien planteado.

Presidente:

Como citante tiene la palabra el Representante César Negret Mosquera.

Honorable Representante César Negret Mosquera:

Señor presidente, señores ex alcaldes, señor Contralor, yo no iba a intervenir al principio pero después de ver esta arqueología política del Representante Petro, donde el responsable del tema es el partido liberal, tengo que intervenir, porque no puede ser posible que por descarte el único responsable sea el doctor Peñaloza.

Y aquí no se trata de establecer responsabilidades particulares ni individuales, yo por eso he hecho unas preguntas que espero me las respondan. Pero resulta que por descartar responsabilidades, los particulares, los contratistas deben estar felices con este debate, viendo cómo responsabilizamos a un funcionario que no tomó las decisiones que tiene hoy el sistema con algunas fallas.

Aquí tiene que responderse en concreto; hasta cuándo el Congreso de la República sigue dando facultades a funcionarios administrativos para que por ejemplo embarguen y secuestren sin ninguna fórmula de juicio. El embargo del secuestro de bienes es una medida judicial y debe tener un título exigible incumplido, pero nosotros como Congreso hemos dado facultades para que Contralores Municipales, Departamentales o Nacionales, sin ningún análisis probatorio de ninguna índole preventivamente embarguen y eso da tribuna, eso da popularidad.

Nada más fácil señores Congresistas que ver las cosas hechas, nada más fácil que ver las cosas funcionando y sobre ellas tratar de cabalgar sobre la honra de personas que no podemos aquí ninguno de nosotros condenar. A mí me parece que los contratistas deben responder y que el IDU ya debió haber demandado a los contratistas y que los señores del relleno fluido deben responder, porque en qué queda señores el principio de la buena fe del funcionario público.

Si un funcionario público de cualquier nivel contrata una obra con especificaciones claras y falla alguno de los elementos con los cuales se construyó él no responde, responde el funcionario que contrató, pero si hacemos luego una alquimia para demostrar que ese contratista eventualmente financió al Alcalde o al Gobernador, entonces estamos de una vez diciendo que hay claramente un tema de corrupción, no podemos ir tan rápido en ese tema.

De lo único que no responderá el doctor Peñaloza es de la paternidad del proyecto, que ahora es de Jaime Castro, que lo dejó diseñado pero que no lo puso a funcionar; si el doctor Peñaloza hubiera obrado de corto plazo no le hubiera tocado al Alcalde Mockus decirle cuando inauguraron una biblioteca que no fuera a la inauguración porque no le tocaba a él sino al Alcalde Mockus. Yo recuerdo un incidente en los medios de comunicación que llegó el doctor Peñaloza a una inauguración, una biblioteca.

De modo que tampoco me parece que el tema sea de corto placismo del doctor Peñaloza, ¿al fin falló el cemento o no falló? Claro que falló, y los proveedores tendrán que explicar por qué falló. Si los Interventores y los Contratistas no querían ese proyecto arrancaron las obras y se las pagaron, pero además el 70% de los pagos de esas obras se hicieron en la administración del Alcalde Mockus, se hicieron según Actas durante la administración de este.

De modo que aquí las responsabilidades hay que irlas compartiendo en personas y en partidos políticos, no solamente es el Alcalde Peñaloza que es el liberal respondiendo por un tema nacional. El TransMilenio funciona, hay que ajustarlo, me parece fundamental que nos contesten ¿quién tomó la decisión de cambiar los recebos compactados por el relleno fluido? La información que tengo es que los primeros que propusieron relleno fluido fueron los contratistas, y ellos tienen que responder y la interventoría habrá dicho algo en ese momento.

Pero en el debate político de las personalidades y los Alcaldes estamos derivando la responsabilidad a quien no la tiene y si la tiene será así determinada por la Fiscalía o por la Procuraduría, pero no puede abrirse camino aquí la responsabilidad objetiva, que por el hecho de ser Alcalde se responde o Director del IDU se responde, a eso no podemos llegar. Que faltan los drenajes, ¿quién los omitió?, quién específicamente permitió iniciar las obras sin drenajes o es que un ingeniero avezado a sabiendas que el agua no va a ser evacuada comienza la obra y luego dice que es que no se diseñó, no, ese contratista diligente no puede arrancar una obra si considera que falla el diseño y si la inició así también tendrá su responsabilidad y las garantías son para hacerlas efectivas, ¿que se aseguró? ¿cuál es el valor? ¿se hicieron efectivas? ¿ya están las aseguradoras notificadas?

Porque en la Avenida Jiménez nos preguntamos si tienen el mismo material de la Autopista Norte, ¿ahí también faltan drenajes? Y si no faltan los drenajes ¿por qué ha funcionado? Yo quiero señores colegas decirles que estas preguntas deben contestarse, pero aquí no podemos exculpar a Cemex y a Argos como proveedores del material y ellos tienen la responsabilidad de saber para qué tipo de obra estaban presentando los materiales, porque hay un principio constitucional que es el de la buena fe y esa buena fe hay que abonársela a los funcionarios públicos, a la señora Patiño y al señor Camargo, que hoy aparecen en la picota pública por haber sido diligentes, tanto el uno como el otro que se hayan equivocado en un tema técnico, eso no puede ser sinónimo de corrupción.

Que estos debates no conduzcan a evitar que gente buena participe en la administración pública, que han terminado embargados sus bienes precautelativamente, lástima que no haya venido el Contralor Distrital para que nos explique qué juicio de valor previo hizo para ese tema.

Presidente:

Para una interpelación tiene la palabra el Senador Aurelio Iragorri Hormaza.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza:

Me parece muy importante este debate y le agradezco mucho al Representante Negret al darme la oportunidad de hacer un rápido aporte muy sucinto.

Yo tengo la impresión de que los colombianos tenemos aquí un complejo de inferioridad, algunos con relación a nuestra ingeniería que es de las mejores del mundo, aquí escuchamos al Representante Petro leer los informes de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de los Andes, los informes de la Universidad Nacional, por qué tienen que traer a una firma americana que copia un diseño mexicano para que aquí se hagan las obras, ¿es que acaso los 100 años o más de trayectoria de la ingeniería colombiana no le valen a las instituciones en este caso a los entes territoriales como el IDU, como el Distrito Capital y sus institutos afines?

Alguien me decía que había habido un diseño original del famoso relleno fluido que en otras palabras se mencionaba antes como el simple suelo cemento, pero ahora le llaman relleno fluido y que ese diseño de la firma americana Steer, Davies & Gleave funcionó bien en la carretera a la Calera, claro funcionará bien porque esa tiene una pendiente bien importante y la que hace el daño ahí que es el agua está debidamente drenada por la pendiente natural del terreno, pero eso de irse a un terreno plano en donde la pendiente es mínima y en muchos casos no existe la pendiente, es una cosa muy complicada. A mí me parece que la base del éxito o fracaso de una estructura se debe precisamente al apoyo de esa estructura.

Nosotros tenemos unos terrenos muy complicados, en nuestra tierra las cenizas volcánicas que son arcillas expansivas que tienen una resistencia con una temperatura o con una humedad y otra resistencia cuando no hay humedad se vuelven roca, y me imagino que acá en el suelo de Bogotá uno de los puntos más traumáticos tiene que ver con el tema del manejo de las aguas y veo que en la Calera con una pendiente natural fuerte allí se drenaron las aguas y no se lavó el suelo.

Pero mi intervención va simplemente a castigar el complejo de no tener seguridad y no tener confianza en la ingeniería colombiana. Fíjense que la falla no ha sido de la ingeniería colombiana, ha sido de la ingeniería foránea que vino a traernos una costumbre mexicana que ha fracasado. Yo quería hacer ese simple aporte sin que trate con mi afirmación de molestar a nadie.

Presidente:

Tiene la palabra el Representante César Negret Mosquera.

Honorable Representante César Negret Mosquera:

Entonces esta indagación que hoy comienza debe contestar las preguntas que hemos hecho para luego como Comisión establecer una responsabilidad política, las demás responsabilidades le corresponderán al Procurador, al Fiscal y al Contralor, pero yo sí quiero decir que la arqueología por la vía de la exclusión no puede llegar tan fácil a la responsabilidad de un ciudadano, el doctor Peñaloza, que ha hecho cosas, que ha hecho obras y seguramente habrá cometido errores y los deberá encarar personalmente.

¿Qué queda de positivo en este debate?, que han aparecido candidatos presidenciales, precandidatos presidenciales y como me gusta eso ahora en este ambiente reeleccionista y unanimista, qué bueno que el país vea que hay otras opciones, que no va a haber Apocalipsis nacional si no aprobamos la reelección, que Alcaldes de tres años y Presidentes de cuatro años son buenos y suficientes; eso es positivo que aparezcan en la arena política personas que están dispuestas a servirle al país, pero no por ello vamos aquí a establecer un tinglado para acabar con la honra de unas personas que actuaron de buena fe y cuya inocencia debe presumirse absolutamente y que en el debate político la persona del Alcalde Mockus a quien todo el país le reconoce como a Peñaloza honestidad, pasen por debajo los verdaderos responsables que a mi juicio están en los contratistas y en quienes aprobaron ese material que no cumplió. Que sea el Procurador y el Contralor el que fije las responsabilidades. Muchas gracias.

Presidente:

Tiene la palabra como citante el Representante Wilson Alfonso Borja Díaz.

Honorable Representante Wilson Alfonso Borja Díaz:

Gracias Presidente, un saludo al doctor Mockus, al doctor Peñaloza, al Senador Carlos Moreno de Caro, a los Directores del IDU.

Como este debate se ha abierto bajo el criterio de que si era un debate técnico o político, yo voy a manejar unos detalles frente al problema técnico que indudablemente al final nos va a llevar a la conclusión a que también este es un debate político, y hacer una propuesta al término de mi intervención.

Lo preocupante de esta situación que es lo que debe importarle a la ciudadanía no solamente de Bogotá sino de todo el país y mucho más a las ciudades en donde está proyectado en el Plan Nacional de Desarrollo hacer TransMilenio, es que lo que aquí se había garantizado en los contratos era que las vías iban a tener una vida útil de veinte años y antes de los dos años, a un mes siguiente después de que el doctor Mockus inauguró la primera vía ya había problema con ellas. Ahora bien, la intención de este debate sobre ese punto y sobre el citado que hemos hecho a partir del artículo 137 de la Constitución, es coadyuvar a que las investigaciones por las posibles causas, nos lleven por esta indagatoria que arranca hoy junto con los organismos de control y la estructura jurídica del Estado se puedan establecer las responsabilidad políticas, las responsabilidades técnicas y las responsabilidades administrativas.

Por eso es que el fundamento con que citamos este debate, esta indagación lo hacemos a partir del artículo 137 de la Constitución que aquí se está tratando de desvirtuar, incluso por los compañeros de la Comisión. Aquí que les encanta tanto hacer lo que se hace en los Estados Unidos, esa herramienta que tenemos ahí no se usa, yo lo he planteado en esta Comisión que incluso todos los compañeros y compañeras de la Comisión son testigo que he ido más allá, he tratado de plantear que por lo menos en la Comisión Tercera de la Cámara vayamos más allá de lo que están acostumbrados en el Congreso de la República, a que cuando no estamos de acuerdo con un proyecto de ley no basta únicamente con negarlo o hundirlo, sino que hay que buscarle la solución y si estas son de tipo legislativo o como en caso constitucional presentemos los proyectos de ley, creo que apenas hemos empezado pero vamos poco a poco en ese proceso.

Por eso es que hemos pedido Presidente y le recuerdo que ese mismo día presentamos una proposición solicitando contrario a lo que estamos haciendo hoy, que yo creo que debe ser en derecho que se nombre una subcomisión de la Comisión Tercera para que abramos la investigación sobre el problema que aquí nadie ha querido tocar todavía sobre la estratificación del país y que a partir de la investigación termine en un debate diciendo quiénes son los responsables entre Planeación y el Dane de esa situación.

Yo estoy esperando porque he solicitado eso y ha sido aprobado por la Comisión y estoy solicitando que esa subcomisión sea nombrada lo más rápidamente posible para empezar el trabajo y ojalá se le ponga el tiempo pertinente. Ahora bien, aquí hay unos argumentos económicos y es que este Congreso de la República y a partir de esta Comisión Tercera conjuntamente con la Comisión Cuarta y las Comisiones Económicas del Senado aprobamos Presupuesto, aprobamos el Plan Nacional de Desarrollo en los cuales hay una destinación para esta obra y que a nosotros no nos debe bastar con la precariedad que significa aquí una discusión y una aprobación de un Presupuesto Nacional, no nos debe bastar con aprobarlo sino controlar qué sucede con esos dineros. Y también porque hay un argumento social, una ciudad como Bogotá con 64% de pobreza, 17% de desempleo y bueno todas las cifras que conocemos, no se puede dar el lujo ni siquiera de que nos gastemos como estaba en el Fondo de Contingencia 20.000 mil millones de pesos para reparar algo que debía durar 20 años; a esta administración actual me consta que le toca reajustar cualquier peso para poder cumplir con su propuesta de programa que se había planteado.

Ahora bien, vamos a arrancar con la tesis de lo que ha sucedido; y la tesis es la etapa contractual de la fase, una que es la que más vamos a analizar porque el tiempo no da para lo demás. Y en esta etapa contractual lo que está claro es ¿cuáles eran los estudios?, a partir de ¿qué estudios se iban a hacer? Hoy el Representante Petro sorprende con un análisis de lo que el doctor Castro estaba planteando, que no era más que concesiones contrario a lo que se hizo con el TransMilenio y hacia ¿dónde iba la propuesta? Yo quiero porque es muy importante en esta etapa contractual porque en el gobierno del doctor Peñaloza lo que se acordó con el Gobierno no tuvo nada que ver con el TransMilenio en un principio, lo que se acordó con el Gobierno fue la primera línea del Metro que luego que el doctor Peñaloza se va al Brasil nos trae la propuesta del TransMilenio, pero esos son los acuerdos y las discusiones que se dieron allá sobre el 70/30, el 60/40 etc., etc., que terminó siendo 70/30 que fue lo que se firmó además con lo del Conpes.

Pero bien, después de dejar de lado lo del Metro y yo voy a terminar necesariamente tocando lo del problema del Metro ¿qué fue lo que sucedió? La Estructura Financiera. Este es un proyecto para terminar en el 2016 de lo cual va a tener un costo de infraestructura de 1.969 millones de dólares, de los cuales 1.295.6 millones debe poner la Nación y el Distrito 674 millones de dólares. La primera fase, que es a la que más nos vamos a referir porque no alcanzamos a tocar lo de la avenida 80 y la avenida 13 tenía un costo de 153.9 millones de dólares. Ya aquí se ha hablado de la etapa de diseño, pero quiero llamar en detalle algo de cómo así cómo en la salud y hoy en la educación hay una serie de intermediarios.

La firma Steer, Davies & Gleave fue contratada para el diseño, sin embargo ella subcontrató los diseños geométricos y de pavimento con la firma Cano Jiménez Estudio y Construcciones Ltda., y a su vez esta subcontrató con la siguientes firmas o sea la segunda subcontratación Diseños Geométricos y Desarrollo por la firma PV de Ingeniería diseño de pavimento con la firma BIL Ingeniería y miren esto.

A partir de la información que debía presentar la Secretaría de Tránsito y Transporte que a su vez la contrató previamente con la firma LG Consultores Asociados Ltda., o sea lo que usted decía Senador Iragorri, no solamente se fue a traer la firma allá si no que la firma vino y subcontrató con las firmas nacionales el proceso. Ahora bien, aquí hay otro aspecto que habría que mirar, las cantidades de obra que se plantearon y los valores, como estos fueron subiendo que es otra de las preocupaciones que se tiene y los análisis y riesgos y garantías en esta primera fase; bueno todo lo que nosotros conocemos pero quiero llamar la atención sobre lo que está escrito, porque esto tiene que ver Contralor sobre las investigaciones, frente a los seguros que debían tener las obras y dice el contratista suscribirá un seguro contra todo riesgo en las zonas de obras para beneficio conjunto de él y el subcontratista, el contratante y el jefe de obra, dicho seguro cubrirá la totalidad del daño material que pueda sufrir la obra objeto del contrato, incluyendo los daños debido a defectos de concepción, diseño, materiales de construcción o de la realización por las cuales el contratista es responsable en virtud del contrato.

Este seguro también deberá cubrir los daños materiales ocasionados a bienes o propiedades del contratante, y los daños debidos a fenómenos naturales. Mucho de esto la doctora María Isabel lo dejó en la liquidación del contrato sobre lo que el contratante había incumplido.

Ahora bien, esta es la tesis en la fase uno, la antitesis de esa etapa es ya comenzar a andar el trabajo, en ella hay una cosa importante que no se hace, es el ensayo que debe hacerse de los materiales; había que analizar esas pruebas. Resulta como vamos a ver más adelante que las pruebas de esos materiales se hacen es a posteriori de cuando se hizo la construcción, eso es uno de esos problemas que planteaba ayer el Ministro de la que debemos abochornarnos nosotros frente a la ingeniería.

Luego viene el arranque de la obra, la obra se contrató con Construcciones Civiles S.A., Conciviles por ocho meses y a un costo de 38.184 millones de pesos. Cuando se terminó la obra que se inauguró en agosto del 2001 y ya en septiembre comenzó a decirse el problema de las placas, el valor de ese contrato, ojo, era de 38.184 millones de pesos; el valor de ese contrato ascendió a la suma de 59.117 millones de pesos, 20.933 millones de pesos adicionales ¿de qué? Y aquí comienza uno a hacerse preguntas.

La primera adición fue de 4.000 mil millones de pesos para complementar los estudios y diseño de la Estación cabecera entre la calle 170 y 184 y uno pregunta, ¿si ya se sabía por los diseños cómo lo vamos a saber que no se había pensado en los drenajes, porque se adiciona esa obra por este ítem y lo otro que había que corregir que es lo normal en la ingeniería no comenzó a hacerse desde un principio.

Pero además aparecen prórrogas, el resto hasta los 20 mil millones son prórrogas de diez meses y veintiocho días que nos costaron esos 20 mil millones. Ahora bien, el contratista dejó una salvedad que previo a la obra anunciada que no tenía claro el alcance a los diseños donde el IDU aclara que los estudios de esta firma son preliminares y existen parcialmente estudios complementarios frente al problema de los drenajes y el Interventor que además debe garantizar y ser responsable de la conservación de los parámetros de la obra, se debe además acoplar el diseño aprobado por la vía objeto de las obras, tampoco planteó nunca en sus notas la situación de los diseños.

Ahora bien, aquí la inquietud es ya planteada por algunos, si el diseñador había planteado aquí las dos vías el asfalto y la otra y había planteado además 60 kilogramos por centímetro cuadrado, cuándo y quién toma la decisión de cambiar las especificaciones, una, de no aceptar el asfalto y dos, de aceptar el fluido pero con especificación de 30 y bajo qué análisis técnico. El papel del contratista indudablemente que tiene que administrar, hacer y desarrollar la obra porque este era un contrato ya en mano que tenía que garantizar los posibles problemas que se presentaran, se remite únicamente a los diseños y cerrarse sobre lo que le habían entregado los diseñadores.

El papel del Interventor que es la contraparte frente al contratista, se remitió única y exclusivamente a revisar lo que hacía el contratista pero no las posibles fallas y problemas que podían encontrar. En los contratos de obra de mantenimiento está lo siguiente: 20.203 millones de pesos adicionales únicamente de mantenimiento, esto era lo que tenía que ver con las contingencias que se presentarán, todo lo que tenía hoy el problema estructural y comencemos a sumarle, ahí hay 6, 7 contratos frente a este problema de mantenimiento y la cantidad de losas que se cambiaron, que en total fueron de acuerdo a la información del IDU 948 losas de 23.102, el 4.10%. El problema está en los informes, Asoconcreto se lava las manos como ya se ha mostrado aquí, inclusive doctor Mockus en los informes de Asoconcreto que usted tendrá que responder, dice que la fisura del centro de la losa y el borde se ocasionaron por recarga de la losa por circulación de equipo a edad temprana, o sea supuestamente usted inauguró antes de que se pudiera comenzar a pasar los buses.

Asoconcreto es lo más vivo de lo que hay aquí entre todos los informes, ahora se lava las manos diciendo que él no tenía contrato con el IDU, sin embargo hubo un contrato de cooperación, el número 017 del 2001 de agosto 21 con la firma IDU que duró un mes, pero no obstante que no había un contrato, Asoconcreto que era parte de la obra porque sus socios de todas maneras entregan los materiales, estuvo asesorando al IDU que era lo que no entendía, inclusive antes de la doctora María Isabel Patiño había un acuerdo entre el Director del IDU anterior con Asoconcreto en esta asesoría. ¿Qué tiene entonces que ver en esta situación?

Ahora bien todos los informes como aquí se han planteado muestran las diferentes fallas, el diseño etc., etc., del material pero quiero referirme a uno o a todos, todos plantean el problema del material porque no se recomendaba con una resistencia de 30 kilogramos por centímetro cuadrado incluso el de Conciviles y el de la Universidad de los Andes plantea como sugerencia que sea de 80 kilogramos por centímetro cuadrado y nos encontramos con algo que me contaba la doctora María Isabel.

En la construcción de la calle 170 hasta la calle 186, se puso de 60 kilogramos e inclusive de 80 kilogramos como planteaba la Universidad de los Andes, sin embargo ahí se han tenido que hacer reparaciones porque se han quebrado losas, esto muestra en concreto y que hay que tenerlo en cuenta señor Contralor, que el problema del material va más allá, ya lo que aquí se ha reafirmado y en todo el debate y frente a la Interventoría; la Interventoría hizo ensayos de los materiales posterior a la construcción y planteó que de acuerdo con los ensayos realizados el relleno fluido presenta gran susceptibilidad a la erosión, o sea una interventoría que no le solicita al contratista hacer primero los ensayos antes de iniciar, es lo normal hacer los pilotes para romperlos además en las máquinas especiales se viene hacer posterior a la obra para que se mida lo de las fallas.

La respuesta del diseñador ya ustedes la saben, en el punto en lo que tenía que ver de las actividades de los drenajes, sin embargo en el punto 4º del contrato con ellos dice, que las demás necesarias para poner en marcha las obras, o sea así no le hubiesen puesto la atención cuando ofreció hacer los diseños de los drenajes, tenía que llamar la atención de

lo que podía suceder en esto, aquí también hay una falla de los diseñadores que como ya lo ven ustedes no terminó siendo la firma, sino unas firmas subcontratadas de la subcontratación que siempre se hace aquí.

Ya se ha hablado del estudio de la Universidad Nacional y quiero terminar con tres cosas rápidamente. La primera es la responsabilidad porque aquí tienen todos desde los proveedores, los diseños, todo esto que yo creo hay que tener en cuenta en el análisis y en el estudio, la opción de corresponsabilidad de todo el mundo para poder resolver este problema de los siniestros como están planteados y unas conclusiones muy rápidas.

La primera conclusión en caso como dice alguno de los estudios de la Universidad Nacional, habría que reparar, levantar todos los tramos construidos de la primera fase, si 220 mil millones de pesos más o menos está calculado, esto se vuelve inviable, el TransMilenio doctor Peñaloza, su gran obra, bueno su obra copiada del Brasil y la obra que dice el Representante Petro inclusive habían mejores cosas que planteaba el doctor Jaime Castro, aquí llamo la atención a la Comisión Tercera de Cámara, hay para vigencia futura de inversión de transporte en Bogotá, la proyección del 2003 al 2023, 4.000 mil millones de dólares, o sea con un TransMilenio, con eso quiero llamar la atención también con un TransMilenio de cuando termine, de acuerdo a los costos que siguen aumentando ahora por la necesidad de cambiar el ruido como se viene haciendo, como se hizo en la Avenida Caracas a partir de la 6ª hacia el sur y que no ha presentado problemas comparado únicamente el 50% del transporte, esto significa que cuando estemos hablando de 9 y 10 millones de bogotanos en la proyección, el TransMilenio se va a quedar en pañales.

Por eso es importante este llamado a la Comisión Tercera cuando comencemos a discutir presupuesto de que ahí hay 4.000 mil millones de dólares y vamos a tener que comenzar a pensar para Bogotá, creo que sería diferente en Cartagena, en Pereira, donde están proyectados el TransMilenio. Para Bogotá necesariamente vamos a tener que pensar en el Metro. Y llamo la atención desde ahora porque si hay que levantar toda esa losa es preferible hacer unos cálculos de costo-beneficio sobre la necesidad de la solución definitiva que necesita la ciudad.

Quiero dejar una conclusión frente a lo que se ha dicho y es que el Alcalde Luis Eduardo Garzón y su equipo recién elegido, no tienen culpa de nada de estas cosas como ayer se planteó y se ha planteado, si lo que tiene que ver es cómo va a resolver y a tapar el hueco. Presidente una propuesta para que sea sometida a consideración que la Comisión Tercera de la honorable Cámara de Representantes continúe la investigación sobre el particular porque no se trata de un debate compañero Tamayo, sino que nosotros tenemos que decirle al país cómo hemos aprobado el Presupuesto y el Plan Nacional de Desarrollo; lo que con ello sucede, que se siga la investigación para coadyuvar la investigación de los órganos de control y se nombre una subcomisión al respecto.

Para ello dejo una serie de preguntas, de inquietudes que tienen que ver con lo otro para resolver esta situación y termino, no sé si el doctor Ovidio Claros que fue citado por el Representante Rafael Amador nos pueda responder varias cosas. Una, si yo tengo aquí todos los recortes de prensa en donde la doctora María Isabel Patiño planteó la situación que se venía presentando ¿por qué nunca se hicieron las investigaciones pertinentes, sino hasta ahora cuando llegó una administración de oposición?

Dos, ¿qué sucede con los réditos que debió entregar los 20.000 mil millones de pesos del Fondo de Contingencia y hasta dónde va alcanzar esa plata para resolver la situación? Y terminar diciendo que como aquí hay toda esta situación y se hizo en unas administraciones, uno no se puede lavar las manos como pretende el doctor Enrique Peñaloza en la nota que creo que todos nosotros tenemos, diciendo que como él contrató 12.5 billones de pesos en su administración, él no podía controlar toda esa cantidad de plata contratada ni podía controlar las obras, que eso es responsabilidad del doctor Andrés Camargo o de la doctora María Isabel, dirá el doctor Mockus espero que no, que en fin, de todos los secretarios que además como él participaba en la Junta pero la Junta no contrata, no habría ninguna responsabilidad.

Yo creo que eso es escurrirle el bulto a lo que se tenga que ver y a lo que se tenga que corregir. Pero además aquellos que plantearon que este no era un debate político, yo les respondo con este párrafo que nos envió en respuesta el doctor Londoño dice: Entendiendo que algunos de los citados tuvieron y tienen que ver directamente con los asuntos técnicos, seguramente serán ellos quienes aportarán los elementos puntuales a que se refieren los honorable Representantes y que permitirán ilustrar a la Comisión sobre los aspectos técnicos.

Lo preocupante es que haya contratado una obra de este nivel y quien quiera aparecer o aparece como el padre, se lave las manos en la discusión técnica que quería el país, aquí hay responsable de ello y por eso Presidente que se someta a consideración la proposición para que esta investigación siga, porque se vienen las otras contrataciones de TransMilenio, se está trabajando sobre ello, incluso algunas no han tenido en cuenta para bien o para mal la experiencia de Bogotá en los diseños de ellos y nosotros no podemos que mañana nos digan que en esas obras ha sucedido lo mismo que ha sucedido aquí en Bogotá, porque desgraciadamente como decía el Representante Gustavo aquí hay dos grandes monopolios que manejan todo lo del cemento y serán con los que en última tendrán que también contratar aunque tengan que cambiar los materiales. Muchas gracias Presidente. (Ver anexo. Constancia Representante Wilson Borja Díaz).

Presidente:

Tiene la palabra como citante el Representante Rafael Amador.

Honorable Representante Rafael Amador Campos:

Muchas gracias señor Presidente, honorables Representantes, un saludo muy especial a los señores ex Alcaldes Peñaloza y Mockus, a los señores Contralores Distritales y Nacional, a los ex funcionarios y a los actuales funcionarios.

Antes de entrar al debate, quisiera hacer algunas consideraciones para señalar la diferencia entre en el debate que se llevó a cabo en el Senado de la República y el que estamos realizando en la Cámara de Representantes.

En primer lugar, que el Congreso le ha dado una respuesta satisfactoria a la opinión pública que tenía una gran prevención de que este tema se politizara o que con él se quisiera hacer politiquería. Me parece que acá el Congreso está reivindicando principalmente su función de control político y que está apareciendo por primera vez el tema de la responsabilidad política que ha asumido con mucho valor y entereza el doctor Peñaloza y creo que ese hecho ayuda en el proceso de profundización de la democracia y en la rendición de cuentas que deben hacer los funcionarios públicos.

Los funcionarios públicos evidentemente son responsables por las acciones, por las omisiones, son responsables ante sus electores por el ejercicio de sus funciones y principalmente por el cumplimiento de su programa de Gobierno y del cumplimiento del Plan de Desarrollo, donde se especifican sus políticas y sus metas.

Y en ese sentido me parece que ha habido una precipitud en establecer responsabilidades de carácter político, porque la verdad es que no podríamos establecer esa responsabilidad al doctor Peñaloza o al Alcalde Mockus, por lo menos en el día de hoy porque la ciudad conoce y el país conoce perfectamente el esfuerzo que han hecho estos dos hombres por cumplirle a la ciudad. El uno por hacer una gerencia que la reconocen los opositores y sus amigos se sienten orgullosos del aporte que él hizo a la ciudad de Bogotá; igualmente el esfuerzo del Alcalde Mockus en la cultura ciudadana, en la convivencia, en el mejoramiento y en la modernización de esta ciudad, yo creo que esto es un patrimonio de propios y extraños y también hay que ser claros, no podemos escurrir el bulto cuando las personas están en dificultades, ahora porque existe un debate político al doctor Peñaloza aquí no se levantan voces para decir que él hizo una buena administración y que estamos gozando de ese esfuerzo colectivo que hicimos todos para mejorar la calidad de vida de todos los bogotanos.

Aquí no se puede hacer un juicio de paternidad responsable con aplicaciones de pruebas de ADN como quiere el Polo Democrático que si el sistema es una idea de Peñaloza o no o si la sacó de Curitiba, yo nunca he visto que ese sea el conflicto o el problema, él lo ha mencionado muy claramente que tomó esa idea como punto de referencia, pero lo importante es que tuvo la valentía de atreverse, de hacerlo, de modificarla, de proponerla, de liderarla y de llevarse ese peso sobre sus hombros.

Me parece igualmente importantísimo que el ex alcalde Mockus esté presente en el día de hoy, porque creo que también él tiene que dar muchas explicaciones a la ciudad, en primer lugar cuál es el concepto que él tiene de la responsabilidad política, si él asume la responsabilidad política de este caso cuando defendió el continuismo y cuando se comprometió con la obra de TransMilenio en su campaña política. Y también este debate nos tiene que servir para dilucidar para qué sirven los empalmes, y esa es una pregunta para el doctor Mockus, si hubo un empalme, si hubo un inventario de problemas, ¿por qué él no hizo un corte de cuentas? Eso es algo que usted le tiene que decir a la ciudad, porque si usted conoció esas fallas por qué en el momento en que asumió la responsabilidad no indicó esas fallas y también obviamente le tiene que decir a la ciudad por qué durante su mandato se extendió el 70% de esta obra, qué fue lo que usted hizo frente a esas fallas y creo que usted hizo mucho doctor Mockus y que se tomaron muchas medidas.

Este es un debate aclaratorio, magnífico y bienvenido y aquí también la oposición tiene derecho a tener su propio modelo, aquí hay dos modelos de sociedad, hay dos modelos de ciudad, hay dos modelos de Sistema de Transporte Masivo, a unos nos gusta un modelo y a otros les gusta otro modelo. El problema es que yo no conozco el modelo de ciudad y el modelo de Transporte Masivo del Polo Democrático, quisiera que esta fuera la oportunidad para que nos dijeran cuál es el alcance, y cuáles son las características de ese modelo.

Pero el modelo que nosotros estamos defendiendo es un modelo social con prevalencia del interés público, a eso que no le quepa duda a ninguno de los bogotanos y de los colombianos que nos están viendo actualmente. Igualmente creo que hay que subrayar la intervención del Alcalde Lucho Garzón, en primer lugar estableció un deslinde y amojonamiento con el Polo Democrático, este es un movimiento político que tiene derecho a hacer la oposición, pero él es el Alcalde y tiene una responsabilidad con todos nosotros, con los que lo eligieron y con los que no lo eligieron y él ha sido claro en el sentido de que siguiendo y siendo consistente con su slogan de campaña, de construir sobre lo construido va a continuar con este sistema obviamente, haciéndole ajustes que yo acompaño porque repugna a la inteligencia pensar que un sistema sea intangible o perfecto, sino que hay que irlo adaptando a las nuevas circunstancias.

Que hay que democratizarlo, le vamos a ayudar al Alcalde para que lo democratice, que hay que integrarlo le vamos ayudar al Alcalde para que lo integre, que hay que acabar con las fallas y que hay que asumir esa responsabilidad, pues ahí vamos a estar nosotros con una posición creativa, porque no solamente se puede exigir el cumplimiento de los seguros de estabilidad a los contratistas, a los interventores que solamente recuperarían un 20% o un 30% de los costos que implicarán precisamente superar esas fallas.

Aquí hay que tener una visión nueva en este debate porque no nos podemos ir exclusivamente por la vía de esperar los fallos de la Contraloría y de esperar los fallos de la Procuraduría y de la Fiscalía que se demoran 5 o 10 años y que en ese proceso los demandados se convierten en demandantes y aquellas personas que nosotros esperamos le paguen al erario público, encuentran allí una nueva fuente de financiación, no solamente para enriquecerse con la contratación sino con el ejercicio de los esguinces a través de la ley y construyendo sobre los errores.

Yo sí creo por ejemplo que hay una crisis de la ingeniería colombiana y una falta de ética; en dónde están los llamados de atención de todas esas asociaciones de ingenieros, de esos gremios para defender el interés público frente al interés particular, ese es el verdadero debate que hay que hacer en el día de hoy.

Y quiero entrar muy rápidamente y le quiero pedir a las personas que me están ayudando entrar directamente al punto de las fallas, las causas y los responsables. Yo tengo la misma información y consulté en las mismas fuentes que el Representante Petro y eso dice bien de la preparación democrática que se ha tenido en este debate. El punto es que yo tengo una lectura diferente a la del Representante Petro y no quiero aquí endilgar responsabilidades penales y fiscales prejuzgando, pero sí quiero ejercer mi control político para establecer unas grandes dudas, para saber no solamente las fallas que ya son ampliamente conocidas, sino las causas y quiénes fueron los responsables.

Quiero pasar sobre las consideraciones generales e ir al punto que se denomina punto de referencia de TransMilenio. Yo creo que para entender este problema hay que mirar en primer término el estudio y diseño de la firma Steer, Davies & Gleave, ese es el punto focal de este debate porque es allí precisamente donde se dice que hay necesidad de contratar los diseños de los desagües, diseños que posteriormente no se hacen y entran en un proceso de lavado de manos entre los unos y los otros, es decir entre todos los protagonistas de este caso de TransMilenio.

Y aquí un Senador hablaba y defendía la Ingeniería, en el sentido de que todos estos actores son muy serios y nadie va a negar la seriedad de las firmas que aquí han intervenido, pero aquí hay algo equívoco en el sentido de que podría haber una responsabilidad de la obra, además porque todo lo que tiene relación con los diseños fueron contratados con colombianos, entonces acá no hay que echar una columna de humo respecto a los asesores internacionales o a este tipo de firmas, igualmente internacionales, sino aquí las responsabilidades son íntegramente de colombianos.

¿Cuál es el origen del problema? Aquí hay algo que llama mucho la atención y sobre lo cual hay que ser muy exigentes; resulta que las características que exigía la firma Steer, Davies & Gleave en relación con la Autopista Norte, los planos de diseños entregados incluyen el relleno fluido, pero exclusivamente para las bermas, señaló la necesidad de los drenajes y así se comienza este proceso y llegamos al proceso de la preparación de los pliegos de licitación, allí está el problema que hasta ahora no se ha sabido, es decir, quién cambió las especificaciones, por qué se cambiaron las especificaciones, aquí no nos pueden salir con que fue un error mecanográfico, o tampoco nos pueden salir con el argumento de que hubo un cambio, porque las cláusulas de esa licitación se tramitaron a través de los medios de comunicación y allí en el aviso que anunciaba la licitación, nunca se habló de diseños y que como consecuencia de que nunca se había hablado de diseños se cambiaron los pliegos de contratación.

Pero desafortunadamente la persona que debería responder por estas cuestiones está muerta que era la jefe precisamente de licitaciones, pero aquí hay responsables y aquí tienen que aparecer esos responsables, aquí no todo el mundo se puede lavar las manos y el origen del problema está precisamente en los cambios que se produjeron en el IDU en los pliegos de condiciones al cambiar las especificaciones de la firma Steer, Davies & Gleave.

Pero algo más grave en ese proceso de la elaboración de los pliegos de licitación, inicialmente se había incluido una cláusula en la cual se le exigía al contratista la responsabilidad de los diseños, pero en el momento ya de la publicación definitiva de los pliegos esa responsabilidad desaparece y al ver el power, entonces ¿quién cambió esa cláusula? Aquí no podemos seguir en el juego de que nadie sabe y nadie asume la responsabilidad, ahí está el origen del problema, en el cambio de las condiciones que se produjeron en los pliegos de licitación.

¿Y qué sucede ante estos hechos? En primer lugar, hay una actitud que llama mucho la atención, los actores eluden la responsabilidad. Resulta que una vez que la nueva administración, la de la doctora María Isabel Patiño recibe y ante las observaciones previas que también había hecho el interventor, cita a una reunión a todos los contratistas, a los interventores, a los asesores y les indaga por las fallas y señala que es necesario hacer un inventario y les dice quiero conocer cuál es la interpretación; a todos estos señores les dice, quiero conocer la interpretación que ustedes tienen sobre esas fallas, de quién es la

responsabilidad y todos se lavan las manos, el asesor que es ese fantasma que va por todos los vericuetos del IDU, dice no, yo no fui, eso es culpa de los drenajes.

Los constructores tampoco, a mí no me habían asignado esa responsabilidad, igualmente los señores interventores y así sucesivamente; y entonces cuál es la estrategia de esos protagonistas, buscar muletas en la academia para eludir las responsabilidades, pero afortunadamente aquí las Universidades son muy serias y cada uno emite su concepto en forma muy clara.

Yo no quiero detenerme sobre el contenido de cada una de ellas, pero simplemente quiero señalar que todas coincidieron en que la causa principal de la falla era el fluido que se estaba empleando, los sellamientos y que también había errores constructivos y errores en la interventoría, pero el único que discrepó de esa observación fue Asocreto y entonces ¿qué hace la administración? Un poco me molesta que no hubiera atendido en forma inmediata los informes de las Universidades, sino por el contrario le concede el beneficio de la duda a esos protagonistas y dice: vamos a buscar un tercero imparcial y entonces por eso buscan al señor Jamshid Armaghani y buscan la firma Consultoría Colombiana, para establecer los porcentajes de los daños y este señor Armaghani vuelve a ratificar las causas que aquí se han mencionado.

Entonces a este nivel aquí lo que cabe es hacerse varias preguntas. Qué medidas tomó la administración de la doctora María Isabel Patiño, si esas medidas fueron oportunas y si cumplieron el objetivo para lo cual fueron tomadas, esa es la respuesta que yo quiero de la doctora María Isabel Patiño; es decir, saber si fue diligente, saber si hizo el esfuerzo para salvaguardar el interés público o por el contrario se pegó a los intereses de los contratistas y de los interventores y mas aún de los asesores. Aquí merece especial mención la firma Asocreto, yo no sé qué hace un gremio interviniendo en la contratación pública del Distrito, yo no creo que eso lo haga la ANDI o la Asociación Bancaria, además estableciendo un grave precedente en la escogencia selectiva y objetiva de los materiales, porque no nos digamos mentiras, esto es una lucha y una guerra por un gigantesco negocio que vale más de 50 millones de dólares, entre los cementeros, los asfalteros y los que ponen las losas y aquí le ganaron la partida los cementeros, porque son más poderosos y no hacen tantas relaciones públicas y tantos Congresos, aquí hay que comenzar a establecer una conducta de los funcionarios públicos en que no se deben prestar a aceptar actos de relaciones públicas, ni mucho menos a asistir a ese tipo de eventos, donde pueden comprometer su imparcialidad, y esta firma hace un desayuno y nos invita por sugerencia aquí de nuestro querido Presidente y allí yo les pregunto a ellos, pero ustedes tuvieron alguna relación con el Distrito, no, nosotros somos una fundación sin ánimo de lucro que defiende la utilización del concreto y del cemento y que intervenimos por razones altruistas en el Distrito, para que los barrios de la ciudad tuvieran acceso a la utilización de un material tan bueno como el fluido líquido que hoy está seriamente cuestionado.

Y les mencioné y les pregunté que si tenían contrato y me dijeron que no, pero resulta que tuvieron convenios y los convenios son en cierto sentido contratos y no contratos solamente de capacitación, sino contratos de asesoría y para qué me voy a poner aquí a leer la estrategia de marketing que ellos desplegaron para vender los beneficios de ese producto, hay que decirlo engañaron al Distrito y así lo percibió la doctora María Isabel Patiño porque los excluyó de los pasillos del IDU suspendiéndoles el contrato y además indicando que iba a seguir acciones de carácter judicial.

Pero aquí no estoy de acuerdo con la interpretación del Representante Petro en el sentido de que él le echa la culpa a unos y disculpa a los contratistas, no, aquí son responsables todos, todos porque han abusado de los dineros públicos; es legítimo que los contratistas, los interventores, los asesores obtengan utilidades con sus contratos, con sus obras públicas, pero lo que sí no puede ser legítimo es que a través de los vericuetos de la ley ganen más por los pleitos que por las obras y le vayan aumentando e incrementando los precios como se hizo en este caso.

Y lo que es más grave aún, que compromete la ética de esas empresas que construyen sobre los mismos errores y sobre las mismas lavada de manos, porque dicen, no yo no puedo hacer eso porque yo no soy el responsable, pero siguen ejecutando la obra, por qué no la suspendió el interventor, por qué no hubo una acción concreta y clara del contratista, y también aquí cabe una gran duda sobre el IDU, por qué el IDU no acudió a una emergencia manifiesta, por qué no suspendió los contratos o más aun por qué no hizo efectivas las preguntas que aquí nos tienen que resolver y por eso hemos citado a los señores ex funcionarios y a los actuales funcionarios, pero que no se diga aquí como se trató de decir por qué no estábamos de acuerdo con el formato de la citación de este debate, que aquí nosotros no estamos ejerciendo el control político como nos compete hacerlo a profundidad, por qué nosotros hemos invertido en la Nación más del 70% en esas obras y hemos aportado vigencias futuras directas para TransMilenio por más de 1.200 millones de dólares y más de 4.000 adicionales para los próximos veinte años y por qué aquí nosotros aprobamos en este Congreso en el Plan Nacional de Desarrollo, vincular este sistema para dar soluciones de Transporte Masivo en siete ciudades del país.

Entonces tenemos que ser muy responsables y muy exigentes y aquí lo que nosotros queremos es la verdad, y también quiero decir que aquí debe haber una solución imaginativa en este tema y que no podemos esperar a que la Contraloría se pronuncie dentro de 5 o 10 años, lo mismo la Fiscalía y que después el Estado colombiano tenga que indemnizar a esos señores, y no podemos esperar tampoco que acudiendo a las pólizas de estabilidad, tan solo recuperemos el 30%. Nosotros queremos hacerle un llamado y en eso acompaño al Alcalde Garzón a que asuman la responsabilidad social esas firmas, a que sean solidarios con los habitantes de Bogotá, a que no le quiten el presupuesto a la salud, a la educación y que aporten la solución así como Asocreto fue generosa y dio pavimento para introducirse en un negocio, ahora lo aporte para la reparación.

Quisiera ver esas firmas diciendo que son solidarios y que van a aportar y hacer un gran acuerdo ejemplarizante para el país para solucionar este tema en la capital de la República, eso sería diferente a las soluciones, porque si no sería lo mismo unos debates políticos con unas conclusiones más o menos buenas, con unas proposiciones inclusive con peleas con el Representante Petro, pero que no acaban en nada, ante las cámaras de la televisión queremos decirle a los señores constructores, interventores, asesores y al IDU mismo, que todos pongamos y también pondrá el Congreso de Colombia, pero que no se quede esto en la impunidad absoluta.

El otro tema tiene que ver con el cuestionamiento al control excepcional. Lo primero que tendría que decir es que no podemos jugarle a la desinstitucionalización y a debilitar ni a la Contraloría Nacional ni a la Contraloría Distrital, aquí hay algo que me ha llamado la atención, todos han pedido el desplazamiento de competencia de TransMilenio, el doctor Antanas Mockus, el Concejo de Bogotá, que uno no entiende cómo acaban de nombrar al Contralor y le quitan la competencia a los mismos que lo nombraron, no sé qué pasa ahí si le han quitado la confianza al Contralor Distrital y algo sorprendente también, el Alcalde Garzón pide el desplazamiento de la competencia posiblemente como el Alcalde es del Polo Democrático, yo no sé si es del Polo, por lo menos eso es lo que dicen, no, eso es lo que dicen en la prensa, yo me entero es por la prensa, entonces el Alcalde por lavarse las manos y decir ahí el Polo Democrático no tiene nada y buscar una autoridad imparcial entonces le endosa todo el control fiscal a la Contraloría Nacional.

Pero fuera de ese conflicto lo que quiero decir es algo, en primer lugar que las personas que solicitaron ese desplazamiento de competencia, le deben una explicación a los colombianos y a los Bogotanos, el doctor Mockus, los Concejales, el Alcalde Garzón, las ONG, la Veeduría, el señor Bustos tienen que explicarle a la opinión pública, cuáles fueron las razones para solicitar ese desplazamiento de competencia.

Yo no entiendo cómo puede haber una decisión de carácter administrativa que no esté justificada, ese sería el reino de la arbitrariedad. Si ustedes están cuestionando al Contralor Distrital, tanto al anterior o

al actual; es decir han sido parciales, por favor en qué han sido parciales y cuando el Contralor asume, tiene que decir por qué asume y no es cierto que no hayan normas para esto, una resolución la 5.500 no sé como, porque yo nunca me aprendo esto de memoria establece que debe haber unos requisitos y aquí los Contralores también tienen que dar ejemplo y así como se lo he pedido a todos los que han intervenido en este proceso yo le pido a los Contralores que hagan un acuerdo para ejercer la competencia concurrente, porque por esa vía sí es mejor cerrar la Contraloría de Bogotá.

Porque por esa vía del control excepcional se van a asumir todas las soluciones en todos los casos, yo tengo un informe de la Contraloría donde hay más de 16 casos de Bogotá, donde se ha solicitado la competencia no con mucho éxito el ejercicio en cientos de casos a nivel nacional. Entonces por esa vía tampoco se puede acabar ese sistema, pero también el Contralor Distrital, nos tiene que responder si es cierto que en su discurso de posesión dijo de una manera imprudente que iba a aplicar el espejo retrovisor a la administración del doctor Mockus y del doctor Peñaloza y que especialmente a TransMilenio porque eso sí sería imparcialidad, pero que se digan las cosas y que lo explique el Contralor y algo que la sociedad y la opinión pública ha resentido mucho, es esa decisión desproporcionada del Contralor, en la aplicación de las normas precautelativas, embargando las cuentas de esos funcionarios por un detrimento de 35 mil millones de pesos, no es justo que iniciado un proceso sin haber concluido, le embarguen las cuentas a esas personas por cinco años; ¿acaso no había otra vía a través de algún seguro o póliza? Señor Contralor usted debe responderle a la ciudad y al país si usted abusó de su autoridad.

Presidente:

Tiene la palabra el Representante Fernando Tamayo Tamayo.

Honorable Representante Fernando Tamayo Tamayo:

Quiero aportar otros elementos de juicio para establecer finalmente cuál es el padre del sistema de TransMilenio.

Yo recuerdo en la época de Luis Prieto Ocampo, estaba de Secretario de Tránsito el Coronel Mario Castillo Ruiz y se inició el proceso de Curitiba y acá entonces no se le dio el nombre de TransMilenio al estudio que se hizo sino el nombre de Solo Bus, han cambiado las cosas, pero la verdad es que el primer estudio importante que se hizo sobre el sistema de Transporte Masivo, lo hizo Durán Dusán y con esto lo que quiero decir, es que Bogotá ha venido luchando desde mucho tiempo atrás buscando un sistema que le permita resolver el problema de la congestión en el transporte de los ciudadanos.

Sin duda tenemos que señalar que el Sistema de Transporte TransMilenio es bueno, que se han cometido errores hay que corregirlos y creo que este debate tiene que conducir a que se corrijan buena parte de esos errores.

En ese sentido también quisiera acompañar un poco la inquietud que ha presentado el Representante Amador, con relación a las competencias para las investigaciones o el control de lo que se hizo. Yo tengo razón de conocer la historia y el funcionamiento de la Contraloría Distrital y puedo decir públicamente que la Contraloría Distrital ha sido un instrumento de mucha importancia para el proceso de disminuir la inmoralidad en la administración Distrital, a lo largo de su historia y entonces yo no he encontrado razón suficiente para que se excluya a esta institución de un momento a otro de la responsabilidad que tiene, yo desearía en este debate escuchar al señor Contralor Nacional, quien seguramente también él no ha estado solicitando que le envíen ese proceso, simplemente funcionarios lo invitaron a que se apersonara de estos temas, pero me parece que sería importante señor Contralor, que por lo menos la Contraloría Distrital esté interviniendo conjuntamente con la Nacional en el proceso de investigación que se adelante sobre estos temas.

Yo creo que no es conveniente excluir a la Contraloría Distrital, porque esta entidad tiene la información, tiene funcionarios especializados, tiene personas capaces y muchos pueden ayudar a buscar la solución a los problemas que se han planteado con relación al tema de TransMilenio.

Qué podemos decir a la altura de este debate, varias cosas que se cometieron, unos errores y graves, vamos a tratar de puntualizar dónde se focalizan esos errores, ya en las distintas intervenciones se ha hecho mención de responsabilidades, de acciones, pero yo creo que el ánimo de la Comisión, del Congreso y de la ciudad, está orientado a que se haga claridad, se determine la verdad sobre cada uno de los hechos y las responsabilidades que existen en esos casos y que por favor los organismos de control actúen.

Se ha dicho que la firma que hizo el diseño no tiene ninguna responsabilidad y tengo que expresar que en la investigación que ha adelantado hay mucha responsabilidad en el diseño que se utilizó para llevar a cabo las obras, ¿por qué? Los diseños que se utilizan en la Ingeniería para la construcción de obras de esta naturaleza deben desarrollarse hasta la fase tres, en este caso la firma que hizo el diseño solo llegó hasta la fase dos, sin embargo a la altura de ese diseño de obra, hace una serie de observaciones sobre las cuales me detendré más adelante, pero ¿qué faltó?

Se señala por ejemplo que en la Autopista Norte debieron hacer alrededor de 400 apliques y solamente hicieron 25 apliques, ahí hay una responsabilidad grave, y si queremos iniciar para determinar dónde comenzaron los problemas, este puede ser un buen principio. No se hicieron todas las pruebas para establecer cuál era, cuáles eran las condiciones del sector donde se iba a desarrollar la obra y los ingenieros saben que esas pruebas permiten establecer el grado de fortaleza de la capa sobre la cual se va a llevar a cabo el proyecto y entonces acá hay un problema de fondo, no se hicieron todos los apliques necesarios para llevar a cabo este proyecto.

En segundo lugar, el diseñador a pesar de que no llegó a presentar todo el proyecto en la fase que correspondía, hizo unas observaciones dice: Se debe realizar nivelación en la vía con asfalto y luego colocar concreto hidráulico, recomendó utilizar relleno fluido de 60 kilogramos por centímetro cuadrado, luego también desde antes de iniciarse la obra, todos estos temas se pusieron sobre la mesa, todo esto se conocía, no cabe lo que algunos han expresado que fue una inocente falta técnica, no, estos temas se vinieron tratando y desde el comienzo, desde antes de iniciarse la obra se conocieron.

¿Cómo se firmó el contrato? El contrato contempla que las nivelaciones no se licitaron con asfalto como había recomendado el diseñador, sino con relleno fluido, ahí hay otro desvío de lo que se recomendó en el diseño. Se modificó la recomendación del diseñador cambiando el concreto asfáltico por relleno fluido con material de nivelación en las zonas de rehabilitación, otro desvío de lo que recomendó el diseñador.

Finalmente, muy grave que el relleno fluido que se utilizó como ya se ha repetido en varias intervenciones fue de 30 kilogramos por centímetro cuadrado y no de 60 kilogramos por centímetro cuadrado, muy importante acudir a las actas de obra en las que se va encontrando qué actitud asumieron cada una de las partes, yo tuve acceso a algunas de estas actas y encuentro con preocupación que el contratista desde el comienzo señala que se deben tener en cuenta estas recomendaciones y que es necesario que se sensibilice el contratante, para efectos de determinar las condiciones en las que se deben hacer los ajustes.

El 25 de julio o sea días después de iniciarse la obra, aparece una carta que le envía el constructor al IDU en la que señala lo siguiente: Los 21 cm de espesor de pavimento son insuficientes, eso está en la carta, los 21 cm de pavimento son insuficientes; las conclusiones expuestas ahí requieren por parte de la interventoría y el IDU, una reflexión seria, no se hizo la reflexión seria sobre estos problemas que ya empezaban a aparecer. Y en la carta termina diciendo que él recomienda, se utilice un espesor en la placa de 26 cm, eso encontré en la carta que presentó el contratista.

Sin embargo, no se acató para nada la propuesta y algo muy importante que debo aplaudirle a quienes contrataron la construcción de la obra de la Avenida Suba y la de la Carrera Treinta, es que ya en el contrato aparece un espesor de 26 cm y de 27 cm de la losa, o sea se está corrigiendo el problema para la construcción de las siguientes, pero esto

se debió tener en cuenta desde el comienzo, porque distintos actores del proceso señalaron que la placa de 21 cm no era suficiente y recomendaron se utilizara una placa de 26 cm.

Ahora bien, todos esos problemas de que no se tenían los planos, no se tenían las condiciones exactas, la información completa ya se ha señalado pero ¿qué pasó?, en el 2001 o sea diez meses después de haber empezado la obra ya aparecieron manchas blancas en la unión de las placas y allí se calificó el problema, como un problema de bombeo y se atribuyó a que era efecto de la carga, del agua y del material erosionable. Sin embargo se avanza en la investigación de qué era lo que estaba ocurriendo y se ha repetido hoy incansablemente que fue el relleno el factor que más vino a afectar esta situación, pero también que el grosor de la placa fue un factor supremamente grave en este caso.

Yo sinceramente no entiendo por qué si se hicieron consultas a las Universidades, a consultores particulares, las observaciones que hicieron estos consultores no fueron tenidas en cuenta en el desarrollo de la obra, ese es un tema sobre el cual deben darnos respuesta, porque se hicieron las consultas, se recibieron los informes, se hicieron las recomendaciones y sin embargo no las tuvieron en cuenta; la Universidad Nacional ya se ha dicho también conceptuó que el relleno fluido era erosionable aún sin presencia de agua, o sea no podemos decir acá que no se conoció esa información.

Es un tema sobre el cual no se ha hecho mención hoy; el constructor de la obra le hizo una consulta directa a Cemex, que como también se ha comentado forma parte de Asocreto, pidiéndole una información sobre qué experiencias internacionales se tenían en el uso de este producto para asegurar que acá no se estaba experimentando y miren lo que contesta la firma Cemex, esto es grave, da como referencia del uso de este producto solo la carrera 65B entre calles 17 y 17A en Bogotá, la calle 10 entre carrera 60 y 62 en Bogotá, la vía a la Calera en Bogotá y la Troncal de la Caracas para el Sistema TransMilenio y resulta que todas estas obras han presentado el mismo problema.

Luego cabe una responsabilidad que yo quisiera conocerla en el desarrollo de la investigación de estos actores, porque la verdad es que acá se vinieron dando una serie de engaños, que ingenuamente fueron tomados por funcionarios y por muchos de los que participaron en este proceso; dice el contratista terminando esta información, no tenemos ninguna evidencia de Asocreto de que el relleno se haya usado para vías de las características de TransMilenio en ningún otro país diferente a Colombia.

Esto es grave, es muy delicado, experimentaron con nosotros, nos utilizaron en una obra que yo aspiro a que de verdad concluyendo la solución a ese grave problema que se ha presentado en las losas y en el sistema que hoy tiene la ciudad, se convierta en un sistema que ayude a resolver de manera muy amplia las dificultades de Transporte Masivo en Bogotá.

Pero estos problemas tienen que llevarnos a que respondan quienes de manera tan olímpica, tan irresponsable, tan desconsiderada actuaron e intervinieron aplicando este producto que lamentablemente generó este desastre; yo creo que no es tan de pasar por alto cada uno de estos factores y esperamos que los funcionarios en las intervenciones que hagan, den respuestas puntuales, porque el debate no tendría ningún sentido si cada uno va a dar una versión sesgada, sin puntualizar qué responsabilidad hay sobre cada uno de estos factores que realmente son los de tener en cuenta para determinar qué fue lo que ocurrió en esta desafortunada contratación del Sistema TransMilenio. Gracias Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Enrique Peñaloza Londoño, ex Alcalde de Bogotá.

Ex Alcalde de Bogotá, doctor Enrique Peñaloza Londoño:

Gracias señor Presidente, me parece muy bien que en esta citación de hoy estén presentes ex directores del IDU, contratistas, interventores, personas que pueden dar una explicación mucho mejor sobre los asuntos técnicos que pudieron haber causado el problema de la Autopista o de la Caracas.

En ese momento por su puesto cuando se tomaron esas decisiones, era mucho menos claro qué es lo que se debía hacer, pero yo soy el primer interesado en que las entidades de control definan las responsabilidades, si es el caso del proveedor como se ha mencionado aquí, si son los contratistas, los interventores, el IDU; es importante señalar que los procesos de licitación del IDU, llevaron a que algunas de las mejores firmas de Ingeniería del país estuvieran en estas obras y son ellas las que participaron en las decisiones que hoy están en discusión; para ser por ejemplo interventor de una obra de estas, una firma requiere cientos de años de experiencia acumulada para poder participar. De modo que yo sí espero y soy el primer interesado en que se definan esas responsabilidades. Yo sin embargo quiero hacer referencia a este estilo de política que no enaltece la democracia colombiana, que han venido exhibiendo el Representante Gustavo Petro y el Senador Antonio Navarro cuando hacen una serie de sugerencias calumniosas; el gran descubrimiento del Senador Navarro de que habían unas Cementeras que habían aportado recursos a mí campaña a la Alcaldía, si es que encontró algo lo encontró en los documentos que yo presenté a la Registraduría y al Consejo Electoral. Mi campaña para la Alcaldía costó $230 millones de pesos, hubo más de ochenta y cuatro personas que aportaron recursos y hasta hoy en lo que revisé desde anoche hasta ahora, no hay ninguna empresa Cementera, ya hoy el Representante Petro está diciendo que es que no eran empresas Cementeras sino que eran dueños de Cementos, yo ni siquiera controvertí el tema ayer, porque ni recordaba, ni me parecía importante.

Todo en mi vida es una hoja abierta, el gran descubrimiento del Polo Democrático está en los documentos que yo presenté a la Registraduría, de alguna manera interpretados creativamente, porque yo no veo ninguna empresa Cementera financiando mi campaña a la Alcaldía; pero insisto aún de haber sido así, eso no significa de ninguna manera que yo haya participado en ninguna decisión relativa a los temas que hoy aquí se discuten.

En Colombia alguien dijo calumnia, calumnia que de la calumnia algo queda, ese estilo se asemeja mucho a la violencia, esa no es la democracia que necesita Colombia, eso no enaltece a quienes ejercen la política de ninguna manera; si hay cualquier acto indebido que yo pueda haber llevado acabo invito a que lo denuncien públicamente, a que digan abiertamente si es que yo hice algo indebido legal o ilegal; legal porque podía haber habido alguna inhabilidad ética, no hay absolutamente nada.

Yo quiero aclarar que de ninguna manera participé en ninguno de los tres mil procesos de licitación pública que se llevaron acabo durante mi Alcaldía, hasta hace unos quince días me enteré de qué se trataba el relleno fluido, las decisiones sobre su utilización las tomaron firmas de gran importancia, entidades de gran importancia que tienen responsabilidades que les pueden costar mucho y serán las entidades de control las que definan sobre estos asuntos.

El Representante Petro decía entonces que era por afán, el afán del Alcalde de inaugurar lo que había llevado a que se cometieran errores; la realidad es que nunca hubo ningún cambio en los cronogramas de los contratos y mucho menos para acortar el cronograma de ejecución de las obras, como se ha dicho y lo he repetido en varias ocasiones el tramo de la Autopista ni siquiera estaba programado para que se inaugurara durante mi administración, mal podría yo haber tenido afán, cuando más de la mitad de los proyectos que contratamos e impulsamos se entregaron durante la siguiente administración del Alcalde Mockus.

Y tuve por su puesto la enorme suerte y creo que la ciudad de que el Alcalde Mockus con inmensa responsabilidad y yo diría generosidad continuó muchos de estos proyectos y los llevó a su culminación y los mejoró; porque creo yo por ejemplo que las troncales que se contrataron en la administración Mockus quedaron mejor hechas, con mejor espacio público que las que nosotros hicimos, porque ya tenían esa experiencia, tenían el tiempo para poder hacer eso bien y lograron construir sobre lo ya hecho y hacer unas hermosísimas obras como las que hoy vemos por ejemplo en la Troncal de la Avenida las Américas.

De manera que difícilmente se me podría culpar de afán de proyectos, que solamente se iban a ver muchos años después para reservar lotes para los niños de Bogotá que todavía no han nacido, para los parques, adquirimos unos 50 mil millones de pesos en lotes, aprovechando los bajos precios de la tierra en esa época, además que están ahí, que no son parques, que son una reserva para la ciudad, para el futuro.

El programa de la construcción del Parque Tercer Milenio en el cartucho, continuado con gran valor y con muchos recursos por el Alcalde Mockus todavía ni siquiera está, lo inaugurará el Alcalde Garzón seguramente. Metrovivienda, entregar más de 100 mil millones que desde el punto de vista de la rentabilidad política no tiene ningún valor, porque es un proyecto a muy largo plazo, un banco de tierras, los residentes de esas viviendas solamente iban a trastearse a esas viviendas mucho después de haber salido yo de la Alcaldía.

De manera que si hay algún Alcalde que se haya preocupado por el largo plazo, ese he sido yo y difícilmente se me podría acusar de que se tomaron decisiones equivocadas, debido al afán o a la premura y ese nunca ha sido un tema en discusión, no ha habido nadie dentro del proceso, ninguna firma de ingeniería, ningún interventor que haya dicho que es que tuvo presiones de la Alcaldía de cualquier tipo y mucho menos con relación a la premura.

Aquí muy brevemente quiero terminar haciendo referencia al tema de la historia de TransMilenio y algunos de los puntos que se han mencionado; yo he dicho que el imaginario de la Bogotá de antes de TransMilenio era la de los carros veloces por la circunvalar y los buses viejos y destartalados en un trancón, el imaginario de la nueva Bogotá son los carros en un trancón y el TransMilenio raudo mucho más veloz ahorrándole cientos de horas a los ciudadanos cada año en su transporte.

TransMilenio es antes que nada un símbolo de la prevalencia del interés general sobre el particular, es un símbolo de una democracia que funcione y yo lo he dicho en muchas ocasiones y no voy a extenderme aquí en este momento, que será necesario restringir más y más el uso del automóvil hacia el futuro y por eso nosotros instituimos el pico y placa para reducir el uso del automóvil a las horas pico; una medida que exigió cooperación ciudadana y que hoy tiene un respaldo de más del 92% de los ciudadanos.

Que de dónde salió TransMilenio, he dicho en mil ocasiones que es una copia del sistema de Curitiba mejorado gracias a Dios y reconocido por los mismos Brasileros, tan es así que hay más de ochenta misiones de más de treinta países del mundo que han venido a Bogotá; aquí nos viene a decir el Representante Petro algo casi cómico que el Alcalde Castro en un contrato que hizo, le entregó a una firma, porque el Alcalde Castro lo que hizo fue una apertura de ideas para Sistemas de Transporte Masivo y resulta que cualquiera que propusiera proyectos que no implicarán gastos de parte de la Alcaldía y unos vendedores de buses aparecieron con un proyecto, en donde decían que ellos hacían las calles, la infraestructura y que operaban los buses tal como lo dice el Representante Petro.

Pero obviamente fue una propuesta muy atolondrada y nunca vimos si quiera al gerente de esa empresa después de eso; parecía una empresa fantasma, se dieron cuenta que después de echar números aparentemente que eso no existía y obviamente al Alcalde Mockus finalmente le tocó cancelar ese contrato porque ahí no había nada concreto ni tangible, eso no existía.

Pero vale la pena señalar algo, en ese contrato se dejaba totalmente por fuera a los transportadores locales, ese era un contrato que le gusta al Representante Petro y al Polo Democrático, es un contrato en que se traía una Multinacional a operar el sistema de buses y se dejaba completamente por fuera a los transportadores locales; ese es el sistema de transporte que le gusta al Representante Petro, uno que sacaba por completo a nuestros transportadores, a nuestros pequeños propietarios de buses y que traía una Multinacional a hacer infraestructura y a operar en la ciudad de Bogotá. Me parece muy interesante que vayamos conociendo más de cerca cuál es el modelo de transporte que nos está proponiendo y que vino aquí a exaltar el Representante Petro.

Ahora miremos el caso de Yaika, el estudio de Yaika es muy interesante y valioso en algunos aspectos no había nada que se pareciera a TransMilenio, ahí solamente se hablaba de troncales, algunas mejoradas con pasos a desnivel, pero no se acababa la guerra del centavo, no había ninguna interconexión, intercambiabilidad entre buses, se hablaba de alimentadores pero con un pago adicional y más aún otra de las cosas que realmente es asombrosa que proponía ese estudio, es que se cobrara más para los trayectos más largos, se proponía dividir en nueve zonas a la ciudad y que cada vez que se pasara de una zona a la otra se pagara algo adicional.

Hoy el sistema TransMilenio hace todo lo contrario, las personas de ingresos medios y altos hacen recorridos más cortos por ejemplo dentro de Chapinero y pagan lo mismo que los ciudadanos de menores ingresos que viven en los bordes de la ciudad como en Usme; con la propuesta de Yaika el ciudadano que vive en Usme habría tenido que pagar nueve veces más de lo que pagaba el ciudadano de clase media que habitaba en Chapinero.

En cuanto al esquema organizacional de Yaika, en todas las quinientas páginas dedican un párrafo, decían algo que es bastante curioso, decían: Se crea una empresa fiduciaria que absorbe todos los buses tradicionales de la ciudad, todos los propietarios, veinticinco mil propietarios que hay en Bogotá le entregan esos buses a esta empresa fiduciaria, ellos se quedan sin empleo y sin nada, porque le entregan los buses a la empresa fiduciaria y la empresa fiduciaria entonces se los alquila a las empresas de transporte tradicionales para que ellos entonces contraten conductores, y la gran ventaja que le ve Yaika a esto, es que ya no serían empresas afiliadoras sino que operarían con buses propios, alquilados.

Yo diría que es un esquema casi folclórico y poco desarrollado realmente y que no tiene nada que ver con TransMilenio y que lo que propone Yaika en ningún momento acaba con la guerra del centavo; tan es así, que lo he señalado; cuando nosotros llegamos, estaba contratada y en construcción la Troncal de la Calle 80, pero iba a ser otra Troncal igual a la de la Caracas con la misma guerra del centavo, con el mismo irrespeto al ciudadano, con el mismo desorden y básicamente con los mismos costos estructuramos y organizamos y pusimos a funcionar TransMilenio en la Calle 80.

Quiero muy rápidamente referirme a dos temas adicionales relativos a TransMilenio, porque es que el Sistema de TransMilenio está siendo amenazado; yo he dicho que los Concejales del Polo Democrático y aún el Senador Navarro en un artículo en la Revista Cambio, recientemente hablaba de que había que cobrarle a los concesionarios el mantenimiento a la vía, los proyectos del Polo en el Concejo dicen que es que hay que cobrarle la vía a los concesionarios; lo que obviamente incrementaría las tarifas para los ciudadanos.

No me parece muy democrático cobrarle la vía a los buses y no cobrársela a los carros; más aún, se nos habla de monopolio y claramente la empresa pública TransMilenio tiene un monopolio, nunca oí a ningún Representante del Polo, ni a ningún transportador tradicional que tienden a pensar lo mismo a veces, decir que la Troncal de la Caracas era un monopolio y allí la Secretaría de Tránsito con politiquería adjudicaba a dedo esta Troncal para que la explotaran, eso sí y el costo de la Troncal de la Caracas, era básicamente el mismo que las Troncales de TransMilenio y se adjudicaba a dedo con politiquería en la Secretaría de Tránsito y eso sí es lo que les parece excelente, los proyectos de acuerdo de los miembros del Concejo del Polo Democrático proponen retornar el control de TransMilenio, las adjudicaciones etc., a la Secretaría de Tránsito, porque lo que nosotros tenemos hoy es un monopolio como es necesario para que los sistemas de servicios públicos funcionen bien en algunas ocasiones, no es lógico por ejemplo tener cinco tubos de gas o cinco tubos de acueducto.

La carrilera del Metro de Medellín es un monopolio, a quién se le ha ocurrido que es que vamos a pelear para que nos dejen entrar trenes particulares a competir con los públicos; el corredor de TransMilenio es un monopolio público, TransMilenio lo habría podido operar con buses públicos del Gobierno, con empleados públicos conduciendo estos buses; pero todos sabemos que es mucho más eficiente contratar a

empresarios particulares, para que operen unos buses y no que el Gobierno los opere.

El Distrito tuvo una experiencia desastrosa con la Empresa Distrital de Transportes Públicos, los buses terminaban abandonados cuatro, cinco años después de haber sido adquiridos; de manera que TransMilenio contrata a unos particulares mediante licitación, no a dedo como hacía la Secretaría de Tránsito, sino mediante licitación pública, ¿a quién se le adjudican? a los que tengan menor precio por kilómetro entre otras variables.

Se ha dicho que estos concesionarios o contratista tienen utilidades exorbitantes, es uno de los mecanismos de atacar a TransMilenio y yo diría que sí son altas las utilidades de la primera licitación ¿por qué?, es que es mucho más fácil hablar que haber hecho TransMilenio; fue complicadísimo conseguir que los transportadores se organizaran, estructuraran una empresa para participar en una licitación y entrar en un negocio que iba a acabar con su negocio tradicional, nadie creía en eso; cuando finalmente se organizaron las empresas de los transportadores, las empresas aseguradoras no querían expedir las pólizas de aseguramiento, nadie creía en el negocio aún después de adjudicada la licitación, los Bancos no querían financiar ese proyecto.

Como es de fácil hablar después de que ya se han hecho las cosas, por su puesto en la economía de mercado a mayor riesgo, mayor rentabilidad y en esta primera licitación obviamente hubo una mayor rentabilidad; en la segunda fase se mejoró mucho; TransMilenio consiguió mejores condiciones, ya los buses rojos no tienen que sacar a chatarrizar 2.7 tradicionales por cada bus rojo que entra en servicio, sino tiene que sacar 7.7 buses rojos; ahora tienen que encargarse de la seguridad, la limpieza y el mantenimiento de las estaciones.

Es una mejor licitación, son logros que se tienen gracias a que ya existe la experiencia, esta licitación que se llevó a cabo en la administración Mockus y de nuevo es una mejor licitación que la que nosotros hicimos ¿por qué?, porque ya se tenía un sistema andando, ya era fácil de mostrar que TransMilenio funcionaba, se logró algo mejor aún en términos de democratización. Porque aquí se ha dicho que es que no hay democratización.

En la segunda fase de TransMilenio 25% de la propiedad de las empresas concesionarias o contratistas pertenecen a pequeños empresarios transportadores; la licitación exigía mínimo 10%, pero como se daba puntaje por tener más pequeños transportadores se llegó a un 25% en promedio.

Presidente:

Para una moción de orden tiene la palabra el Representante Petro.

Honorable Representante Gustavo Petro Urrego:

Es que el doctor Peñaloza nos trajo la respuesta que tenía ayer para el Senado, nosotros hicimos un formulario completamente diferente, no nos repita el discurso de ayer; nosotros necesitamos ver la responsabilidad suya en el tema del deterioro del material que está provocando la ruptura de las losas al punto que puede ser un colapso del sistema.

Hasta dónde llegó, yo he dicho es por afán, es por la incidencia del cemento y es porque se decidió invertir recursos públicos en la concesión; de paso y eso que yo quiero las respuestas sobre eso, no quiero las respuestas sobre su posición sobre el Río Bogotá, sobre el parque TransMilenio, es sobre eso, es lo que me interesa saber a mí para poder tener un juicio sobre su responsabilidad o la de otros sobre este asunto en concreto.

Y aclarar algunas cosas como interpelación, estos gastos de campaña suya, dicen que el 15% de sus ingresos en campaña son de los propietarios de cemento en Colombia, pero eso dice este papel firmado por usted, discúlpeme esta firma es suya y aquí el 15% de su financiación es de propietarios de cemento; mi pregunta, ¿es válido que quienes lo financien a uno terminen beneficiándose de las decisiones públicas?

Segundo, usted dice que el contrato del doctor Jaime Castro es malo y lo desvaloriza, mi pregunta es la siguiente, el doctor Jaime Castro en la firma del contrato con Metro-bus estaba incluido en Metro-bus los actuales productores de buses Volvo, si garantizaba la competencia de unos pequeños empresarios porque en las rutas mixtas no iba el TransMilenio, iban los pequeños empresarios usando la ruta mixta paralela a la sola vía del TransMilenio.

Entonces esos puntos no pueden dejarnos mentir; el contrato por qué se suspendió, eso me lo debe responder el doctor Antanas Mockus que era el responsable en ese momento.

Presidente:

Representante Petro ahora al final para las conclusiones, por favor continúe con su intervención doctor Enrique Peñaloza Londoño.

Ex Alcalde de Bogotá, doctor Enrique Peñaloza:

Yo invito al Representante Petro para que haga público esos documentos que tiene firmados por mí y que diga cuál es la empresa cementera, por qué no nos dice Representante Petro cuáles son las empresas cementeras que hacían aportes a mi campaña; sin embargo yo insisto aún si hay cualquiera aportando a mi campaña que tenga vínculos con una empresa cementera.

He señalado el gran documento secreto que nos presentan aquí, es un documento que yo presenté a la Registraduría Nacional, no existe absolutamente nada incorrecto y mucho menos nada ilegal, en lo que yo he revisado no existe nadie que sea una empresa cementera, no sé los vínculos y las interrelaciones que nos va a presentar el Representante Petro, pero no existe ningún tipo de incompatibilidad, no existe nada incorrecto y no existe nada que haya hecho el Alcalde para participar en nada relativo a los procesos de licitación y mucho menos de ejecución de líder.

Y quiero terminar señalando entonces que la democratización de TransMilenio es un hecho, para nosotros habría sido muy fácil haber hecho una licitación en internacional gigante como aquella a que se refiere el Representante Petro y excluir a todos los transportadores pequeños, pero nosotros diseñamos TransMilenio precisamente para facilitar la participación de los pequeños transportadores, para facilitar la participación de los transportadores locales.

Sigo convencido de que TransMilenio es un gran activo de los ciudadanos de Bogotá y que se puede mejorar, no hay duda, pero que hay que defenderlo al máximo posible. Gracias Presidente.

Presidente:

Gracias doctor Peñaloza, continúa con la palabra el doctor Antanas Mockus ex Alcalde de Bogotá.

Ex Alcalde de Bogotá, doctor Antanas Mockus:

Señor Presidente, señores miembros de la Comisión, asistentes, amigos, ciudadanos, ciudadanas.

Mandé una respuesta por escrito a dos preguntas supremamente abstractas que son: Cómo se entiende la responsabilidad de uno en una situación de estas, hago un resumen, la respuesta va por escrito. Uno puede imaginar dos posiciones extremas: una es si cualquiera de los cuarenta y dos funcionarios que designé en algún momento cometió la menor falta, varios tipos de falta que la Constitución prevé.

Hace años decía: Si uno de mis colaboradores me dice ponga la cabeza sobre la carrilera del tren, que ese tren que viene ahí es de mentiras, yo decía yo debo poder creerles; esto está muy relacionado con la manera de seleccionar los funcionarios, uno no selecciona a las cabezas de entidades por ser amigos, o por ser en mi caso de la misma orientación o filiación, del mismo grupo político, sino se busca lo mejor que tiene la sociedad.

Entonces la consecuencia de un sentido de responsabilidad alto con lo que hacen los funcionarios es esa; ahora el otro extremo es no respondo por nada de lo que hacen mis funcionarios, obviamente sería absolutamente inaceptable; sin embargo estamos en un Estado de Derecho, en el Estado de Derecho está claramente explicado por qué el Estado no puede actuar unipersonalmente, sino actúa a través de organizaciones, de entidades, hay principios de división de trabajo, principios de delegación, principios de desconcentración.

En cada una de esas cosas se va definiendo por la vía de las leyes que aquí mismo se hace quién responde, hasta dónde y hay un principio

clave del Estado Social de Derecho es que la responsabilidad es personal. Entonces sobre esa pregunta abstracta es la Fiscalía lo que es penal, las Contralorías en lo que es fiscal, la Personería, la Procuraduría en lo que es disciplinario, fijan y precisan responsabilidades y sanciones.

Por supuesto que si se dan con frecuencia errores o malas actuaciones en el equipo de uno, uno paga un costo enorme en términos electorales, eso es propio de la democracia; entonces eso introduce disciplina y un esfuerzo grande por hacer las cosas bien hechas.

Esta mañana sentí una impresión enorme y admiración, estaba parado aquí alguien que alguna vez esgrimió armas y estaba usando en toda la primera parte argumentación estricta, argumentación absolutamente rigurosa para ir decantando dónde podía estar el problema, y sentí ahí está pintado el futuro, luego desafortunadamente esta la tentación que es muy propia de la historia colombiana, de una vez precisado como el horizonte del error o de esa experimentación a tecnología sobrepromovida por un gremio o algo así, se da un paso a interpretar el error, que ese es el paso delicadísimo de algún modo del Juez y ahí es donde creo que se cae la tentación de moralizar inmediatamente, o sea error, o imprecisión o dificultad de prever lo que venía sobre presión probablemente un gremio.

Todo eso no implica inmediatamente inmoralidad, participación del proceso electoral, derechos adquiridos por alguien, que ahí hay un salto; entonces la invitación y eso lo aprendí Representante Gustavo en parte de ustedes, yo nunca he esgrimido las armas, pero he esgrimido la palabra y también la palabra hay que aprender a usarla, cada uno obviamente es dueño total, absoluto de su propia palabra.

Entonces, invito a la autorregulación, no sé si eso se entiende o sea si yo tuviera que resolver el debate, pasó en cierto momento de acusación a sobreacusación y a veces a mí mismo me pasó en mi vida en la Universidad Nacional, una vez me sobreacusaron y yo que con mucho orgullo hoy me hubiera gustado decir, cumplí la Ley me tapé los oídos, parte del debate político debería tener como objetivo que uno sintiera culpa; cuando a uno lo sobreacusan uno se pone supremamente a la defensiva, alguno de ustedes lo dijo esta mañana y en vez de sentir culpa y aprender por un proceso diciendo estuve cerca de cometer un error etc., o cometí un error en vez de eso se polariza o se sobrepolariza la discusión.

Yo he sido Alcalde dos veces, tengo esa suerte y ese cariño enorme hacia la ciudad y como gratitud con la gente por haber confiado, entre una Alcaldía y otra Alcaldía, tomé una decisión que fue de responsabilidad exclusiva mía y pagué un costo altísimo por eso, tuve que pedir perdón y tuve que arriesgarme a que la gente me dijera lo perdonamos o no, cuando me retiré de la Alcaldía.

Entonces ese es un ejemplo bonito, la sociedad le cobra a uno hasta cosas que uno puede hacer legalmente, yo legalmente podía renunciar, eso está previsto en la Ley, no hubo ningún trauma mayor, alguna gente de todas maneras me cobró y ahí claramente siempre uno responde.

Cuando se encontraba un problema, en ambas Alcaldías uno hereda un poco de tareas, mi principio filosófico es construir sobre lo construido y es un continuismo más que con las personas, es un continuismo con la ciudad, o sea desbaratar lo que el otro viene haciendo para reinventarse uno algo, me parece igual a las parejas donde la gente prefiere al hijo que nació en el matrimonio y no al hijo que ella traía al matrimonio previo, o sea el famoso los míos, los tuyos y los nuestros; entonces es la lucha contra esa filosofía, yo molestaba mucho, la ciudad es como un parto de muchos úteros o sea aquí muchas cosas, dos, tres alcaldías antes de que florezca.

Sin embargo insisto, es muy importante el debate, evidentemente cada cosa puede ser cuestionada y puede ser legítimamente cuestionada, admiro mucho que prácticamente todos los que han intervenido, tal vez no con la precaución de escuchar con la suficiente atención a todos, pero si hubiera podido decir todos invocaron la primacía de interés público y eso lo considero un avance valioso.

Sabemos que este debate en cierto sentido es un debate de verdad, es decir esto no va a terminar de manera elemental, hay una estructuración del espectro político en Colombia que es importante, que se nota en este debate, eso también quiero reconocerlo y admirarlo, no es un debate de mentiras para luego hacer alguna concesión y resolverlo de esa manera.

En el IDU qué se hizo?, el IDU tiene un equipo que obviamente acometió en los últimos años tareas como nunca antes las había acometido, y yo expresaría sin perjuicio de las investigaciones que tiene que adelantar la Contraloría etc., que en términos generales el IDU mostró una calidad altísima, respondió a un reto enorme, en pocos años contratar mucho más de lo que tradicionalmente contrataba, meterse en proyectos mucho más complejos, pasar de la construcción muy centrada en la calzada a toda la gestión de calzada y espacio público y eso es un fruto grande de la ciudad.

¿Qué se hizo en el IDU? Se descubre el problema, se ordena estudiar el problema, se toman todas las reacciones, se avisa a los organismos de control y se hace una rueda de prensa. No es solo eso, sino en adelante los contratos tienen preconstrucción, ¿qué se llama preconstrucción?

Señor Contratista, usted se ganó ya la construcción, aquí están los diseños, de todas maneras durante cuatro meses prohibido construir, analice a fondo los diseños, recoja toda la información, todo el conocimiento para que no se vayan a presentar imprevistos versus el modelo en el cual yo mismo en la primera gestión participé, que era apenas se celebraba el contrato se formalizaba salir la foto de la garnacha, el Alcalde y la Directora del IDU impulsando eso; entonces se introdujo preconstrucción, se volvieron a separar; sobre eso hay dos doctrinas, yo también alguna vez escuché la doctrina de que es bueno empacar diseño de construcción en un solo contrato, pero se volvió a la doctrina más ortodoxa de primero se hacen a fondo los diseños y una vez que están los diseños se hace el proceso contractual.

Resumiendo hemos tratado de aprender al máximo, es más, a los contratos se le sumaron cinco años de mantenimiento por parte del mismo constructor, para que no venga con fallas como estas a ver un peloteo del que hace el mantenimiento diciendo, es que el que construyó, construyó mal etc. Entonces el mismo constructor en cuatro meses revisa la preconstrucción y luego tiene que asumir terminar la obra y trabajar cinco años.

Perdonen el nivel tan filosófico que veo, es decir veo la delicia de debate riguroso avanzando y veo el riesgo enorme de la atribución; hay un estudio que publicó el Museo Nacional en un Libro que se llama Museo y Nación, qué es una Nación y una de las ponencias es dolorosísima dice: Los colombianos desde el puro comienzo de independencia se acusaron de inmorales, o sea ni siquiera Neoliberal ni Social-Demócrata, pues en lenguaje de nuestra época realista o independentista en el lenguaje de esa época, sino muy rápidamente nos mirábamos como pillos y esa acusación es muy dolorosa.

Sobre TransMilenio yo quisiera decir, que el hecho de que la terminación, o de quién es el papá de TransMilenio, es una disputa bellísima porque en el fondo dice: estamos orgullosos de TransMilenio si no estaríamos peleándonos quién fue; entonces para mí eso es un dato importante y digamos morigera parte de lo que dije sobre las atribuciones, esa parte es simpática, me pidieron una respuesta muy concreta sobre por qué no siguió TransMilenio sin inversión pública, todo por cuenta de lo privado o sea el contrato que firmó el Alcalde Jaime Castro.

Yo no sé a veces la memoria no es suficiente, entonces hay que traer todos los recortes de prensa, eso fue bastante difícil ¿por qué?, porque en el contrato se decía, se construirá eso si se cumplen dos condiciones: una que era una vara bien alta, si la ciudad recupera en negociaciones con Ferrovías, con el Gobierno Nacional el carril que sale hacia Soacha y !vaya camello¡, casi no cumplimos, ahí había un plazo de seis o siete meses y nosotros angustiadísimos, pues Ferrovías decía, la ciudad necesita eso páguelo, cómprelo, etc.

Entonces logramos hacer convenio, pero fue una tarea difícil, cuál era la tarea que tenía la otra parte y el contrato es clarísimo, si no se cumplían las dos condiciones no se podía seguir, o sea la ciudad tenía que liberar el corredor férreo que era la única zona en donde habría monopolio, no habría competencia inmediata y los que habían ganado tenían que traer la prueba de que habían conseguido financiación y

obviamente no consiguieron la financiación. ¿Por qué? Porque cualquiera que estudie la economía del asunto, construir las estaciones, construir las vías, armar el sistema de manejo de la infraestructura, el tema de gestión tal vez lo habrían podido costear, es lo que se remunera hoy en día con el 4%; pero la inversión en infraestructura era tan grande que era imposible que pudiera competir con el transporte tradicional.

Entonces el paso siguiente, entonces estas personas ¿qué hicieron? primero, volvieron a tratar de seducirme, diciendo lo bonito que es lo de Curitiba; segundo, Alcalde si usted quiere eso la ciudad puede asumir costos de infraestructura, entonces hubiéramos llevado más rápido TransMilenio, pero habríamos tenido veinte o treinta debates de estos y yo estuviera en la cárcel.

Porque la licitación no era con remuneración, imagínense los demás competidores de esa licitación diciendo, no, pero hubieran avisado que la ciudad iba a necesitar esa infraestructura yo les hago el monorriel o hubieran funcionado otras alternativas.

Entonces mi invitación es esa, seamos rigurosos, utilicemos al máximo la lógica como la sentí utilizada hoy en los primeros veinte minutos, y para mí es inspirador, siento un salto al futuro grande, utilicemos la argumentación rigurosa en las imputaciones, en los cargos seamos mucho más prudentes, mucho más cuidadosos, tomémonos el tiempo suficiente o sea es mejor no ser injustos, porque a veces incluso el ser injustos tapa los oídos.

Algunos de ustedes recuerdan que yo una vez alcé un estudiante en la Nacional y lo estrellé contra la pared, pues acabo de exagerar un poco, me fui con él pero lo golpeé, la Universidad me abrió un disciplinario y me acusó de tres cosas, eso no hace un profesor, eso no lo hace un ex rector y la tercera usted hizo todo eso de manera premeditada para lanzar la tarjeta ciudadana, porque yo en algún momento entré en la trifulca porque me habían quitado la tarjeta ciudadana; entonces la tercera acusación fue tan justa que yo me bloqueé, yo hoy entiendo el problema, ahora me arrepiento, si fuera una máquina de tiempo yo debiera decir castíguenme por algo que como rector no debía hacer o como ex rector, que como profesor no debía hacer, pero pídanme excusas por haber pensando que yo hice lo que hice ese día de adrede para lanzar una tarjeta, somos muy inteligentes y no debemos utilizar nuestra inteligencia para desacreditarnos mutuamente. Ese sería mi resumen muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias doctor Mockus. Tiene la palabra la doctora Elena Margarita Cardona como delegada de la doctora Eunice Santos, Directora del IDU.

Doctora Elena Margarita Cardona, Directora del IDU (E.):

Señor Presidente, honorables miembros de la Comisión Tercera, ex alcaldes, ex funcionarios del Distrito, señores y señoras.

Estoy aquí en representación de la doctora Eunice Santos, Directora del IDU quien como esta mañana se comentó a través de la Mesa Directiva se encuentra haciendo uso de una licencia.

En mi condición de Directora encargada, voy a través de una presentación resumida a responder las preguntas que nos hicieron respecto de la proposición número 07.

En ese orden de ideas quisiera primero referirme y de manera muy rápida a los antecedentes de la Autopista Norte; la Autopista Norte fue una vía que se construyó en el año de 1954 bajo las siguientes especificaciones de carácter general, sobre bases granulares se pusieron losas de concreto hidráulico y se construyeron doce carriles en cuatro sentidos en total.

Presidente:

Perdón doctora, ¿quiere la Comisión que nos declaremos en sesión permanente?

Secretario:

Sí lo quiere señor Presidente.

Presidente:

Continúe con la palabra doctora Elena Margarita Cardona, Directora del IDU (E).

Doctora Elena Margarita Cardona, Directora del IDU (E.):

Esta Autopista Norte tuvo un proceso de renivelación o de rehabilitación hacia la década de los años setenta, de tal suerte se amplió el diseño original en un carril en cada sentido y se utilizó carpeta asfáltica; después de esto que se dio hacia la década de los setenta y ya sobre el proyecto de TransMilenio, se contrató a finales de 1998 efectivamente a través del Fondat la firma internacional Steer, Davies, & Gleave con el propósito de que realizara los estudios y diseños de esta troncal.

Dicho estudio fue presentado, me gustaría hacer precisión en dos temas que me parecen importantes como resultado de ese estudio; el primero de ellos es, ¿cuál fue el alcance del estudio?, el estudio preveía un alcance a nivel de diseños geométricos y de diseño de pavimento, no era alcance del contratista definir el diseño de los drenajes y como resultado del mismo se propusieron dos alternativas para la construcción de la troncal.

Una primera alternativa en estructura flexible o sea en concreto asfáltico cuya duración está entre los diez y veinte años y una estructura en concreto rígido conocida como estructura Whitetopping, que a manera coloquial me explicaron los expertos que eso era como lo blanco sobre lo negro, es decir, el concreto hidráulico sobre el concreto que existía anteriormente, que era el de pavimento asfáltico.

Es importante también definir que en desarrollo de este estudio, definido por Steer, Davies & Gleave, claramente el contratista establecía estructuras diferentes para lo que era rehabilitación, que hacía referencia a los carriles de TransMilenio y a los carriles de calzada mixta y un diseño para lo que ellos llamaban estructuras nuevas, que básicamente hacían referencia a los separadores centrales y a la ampliación de la vía hacia la zona de las bermas.

Me refería hace un momento a qué significa el sistema Whitetopping; consiste entonces en la colocación de una losa de concreto hidráulico sobre el pavimento asfáltico; cuáles son las garantías o las bondades que ofrece esta metodología; son mínimo veinte años de vida útil disminuyendo costos en el proceso de mantenimiento; la reparación de las restantes vías existentes sobre la troncal planteaban entonces un proceso de renivelación o de bacheo a través de una capa de pavimento asfáltico.

Realmente los señores Steer, Davies & Gleave no plantean el uso del relleno fluido, sino única y exclusivamente para lo que hace referencia a la ampliación sobre las bermas que iban a ser utilizadas por los carriles mixtos y a las zonas de ampliación en las zonas de paraderos, y las especificaciones que ellos dan en los diseños hacen referencia a sesenta kilogramos por centímetro cuadrado.

Después de que se surte el proceso de diseños, el IDU abre el proceso licitatorio; aquí es importante qué dice Steer, Davies & Gleave y qué finalmente pasa a través del proceso licitatorio; los diseños establecían, estaba previsto un proceso de renivelación a través de una base asfáltica, planteaban únicamente el relleno fluido de sesenta kilogramos por centímetro cuadrado para las zonas de ampliación de las bermas y para las zonas de estacionamiento, no planteaba el uso de relleno fluido de treinta kilogramos por centímetro cuadrado y establecía una reparación de pavimento de treinta y seis mil quinientos veintiséis metros cuadrados.

¿Cómo salen los pliegos de licitación del IDU? hacen referencia al relleno fluido, el relleno fluido de sesenta kilogramos por centímetro cuadrado no aparece dentro de las especificaciones de la licitación, aparece el relleno de treinta kilogramos por centímetro cuadrado, en cantidades de diecisiete mil novecientos metros cuadrados y no hay soporte documental ni de las razones que eliminaron esta especificación, ni de la variación de la resistencia del relleno fluido y no aparece en los pliegos el concepto de pavimento flexible.

A nivel de diseños no se define nada como ya les dije en Steer, Davies & Gleave en lo que hace referencia a los drenajes y subdrenajes y cuando se establece el pliego a través del IDU se define la obligación para el contratista de complementar y ajustar los diseños; posteriormente a través del Adendo número uno esta obligación se restringe básicamente.

Después de adjudicada la Autonorte, entonces vienen los distintos autores, la interventoría conformada por el Consorcio Integral Silva Fajardo y Carreño, que se contrata y que desde principios de su intervención en el proceso hace manifestación respecto de que los pliegos no definen especificaciones sobre los diseños; el contratista que es con Civiles S.A., cuyo contrato inicia el 22 de junio del 2000, y que termina el veinte de enero del 2002, tiene un valor de cincuenta y nueve mil ciento setenta y siete millones de pesos en el mes de julio del año 2000, efectivamente hace una observación o advierte a la administración del IDU respecto de su preocupación frente al espesor de las losas en función de veintiún centímetros de espesor.

En ese orden de ideas se van desarrollando una serie de actuaciones que sería muy dispendioso entrar a detallar, pero que me voy a permitir por lo menos detallar las más representativas de manera muy rápida; ya hacia el mes de marzo del año 2001, se evidencian las primeras fallas en la losa de concreto, en ese momento la administración plantea entonces la consecución de algunos conceptos de expertos y convoca al contratista, al interventor y a asesores adicionales, para que se pronuncien sobre el tema; de tal suerte entonces que hacia noviembre del año 2001, se reciben los conceptos de las opiniones de Asocreto, de la Universidad de los Andes y del Interventor respecto del tema.

Posiciones que no coinciden entre sí, pero que sí definen que la problemática está en torno del material utilizado como base y de los drenajes; posteriormente en el año 2001 la administración del IDU, pide la participación de un experto y es cuando viene el señor Armaghani a Colombia y define básicamente que la problemática tiene tres orígenes, una, los diseños a medida que no se ajustaron a los originales, dos, a nivel de construcción toda vez que no se ha hecho el debido tratamiento de junta y tres respecto de la alta erodabilidad del material.

Viene después como aspecto importante mencionar como ya lo han dicho aquí, la opinión de la Universidad Nacional, que es vinculada a través de la administración del IDU y que básicamente puede concluirse en tres grandes temas; el primero de ellos, el diseño en la ejecución de la vía utilizó un material que no estaba previsto del alto nivel de erodabilidad, que es el relleno fluido; segundo, la generación del fenómeno de bombeo se da fundamentalmente por la presencia de tres elementos: uno el tráfico pesado, dos la erodabilidad del material y tres el agua que hay entre la sub-base y las capas adyacentes.

El tercer punto que concluye el estudio de la Universidad Nacional, es la deficiencia en el manejo del sello y los desportillamientos que hay entre las juntas de las losas; cuando esta situación se presenta es importante dejar claro que la administración sí tiene mecanismos para ejercer en un momento dado, el establecimiento de responsabilidades a través fundamentalmente de tres actos; un acto a través del contencioso administrativo, que significaría ejercer el derecho a la reparación directa por parte de los contratistas, una acción administrativa que es lo que se ha adelantado hasta el momento a través de resoluciones, solicitar la reclamación de las pólizas, tanto para los contratistas, como para los interventores y una tercera acción que es la acción popular.

Presidente:

Gracias doctora María Elena Cardona. Tiene la palabra el doctor Andrés Camargo, ex Director del IDU.

Doctor Andrés Camargo, ex Director del IDU:

Voy a procurar hacer una exposición en los diez minutos sobre la actuación de la Entidad que me competió dirigir en ese momento y quiero empezar después de haber escuchado a los doctores Mockus y Peñaloza. Quisiera tocar un tema que me parece importante y es obviamente la dimensión y envergadura de lo que el proyecto TransMilenio significaba, lo que era el proyecto de las troncales; el transporte masivo y tal como el doctor Mockus dijo el tema de la acusación a la sobreacusación.

Yo, con mucho detalle he escuchado hoy lo que aquí se ha definido, lamento que se use una información parcial seguramente con muy buena intención, pero falta precisar los detalles, porque leer actas de obra parcialmente o referirse a temas de definiciones parciales, indudablemente dejan en el ambiente unas acusaciones.

Presidente:

Perdón doctor Camargo, para una moción de orden tiene la palabra el doctor Oscar Wílchez Carreño.

Honorable Representante Oscar Leonidas Wílchez Carreño:

Para informarle a las Comisiones que pueden sesionar hasta las cuatro de la tarde, hemos aplazado una hora la Plenaria, para ver si es posible escuchar a todos los citantes. Gracias Presidente.

Presidente:

Muchas gracias Representante. Continúe con su intervención doctor Andrés Camargo.

Doctor Andrés Camargo, ex Director del IDU:

Gracias señor Presidente. Quisiera empezar con el tema ético, se hablaba de la relación de los convenios con la vinculación de campañas políticas y unos convenios con entidades vinculadas a los gremios de concreto.

Los convenios que se fijaron aquí, no tienen vinculación de ninguna clase con el tema de TransMilenio, son convenios que no tienen nada que ver con el tema ético, claramente separa una cosa de la otra, eran unos convenios del año 1999 para ser gestión compartida en las vías locales, no tiene ninguna relación para nada con los convenios que en algún momento se hicieron con el tema de TransMilenio.

Es triste tratar de vincular una cosa con la otra, pero claramente tenemos la tranquilidad de haber actuado dentro de la ética, buscando en cada uno de los actos que se hicieron responder con lo que se buscaba que era el servicio público.

Repito, el tema de los convenios para pavimento locales buscaba que en aquellas localidades que se iba a colocar dice ahí concreto rígido, ya decidido desde antes, alguien que era una entidad vinculada al tema del concreto hizo los diseños que garantizara a las comunidades que eso funcionara, pero insisto gestión compartida en localidades; otra discusión viene siendo las troncales, que haya habido un funcionamiento interno yo no lo conozco, que haya habido una presión interna no la conozco, presión indebida como se mencionó aquí no la conozco, para nada hemos tenido un conocimiento de que haya habido presiones indebidas por parte de un gremio, repito, que estaba mediante un convenio con otros convenios, con la Universidad Nacional, con la Fundación Compartir; pequeños convenios buscando siempre el beneficio público.

Lamento mucho que hoy se quiera vincular un tema diferente a esto y una vez para mí surtido el tema ético, quisiera entrar al tema particularmente que he oído y se ha hablado de la Troncal Caracas y la Troncal Autonorte y me voy a referir a eso, empieza la Troncal Autonorte contratada con una firma extranjera Steer, Davies & Gleave, efectivamente una firma contratada no por el IDU, una entidad diferente al IDU contrata el diseño y lo entrega y alguien mencionó que estaba incompleto el diseño; ese diseño fue recibido por Internet en su momento.

Quiero referirme textualmente lo que decía la obligación de ese diseño, en una parte decía lo siguiente, hablando de las obligaciones del contratista, las demás necesarias para poner en marcha las obras, "los diseños de adecuación física y de pavimentos se entregarán en la escala requerida para su construcción en forma inmediata".

Esa era la obligación del contratista y eso fue lo que el interventor ajeno al IDU recibió, o sea en teoría diseño detallado de manera que se pueda construir en forma inmediata los diseños. Eso fue lo que se recibió y estaba el famoso relleno fluido, que se ha mencionado aquí y estaba contemplado en esos diseños.

Steer, Davies & Gleave hablaba de diecisiete mil novecientos metros cúbicos de relleno fluido, es el equivalente a llenar la Plaza de Bolívar con tres metros de relleno fluido, eso estaba contemplado, ahí apareció el relleno fluido, no tuvimos que ver esa administración para nada con la mención del relleno fluido.

Y empieza el funcionamiento; en los planos Steer, Davies & Gleave claramente contemplaba el relleno fluido, los planos que acompañaban ese diseño tenían el relleno fluido; hay una dicotomía cierta entre el

texto y los planos, pero en las cantidades de obra, en los planos estaba mencionado un relleno fluido de determinada característica.

Se inician los pliegos y se menciona un adendo dos, en el cual en teoría se le quita una obligación a un contratista de revisar unos diseños y quiero leer textualmente cómo quedó ese capítulo en el adendo dos y dice lo siguiente:

Adicionalmente el contratista seleccionado tendrá la responsabilidad de evaluar y verificar la información que tenga disponible y que pueda estar relacionada con el proyecto, para replantear los diseños de intervención manteniendo lineamientos contenidos en originales; claramente se mantiene evaluar y verificar toda la información contenida en el proyecto para replantear diseños.

No es cierto la afirmación que se ha hecho de que en los pliegos se haya quitado esa obligación, claramente se mantiene el adendo uno en la obligación de replantearlos si así se considerara y aquí me quiero referir al estado de la ciencia y el arte, en ese momento de ingeniería porque esto no es fácil a posteriori ir a buscar qué es lo que pasa con una obra que se definió con las mejores Firmas de Ingeniería en el país y yo quiero resaltar que para el caso de la Troncal Caracas, las firmas de Ingeniería que participaron en su construcción son las de más experiencia en Colombia, igual las de la Autopista Norte. Firmas de reconocida trayectoria y experiencia en el país; igualmente los interventores. Porque es fundamental el papel de los interventores; desde el punto de vista del IDU, el interventor representa la entidad, entre otras es quien pone los ojos de la entidad en el tema técnico y como se ha visto aquí en este debate el tema ha sido eminentemente técnico y hay que devolverse al estado en que está la esencia del arte en el momento de ejecutar la obra; no hoy después en que se encuentra, como dicen los expertos internacionales una combinación de factores, en ese momento en que hizo la revisión no se levantó por parte de nadie una alerta que dijera que se presentaría un colapso como el que se presenta hoy.

El estado de la ciencia y el arte en ese momento contemplaba que todos los partícipes interventor, contratistas, los técnicos del IDU que participaban en el comité de obra tenían ese conocimiento y esa creencia clara de que esa era la obra que se debía ejecutar.

Así se empezó a hacer y empieza la obra cambio y aprobación de los cambios, la interventoría también tenía un período muerto para revisar el diseño y tenía que revisarlo y conceptuar sobre él, obviamente hizo observaciones pero en el concepto nadie levantó la voz para decir no hagan esa obra, ni el interventor, ni la parte técnica de la entidad, así se estaba construyendo.

Empieza la obra y aquí resalta cómo funcionan las obras del IDU, una entidad de la envergadura del IDU con número gigantesco de contratos, tiene que definir desde el punto de vista gerencial representantes para cada tema y aparecen los comités de obra, el comité de obra es el órgano máximo en el manejo de la obra, en el cual se deciden todos los aspectos relativos a la obra física, a la obra para la cual se recibieron diseños, a la obra que se contrató; y quién participa en un comité de obra?

El contratista, el interventor y el coordinador de obra por parte del IDU, ahí está representando el tema técnico de la entidad y ahí se decide el tema del relleno fluido, ahí aparece en el uso de ese relleno fluido que estaba contemplado por el diseñador para determinadas características, se decide en el caso de la Autopista Norte de manera conjunta interventor, diseñador y el coordinador del IDU que estaba asistiendo en el uso del relleno fluido.

Se levantan observaciones, no es cierto lo que se dice que se proponga por parte del IDU, en el caso de la Autonorte, se decide de manera conjunta en foro técnico el estado de la ciencia y el arte, en ese momento contemplaba la viabilidad para ese diseño sobreanunciado, es posible porque lo que se dijo y aquí lo vimos, lo que se mencionaba, las características físicas del material no se cumplieron, pero lo que en ese momento se tenía era la realidad que estaba vigente y los técnicos de gran envergadura, firmas de gran experiencia tanto interventores como contratistas, consideraron que técnicamente era viable el uso de ese relleno fluido.

En el caso de la avenida Caracas fue diferente, se empezó la obra con el relleno en pavimento asfáltico de acuerdo a Steer, Davies & Gleave, en determinado momento el contratista directamente propuso cambiar el relleno asfáltico por relleno fluido, propuesta del contratista aceptada por el interventor y aceptada por el coordinador de obra del IDU, los entes que participaron en la Avenida Caracas aceptan el cambio, procuraron definir el uso de relleno fluido.

Y el Acta número 4 Representante Petro, mencionaba esta participación y ahí la firman los participantes, en el acta número 5 en el caso de la Autonorte, dice lo siguiente: A la pregunta de que si usaba relleno fluido o material asfáltico, dice lo siguiente, el acta en la cual se consigna esa importante decisión, el IDU afirma que no importa cuál de los dos se use siempre y cuando presente confinamiento; ahí claramente la entidad determina que no hay ninguna preferencia por uno y por otro, que la decisión es eminentemente técnica, que lo que se decida en la Autonorte obedece es a razones técnicas, no ejerciendo presión indebida de ninguna clase y menos desde el punto de vista ético.

Y este era el estado de las obras hasta diciembre del año 2000 en que las entregamos, una obra que técnicamente venía con un diseño recibido, con decisiones de obras manejadas por expertos técnicos y así estaba en el momento en que la entregamos; le correspondió a la doctora María Isabel Patiño en la siguiente administración encontrar un problema, que como dice claramente es la combinación de factores relativos con el diseño, materiales y construcción o sea combinación de factores, muy importante ver que hoy a posteriori es diferente analizar una posición a lo que estaba en ese momento.

Y eso señor Presidente era lo que quería mencionar, hasta diciembre 2000 la obra no ha sido recibida oficialmente, parte de las obras estaban en funcionamiento, habíamos cancelado únicamente el 30% de las actas para el caso de la Autopista Norte. Muchísimas gracias señor Presidente.

Presidente:

Muchas gracias doctor Camargo. Tiene la palabra la doctora María Isabel Patiño, ex Directora del IDU.

Ex Directora del IDU, doctora María Isabel Patiño:

Quiero decir que aquí se han dicho muchas cosas de autoridades que están tomando acciones y medidas para resolver problemas.

Lo primero que quiero plantear hoy es que el IDU ha tomado muchas medidas para resolver los problemas, obviamente cada cual en su competencia, pero la entidad ha sido una entidad proactiva, es una entidad que tiene una fuerte capacidad técnica, es una entidad que ha buscado mejorar en todos sus procesos, que ha hecho grandes procesos de autocrítica y que hoy día responde con lo que yo les voy a explicar muy brevemente sobre qué se ha hecho frente a todos estos asuntos.

Primero, el Alcalde Mockus les contó cómo estamos contratando la segunda fase del sistema TransMilenio, ahí hay unos mecanismos jurídicos clarísimos de traslado de riesgo, eso inclusive está contenido en el documento Conpes del orden nacional en donde en los contratos se debe definir con precisión cuáles son las responsabilidades que le corresponden a la parte contratante y cuál a la parte contratista; en segundo lugar hemos tomado la decisión de haber dejado diseños completos y definitivos y después haber iniciado el contrato.

Pero miren lo que previmos para evitar el pimponeo del contratista; lo que hicimos fue abrir cuatro meses de fase contractual en donde explícitamente el contratante le dice al contratista, usted asume la responsabilidad de diseños, por lo tanto usted no puede arrancar con la obra hasta que esos diseños estén verificados. Y finalmente los cinco años de mantenimiento con el mismo contratista.

Si las cosas quedan mal, si las cosas tienen problemas usualmente nos decían, es que en Bogotá no hay mantenimiento, es que en Bogotá no se revisan las vías, bueno, ahora esas disculpas no se nos puede dar porque ahí está el mantenimiento pactado; importante distinguir las labores de mantenimiento con las pólizas de estabilidad que son las garantías que otorga una Compañía de Seguros en relación con la estabilidad de una obra construida cuando el contratista no responde.

En la Autonorte hay que distinguir dos historias contractuales; de Los Héroes a la calle 170 y de la calle 170 a la calle 183, voy a ir por la más fácil; ¿qué ha pasado de la calle 170 a la calle 183?, en ese tramo suscrito por el doctor Andrés Camargo, en un contrato en noviembre del año 2000 se deja clarísima la responsabilidad de diseño del contratista, el contratista Conciviles es el diseñador y constructor de ese tramo; por lo tanto las fallas que se han presentado en ese tramo, no son comparadas con las fallas que se presentaron entre la avenida 80 y la 170, han sido reparadas por el contratista.

Entonces Representante Amador se ha hecho efectiva la póliza de estabilidad entre la calle 170 y la calle 183, no, ¿por qué?, porque debidamente requerido el contratista ha reparado, bajo la supervisión ¿de quién?; de la Universidad Nacional ¿por qué de la Nacional?, porque el IDU tiene suscrito el convenio con la Universidad Nacional, para que le haga el seguimiento a las pólizas de estabilidad.

Los invito a que tengan la tranquilidad de que no es cierto que en este momento nadie responde, no es claro el responsable, sí es, es claro es el contratista de la calle 170 a la calle 183 y su interventor; si ellos en opinión nuestra con toda la legalidad y los estudios jurídicos resultan responsables y no reparan, el IDU procede a hacer las pólizas de estabilidad, ¿qué ha pasado en esa zona? que el contratista ha reparado.

Entre la avenida 80 y la calle 170, hay una mezcla de situaciones complicadas, no solamente frente al diseño de drenaje que entre otras por su puesto y quiero aclarar lo que Asocreto ha tratado de sugerir, que es que nos propuso que nos moviéramos en el tema de drenajes y nos quedamos pasmados, eso no es cierto. El contrato de drenajes está suscrito en el año 2000, el contratista se llama Consorcio Obras Civiles, el interventor se llama Acli Grucon, traje aquí la carta, la dejo radicada en la secretaría si eso se hace necesario, en donde nos informa que en el tema de drenaje hay que hacer complementaciones, hay que hacer cosas innegablemente; pero que los megadrenajes que pensamos en algún momento que se tenían que hacer, no van a ser necesarios, que de alguna manera hay unas condiciones en la Autonorte que le permiten el tema de la evacuación de agua.

Yo me sostengo en que el problema claramente es de la resistencia del relleno fluido y ustedes vieron una gráfica que mostró el Representante Petro, ente la diferencia que hay entre relleno fluido 30, 60, 80 y 140 que logramos por centímetro cuadrado; ¿qué pasó entonces entre Los Héroes y la calle 170?

Yo les tengo que hablar claramente porque es una decisión mía y como he dicho la asumo ante las autoridades de control, ante ustedes, ante mis funcionarios que trabajaron además muy comprometidamente por todo lo que adelantamos en el IDU, cuando terminó la obra en enero del año 2002, en marzo nosotros procedimos a revisar los estudios técnicos que se presentaron durante el año 2001, que fueron varios estudios técnicos.

Las fallas aparecen en marzo del 2001, pero las fallas que ustedes ven hoy en esas losas no son las fallas que había en el 2001, había unas fisuras, había unas grietas y el contratista las atendía mientras que identificábamos qué pasaba, ustedes se han dado cuenta de la cantidad de estudios y de la cantidad de técnica que ha habido sobre la determinación del relleno fluido; había que actuar con cautela y había que ser tremendamente rigurosos, de la mano de quién, de las Universidades, de la academia, que es donde debemos estar las entidades públicas y es cierto, nosotros dimos por cancelado el convenio por Asocreto, porque nos parece que es mejor estar de la mano de la asesoría técnica con los centros académicos y de investigación.

Esas fallas no implicaban la interrupción del servicio, lejos Representante Amador de estar frente a una emergencia vial pero si es que todavía no la hay, hay setecientas treinta losas gravemente destruidas y que caiga todo el rigor sobre todos nosotros en la medida en que encuentren responsabilidades, pero son setecientas treinta sobre veinticinco mil, mucho menos en ese momento.

Las losas se fueron deteriorando y ojo les anoto otra cosa, hay losas que hoy día están deterioradas de adrede, las dejamos deteriorar ¿saben por qué?, porque estábamos haciendo la investigación para saber cómo se comporta una losa con un daño de esa magnitud, había que ver cómo es su evolución en el fracturamiento, en el daño para ver cómo la atendemos.

De tal manera que en marzo cuando detectamos esas tres cosas, primero un inventario de inmediato qué está pasando, cuantifiquemos el problema, segundo estudios técnicos, pero estudios técnicos que a diciembre me encontré con los siguientes estudios del contratista, del interventor y del proveedor de material y eso me preocupaba porque cada uno tenía un interés comercial en la presentación de sus estudios y por eso buscamos al doctor Armaghani que entre otras es de origen Iraquí, Departamento de Transporte del Estado de la Florida cuya tesis doctoral fue el intertest 75 que presentó fallas con el relleno fluido. Casi no lo logramos traer, costó veintisiete mil dólares su contrato, lo pagamos nosotros en el IDU y lo pagamos con conciencia de que había que pagarlo; el doctor Armaghani vino y nos dio toda la recomendación sobre combinación del monitoreo, el relleno y los drenajes; concluida la visita del doctor Armaghani liquidamos el contrato, aquí está el acta de liquidación, la puedo repartir, donde como se anunció constan las glosas y salvedades de lo que ocurrió con este contrato.

Pero hay una cosa más y aquí está el contratista, sin considerarlo de su responsabilidad lo convidamos a reparar lo que había dañado hasta ese momento y él dejó su constancia; en el acta de terminación de obra dejamos otra constancia, el IDU se encuentra estudiando jurídicamente las responsabilidades en este contrato, porque aquí podía caber responsabilidad para el proveedor, para el contratista, para el interventor y obviamente para los funcionarios del IDU.

Entonces dejamos las constancias en el acta de liquidación; la Ley 80 nos obliga a liquidar los contratos, es causal gravísima disciplinaria no hacerlo, ahora lo que importa es cómo se liquide ese contrato; liquidado el contrato mandamos el Proyecto a la Universidad Nacional, Armaghani no vino antes de la Nacional y los profesores de la Universidad Nacional en un estudio muy serio, completo y profundo entregaron sus resultados y el tema jurídico sobre el relleno fluido se le contrató a una Firma de Abogados, porque nosotros sentíamos que la cuestión no era tan clara, como sí fue en la Avenida Caracas y en la Avenida Jiménez, en donde hicimos sin temor alguno efectivas las pólizas de estabilidad porque los contratistas no quisieron reparar.

Pero en la Autonorte les repito, de la calle 170 en adelante el contratista ha reparado y de Los Héroes a la calle 170 se radicó entiendo que el día de ayer o ante ayer el estudio jurídico que nos va a determinar las responsabilidades y ahora el IDU con ese estudio jurídico y un acto de liquidación que claramente establece las reglas de juego, para culminar la responsabilidad que en este contrato tiene unas pólizas de estabilidad perfectamente sólidas y vigentes, para que de acuerdo con lo que se estudie o determine se proceda a requerir al contratista y al interventor y si ellos y en opinión del IDU no reparan, ahí están las pólizas para reparar el asunto.

Entonces el IDU actuó diligentemente, actuó con base en estudios, se acercó a las Universidades, tomó decisiones legales que tenía que tomar y tengo que llamar la atención sobre que no puedo quedarme tranquila antes de que la opinión pública piense que el IDU es una entidad allí arrimada, confundida, que no sabe qué está haciendo.

El IDU ha estado trabajando de la mano con la Universidad Nacional que es como debe ser, ha estado trabajando con todo ese sustento técnico para hacer obras que sean sostenibles y de alta garantía para la ciudad, toda la documentación está a disponibilidad de quien la quiera revisar; pero no podía retirarme de este micrófono sin señalar que esta entidad hay que acompañarla, hay que cuidarla, esta es una entidad pública seria, maneja recursos importantísimos del Estado y deja un legado que son las troncales de la segunda fase Carrera 30-Avenida Suba que le va a corresponder al Alcalde Garzón inaugurarlas o entregarlas al servicio; espero que con mucho orgullo porque son troncales que se han hecho con compromiso, con altas especificaciones técnicas, donde por su puesto no hay relleno fluido, hay base asfáltica y hay un claro riesgo del contratista y del interventor sobre cómo se construyen. Muchas gracias.

Presidente:

Gracias doctora María Isabel Patiño. Tiene la palabra el doctor Edgar Enrique Sandoval, ex director de TransMilenio.

Doctor Edgar Enrique Sandoval, ex Director del TransMilenio:

Señor Presidente, señores Representantes. A partir de unas preguntas que me llegaron del Representante Rafael Amador, podemos explicar un poco cómo es el modelo del sistema TransMilenio; creo que aquí vale la pena aclarar muy bien el modelo porque no es claro y no se entiende muy bien cómo funciona y creo que es una oportunidad para explicarlo.

Lo primero, es decir la distribución de los viajes en Bogotá, el 80% de los ciudadanos bogotanos se movilizan en transporte público, solo el 20% lo hace en vehículo particular; luego cualquier medida que se refiera a mejorar, a tener en cuenta el interés general sin duda alguna va a ir destinada primero a mejorar las condiciones de movilidad de las personas que se movilizan en transporte público, sobre las personas que se movilizan en vehículo particular. De ahí la preponderancia que se le haya dado al transporte masivo de la ciudad.

Ahora, este es el esquema de TransMilenio que es bien importante que se entienda, ¿qué hay?, una autoridad de transporte local en este caso es TransMilenio, si hay un monopolio, un monopolio público como lo es la Aerocivil, como lo es la Secretaría de Tránsito de Bogotá frente a los taxis, como lo son los monopolios públicos cuando se prestan servicios públicos para la regulación; la empresa TransMilenio es una autoridad de transporte público de la Alcaldía de Bogotá, es una empresa ciento por ciento bogotana, me refiero no a aportes privados sino a aportes de la Alcaldía de Bogotá.

¿Por qué es una empresa? porque la Ley 310 del Transporte Masivo, exige que el transporte masivo sea manejado por empresas de carácter público municipales; por eso está digamos a la cabeza del sistema, es un error cuando las personas dicen: es que hay una concesión de la Alcaldía a TransMilenio, no es cierto, es un error; TransMilenio es la Alcaldía que como autoridad hace concesiones con empresas privadas para la prestación del servicio.

Adicionalmente el servicio se presta a través de una infraestructura que es lo que se ha venido mencionando, esa infraestructura que construye el Instituto de Desarrollo Urbano, se hace con recursos públicos, en el caso del sistema TransMilenio se construye con el 50% de la sobretasa a la gasolina que es el aporte que pone la Alcaldía de Bogotá y como contrapartida recibe los recursos del Gobierno Nacional.

Es infraestructura pública, no privada, igual que el resto de las vías del transporte público en la ciudad de Bogotá y en todas las ciudades de Colombia. Ahora esa es la parte pública la autoridad y la infraestructura, la prestación del servicio es privada a través de tres agentes digámoslo así, uno las empresas o concesionarios de recaudo; dos, las empresas operadoras bien sea del servicio troncal o del servicio alimentador y tres, una empresa fiduciaria que es la encargada de manejar la plata.

Simplemente frente al sistema de los recursos ¿cómo funciona?, el ciudadano le entrega los recursos a alguno de los concesionarios del recaudo, estas personas cogen la plata y van y la consignan en un encargo fiduciario; a cambio se le da un medio de pago para que la persona ingrese. ¿Cómo operan los operadores?, tenemos como les decíamos dos tipos, las troncales y los alimentadores pero en términos generales son empresas privadas encargadas de comprar los buses, prestar el servicio a cambio del pago por kilómetro recorrido; ¿quién programa los kilómetros recorridos? la empresa, la autoridad, si los transportadores recibieran plata por kilómetro y ellos fueran los que se programaran sus kilómetros, no habría ningún tipo de control y recorrerían infinitamente esos kilómetros.

Entonces hay claramente una división entre lo público que es la autoridad, la Alcaldía de Bogotá representada por esa empresa, la infraestructura pública construida por el Instituto de Desarrollo Urbano y la prestación del servicio entendido como la operación de buses rojos y buses troncales más el sistema de recaudo, uno es lo público y otra cosa es lo privado.

Cómo se determina la tarifa, cómo se sabe cuánto cobrarle a los usuarios; la primera decisión que es una decisión de carácter político cuando se define el sistema TransMilenio es, incluimos la infraestructura en la tarifa si o no, la decisión fue clara, no, ¿por qué?, porque al no incluir la infraestructura dentro de la tarifa, estamos subsidiando el transporte público que es por donde se moviliza la mayor cantidad de personas de menores recursos, en el caso de la ciudad de Bogotá; cómo funciona el resto del transporte público en el resto de la ciudad y en el resto del país, en la tarifa cuando uno toma cualquier bus no paga la infraestructura, la infraestructura corre por cuenta del Estado en TransMilenio y en el resto del transporte urbano de nuestro país.

Acá hay un subsidio de frente, claro sin temor a la prestación del servicio de transporte público, no incluir o mejor incluir dentro de la tarifa el costo de la infraestructura sería quitar el subsidio y necesariamente subir las tarifas; ese es un modelo económico, claramente ese es el Modelo Neoliberal, es decir que se pague la infraestructura y todos los costos dentro de la tarifa.

Presidente:

Perdón doctor Sandoval para una pregunta tiene la palabra el Representante Gustavo Petro Urrego.

Honorable Representante Gustavo Petro Urrego:

Este tema aquí es clave, aunque indirectamente con el tema que tratamos que es el del rompimiento de las losas por lo siguiente: el artículo 172 del Estatuto Orgánico de Bogotá, Decreto-ley, dice que los concesionarios del transporte masivo deben construir la infraestructura, parece ser que ese pedazo lo borraron en una división de la Alcaldía pero eso es lo que dice el ***Diario Oficial***, es decir la base jurídica.

Pregunta, si eso dice el Estatuto Orgánico de Bogotá, cómo es que ustedes llegan a la decisión contraria, de hacer que la infraestructura sea financiada por el erario público y no por el concesionario; dos, usted dice la fórmula si la infraestructura la hace el concesionario privado o lo hubiera hecho el concesionario privado, implicaría automáticamente un incremento de tarifas.

Pregunta, y si la concesión se extiende en el tiempo, esa concesión extendida en el tiempo no hace que precisamente los costos de infraestructura no se trasladen a la tarifa de corto plazo, o sea si hablamos de concesiones de veinte años y tercera, esos dos aspectos son cruciales para el debate que espero que se pueda al final si hay tiempo en el tema del contrato del doctor Jaime Castro, que lo esencial no es deteriorarlo y decir que eran unos vendedores de buses, pues eran los de Volvo que son los mismos que están vendiendo los buses ahora.

La filosofía del doctor Jaime Castro para el TransMilenio en ese entonces era que el operador privado, el concesionario pagase la infraestructura y ellos habían firmado un contrato diciendo que sí, o sea que la pagaban y el doctor Antanas nos aclara menos mal porque si fuera por Peñaloza hubieran quedado unos bandidos firmando un contrato, no, no encontraron la financiación pero entonces era una financiación por ciento cincuenta millones de dólares.

La pregunta es por ciento cincuenta millones de dólares de financiación, nos quitamos la posibilidad de que unos concesionarios privados pagaran toda la infraestructura y termináramos en este tema gastando setecientos mil millones de pesos del erario público más el debate de hoy, o sea que lo hicimos mal? Esas son mis preguntas.

Presidente:

Continúe con la palabra el doctor Edgar Enrique Sandoval.

Ex Director de TransMilenio, doctor Edgar Enrique Sandoval:

Dos puntos, uno, artículo 172 Estatuto de Bogotá, dice lo que usted ha mencionado, yo personalmente recibí una solicitud de un ciudadano que me dijo, tiene que aplicar el artículo 172 a lo cual nos negamos por la siguiente razón:

Después de expedido el Estatuto Orgánico de Bogotá han venido surgiendo leyes, la Ley 80 y Leyes de Transporte y con sentencia no recuerdo el número era del Magistrado Alejando Martínez se dijo muy claramente, si hay leyes posteriores al Estatuto Orgánico de Bogotá de

carácter general como es el caso de la Ley 80, pueden contratarse las concesiones por la Ley 80 y las concesiones del sistema TransMilenio se han hecho en eso.

De algún modo uno lo que entendería es que con esa sentencia de la Corte, ese pequeño parágrafo que dice el artículo 172 podrá, queda la administración de la Alcaldía de Bogotá en facultad de contratar siguiendo el 172 o siguiendo la Ley 80; eso es lo que dice la Corte, pero adicionalmente después de que yo me negué a aplicar el artículo 172, ese ciudadano en uso de sus derechos pasó una acción de cumplimiento ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca que decía cumpla con el 172.

Respuesta, negar la acción de cumplimiento interpuesta por el ciudadano Oscar Orlando Roldán López, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia, se advierte que el accionante no podrá instaurar una nueva acción de cumplimiento de la misma finalidad.

Es decir, que el Tribunal Superior de Cundinamarca Acción de Cumplimiento y sin yo ser abogado, creo que eso es cosa juzgada, dijo que para el caso de las concesiones de transporte masivo del Distrito Capital, se puede optar por el artículo 172 o se puede optar por la Ley 80; en el caso del Sistema TransMilenio se optó por la Ley 80 ¿por qué?, porque incluir la tarifa así sea por treinta años, entiendo que la Contraloría General va a hacer una amplia investigación en todos estos temas, sinceramente no da económicamente, la tarifa en el mejor de los casos se subiría a precios de hoy dos mil cuatrocientos pesos; luego no es porque no se haya querido, imagínense si uno no iba a querer que un privado construyera y no le costara más al Estado, pero cuando uno hace toda una evaluación y unos estudios muy juiciosos que se hicieron y que se están haciendo y que seguramente se harán va a demostrarse claramente que eso no aguanta ni veinte, ni treinta años, tocaría entregar unas concesiones a más de cincuenta años para mantener la tarifa con un agravante, que si el privado construye la vía, la vía se vuelve privada, tiene muchos derechos.

La vía del Sistema TransMilenio es tan pública como lo es la séptima, la octava y la décima, son públicas esas vías, no bajo el esquema de concesión, de construcción y operación, donde ahí sí estaríamos privatizando las vías del transporte masivo, filosofía con la cual no compartimos.

De tal manera que el precio o la tarifa ¿cómo se calcula?, se calcula sumando lo que se le paga a los operadores troncales, a los alimentadores, a los recaudadores, un porcentaje que tiene la Fiduciaria y un porcentaje en este momento es del 4% que retiene la empresa pública o más que retiene, recibe. ¿Cómo se le paga a las troncales?, por kilómetro recorrido no por pasajero; se suman todos esos costos de operación y se dividen por el número de pasajeros porque así como hay un subsidio en la infraestructura, el sistema también está basado en que no hay un subsidio en la operación.

Entonces todos los costos en que incurren se dividen por el número de pasajeros y eso es lo que da la tarifa técnica, les voy a poner un ejemplo, no tengo los datos actualizados, la tarifa técnica puede dar $1060, pero al mes siguiente como puede variar el costo o puede variar el número de pasajeros, puede subir a 1100 o pueda bajar a 1115 o puede bajar a 1040; la tarifa al usuario la determina el Alcalde de Bogotá porque él es la autoridad, sale un decreto y dice la tarifa al usuario de TransMilenio es de $1100, se reciben $1100 por ciudadano, por usuario, pero solo se reparten $1060 porque no cuesta más que movilizar $1060.

Qué pasa con esos $40, se van a un fondo de contingencia que no tiene nada que ver con el que mencionaba el Representante Borja, en este caso es un fondo de contingencia que retiene esa plata ¿por qué?, porque es la plata de los usuarios que hacen un ahorro ¿para qué?, para cuando la tarifa técnica suba 1115 ¿cuánto hay que pagar?, hay que pagar 1115, de dónde salen esos $15, del fondo de contingencia, que es un ahorro de los ciudadanos para no estar subiendo y bajando la tarifa. Así se conforma la tarifa técnica.

Miramos cómo se distribuye la plata, hay que tener en cuenta este resultado, no es que los concesionarios tengan un porcentaje, no, los concesionarios reciben es por kilómetro recorrido y luego de hacer el cálculo es que salen estos porcentajes; ¿qué refleja esta distribución de la tarifa técnica?, los costos en que incurren las personas o las empresas que hacen parte del sistema. ¿Quiénes son los que más invierten? estoy hablando de la operación por aquello que ya mencioné, no creemos en la Política Neoliberal de que las personas de menos recursos tengan que pagar tarifa completa, sino que reciban subsidios.

Entonces esa distribución va 70%, no sé, esta cifra es del año pasado a las troncales, 16% a alimentación, 7% recaudador, 4% TransMilenio y un porcentaje a la Fiducia. ¿Por qué la empresa pública, la Alcaldía recibe tan poco?, porque eso es lo que invierte la operación, TransMilenio no invierte más del 4% en la operación; por su puesto hay maneras de ver y esto es economía política claramente, incluimos la infraestructura o no la incluimos para los que consideramos que la infraestructura social la debe invertir el Estado con impuestos, no incluimos si ese es el resultado, si quisiéramos recuperar y si la función del Estado fuera económica para recuperar la inversión en la infraestructura, pues no hay otra fuente de recursos diferente a la tarifa y por tanto la tarifa subiría.

El sistema funciona, el tradicional ¿cómo funciona?, el Estado, la Alcaldía que siempre ha construido la infraestructura, los transportadores se dividen en dos, las empresas afiliadoras y los propietarios ponen unos vehículos en función de la población.

¿Pero qué es lo que pasa sinceramente ahí?, el Estado, en este caso la Secretaría de Tránsito le entrega unas rutas a estas empresas afiliadoras; estas empresas afiliadoras empiezan a cobrarle un fijo a los propietarios de los vehículos por hacer el servicio; entonces ¿qué pasa?, el propietario del vehículo es el que sale a la guerra del centavo, a matarse por conseguir la plata para pagarle al afiliador. Pero todo el problema radica en la guerra del centavo.

¿Cuál es la idea del sistema TransMilenio?, se mantiene el mismo Gobierno porque aquí no se ha cambiado la Alcaldía de Bogotá, solo que por la Ley de Transporte Masivo ya no es la Secretaría de Tránsito sino es una empresa pública que se llama TransMilenio que le entrega en concesión a unas empresas privadas; ¿quiénes son esas empresas privadas?, ¿quiénes son esos trece empresarios? o mejor ¿quiénes son esas trece empresas?

La agrupación del 90% de las empresas del transporte tradicional de Bogotá no son diferentes, hay participación de otros grupos económicos y con la nueva licitación, las dos nuevas licitaciones, más de seis mil propietarios transportadores que son socios en un 25% y en 30%; pero a lo que voy con esto es el esquema, es el mismo Estado, la Alcaldía construye la infraestructura, construye la décima, construye la Caracas; la prestación del servicio es privado, solo que ya no por empresas afiliadoras, sino por sociedades anónimas, que venden acciones en poder de las empresas de transporte y de los propietarios.

Ojalá cada vez haya mayor participación y presten el servicio a unos usuarios, pero la diferencia en el fondo de esto radica únicamente en un punto, en el pago por kilómetro, eso es lo que hace que haya orden y que el pasajero no le tenga que pagar al conductor, sino el conductor sea parte de algo.

En cuanto a las empresas simplemente las podemos pasar muy rápidamente, quiénes son esas empresas? no les puse los nombres, según el número de buses, quiénes la conforman?, veintinueve, veintiuno, más ciento cinco empresas y esta no es una información secreta; cualquier ciudadano puede ir a la Cámara de Comercio de Bogotá con el Nit y pregunta quienes son los socios de estas empresas y ahí va a encontrar sin ningún misterio los Nit de esas empresas y puede pedir las empresas socias de las empresas operadoras y puede pedir los números de las cédulas y acá es donde se van a encontrar con que no hay ningún monopolio privado, si hay un monopolio del Estado todavía afortunadamente tenemos ese tipo de cosas, pero la prestación del servicio y estas siete empresas operadoras y seis alimentadoras, se pueden encontrar más de ciento cinco empresas socias, propietarios individuales mil ochocientos en los tres de la segunda fase. Muchas gracias.

Presidente:

Tiene la palabra el Representante Luis Enrique Salas Moisés.

Honorable Representante Luis Enique Salas Moisés:

Le quiero hacer una pregunta, usted puso un TransMilenio ahí en la Plaza de la Presidencia de la República y qué de los choferes, si ya les arreglaron el problema de que sean trabajadores con todos los beneficios sociales o todavía están bajo empresas temporales.

Porque si es así, todavía les están robando a los choferes de los TransMilenio, esas empresas les roban a ellos porque no les dan ningún tipo de prestación, ¿eso ya lo solucionaron o todavía siguen robándoles?

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Edgar Enrique Sandoval, ex Director de TransMilenio.

Ex Director de TransMilenio, doctor Edgar Enrique Sandoval:

Los conductores tradicionales son generalmente propietarios del bus que trabajan diecisiete horas al día durante seis o siete días a la semana y devengan un salario aproximado de quinientos a cuatrocientos mil pesos, sin ningún tipo de prestaciones.

El sistema TransMilenio obliga a que las empresas operadoras deban contratar a estos conductores, estos conductores son empleados, trabajan cuarenta horas semanales, si trabajan más tienen horas extras, deben tener un salario más o menos de setecientos u ochocientos mil pesos y adicionalmente tienen prestaciones sociales.

A raíz de la pregunta que usted nos hizo y una serie de investigaciones que adelantó el Ministerio de la Protección Social, la información que le puedo dar hasta el 31 de diciembre cuando fui Gerente de TransMilenio de esa fecha en adelante no sé qué ha pasado, las empresas crearon un comité de trabajo con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social; tengo información que de las cuatro empresas de la primera fase había una que estaba cumpliendo en estricto sentido con la contratación directa, hubo otra empresa que pasó a eso, las otras no conozco la información, vienen trabajando.

Pero ahí también valga la pena aclarar, ustedes que interpretan la Ley, que la Ley es clara en decir vinculación directa de los conductores, sin embargo ha habido unos Decretos del Ministerio de Transporte, que diluye mucho eso de la vinculación directa; luego no hay ningún inconveniente y la empresa TransMilenio y la Alcaldía están en la obligación de hacer cumplir la Ley Laboral, pero mientras hayan dudas por el lado del Ministerio de Transporte sobre eso no se ayudará mucho a la administración.

Estoy seguro que dos de las cuatro empresas ya lo hicieron, no sabría decirles lo otro, pero hay un comité de trabajo a raíz de la investigación que generó el Ministerio de la Protección Social, sobre la vinculación directa como entenderíamos todos que es directo a las empresas operadoras.

Presidente:

Gracias doctor Sandoval. Tiene la palabra la doctora Astrid Martínez.

Doctora Astrid Martínez, Directora de TransMilenio:

Buenas tardes, saludo a todos los asistentes.

Quiero aprovechar la oportunidad para reiterar el planteamiento del Alcalde Lucho Garzón, con respecto a la posición de la administración frente al sistema TransMilenio; la posición nuestra acerca del Sistema TransMilenio es de que compartimos la visión de construir sobre lo construido, reconocemos los aportes que han hecho las administraciones anteriores en materia de organización del transporte público masivo y lo plasmamos en la propuesta del Plan de Desarrollo.

Como parte de la administración, las guías de la labor que vamos a desarrollar en este período gubernamental están dadas por el Plan de Gobierno que inscribió el Alcalde Lucho Garzón, de obligatorio cumplimiento y por lo contenido en la propuesta del Plan de Desarrollo. En las dos fuentes se afirma que el sistema TransMilenio será defendido y desarrollado y se propone la democratización del sistema.

Voy a tocar solamente dos aspectos con respecto del formulario que nos fue planteado; el primero tiene que ver con la democratización del sistema, lo que queremos aquí mostrar es que la empresa de TransMilenio S.A., si bien es una Sociedad por Acciones Comercial Estatal del Orden Distrital, no tiene vocación de producir utilidades, tiene la función de planear, gestionar y controlar el sistema; controlar el sistema desde el punto de vista operativo, no desde el punto de vista de tráfico y transporte; por lo tanto no es una autoridad que le disputa autoridad de la Secretaría de Tránsito y Transporte y como tal no tiene vocación de producir utilidades y sería muy difícil proponer la democratización de la propiedad de TransMilenio S.A.

Hablamos de democratización y se habló así desde la campaña y en el plan de gobierno, en el sentido de que en la fase tres, se incluyan unas consideraciones y unos aspectos a obtener puntaje en los pliegos; en la licitación para el porcentaje presentado como participación de los propietarios conductores en las ofertas que presenten las nuevas sociedades, que en este momento tenemos unas sociedades en fase uno y fase dos, que tienen unas determinadas características de propiedad accionaria.

En el análisis de las cifras de cuál es el porcentaje de participación de propietarios conductores en el total de propiedad de estas empresas. En fase dos tenemos que el 23% de los propietarios son pequeños propietarios y esto representa 1850 propietarios del total de propietarios en esas Compañías que hicieron parte de la licitación en la fase dos. En alimentación, el 31% de la propiedad accionaria está en cabeza de estos propietarios conductores y esto asciende al número de cuatro mil novecientos ochenta y cinco propietarios.

Hay otro mecanismo de democratización que está contemplado en la propiedad de la flota, estos son una especie de fiducias que se organizan para que los propietarios compren parte de buses, es un mecanismo de titularización de la propiedad de los buses y bajo esa modalidad que es muy interesante desarrollar hacia el futuro, hay 36.2% de la propiedad, con mil ochocientos dieciocho propietarios transportadores.

Con eso termino la primera parte de la presentación que quiero hacer y me voy a referir al segundo aspecto que se nos pregunta y es si se ha estudiado el mecanismo de tarifa diferencial por grupos, por estratos sociales, por sexo o por edad, hemos hecho unos cálculos iniciales con base en las encuestas de calidad de vida y las encuestas que nosotros mismos hacemos para medir la satisfacción del usuario.

Los antecedentes del esquema tarifario dicen que dentro de todas las opciones de tarifa posibles que se podrían haber escogido, nosotros tenemos que la tarifa plana, o sea no diferencia según la distancia, que tenemos integración total entre el sistema troncal y el sistema alimentador y que sí es posible contemplar algunos descuentos siempre y cuando el Comité de Operadores lo apruebe.

Desde el punto de vista del marco contractual, les he traído aquí algunas consideraciones sobre lo que tenemos que tener en cuenta si quisiéramos producir tarifas diferenciales en el marco de los contratos actuales. Pasemos al cálculo final que arrojan estos ejercicios, donde concluimos que podemos hacer unas diferenciaciones por origen, por ejemplo establecer descuentos para aquellos que entran al sistema de los ramales de El Tunal y de Usme y hemos calculado un monto de ese subsidio para el tráfico actual, que en el caso de contemplar fase uno y fase dos, tendríamos valores que oscilan entre ochocientos dieciocho millones de pesos y mil cincuenta y ocho millones de pesos por cada cien pesos de descuento que tengamos.

El análisis preliminar de costos y fuentes de financiamiento para esos descuentos, encontramos que sería necesario un subsidio directo por parte de la Secretaría de Hacienda o hace explotación colateral del orden de cinco mil millones al año de algunas posibilidades que ofrece el sistema para explotar la marca TransMilenio y de esa manera obtener recursos que agreguen recursos al sistema y podamos ofrecer esos descuentos. Muchas gracias.

Presidente:

Para una moción de orden tiene la palabra el Representante César Negret Mosquera.

Honorable Representante César Negret Mosquera:

Las firmas del Concreto Asocreto que representa a Cemex y a Cementos Argos, en la última comisión pedimos que se adicionaran de modo que también hay que escucharlos a ellos porque como va el debate tendrán mucho que decir.

Presidente:

Le pregunto a la Comisión es si terminamos la intervención de los citados y entran a hablar los Parlamentarios.

Secretario:

Sí lo aprueban, señor Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Oscar González Arana, Contralor de Bogotá.

Doctor Oscar González Arana, Contralor Distrital:

Muchas gracias, señor Presidente, señores y señoras. Se me hicieron cuatro preguntas sobre los embargos, el proceso o juicio fiscal, los eventuales responsables y el tema de la competencia.

Quisiera resumir lo que pasé por escrito. En primer lugar no hay espejo retrovisor, esta es una categoría que no corresponde a la función pública de control, no existe retrovisor, jamás yo he planteado eso, esa es una versión periodística, lo que sí es cierto (y me interesa mucho que el doctor Antanas Mockus me escuchara sobre esto) es la prescripción legal y constitucional, hay que fomentar como desarrollo de la pedagogía ciudadana una cultura de control, el control es por esencia antipático pero hay que hacerlo.

Y el control es posterior, o sea que es mi obligación, no me puedo sustraer de ella, no me es dado hacerlo, es mi obligación hacer auditoría a la rendición de cuentas de su gestión, no puedo sustraerme de hacerlo porque usted dijo que no le producía confianza un contralor que llegaba a revisar a los anteriores, me toca hacerlo, así es el sistema legal y yo tengo que respetarlo, yo no me lo inventé; inclusive me toca llevar adelante las indagaciones, investigaciones y auditorías que vienen en curso, yo no puedo hacer un corte y un borrón y cuenta nueva, incluyendo gestión fiscal de la administración del doctor Peñaloza, yo no puedo escoger qué sigo y qué no sigo.

Lo que sí es absolutamente claro es que lo hacemos en la Contraloría de Bogotá con imparcialidad, con plena pulcritud, con independencia, con sigilo, con ponderación, pero con rigor, con el mismo rigor a las anteriores administraciones como a la administración actual.

Sobre el caso de TransMilenio: la Contraloría de Bogotá es la entidad, es el despacho público en el país que más sabe de TransMilenio, es la memoria histórica más profesional, más técnica que existe en el país, son miles de horas de trabajo, más de cuarenta profesionales que desde el principio han estado al pie del proceso, que gracias a su intervención han logrado incrementar la participación y las utilidades del Distrito en el proceso. Lamento mucho lo que está sucediendo, pero es una reserva histórica técnica profesional que merece todo respeto.

La Contraloría de Bogotá inició (no en mi administración, en la administración anterior) el 24 de julio un proceso de responsabilidad fiscal, donde se encartaron a dos personas naturales y a dos personas jurídicas, eso no lo inicié yo, no me lo inventé yo. Después de encontrar un hallazgo fiscal o sea un detrimento patrimonial en el sistema TransMilenio, en el contrato en cuestión por treinta y cinco mil millones de pesos, ese es el punto, tan grande como la Plaza de Bolívar y la Catedral de Bogotá, lo que no se puede discutir es que hay un daño patrimonial.

En ese entonces la Contraloría de Bogotá lo justipreció en treinta y cinco mil millones de pesos, e inició un proceso de responsabilidad fiscal y encartó a dos personas naturales y a dos personas jurídicas. ¿Qué es lo nuevo?, por supuesto un proceso que cumple con todas las ritualidades y el rigor de ley. ¿Qué es lo nuevo?, el tema del embargo en TransMilenio por la reserva legal, quiero referirme antes desde el punto académico y conceptual y me parece que es la esencia del debate en el caso de la Contraloría de Bogotá.

Yo en la cátedra en la universidad he venido insistiéndoles a mis estudiantes que un proceso de responsabilidad fiscal cuando se ha encontrado un detrimento patrimonial, si no se practica medida cautelar de embargo, es una farsa, no debería iniciarse; porque el sistema de control fiscal actual que yo propondría reformarlo pero no lo puedo reformar, tengo que aplicarlo, busca la reparación, si hubo un daño vamos a buscar quién es el responsable para que repare, el juicio es resarcitorio, es el sentido teleológico del proceso judicial, que sea reparador.

¿Y qué vamos a reparar?, ahí está el resultado, señoras y señores: no se repara nada, podrían no existir los procesos de responsabilidad fiscal y no pasa nada, porque nada se repara, como lo dijo el Representante Amador dura diez, doce años el proceso después de hacer el tránsito por la Contraloría respectiva y el Tribunal correspondiente llega al Consejo de Estado y vuelve otra vez el proceso, ahí sí para una ejecución fiscal, por supuesto es de la naturaleza humana, el funcionario ya no tiene nada y no hay quién responda y esa es la constante histórica.

Mi aporte al proceso de responsabilidad fiscal, mientras yo sea Contralor de Bogotá, es que con ponderación, con reflexión vamos a practicar medidas cautelares porque se trata de definir en la práctica, no en la teoría si prevalece el interés público o el interés particular; el Estado es garantista para lo particular, pero quién garantiza el derecho de lo público. El interés creado es particular, hay que crear el interés público, pero en la vida real: si yo tengo que escoger el interés del patrimonio de los bogotanos o el interés de un particular, debo escoger el interés colectivo y hay que practicar medida cautelar, desafortunadamente no existe otro mecanismo.

Si existiera otro mecanismo yo lo aplicaría, pero no existe y es una falacia pensar que hay que esperar que el proceso termine y se encuentre al responsable para ejecutarlo, cuando el proceso termine y se encuentre un responsable, ya ese responsable no tiene con qué reparar el daño que haya causado; habrá que pensar ahora en la reforma qué nos inventamos, pero yo soy franco en decirles, señoras y señores, si no hay una garantía al final del proceso, el daño al patrimonio público de los bogotanos será como ha venido siendo impune desde el punto de vista patrimonial.

Quiero terminar con dos puntos que me parecen importantes: El control excepcional. Hoy en el sistema TransMilenio el proceso de auditoría está en manos de la Contraloría General de la República y nosotros estamos organizando los paquetes, son miles de folios para remitírselos al doctor Hernández Gamarra, nosotros hemos aceptado esa competencia excepcional en cabeza de la Contraloría General.

Sin embargo yo quiero –y se lo dije personalmente al Contralor General– desde el punto de vista académico y conceptual, hacer unas precisiones, nos parece que el mecanismo del control excepcional como se lleva hoy es perverso, es irregular y está por fuera de las normas legales desde el punto de vista de los abogados de la Contraloría de Bogotá que yo comparto.

En primer lugar, el control excepcional comporta un cuestionamiento al ente territorial, significa que la Contraloría de Bogotá está siendo cuestionada, ¿cuál es el cuestionamiento?, porque la Contraloría de Bogotá que es un ente de más de ochocientos profesionales y técnicos de primera línea, no puede hacer el control fiscal, se está afectando el buen nombre, la imagen, se está violando el debido proceso porque a la Contraloría de Bogotá jamás se le ha escuchado, nos parece y lamento mucho que el Alcalde Garzón se haya subido en ese tren de violación de derechos a una entidad tan importante como la Contraloría de Bogotá; por eso la Contraloría de Bogotá va a actuar en el marco de la Constitución y la ley en acciones judiciales tratando de revertir esta situación.

En segundo lugar, además de un cuestionamiento, no tiene motivación ni el doctor Mockus, ni el doctor Lucho Garzón, ni la Red de Veedurías Ciudadanas, ni el Consejo de Bogotá; nadie argumenta, escogen su propio juez a su libre arbitrio, nadie dice por qué la Contraloría de Bogotá y resulta que la motivación es la línea divisoria entre la arbitrariedad y el derecho, es la línea divisoria entre el autoritarismo y la democracia, la motivación es la línea divisoria entre el capricho y la

ley, se tuvo que haber explicado, ya las explicaciones de hoy no valen, ya los actos administrativos se consumaron y por eso nosotros vamos a actuar.

Un acto sin motivación, es un acto por fuera de la ley, es un acto arbitrario y ni la Contraloría General de la República al admitir el control excepcional ni los solicitantes lo motivaron; en tercer lugar, el control excepcional debe ser potestativo, o sea: es el Contralor General el que decide si debe aceptarlo o no, porque la hipótesis, doctor Hernández Gamarra (equivocada a mi juicio) de que lo obliga, nos va a llevar a una crisis institucional si usted no reflexiona.

Fíjense que la red de veedurías ciudadanas, una buena ONG privada liderada por un particular, solicitó a la Contraloría General el control excepcional sobre todo el sistema TransMilenio; un particular, una ONG y todo el sistema TransMilenio pasa a la Contraloría General y usted con la interpretación de que le obliga, entonces mañana ese particular dice: llévese todas las cuentas de Bogotá y usted estará obligado a recibirla o yo se lo puedo pedir, usted está obligado a recibirla o alguien puede pedir que se lleven todas las cuentas de todos los entes municipales y usted está obligado a recibirla y de un plumazo por la voluntad de un individuo sin motivación, se acabaría el control fiscal territorial y me parece que es la interpretación que nos lleva al absurdo; por eso yo he invitado a reflexionar porque me parece que se está cometiendo no solamente una injusticia, no solamente un error jurídico, sino también un profundo error político, que nos lleva a un proceso de desinstitucionalización.

Finalmente, señor Presidente, quiero llamar la atención sobre la importancia de que no haya impunidad, creo que un procesado es inocente hasta que el proceso termine, eso no se discute; lo que se discute es si hay quien responda por los daños patrimoniales, el país está lleno de investigaciones exhaustivas, todos los días se defrauda el erario, todos los días hay una afectación patrimonial y jamás o muy pocas veces se encuentran particulares dispuestos a reconocer, a enmendar y sobre todo lo más importante desde el punto de vista fiscal por reparar, o sea, a sacar de su propio peculio y a devolverles la plata a los contribuyentes que tuvieron que pagar de manera inocente. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente:

Muchas gracias, doctor González Arana, tiene la palabra el doctor Antonio Hernández Gamarra, Contralor General de la República.

Doctor Antonio Hernández Gamarra, Contralor General de la República:

Este debate ha sido muy importante para la Contraloría, le agradezco, señor Presidente, le agradezco, señor Secretario, que le remita a la Contraloría delegada para infraestructura las copias del acta de esta sesión, para que sirvan de papeles de trabajo, en los trabajos que vamos a hacer con plena y absoluta competencia, tanto en materia de auditoría como en materia de juicio fiscal.

A mí no me gusta el control excepcional, ¿saben cuántos han pedido este año?, ochenta y seis; ¿saben cuántos hemos admitido?, cincuenta y cuatro y eso lo sumo a las novecientas veintiocho auditorías que yo tengo en este momento en curso; para mí esto es un trabajo adicional, no lo he promovido, no lo he buscado en ninguno de los ciento cuarenta y tres casos que se notificaron.

¿A qué se debe la demanda por control excepcional?, a la respetabilidad y la credibilidad de la Contraloría General de la República y esa sí es culpa mía y de mis colaboradores y yo espero seguir mereciendo la confianza de los ciudadanos y de este Congreso, con base en un trabajo serio, ponderado, no espectáculo, sin atropellar a nadie y presumiendo la inocencia; me aterra la teoría del señor Ñongo y me lo explico que venga de la gente de la derecha, es mejor condenar a un inocente con tal de que no se salga un culpable, pero que eso provenga de la gente que dice sostener principios éticos distintos, para mí es absolutamente incomprensible.

Yo presumo la inocencia, como presumo y pido que se presuma mi buena fe, la del Contralor General de la República, Hernández Gamarra, no ha pedido a nadie que le den el control excepcional, no se lo pidió al Alcalde Mockus, una pequeña confesión; es la cuarta vez que me encuentro en público en toda mi vida con el Alcalde Mockus, una cuando lo fui a visitar como ex alcalde, otra en un restaurante un día que estaba almorzando con un amigo en común, una tercera, en un acto protocolario y otra el día de hoy; creo que no he tenido para mi fortuna intelectual la posibilidad de hablar cinco minutos de mi vida con el Alcalde Mockus, me he perdido eso porque es una persona respetable.

Por lo tanto estoy haciendo este trabajo por mandato de la ley, porque me lo pone y porque esta Sentencia del Consejo de Estado que dirimió una controversia entre la Contraloría General de la República y la Contraloría del Distrito el 30 de enero del año 2001, es absolutamente inequívoca, la dejo para el acta, la competencia una vez que se solicita es aceptada por el Contralor y tiene que estar en su cabeza y no puede ser concurrente desafortunadamente; pero claro, yo acepto y cómo no voy a aceptar que en la Contraloría de Bogotá haya acumulado un acervo de conocimientos y claro yo demando y quiero la cooperación de la Contraloría de Bogotá, pero la autoridad en el proceso es la Contraloría General de la República.

La Contraloría hará dos trabajos, como lo dije anoche en el Senado de la República, un trabajo para examinar la consistencia del modelo del transporte masivo, su organización institucional, sus fuentes de financiamiento, sus pagos, la concentración de la propiedad, el sistema tarifario, etc. Para hacer ese trabajo el Contralor General de la República lo único que necesita es la voluntad de examinar esa política pública, como cualquier otra política pública y hará una auditoría para examinar el tema de la contratación en términos legales, financieros, técnicos, de impactos ambientales y de gestión y la auditoría como todas las auditorías, estarán en cabeza de uno de los Contralores delegados, sin intervención ninguna del Contralor General de la República.

Porque el Contralor General de la República no firma, ni direcciona y usualmente no conoce de antes ninguno de los resultados de las novecientas veintiocho auditorías cuyo resumen espero presentarle a este Congreso en el mes de junio del presente año. Ni estas, ni ninguna, ni las del TransMilenio, el Contralor no interviene en esos trabajos porque tiene una conformación jurídica de carácter distinto y el Contralor solo interviene en los procesos de responsabilidad fiscal en el caso de los altos funcionarios del Estado.

Ustedes, señores Congresistas, si incurrieren alguna vez en alguna investigación, podrían ser investigados por el Contralor, los Ministros, los funcionarios de las Altas Cortes. Los alcaldes y ex alcaldes de Bogotá podrían ser investigados por el Contralor General de la República, ningún otro de los funcionarios del Distrito puede ser investigado por el Contralor General de la República por mandato de la ley, de tal suerte que en principio no tengo absolutamente ninguna incompatibilidad para conocer del proceso, como de manera malintencionada lo dice el maniqueísmo; el maniqueísmo le produce un daño profundo a la democracia a la controversia pública, yo pertenezco a los buenos, por lo tanto puedo juzgar impunemente a los demás porque soy bueno, usted es malo por lo tanto usted no tiene derecho a opinar, usted está condenado de antemano.

Cuando yo prejuzgo lo hago en nombre de la buena fe, en nombre de la voluntad, en nombre de la buena razón, cuando yo prejuzgo que usted prejuzga es porque entonces usted hace parte del mundo de los bandidos. Yo creo que ese raciocinio no le hace bien a la democracia.

Le he dirigido una carta al Procurador General de la Nación, diciéndole que en el caso de que el señor ex Alcalde Mockus resultara inmerso en un proceso, yo me declararía impedido por razones éticas, en vista de la relación administrativa que el ex Alcalde Mockus tuvo con uno de mis hijos; pero no es por razones legales, sino porque considero que como juez que fuera en un proceso, mi juicio podría verse afectado en ese evento por esas circunstancias.

Pero la ciudadanía puede tener la seguridad de que vamos a hacer un trabajo absolutamente riguroso y que a mediados del mes de julio le vamos a entregar el resultado de la auditoría y desde luego a mí tampoco me gusta la demora en el proceso fiscal, por eso estoy presentando un

proyecto de ley para modificarlo; en ese proyecto de ley hay normas para cambiar el control excepcional, pero mientras tanto creo que tenemos el deber ineludible de respetar la Constitución y la ley. Muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias, señor Contralor. Tiene la palabra el Representante Santiago Castro Gómez.

Honorable Representante Santiago Castro Gómez:

Muchas gracias, señor Presidente.

El propósito del debate creo que ha quedado claro más aún después de la intervención del ex Alcalde Antanas Mockus, lo que este debate no debe ser, yo añadiría incluso otras cosas, no es un debate para descarrilar candidaturas presidenciales, no es un debate para desprestigiar un sistema que a la luz de sus resultados operativos, su costo tarifario, su efecto en el ordenamiento urbano y en la calidad de vida de los bogotanos es a todas luces exitoso y de qué manera.

No debe ser un debate para desviar responsabilidades técnicas, orientándolas sobre responsabilidades de corrupción o de moral que todavía no he visto claramente esgrimidas aquí, y no debe ser un debate tampoco para desconocer paternidades sobre un sistema, porque si el padre del sistema de TransMilenio fuera el ex alcalde Jaime Castro, no sé por qué no está citado a este debate; lo que sí debe ser este debate es para establecer las responsabilidades concretas ya sea en cabeza de entidades, en cabeza de institutos o en cabeza de personas donde las hubiera.

Y es un debate para nosotros saber exactamente qué es lo que vamos a hacer de aquí en adelante, además de saber exactamente qué es lo que pasó, cuáles fueron los problemas en la construcción, las deficiencias que pudo haber en los diseños; pero yo sí quiero saber exactamente cómo se van a corregir, cuál es el camino que nosotros vamos a seguir para asegurar un sistema que le ha dado orgullo no solamente a los bogotanos sino a todo el país, saber si las fallas provienen exactamente de los materiales y en este caso quién responde si el IDU por haberlo incluido en los pliegos como el material para ser utilizado o si los contratistas, por no haberlos probado previamente.

Pero también en esto tenemos que tener en cuenta que incluso hubo contratistas que advirtieron sobre las deficiencias en estos materiales, fueron los primeros en poner el dedo en la llaga y convocar estudios de universidades como la Universidad de los Andes para decir: pongámonos alerta que esto no está funcionando, y dejaron en las actas sus salvedades, sobre que estaban siendo obligados a utilizar un material que hasta el momento se desconocía.

Yo creo que también hay que valorar las diferentes instancias en que se tomaron decisiones en el IDU, hay que valorar también lo que hizo la doctora María Isabel Patiño, cuando fue alertada sobre las fallas que se estaban presentando, empezó a tomar una serie de correctivos que determinó que se cambiaran las condiciones técnicas de las vías que se estaban construyendo de ahí en adelante y se terminara la asesoría de Asocreto, que actuaba en doble calidad: como asesor y proveedor de materiales.

Creo que también hay que mirar la manera como se vendió material que se decía en sus inicios que era resistente a la erosión, al agua, pero que después se decía que el problema había sido la trampa del agua que estaba erosionando ese material al entrar en contacto con ese agente, creo que esa parte técnica tiene que dilucidarse y no lo tienen que ayudar a dilucidar los miembros de Asocreto y los contratistas que intervinieron en la obra.

Muchas ciudades (además de mi ciudad) están adelantando gestiones para tratar de sacar adelante proyectos de transporte masivo y esta es una oportunidad para corregir errores que se puedan presentar, para asegurarse de que estos nuevos sistemas tengan las mayores calidades técnicas; lo que sí me sorprende es que este debate se esté dando sobre si este sistema es bueno o no, si ha sido beneficioso para la capital; en las ciudades donde estamos tratando de sacar adelante este sistema no tenemos ninguna duda al respecto, es más, miramos con envidia lo que Bogotá ha realizado en torno a este proyecto, el nivel de calidad de la vida urbana, la recuperación del civismo, la convivencia, el orgullo y el sentido de pertenencia que esto ha generado.

Yo quisiera, como mensaje a los bogotanos, que no dejaran de defender un sistema que no solamente ha dado orgullo a su ciudad, sino que nos ha inspirado a muchas ciudades del país. Por esta razón, y ya para finalizar, quiero decir que la peor consecuencia que podía tener este debate es que se descalifique un sistema que ha sido exitoso y que definitivamente es un sistema que nosotros tenemos que copiar en muchas ciudades, mejorando los aspectos que haya que mejorar y aprovechando también como oportunidad estos pequeños escollos que ha tenido este problema, y que si hay un reto es asegurar la supervivencia y la continuidad con los mejoramientos que haya que hacer y que sean del caso del actual sistema de TransMilenio; y esto sí era una responsabilidad que, independientemente del debate que se haga hoy, esa responsabilidad le compete a la actual administración del Distrito Capital y al movimiento político que representa. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el Representante Germán Navas Talero.

Honorable Representante Germán Navas Talero:

Gracias, señor Presidente. Creo que hay que diferenciar entre lo jurídico y lo político y lo moral; aquí no estamos haciendo un debate jurídico es un debate político y moral y la moral es lo que se pierde todos los días acá.

A algunos bogotanos no les gusta que les digan la verdad, pero hay que decírsela, primero que todo el señor Peñaloza no ha contestado uno solo de los cargos que le hizo Gustavo Petro, como tampoco los que le hizo Wilson Borja anoche; él vino a mostrarnos la obra faraónica, los faraones contrataban la hechura de su pirámide con la condición de que la entregaran antes de su muerte, él quería un TransMilenio para inaugurarlo él, no importa a qué precio fuere, había que hacerlo a la carrera y ustedes bogotanos están pagando las consecuencias.

Había plata en la bolsa, mucha plata, esa plata que era de ustedes, de la sobretasa, a eso le suman el predial, el rodamiento y hacen unas autopistas para que las exploten un grupo de amigos de la administración como se demostró anoche; el transporte quedó en manos de nueve personas en esas rutas, rutas privilegiadas, donde ellos no invirtieron ni un centavo, fue la plata de ustedes, amigos bogotanos.

Hubo una propuesta de metro, tengo la carta de Metrovía, a estas alturas haber hecho el metro y le hubiera resultado mucho mejor a Bogotá que este invento del TransMilenio; ahora yo pregunto una cosa, aquí los citaron a los señores para que respondan o invitaron a un grupo de parlamentarios para que hagan de defensores de oficio de una obra que esta en entredicho.

El dijo algo de pico y placa como su gran obra, lo que no contó el señor Peñaloza es que el cuento de pico y placa se llevó setecientos millones de pesos en contratación de calcomanías que no se necesitaban, entre otras cosas a su Secretaria de Tránsito, María Elvira Pérez la destituye la Procuraduría y la señora María Elvira Pérez es contratada a través del PNUD o algo así y la tuvieron de asesora de la Alcaldía hasta hace poco.

Así bogotanos se violaba ley, así se jugaba con la moralidad, si una persona es expulsada de un cargo público no tiene por qué volver a entrar por la puerta de atrás, las constancias están ahí.

Ahora las calcomanías costaron setecientos millones de pesos y se perdió, el señor Peñaloza jugando con argumentos sofísticos que dicen: Ah no, entonces si les cobran a los que explotan la vía que les cobren a los particulares. Señor Peñaloza, es que esas autopistas para TransMilenio se hicieron con mi plata, con mis prediales, mi sobretasa y mi rodamiento y lo están usando unos privilegiados.

Ahora: lamentablemente el doctor Mockus guardó silencio y le vuelvo a repetir lo que le dije anoche y una vez en la Comisión Primera, el señor público que guarda silencio se convierte en encubridor y hay algo más que los bogotanos no saben: ochocientos millones de pesos

más perdimos por culpa de la administración Peñaloza, cuando ordena hacer ciclorrutas sobre la Carrera 30, cuando los diseños indicaban que por ahí iba a pasar TransMilenio y ahora esos ochocientos millones se perdieron, porque tuvieron que tumbarlos, los tienen que tumbar ochocientos millones de su plata, de su predial.

Yo les quiero contar una cosa: aquí se ha dicho que por qué les quitan investigaciones a los demás, yo averigüé, hubo una doble contratación en TransMilenio que asciende a la suma de seis mil quinientos cuarenta y siete millones trescientos ochenta mil ciento setenta y tres pesos, certificada por la Contraloría General de la República, doble contratación para el mismo objetivo, la Personería de Bogotá en ese entonces la tenía el doctor Germán Varón Cotrino, tiene el informe ordenando abrir investigación por esto, esto es de fecha febrero 3 de 1999 y dice:

Ordenar la apertura de la investigación disciplinaria por las presuntas irregularidades en que pudieron incurrir los funcionarios de la Administración Distrital, conforme a los supuestos en el presente informe de TransMilenio.

El Personero de Bogotá en esa época a quien le quitan la investigación, el doctor Germán Varón Cotrino –compañero nuestro–, dice:

"De otra parte, la elaboración de los diseños arquitectónicos de las troncales del proyecto TransMilenio fue contratada por la Unión Temporal Guía Limitada y Asociados y su valor asciende a la suma de novecientos noventa y nueve millones, tal, se reitera la observación que en su oportunidad se hizo al Contrato número 091 de 1998 suscrito con Emilio José Arcila Peñaloza y Asociados.".

El contrato donde le pagan al primo del doctor Peñaloza para que estudie jurídicamente el TransMilenio, al doctor Taboada y a otros y el Personero pide que lo investiguen. Finalmente, llama la atención la repetida contratación con determinadas personas como en los casos que se relacionan: Ana Luisa Flechas, José Alejandro Torres Escallón, Rafael Arango Calle, y dice así:

"Así mismo, es pertinente analizar la contratación con presunto abuso y desviación de poder, con la inobservancia de los principios de selección objetiva y transparencia en la suscripción de los contratos de publicidad para la presentación del proyecto TransMilenio.".

Ahí también metieron plata en publicidad y si los bogotanos no lo sabían porque esto es muy corto, Bogotá gastó en publicidad en tres años para elevar la imagen del doctor Enrique Peñaloza la suma de ciento treinta y seis mil seiscientos millones de pesos, dato certificado por la Contraloría.

Así con esa plata de ustedes cualquiera llega a la Presidencia y con esa plata de ustedes, nadie hablaba mal del Alcalde Peñaloza, por eso los medios de comunicación se callaron; aquí están los datos y se los muestro a quien quiera. Muchas gracias.

Presidente:

Tiene la palabra el Representante Oscar Carreño.

Honorable Representante Oscar Wilches Carreño:

Gracias, señor Presidente. Primero quiero hablar sobre la pertinencia del debate, realmente el debate no es a lo que quisieron llevarlo los medios de comunicación, a un simple enfrentamiento entre tres posibles candidatos a la Presidencia de la República; al contrario, el debate hace parte de una de las funciones importantes del Congreso, cual es el control político y segundo, hace parte al derecho que tienen los ciudadanos de saber la verdad sobre un tema tan importante como la solución al transporte público en la ciudad capital.

En el debate quedan claras dos cosas, primero que el sistema no va a colapsar como se ha dicho en los medios de información porque se hayan roto algunas losas, al contrario, se va a reparar y se va a seguir ampliando como es la meta hasta el año 2016. Segundo: que tampoco hay una conspiración contra el Sistema de Transporte TransMilenio, al contrario, hemos escuchado a todos los intervinientes desde el hoy alcalde Lucho Garzón, los citantes al debate y los ex alcaldes, defender el sistema y al contrario diciendo que hay que mejorarlo.

El Sistema de Transporte TransMilenio en Bogotá es un proyecto de todos los bogotanos, hoy gastan menos tiempo desplazándose los trabajadores desde el sur hasta el norte de la ciudad, que antes de TransMilenio; hoy ahorran más dinero porque con un solo tiquete pueden subirse en varios transportes como no sucedía antes; hay que mejorarlo para democratizar la participación de los pequeños y medianos transportadores, hay que mejorar la seguridad en los buses, hay que mejorar la congestión, es decir, que no vayan tan apretados los pasajeros y cumplir los cien puntos que pactaron en la administración actual con las personas que hicieron una protesta en días pasados por el servicio de TransMilenio.

La pregunta que hay que resolver y eso lo deben hacer los organismos de control, quién responde por los daños de la construcción de las troncales y sin lugar a dudas según lo que hemos escuchado esta mañana, quien tiene que responder es el IDU y el cuerpo técnico, porque es una decisión eminentemente técnica definir qué material van a usar; yo no creo que ni al Alcalde Peñaloza, ni al Alcalde Mockus les competa decir si el concreto o el fluido líquido es o no más conveniente, ellos confían en el equipo técnico y aunque los dos ex Directores del IDU han dicho que esta es una institución respetable, no es el modelo de eficiencia.

Recordemos que no solamente en la contratación de esta troncal, sino también en la contratación de la firma mexicana ICA para repavimentar algunas troncales, incumplió el contratista, demandó al IDU y terminaron los bogotanos pagando esa equivocación de esa institución técnica, por eso ellos tienen que responder y la medida del Contralor es pertinente, que le embarguen sus sueldos preventivamente, cautelarmente, para que si son responsables al final del proceso fiscal, tengan con qué responder porque si no quién responde.

Les aseguro que si hubiese sido un alcalde del último municipio de Casanare que hubiera tenido un cuestionamiento por un contrato de veinte o treinta millones, ya estuviera destituido, preso precautelativamente, pero como no tiene amigos en la prensa que lo defiendan, por eso a ese funcionario sí toda la opinión se le viene encima; la responsabilidad política del doctor Peñaloza la salió a asumir desde el mismo momento y lo quiero felicitar por esa actitud, Peñaloza, pocos funcionarios cuestionados asumen la responsabilidad, ¿cuál es el costo político de Peñaloza?

Es la ponderación que los bogotanos van a hacer entre el funcionamiento de TransMilenio y el error que se cometió en la construcción de las losas de una de las troncales, ese es el costo político y para el control de la Contraloría General de la República, efectivamente el control excepcional y prevalente, no es un capricho del señor Contralor General, es un mandato legal y no solamente por la credibilidad de la Contraloría, sino además porque el Gobierno Central está financiando con el Presupuesto Nacional el 60% de los costos de TransMilenio, por eso es pertinente la intervención del Contralor.

Y finalmente saltó a la vista un tema que es de mucha importancia para todos los col1ombianos, la financiación de las campañas; el Representante Petro ha hecho una sindicación pública de que seguramente el doctor Peñaloza tomó la decisión de hacer estas obras con cemento y no con asfalto, pagando un favor a quien presuntamente le financió su campaña. Ni lo ha probado el Representante Petro, porque ha dicho, pero no lo ha probado que haya realmente recibido el doctor Peñaloza esta plata, pero sí queda en el ambiente, mientras la financiación de las campañas no sea pública, permitiremos que la plata lícita e ilícita se meta en la financiación de candidatos que seguramente van a tener compromisos con los financistas y si no los tienen van a permitir la suspicacia de la opinión pública, creyendo que está pagando ese favor. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra la Representante Adriana Gutiérrez Jaramillo.

Honorable Representante Adriana Gutiérrez Jaramillo:

Gracias, señor Presidente. Aquí no venimos de abogados de oficio de nadie como dice el Representante Navas, por lo menos en el caso mío he venido al Congreso a defender lo que creo y en lo que creo. Por eso pienso que una falla técnica en la construcción de una obra de las tantas

que hizo el doctor Peñaloza no puede dar pie para insinuar que el doctor Peñaloza sea un corrupto; si por algo debe responder el ex Alcalde Peñaloza es por haber tomado la decisión política de poner en marcha un sistema de transporte masivo para la ciudad de Bogotá.

Decisión llena de riesgos y de dificultades, pero hoy es un ejemplo internacional y es motivo de orgullo de todos los colombianos; a partir de esa decisión nuestra capital tiene una cara diferente, que ha servido para levantar la autoestima no solamente de los bogotanos, sino de todos los colombianos; es posible que la idea haya venido de tiempo atrás, pero bien diferente es tener una idea que ponerla en marcha.

Para ponerla en marcha se necesita decisión y hoy los funcionarios públicos cuando se posesionan, inmediatamente son cuestionados como corruptos y al otro día tienen infinidades de denuncias. De manera que es bien difícil para un funcionario público tomar decisiones de riesgo, es por eso que hoy tenemos tantos funcionarios que no toman ninguna decisión porque es más fácil pasar de agache, que tomar decisiones que son trascendentales y pueden tomar muchos riesgos.

Por lo anterior creo que los bogotanos y los colombianos debemos hacerle un juicio de responsabilidad política al doctor Peñaloza, por haberle dejado a Bogotá este patrimonio tan importante para la ciudad, como lo es el sistema de TransMilenio; un sistema hoy consultado por muchísimos países y que es orgullo nacional. No debemos olvidar que la solución de transporte masivo de TransMilenio es entre diez y veinte veces más barato que el metro, esto lo digo para quienes insisten en que la solución es un metro para la ciudad de Bogotá, como si a los colombianos nos estuviera sobrando mucha plata.

Es verdaderamente lamentable la pérdida económica para la ciudad de Bogotá ocasionada por la falla en las losas de la Autopista Norte o en el trayecto de Los Héroes a la Avenida Sexta; las intervenciones escuchadas hasta ahora parecen darnos claridad en que la utilización del relleno fluido es la causa de dichos daños, y es por ello que los organismos de investigación y la justicia deben determinar claramente quiénes son los responsables, si es el IDU, si es la interventoría, si son los contratistas, si son los diseñadores y establecer si las empresas de Asocreto o Cemex tienen injerencia directa en los errores y fallas, si hubo dolo de funcionarios o particulares en los procesos de contratación, deben definirse entonces las responsabilidades civiles, disciplinarias o penales por parte de las instituciones pertinentes.

Quiero hacer un llamado de atención al Representante Petro cuando dice que Bogotá dejó de invertir setecientos mil millones de pesos en otras obras, por invertirlo en la obra de TransMilenio, por no haber acogido el sistema de concesión; hay muchas obras que quisiéramos hacer por concesión, pero no es posible hacerlas, porque no hay los proponentes para ello, porque si no es rentable o no es reparable la obra, no encontraríamos entonces las personas que quieran realizarlas y creo que en el caso de Bogotá, no podría haberse encontrado alguien con capacidad de competir al transporte tradicional en condiciones de concesionario.

El Polo Democrático ha querido mostrar sus banderas sociales como propias, como si las ejecutorias del doctor Peñaloza, hoy las del doctor Uribe, no hubieran estado llenas de sentido social, actuando siempre y defendiendo el interés general por encima del interés particular, lo cual le significó tomar decisiones en contra de algunos ciudadanos influyentes de la ciudad de Bogotá, pero siempre tuvo clara su posición de defender los intereses de la mayoría, que hoy en Colombia son más pobres, su obra de gobierno no solo se centró en TransMilenio sino también en la desmarginalización de Bogotá, en invertir con ahínco en los más pobres, para que ellos tengan acueducto, alcantarillado, viviendas legalizadas, vías pavimentadas, colegios, parques, bibliotecas, etc.

Es una mala idea aprovechar un daño en la construcción de una obra para enlodar el nombre de una persona que hoy tiene el reconocimiento nacional; por ello abogo ante las instituciones pertinentes para que determinen cuáles son los verdaderos responsables del daño en estas obras y se les obligue a resarcir económicamente los daños. Gracias, señor Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el Representante Plinio Olano Becerra.

Honorable Representante Plinio Olano Becerra:

Gracias, señor Presidente. He sido permanente cultor de la función de control público que se ejerce desde el Congreso de la República y evidentemente el debate y la diferencia de opinión es el marco de referencia de respeto que se debe exigir aquí en el escenario de la Cámara de Representantes.

Pero un debate con altura, un debate propositivo, un debate nutritivo, un debate hecho desde la óptica de quiénes construir y no de quiénes destruir, por eso la diferencia entre unos y otros radica en quiénes tienen la obsesión de criticar y quiénes tienen la obsesión de construir; entre quiénes, para quiénes es más fácil mostrar el punto negro de la hoja blanca y para quienes sentimos la responsabilidad de seguir construyendo proyectos hacia el futuro.

Este Congreso en este par de días ha terminado con un conocimiento pleno, de un léxico técnico de la ingeniería sobre los desagües, el relleno fluido, las actas, los comités técnicos, los estudios, los diseños, las interventorías y los contratistas y aquí se intenta establecer responsabilidades, a nosotros nos corresponde la política y a los organismos de control como bien lo ha expresado el señor Contralor General de la República, establecer con eficacia y con agilidad la responsabilidad de quienes tuvieron en sus manos la obligación de tomar determinadas decisiones, que como bien fue expuesto aquí también por un funcionario, se tomaron en un comité de obra en el cual hicieron parte los contratistas, los interventores y también el Instituto de Desarrollo Urbano.

Esos contratistas y esos interventores de grandes firmas nacionales que le han dado también lustro y brillantez a la ingeniería de este país, pero que tienen derecho a haber tenido un error si se quiere del orden técnico, allí habita la responsabilidad y no en ninguna otra parte. El ahogado no se puede seguir buscando río arriba, la responsabilidad tiene que estar en cabeza de alguien y a mi juicio la responsabilidad por la decisión de cambiar unas especificaciones habita en quienes en el comité de obras del Acta número 4 del 28 de junio cambiaron unas especificaciones de un diseño que había sido contratado con garantías y con conciencia.

Por eso, señor Presidente, me parece que la Contraloría General de la República y el Congreso en Pleno deben tener responsabilidad sobre cómo se deben evaluar el esquema de riesgos y el esquema de garantías; me gusta la posición del señor Contralor Distrital, me parece que la Contraloría y los organismos deben ser eficaces y la eficacia tiene que trasladarse del discurso a una actitud ejemplarizante, que permita hacia el futuro desarrollar con claridad cada uno de sus cumplidos.

Se ha dicho aquí sobre las causas que originan este proceso; el afán, no comparto Representante Petro, que haya sido el afán del ex Alcalde Peñaloza, por cuanto el acuerdo que firmaron contratistas, interventor y el IDU nunca varió los plazos que se habían convenido para iniciar y para terminar las obras; el cemento, se dice que porque hay un cartel del cemento en Colombia. No, Representante Petro: eso es falso, el cartel del cemento existe en el mundo entero, solo hay tres o cuatro multinacionales que manejan el mercado del cemento y Colombia no podría ser ajena a ese tema porque los cementeros aportaron a la campaña política del doctor Peñaloza.

Yo creo que en ese sentido las palabras del Representante Oscar Wilches llegan como anillo al dedo para que nosotros reflexionemos sobre el tema de tener abiertas las campañas a la inversión privada, pero eso no quiere decir que el mandatario haya actuado con dolo y que aquí impunemente frente a la comunidad se trata de destruir algo de lo cual se sienten verdaderamente envidiosos quienes pelean la paternidad de un proyecto como el de TransMilenio.

Que TransMilenio fue una mala escogencia, si un sistema que estaba diseñado para transportar quinientos o seiscientos mil ciudadanos y hoy transporta novecientos mil, ¿qué quiere decir?, que el sistema es excelente, que es un sistema bueno, que ha permitido el compromiso de

las administraciones, de la primera en su ejecución. Yo sí no escondo mi admiración plena por la obra de Gobierno y por la idea política del doctor Enrique Peñaloza, me parece que no se trata aquí de venir a hacer una defensa de oficio; las obras del doctor Enrique Peñaloza se defienden solas, no necesitan ni siquiera la propia defensa de él, es o lo palpa, lo percibe, lo está disfrutando la ciudadanía y es un patrimonio de todos los colombianos que sentimos con orgullo, cómo alguien fue capaz de proyectar un tema como TransMilenio que fuera un proyecto apenas para un período de Gobierno.

Por eso mi admiración por esa obra, mi admiración también por lo que le ha aportado Antanas Mockus al tema de TransMilenio, porque le aportó el concepto de mantenimiento, que es un tema fundamental y seguramente va a tener el Alcalde Luis Eduardo Garzón también la admiración de los bogotanos, porque tengo la seguridad de que le va a aportar el concepto de sostenibilidad, por eso el éxito del modelo es el indicador más fehaciente de que existe una gran satisfacción entre la ciudadanía.

Aquí también los temores que como ciudadanos en Bogotá tenemos por el futuro del esquema de TransMilenio; yo dejo simplemente una reflexión para el Congreso y para la ciudadanía en general, quienes hoy se sentirían satisfechos de que esa demanda en el Consejo de Estado tuviera éxito, para parar los buses rojos, para dejar las vías sin servicio y para mantener novecientos mil ciudadanos de los estratos uno, dos y tres preferencialmente de una manera indiferente, indigna e irrespetuosa como se venía manejando en el transporte público en Bogotá. Mil gracias, señor Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el Representante Milton Rodríguez Sarmiento.

Honorable Representante Milton Rodríguez Sarmiento:

Gracias, señor Presidente. Me parece muy útil que el Congreso de la República se apersone de estos temas trascendentales de la ciudad de Bogotá y particularmente de este proyecto que tiene unas inversiones multimillonarias, no solo del Distrito, sino que aquí también está el patrimonio de la Nación, incluso nosotros en el Plan Nacional de Desarrollo avalamos la expansión del proyecto de TransMilenio, no solo expandirlo dentro de localidades de Bogotá como el proyecto de Suba, sino incluso quedó dentro del Plan de Desarrollo la posibilidad de extenderlo a algunos municipios de Cundinamarca como en el caso de Soacha.

A mí sí me preocupan los cuestionamientos que aquí se hacen, que si bien es cierto son de orden eminentemente técnicos, tienen unas repercusiones infinitas a la hora de mirar el impacto social y sobre todo el impacto que se pueda generar en la inversión de un tema tan importante como la infraestructura de la ciudad.

Por eso yo valoro enormemente que aquí estén los dos ex Alcaldes de Bogotá poniéndole la cara al país y me parece que ese ya es un principio fundamental de responsabilidad política, pero a mí lo que me preocupa es que estos debates se vayan en eso, en solo debates y debates y no se concluya finalmente quién tiene la responsabilidad, porque en esto tienen que haber responsables, porque aquí en el Congreso se ventiló el debate de Foncolpuertos y por ahí vemos en la calle a la gente de Foncolpuertos; aquí en el Congreso se debatió el tema de Dragacol y vemos cómo el señor de Dragacol sale impunemente también.

Este tema, si bien es técnico, me parece que el tema de la corrupción en Colombia se da por una de tres vías: una por el detrimento abierto, tajante, del patrimonio del Estado que es la más común; la segunda por dejar de hacer las cosas que, a mi juicio, es también una responsabilidad de los funcionarios, y la tercera por hacerla de manera que se presenten estas dificultades.

Yo no digo que el Alcalde Mayor haya tenido que ver en el tema, de golpe puede ser un error de orden técnico, pero alguien tiene que asumir estas responsabilidades o bien sean los señores que suministraron el cemento o los señores que hicieron el diseño o los señores del IDU; no sé por qué eso lo tienen que determinar los entes de control.

Pero lo grave era lo que anunciaba y no entiendo por qué ayer el Alcalde Mayor de Bogotá, el señor Lucho Garzón, decía que ahora le iba a tocar reducir la inversión social en la infraestructura a raíz de todos los problemas de TransMilenio, me parece que eso no se compadece con la realidad del Distrito.

El decía: "Me preocupa que el zapato esté dañado, vamos a tratar de remontarlo pero en el peor de los casos me va a tocar cambiar los zapatos", eso sería gravísimo para una ciudad que ha puesto prácticamente toda la solución del transporte masivo, en un proyecto de tanta trascendencia y tanta importancia, que además se quiere emular en otras ciudades del país como en el proyecto de TransMilenio.

Entonces mi mensaje es que esto no se quede en debates, sino que se establezca una Comisión que le haga el seguimiento a ese tema para ver cuáles son finalmente las conclusiones de las entidades de control sobre ese particular.

Presidente:

Señor Secretario, lea los proyectos que están para primer debate el día 14 de abril de 2004.

Secretario:

Sí, señor Presidente.

• El Proyecto de ley 031 de 2003 Cámara, "por medio de la cual se implementan unas medidas económicas para el beneficio del deporte asociado y aficionado".

• El Proyecto 065 de 2003 Cámara, "por la cual se autoriza la emisión de la estampilla pro desarrollo científico y tecnológico de las Unidades Tecnológicas de Santander, UTS, y se dictan otras disposiciones".

• El Proyecto de ley 091 de 2003 Cámara, "por medio de la cual se establece la participación como miembros no permanentes del Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes) y del Conpes Social de los Alcaldes de Distrito Capital, de los Distritos Especiales y de las Areas Metropolitanas y se dictan otras medidas complementarias", acumulado con el Proyecto de ley 114 de 2003 Cámara, "por medio de la cual se establece el Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes), su composición y funciones".

Presidente:

Se levanta la sesión y se convoca para el día miércoles 14 de abril de 2004 a partir de las 9:00 a. m.

El Presidente (E.),

Juan Martín Hoyos Villegas.

El Secretario,

Adán Enrique Ramírez Duarte.

ANEXOS

(Constancia del Representante Wilson Alfonso Díaz Borja)

Ponencia para debate para ser adelantado por la Comisión Tercera de Asuntos Económicos de la Cámara de Representantes debido a posibles o presuntas fallas o falencias en la contratación pública realizadas en Bogotá, D. C., en los períodos por parte de la Alcaldía de Bogotá a través de IDU-TransMilenio, ya sea que se hayan hecho por contratación pública directa o a través de contrato de concesión.

La citación al debate la hace el Representante a la Cámara Wilson Borja Díaz para la fecha en que la Presidencia de la Comisión determine, dentro del segundo período de la actual legislatura, para los efectos legales se presenta hoy 31 de marzo de 2004.

Introducción

Es tema de actualidad y de candente debate, que ha logrado atraer la atención de todos los medios de comunicación, pero en especial la de los ciudadanos de Bogotá y del resto del país, sobre el tema que tiene que ver con las fracturas de las losas con que fueron pavimentadas las troncales del sistema de transporte masivo TransMilenio que involucran cantidades enormes de dinero, tanto en su construcción como en su reparación y mantenimiento, mientras se esperaba que las vías tuvieran una vida útil de 20 años, a menos de 2 años de existencia se detectaron graves anomalías en los diseños y desarrollo de la construcción de las

obras, pero claro, como son dineros de la Nación transferidos al Distrito Capital, y dineros del mismo distrito capital pagados por los contribuyentes colombianos, esta corporación está atenta a abrir una investigación detallada sobre el particular, que nos permita coadyuvar en el debate y esclarecimiento de las posibles causas, para que junto con los organismos de control y la estructura jurídica del Estado, se puedan establecer las responsabilidades políticas, técnicas y administrativas, para que el Estado pueda ver resarcido el erario, que pretende ser mancillado de nuevo, ya sea en forma dolosa o culposa, mientras millones de colombianos no vemos esperanza próxima posible de mitigar las necesidades básicas insatisfechas, presento este debate ante los honorables Representantes a la Cámara, para que dentro de los criterios, del buen juicio, de la sana crítica, lejano de sectarismos políticos y dentro de la imparcialidad que deben dar los criterios de la justicia social y la toma de conciencia, se brinden al país respuestas y decisiones claras que nos permitan, no solamente señalar presuntos responsables, sino además que el Estado sea indemnizado por la cuantiosa afrenta.

Fundamentos constitucionales y legales

Se hace la presente solicitud de *investigación* y *debate* en virtud de lo preceptuado en el artículo 137 de nuestra Constitución Política de Colombia y lo normado al respecto en la Ley 5ª de 1992.

Argumentos económicos

Es claro que, como representante a la Cámara por Bogota, quedarían plenamente justificados los argumentos de esta citación a investigación y debate, en defensa del patrimonio público de la ciudad, y además para generar transparencia en la contratación pública que es uno de los reclamos constantes de la ciudadanía, pero además se trata en este asunto de hacer control político de gestión sobre dineros públicos emanados del erario nacional y aprobados tanto en el Plan Nacional de Desarrollo, en el Plan de Inversiones, en la Ley de Presupuesto y se trata también de transferencias que la Nación ha dispuesto para la ciudad de Bogotá, D. C., con destinación específica para el *Sistema de Transporte Masivo* Transmilenio que además los citados dineros son producto de los impuestos pagados por todos los colombianos, por lo tanto la citada investigación y debate suscitan no solamente el interés de los ciudadanos de la Capital de la Republica, sino también a todos los ciudadanos y contribuyentes colombianos. Además, quién más que esta Comisión de Asuntos Económicos es la más facultada constitucional y legalmente para darle trámite a esta solicitud.

Argumentos sociales

Para nadie son un secreto los niveles de pobreza por los cuales atraviesa el país y en especial el Distrito Capital, con cerca de un 64% de pobreza absoluta según publicación reciente del diario *El Tiempo*. A la par con esta pobreza, se da un nivel de desempleo superior al 17% y un nivel de ocupación en economía informal de ingresos y condiciones de seguridad social precaria, unido a altas tarifas de servicios públicos, hambre, desnutrición e inconformidad social, aun cuando supuestamente las cifras oficiales dicen que a la economía le va bien, con un crecimiento superior al 3% y unas expectativas igualmente favorables, pero no entiendo cómo, mientras a la economía supuestamente le va bien, a los pobres cómo nos va de mal, y dentro de este panorama del supuesto Estado "comunitario" donde deambula la violencia y se derrama la sangre de los compatriotas todos los días, y más del 10% del país se volvió nómada interno, y externamente tenemos a cerca de cuatro millones de colombianos en el exterior, por falta de garantías fundamentales en nuestro país, entre ellas la vida, la libertad y el empleo para una vida digna, en un país donde el presupuesto para la guerra está en el primer Orden del Día y la prioridad es comprar tanques de guerra y no una verdadera inversión social y una cruzada real contra el hambre y la miseria, que son la causa fundamental de la violencia, entonces no entendemos por qué en un país de tanta injusticia social aún se presentan graves falencias en la contratación pública y se presentan actos que dejan graves cuestionamientos sobre la falta de transparencia, falta de ética y honestidad en la contratación pública, y los megaproyectos y la planeación estratégica solamente sirven para socializar las pérdidas y dejar hipotecados a los gobiernos venideros, a las administraciones futuras, de tal forma que mediante el proceso electoral se acceda al gobierno, pero nunca al poder, por cuanto cuando se llega ya está todo contratado y se tiene que entrar a responder ante la ciudadanía por corrupciones administrativas heredadas. Y más grave aun: el sector privado esquilma los dineros públicos, con la complicidad de los administradores de turno, luego se van del gobierno y los dineros nunca o casi nunca son recuperados por la ciudadanía, y de los juicios fiscales casi nunca surgen responsables y, cuando surgen, solamente se trata de chivos expiatorios que generalmente no tienen patrimonio suficiente o se han declarado previamente en quiebra, espero que este debate sirva para que en el futuro se corrijan todas las fallas para que la sociedad en su conjunto no sea burlada por los corruptos.

1. **La tesis de la etapa precontractual Fase I**

Es necesario entender que antes de comenzar la construcción de cualquier proyecto de obra pública es indispensable establecer unos parámetros o proyectos de estructuración jurídica y financiera, que permita de alguna forma establecer que las obras a realizar no solamente son viables desde el punto de vista de la evaluación del proyecto, desde el punto de vista medioambiental y social, desde el punto de vista costo-beneficio, desde la dinámica de la construcción de proyectos autosostenibles, rentables y con la menor posibilidad de gasto recurrente, es decir, un verdadero proyecto de inversión.

Pero, además, es necesario entender que en esta etapa los estudios de diseño, los presupuestos de obra, el estudio de riesgos, de estabilidad y calidad de la obra a ejecutar requieren la más alta atención, exactitud científico-técnica que nos permita tener la garantía de la realización de los objetivos y metas del proyecto.

1.1 **Estructura financiera**

La financiación del proyecto de sistema de transporte masivo TransMilenio, proyectado al 2016 tiene un costo en infraestructura de US$1.969 millones, distribuidos entre aportes de la nación y el distrito, siendo del orden los aportes de la Nación de US$1.295,6 millones, y el distrito US$674 millones.

Aportes/año	Nación (Dólares constantes del 2000)	Distrito (Millones de pesos constantes 2000)
2000	39.675.927	
2001	30.600.000	77.778
2002	50.000.000	80.111
2003	50.000.000	82.514
2004	50.000.000	84.990
2005	50.000.000	87.540
2006	37.800.000	90.166
Subtotal	**308.075.927**	**503.099**
2006	62.200.000	
2007	100.000.000	92.871
2008	100.000.000	95.657
2009	100.000.000	98.527
2010	100.000.000	101.482
2011	100.000.000	104.527
2012	100.000.000	107.663
2013	100.000.000	110.893
2014	100.000.000	114.219
2015	100.000.000	117.646
2016	25.324.073	121.176
Subtotal	**987.524.073**	**1.064.661**
TOTAL	**1.295.600.000**	**1.567.760**

Fuente: Instituto de desarrollo Urbano (IDU).

Costos Infraestructura Fase I: US$153.9 millones.

3 Corredores: Av. Caracas, Calle 80, Autopista Norte.

Troncal	Longitud Corredor (km)	Total U$ (millones)
Calle 80	10	42.6
Av. Caracas	21	69
Autopista Norte	10	42.3
Total Fase 1	**41**	**153.9**

1.2 **Estructuración de diseños**

A. Autopista Norte

• Etapa de Diseño

Esta etapa fue contratada por la Secretaría de Tránsito de Bogotá, D. C., con la firma Steer, Davis & Gleave el 4 de diciembre de 1998. El contrato incluía el diseño de cuatro troncales:

• Calle 80 (Adecuación)

• Avenida Caracas (Adecuación)

• Autonorte (Adecuación)

• Corredor férreo del sur (Prediseño)

En desarrollo del contrato, Steer, Davis & Gleave (SDG) subcontrató los diseños geométricos y de pavimentos con la firma Cano Jiménez Estudios y Construcciones Ltda., quien a su vez subcontrató de la siguiente manera: (Ver organigrama de contratación)

• Diseño geométrico: Desarrollado por la firma PIV Ingeniería.

• Diseño de pavimentos: Desarrollado por la firma BIL ingeniería, a partir de información de deflectometría y estado del pavimento suministrada por la STT, contratado previamente con la firma LG Consultores Asociados Ltda.

• La interventoría del contrato la realizó el doctor Manuel Salazar.

• Diseño de pavimentos

• El diseño de pavimentos fue presentado en su versión en el documento "TransMilenio, diseño operacional, estudios y diseños de infraestructura Autopista Norte. Estudio Geotécnico, diciembre 1999".*

• SDG proponía que bajo losa de concreto debía colocarse una base de nivelación de 15 cm de espesor, en relleno fluido de F'c=60 kg/cm2, según indica el plano 6 de 9 del mismo estudio.

• Diseño de drenajes

• SDG no entregó recomendación alguna para los drenajes, salvo indicaciones esquemáticas en los planos de reubicación de vallados, en aquellos puntos donde interferían con la geometría de la vía.

• Según comunica entre SDG y el interventor Manuel Salazar sobre el diseño de redes de servicios, dentro de las cuales están los drenajes, SDG aclara que dichos diseños no hacían parte del alcance de los trabajos contratados[1]. En la comunicación mencionada SDG presenta a consideración de la interventoría una propuesta para la elaboración de estos diseños, la cual no se materializó.

• Especificaciones, cantidades de obra y presupuesto

• Las cantidades de obra totales de concreto para el sector comprendido entre la Calle 80 y la Calle 170 son los siguientes:*

ITEM	CANTIDADES SDG
Pavimento MR – 50	20.727 m3
Pavimento MR – Whitetopping	56.862 m3
Relleno fluido de 30 Kg/cm2	0
Relleno fluido de 60 Kg/cm2	17.900 m3

1.3 **Análisis de riesgos, garantías y seguros**

En toda obra pública se contempla la presentación de niveles aceptables de siniestralidad, estos niveles aceptables de siniestralidad están dados dentro de lo que puede llamarse un cálculo de probabilidades técnicas y humanas, este nivel de riesgo se cubre especialmente a través de pólizas de seguros que son ofrecidas por las compañías de seguros, con participación de compañías de coaseguros y reaseguros, cuando las cuantías tienen alguna importancia, en especial para la repartición del riesgo, estos riesgos probables no contemplan las fuerzas mayores ni los casos fortuitos, ya que van más allá de la posibilidad de cubrirlos fácilmente.

En los contratos firmados por el IDU con los contratistas de las obras dentro del formato de condiciones generales del contrato en la cláusula 6.1 que trata sobre las garantías de fiel cumplimiento del contrato y de restitución del anticipo, el cual cita: "El contratista deberá presentar al contratante una garantía bancaria de fiel cumplimiento, esta garantía se transformará en el instrumento que respaldará la terminación satisfactoria del contrato.".

Así mismo, el contratista entregará una garantía de restitución de anticipo, el monto de este garantía será igual al monto del anticipo, la garantía caducará el día que se amortice la última parte del anticipo.

Existe en la cláusula 6.2 el criterio de la retención de garantía por medio de la cual el contratista retiene una suma no inferior al 5% del precio del contrato, y el 50% de esta retención será devuelta a la recepción provisional de las obras y el saldo a la terminación a satisfacción de las mismas. Igual se podrá remplazar por una garantía bancaria.

En la cláusula 6.3 habla sobre la responsabilidad. Seguros y dice que a pesar del establecimiento de pólizas de seguro, no importando el porcentaje cubierto por las pólizas, el contratista es el único responsable de indemnizar al Estado o a terceros afectados con un siniestro, ya sean estos empleados o subcontratistas y dice que el contratista contratará todos los seguros obligatorios previstos en la reglamentación vigente, incluidos precisamente los seguros contra terceros incluidos en el numeral 6.32 y el seguro contra accidentes de trabajo incluidos en el numeral 6.33 de la misma cláusula.

Pero llama la atención el numeral 6.34 Seguro contra los riesgos en la Zona de obras, el cual transcribiremos textualmente para el caso: "El contratista suscribirá un seguro contra todo riesgo en la zona de obras, para beneficio conjunto del contratista y sus subcontratistas, el contratante y el jefe de obra. Dicho seguro cubrirá la totalidad de daños materiales que puedan sufrir las obras objeto de contrato, incluyendo los daños debidos a defectos de concepción, diseño, materiales de construcción, o de la realización, por los cuales el contratista es responsable en virtud del contrato. Este seguro también deberá cubrir los daños materiales ocasionados a bienes o propiedades del contratante y los daños debidos a fenómenos naturales.".

Los seguros que figuran en subcláusulas 6.32 a 6.35 de la cláusula 6 deberán ser presentados por el contratista para la aprobación del contratante y ser suscritos por el contratista antes de iniciar los trabajos.

2. **La Antítesis de la Etapa contractual Fase I**

En la etapa contractual que es considerada la etapa de acción del proyecto, es decir, cuando el proyecto pasa de la teoría de los diseños y los planos a la práctica de la realización de las obras en concreto, y aquí son importantes algunas líneas como por ejemplo la responsabilidad contenida en la cláusula 24 de las condiciones generales del contrato que hablan de la necesidad de la realización de pruebas y ensayos de los materiales y suministros y de su calidad previa a la realización de las obras, de tal forma que si un material no cumple las especificaciones técnicas del contrato será rechazado por el contratista al proveedor, o se cambiará de proveedor o en últimas se pondrá de acuerdo con el contratante y el interventor para cambiar y recalcular los diseños, especialmente cuando se trate de cambiar de material.

---

* Informe final de estudio geotécnico para el diseño del pavimento proyecto TransMilenio entregado por SDG. Anexo 3 del resumen elaborado por la Subdirección General Técnica del IDU.

1 Según carta dirigida al interventor Manuel Salazar se reitera que el diseño de redes está por fuera de los alcances del contrato.

* Informe final de SDG según anexo llamado cantidades de obra presupuestos y programa de construcción estimados. Anexo 5 del resumen elaborado por la Subdirección General Técnica del IDU.

2.1 **Construcción de las obras**

El 25 de mayo del 2000 se adjudica el Contrato 403 del 2000, que se firma el 1º de junio de 2000, con la firma Construcciones Civiles S.A. –Conciviles S.A.– por un valor de $38.184'458.524, cuyo objeto era "Rehabilitación de las calzadas de tráfico mixto y adecuación para la operación de TransMilenio de la Autopista Norte desde Los Héroes hasta la calle 176.

Contrato de Construcción Conciviles S.A.	Fecha	Descripción	Valor (pesos corrientes)
Contrato Nº 403 de 2000	8 meses (junio de 2000–febrero de 2001)	– Rehabilitación calzadas centrales de tráfico mixto. – Adecuación para la operación de TransMilenio Autonorte (Héroes – Cl. 176).	38.184.458.524
Adición Nº 1 Contrato 403/2000		– Evaluación, actualización y complemento de los estudios y diseños de la estación cabecera entre las calles 170 y 184 de la Autopista Norte	4.000.000.000
Adición Nº 2 Contrato 403/2000	21 de feb. de 2001	Prórroga de cuatro meses	5.300.000.000
Adición Nº 3 Contrato 403/2000	21 de junio de 2001	Prórroga de cuatro meses	9.400.000.000
Adición Nº 4 Contrato 403/2000	19 de octubre de 2001	Prórroga de un mes	1.600.000.000
Adición Nº 5 Contrato 403/2000	20 de nov. 2001	Prórroga de 28 días calen.	693.258.000
Adición Nº 6 Contrato 403/2000	19 de dic. de 2001	Prórroga de 1 mes	No presenta reclamación debido a las anteriores adiciones
Total adiciones	**Feb.-Dic. 2001**	**Prórroga 10 meses y 28 días**	**20.933.258.000**
Total contrato + adiciones	**Junio/2000 Dic./2001**	**18 meses y 28 días**	**59.117.716.524**

Con respecto a los diseños, el contratista previo a la obra enuncia que no tiene claro el alcance de los diseños, donde el IDU aclara que los estudios de Steer, Davis & Gleave es preliminar y existen parcialmente estudios complementarios.

Así mismo, el contrato de interventoría se adjudicó al Consorcio Integral S.A. Silva Fajardo y Cía. Ltda. y Silva Carreño y Asociados S.A.; en el contrato además de labores de interventoría, exigía actividades de ajuste de los diseños originales, como se plantea en la Sección 5 al pedido de propuestas, Capítulo III, reglamentación general de servicio, numeral 2 párrafo 1 "Cambios o modificación del diseño original.".

Por lo tanto, "la interventoría garantizará y será la responsable de la conservación de los parámetros y dimensionalidad del diseño y las especificaciones, y a su vez de acoplar el diseño aprobado de la vía objeto de las obras.". (IDU, informe técnico fase I, pág. 11).

2.2 **Posibles o presuntos cambios de diseños**

• Cantidades de obra del contrato de construcción

Vale la pena resaltar que, por razones que el IDU no ha podido establecer, el formulario de cantidades de obra incluidos en el pliego, difiere de lo propuesto por el diseñador. Se cambió la especificación de relleno fluido de f'c=60 kg./cm2 a f'c=30 kg./cm2. En el formulario no se especifica el destino de relleno fluido pero en los planos del diseño, anexos al pliego, se indicaba su uso para los carriles 1 y 8.

ITEM	CANTIDADES STEER, DAVIES & GLEAVE	CANTIDADES PLIEGO DE CONDICIONES
Pavimento MR – 50	20.727 m3	17.408 m3
Pavimento MR – Whitetopping	56.862 m3	53.645 m3
Relleno fluido de 30 kg/cm2	0	17.900 m3
Relleno fluido de 60 kg/cm2	17.900 m3	0

2.3 **Papel del director de la obra**

También es importante resaltar que quien manda en la obra y toma todo tipo de decisiones a nombre del contratista es el director o gerente técnico de la obra, y nadie más, es decir que cualquier cambio en los diseños, cualquier adición o cualquier obra complementaria debe ser informada por este al contratista, al interventor y al contratante.

2.4 **Papel del contratista**

Como se trata de un contrato "llave en mano" el contratista en este caso no solamente desarrolla la obra, sino que también la administra, hace las compras de material, define los stocks de inventarios, selecciona los proveedores, controla los cronogramas, controla la calidad técnica de las obras en primera instancia y en general, de acuerdo con las condiciones generales del contrato, debe cumplir con todos sus deberes y obligaciones establecidos hasta la entrega a satisfacción de la obra.

2.5 **Papel del interventor**

En esta etapa como contradictor técnico adquiere un papel fundamental en representación del contratante, la figura del interventor quien hace en forma constante la auditoría técnica del desarrollo de la construcción del proyecto, sus objeciones técnicas, de ser razonables y acordadas serán de obligatorio cumplimiento.

2.6 **Actas de entrega de las obras**

Dentro del proceso de desarrollo de la obra se realizan reuniones técnicas de seguimiento y control de la misma, de cada reunión a la cual asiste el contratista, el contratante y el interventor y los relacionados técnicos con la obra se levanta un acta, la cual debe ser numerada y fechada y la cual debe reflejar fidedignamente la realidad del desarrollo de la misma obra, y los cambios acordados técnicamente por quienes intervinieron en la reunión y esta prestará el papel de plena prueba en caso de controversia jurídica por los cambios efectuados en los diseños y/o en los contratos correspondientes.

2.7 **Contratos de mantenimiento**

• Recursos de los contratos de mantenimiento de las troncales de TransMilenio Fase 1

Los contratos para el mantenimiento de las Troncales de TransMilenio Fase 1 son ejecutados con cargo a los recursos de la empresa TransMilenio S.A., exceptuando las reparaciones que fueron realizadas con la Brigada Ex Hueco de la Subdirección Técnica de Mantenimiento.

De igual manera, Asocreto realizó una donación de 240 m3 de concreto MR-50 para la reparación de cincuenta y tres (53) losas en la Autopista Norte.

INVERSION DE LOS CONTRATOS DE MANTENIMIENTO DE LAS TRONCALES DE TRANSMILENIO FASE 1

AÑO	AUTONORTE	AV. CARACAS	CALLE 80	TOTAL PERIODO
2003*	1.092.049.533	754.976.640	32.604.630	1.879.322.173
2004-2008*	7.096.674.132	8.245.314.956	2.982.176.037	18.324.165.125
TOTAL	8.188.723.665	9.000.291.296	3.014.472.037	20.203.487.298

* Incluidas la consultoría y las interventorías de los mantenimientos.

• CONTRATOS, COSTOS Y CANTIDADES REPARADAS

A continuación se mencionan los contratos de mantenimiento vial y reparación de las Troncales de TransMilenio en la fase uno con sus respectivos costos y cantidades reparadas.

A. Troncal Autopista Norte

1. CONTRATO 143/2003.

CONTRATO: 143 de 2003.

OBJETO: Mantenimiento vial de las Troncales de TransMilenio Autopista Norte y Calle 80 en Bogotá, D. C.

CONTRATISTA: Consorcio Mantenimiento Troncales.

INTERVENTORIA: Consorcio JHO (O. S.: DTA- C-561-02)

FECHA DE INICIO: Septiembre 22 de 2003

PLAZO FINAL: 3 meses

FECHA DE TERMINACION: Diciembre 22 de 2003

VALOR TOTAL EJECUTADO: $265.600.000,00

Con el Contrato 143 de 2003 se realizó la reparación de cuarenta y cinco (45) losas en la calzada occidental de la Autopista Norte, utilizando el siguiente procedimiento constructivo de acuerdo con la recomendación del ingeniero Jamshid Armaghani.

• Demolición de la losa existente.

• Demolición del relleno fluido.

• Colocación del filtro perimetral con tubería de drenaje de 2.5" conectado al vallado.

• Colocación de una base granular baja en finos y envuelta en Geotextil NT – 4000.

• Instalación de una parrilla de refuerzo con varillas Nº 5 espaciadas cada 30 cm. en ambos sentidos.

• Colocación de concreto hidráulico MR – 50 Fastrack a 24 horas.

De las cuarenta y cinco (45) losas intervenidas, tres (3) fueron reparadas inicialmente entre las calles 128B y 128ª, el 2 de octubre de 2003, en los carriles mixtos de la calzada occidental.

Catorce (14) losas se repararon entre las calles 128C y 129, de octubre 3 a octubre 9 de 2003, en los carriles mixtos de la calzada occidental.

Cuatro (4) losas se repararon entre las calles 174 y 174ª, de octubre 15 a octubre 21 de 2003 en los carriles mixtos de la calzada occidental. En este sector el filtro perimetral colocado se conectó a un sumidero con una perforación realizada mediante misil de impacto.

Y veinticuatro (24) losas fueron reparadas entre las calles 128C y 129, de octubre 14 a noviembre 18 de 2003 en los carriles mixtos de la calzada occidental.

2. CONTRATO 184/2003.

CONTRATO: 184 de 2003.

OBJETO: Mantenimiento rutinario, preventivo, correctivo y construcción de obras de drenajes en la infraestructura vial de la Troncal Autopista Norte, las calzadas paralelas de la Autopista y las vías de sus rutas alimentadoras en Bogotá, D. C.

CONTRATISTA: Unión Temporal SSB Autonorte.

INTERVENTORIA: Consorcio Tranvía (Cto. 195-03)

FECHA DE INICIO: Noviembre 20 de 2003.

PLAZO FINAL: 60 meses.

FECHA DE TERMINACION: Noviembre 20 de 2003.

VALOR TOTAL EJECUTADO: $6.573’972.588,00

Con el Contrato 184 de 2003 se ha realizado la reparación de ciento noventa y siete (197) losas en los carriles mixtos calzada occidental de la Autopista Norte, utilizando el mismo procedimiento constructivo de acuerdo con la recomendación del ingeniero Jamshid Armaghani dada en el Contrato 143 de 2003.

Cincuenta y dos (52) losas fueron reparadas entre las calles 128A y 134, entre el 20 de noviembre y el 22 de diciembre de 2003, en los carriles mixtos de la calzada occidental.

Seis (6) losas entre las calles 165 y 170, de diciembre 18 a diciembre 23 de 2003, en los carriles mixtos de la calzada occidental.

Veintitrés (23) losas entre las calles 137A y 138, de diciembre 21 a diciembre 31 de 2003 en los carriles mixtos de la calzada occidental.

Y seis (6) losas fueron separadas entre las calles 144 y 146, de enero 5 a enero 9 de 2004 en los carriles mixtos de la calzada occidental.

Diecisiete (17) losas entre las calles 148 y 157, de enero 7 a enero 14 de 2004, en los carriles mixtos de la calzada occidental.

Ciento una (101) losas entre las calles 145 y 170, de enero 14 a febrero 14 de 2004, en los carriles mixtos de la calzada occidental.

B. Troncal Avenida Caracas

1. CONTRATO 480/2003.

CONTRATO: 480 de 2003.

OBJETO: Mantenimiento vial de las Troncales de TransMilenio en Bogotá, D. C.

CONTRATISTA: Consorcio Mantenimiento Vial MSC.

INTERVENTORIA: Consorcio PI (O. S.: DTA – C – 282 – 02)

FECHA DE INICIO: Marzo 14 de 2003

PLAZO FINAL: 5 meses

FECHA DE TERMINACION: Agosto 14 de 2003

VALOR TOTAL EJECUTADO: $439´139.063,00

Con el Contrato 480 de 2003 se realizó la reparación de veintinueve (29) losas en la calzada occidental de la Avenida Caracas, las cuales por presentar deterioro severo dificultaban la movilidad en el carril de solo bus.

Las veintinueve (29) losas intervenidas se repararon en los carriles de solo bus entre las calles 34 y 32, de junio 8 a junio 15 de 2003 utilizando el siguiente procedimiento constructivo de acuerdo con las indicaciones dadas por el Comité de Investigación y Desarrollo Tecnológico del IDU.

• Demolición de la losa existente.

• Demolición del relleno fluido.

• Colocación de una base granular B-600

• Colocación de una base asfáltica MDC-1

• Colocación de concreto hidráulico MR-50 Fastrack a 24 horas.

2. CONTRATO 144/2003.

CONTRATO: 144 de 2003.

OBJETO: Mantenimiento vial de las Troncales de TransMilenio en Bogotá, D. C.

CONTRATISTA: Unión Temporal GVS-Z.

INTERVENTORIA: Patricia Gómez Villegas y Cía. en C. (O.S.: DTA-C-562-02).

FECHA DE INICIO: Octubre 28 de 2003

PLAZO FINAL: 3 meses

FECHA DE TERMINACION: Enero 28 de 2003

VALOR TOTAL EJECUTADO: $265´600.000,00

Con el Contrato 144/2003 fueron reparadas treinta y cinco (35) losas en la calzada occidental de la Avenida Caracas.

Las treinta y cinco (35) losas fueron intervenidas en los carriles de solo bus calzada occidental entre las calles 53 y 57, de octubre 28 a noviembre 9 de 2003 utilizando el siguiente procedimiento constructivo de acuerdo con el Comité IDU para la Autopista Norte y la Avenida Caracas.

• Demolición de la losa existente.

• Demolición del relleno fluido.

• Colocación del filtro perimetral con tubería de drenaje de 2.5" conectado al vallado.

• Colocación de una base asfáltica MDC-1 con un 2.5% adicional de asfalto.

• Instalación de una parrilla de refuerzo con varillas Nº 5 espaciadas cada 30 cm en ambos sentidos.

• Colocación de concreto hidráulico MR-50 Fastrack a 24 horas.

3. CONTRATO 185/2003.

CONTRATO: 185 de 2003.

OBJETO: Mantenimiento rutinario, preventivo y correctivo en la infraestructura vial de la troncal de la Caracas, de la Avenida Villavicencio y de las vías de las rutas alimentadoras intermedia Caracas, Portal Usme y Portal Tunal en Bogotá, D. C.

CONTRATISTA: Unión Temporal Mantenimientos 2004.

INTERVENTORIA: Consorcio Tranvía (Cto. 195/2003)

FECHA DE INICIO: Noviembre 20 de 2003

PLAZO FINAL: 60 meses

FECHA DE TERMINACION: Noviembre 20 de 2003

VALOR TOTAL EJECUTADO: $7.422.613.412,00

Con el Contrato 185/2003 han sido reparadas doscientas veintiséis (226) losas en los carriles de Solo Bus de la Avenida Caracas, utilizando el mismo procedimiento constructivo empleado en el contrato 144 de 2003.

Dieciocho (18) losas fueron intervenidas en los carriles de solo bus calzada oriental entre las calles 48 y 53, entre el 25 de noviembre y el 15 de diciembre de 2003.

Diecinueve (19) losas fueron intervenidas en los carriles de solo bus calzada occidental entre las calles 47 y 49, entre el 18 de diciembre y el 28 de diciembre de 2003.

Treinta y tres (33) losas fueron intervenidas en los carriles de solo bus calzada occidental entre las calles 49 y 59, frente a la estación Marly, entre el 30 de diciembre de 2003 y el 17 de enero de 2004.

Diez (10) losas fueron intervenidas en los carriles de solos bus calzada occidental entre las calles 74 y 76, frente a la estación Calle 76, entre el 5 y el 12 de enero de 2004.

Diecinueve (19) losas fueron intervenidas en los carriles de solo bus calzada occidental entre las calles 70 y 72, frente a la estación Calle 72, entre el 13 y el 31 de enero de 2004.

Treinta y cuatro (34) losas fueron intervenidas en los carriles de solo bus calzada oriental entre las calles 63 y 66, entre el 17 de enero y el 7 de febrero de 2004.

Cuarenta (40) losas fueron intervenidas en los carriles de solo bus calzada oriental entre las calles 26 y 28, frente a la estación calle 26, entre el 24 de enero y el 26 de febrero de 2004.

Diecisiete (17) losas están siendo intervenidas en los carriles de solo bus calzada occidental entre las calles 57 y 60, entre el 6 de febrero y el 1º de marzo de 2004.

Treinta y seis (36) losas están siendo intervenidas en los carriles de solo bus calzada occidental entre las calles 60 y 63, entre el 11 de febrero y 1º de marzo de 2004.

3. **La síntesis de la etapa poscontractual Fase I**

De la tesis que es la etapa precontractual, y que aparece como una etapa teórica de diseños y planos, pasamos a la antitesis que es la etapa de construcción o desarrollo del contrato o realización práctica de la obra, surge de aquí la etapa poscontractual como una síntesis construida por las contradicciones positivas y negativas de la acción y de la reacción de las etapas anteriores, es en esta etapa que se da la verdadera conformidad o inconformidad del contrato, como en el caso que nos ocupa hablaremos de una siniestralidad en la cual trataremos de establecer los siniestros o presuntos siniestros, las causas o posibles causas, los responsables o presuntos responsables y las alternativas positivas de solución extrajurídica o el nacimiento de posibles conflictos jurídicos que tendrán que ser resueltos, para el caso por la vía contenciosa administrativa en caso de no llegar a acuerdos en las etapas de conciliación y arbitramento o con la intermediación de amigables componedores, pues de todas maneras se trata de un contrato público sometido a reglas especiales en virtud de la Ley 80 de 1993 y del 2170 del 2002 y todos sus decretos y leyes estatutarias y reglamentarias.

3.1 **Posibles o presuntos siniestros**

– Falta de diseños o porque no se contrataron, o porque habiéndose contratado, el contratista incumplió.

– Falta de drenajes que permitieran el fluir hídrico, sin empozamiento ni filtraciones.

– Falta de sellamiento de las juntas de las losas de las vías, que permitieron la filtración de agua y otros elementos de sedimentación.

– Inexactitud de los cálculos de materiales, llámese concreto, relleno fluido o pavimento, ya sea en la construcción de las losas, la base o la subbase.

– En general se dice que no se cumplieron las especificaciones técnicas, estipuladas en el contrato, ya sea que la responsabilidad recaiga en el contratante, en el contratista, en los subcontratistas, en los proveedores, en el interventor de la obra, o en otros actores que hasta ahora no hayan sido vinculados a la siniestralidad de la obra.

Fallas Losas Auto Norte

Tipo de daño	Losas con daño	Total losas obra	% del total
Fallas estructurales (fisuras transversales)	445	23.102	1,93
Reparaciones menores (fallas superficiales, microfisuras)	405	23.102	1,75
Sellos a reparar (bombeo)	98	23.102	0,42
Total losas con daño	**948**	**23.102**	**4,10**

Fuente: IDU. Abril de 2002 inventario contratista e interventoría.

3.2 **Probables causas, las diferentes versiones y los intereses creados**

3.2.1 **Informe Asocreto**

Las conclusiones dadas por este informe en julio 5 de 2001 son las siguientes:

– Las fisuras del centro de losa y de borde se ocasionaron por precarga de la losa por circulación de equipo a edad temprana.

– Las de centro de losa por restricción de movimiento de losas por acumulación de material.

– El desportillamiento por penetración de bases granulares y tráfico.

– El material que sale por las juntas es arena base granular y lechada del corte de juntas.

– Se comprobó que el relleno fluido no sale por las juntas.

Obviamente Asocreto manifiesta que los efectos del agua sobre la estructura se dieron por cuanto al no existir apoyos de expulsión del agua se generó una trampa de agua que al estar la losa sometida a presión generó bombeos y posterior fractura, y acompaña su versión repitiendo una frase de Alfredo Malagón: "Una de las principales causas del deterioro de los pavimentos en Colombia es el agua atrapada en las bases y subbases, porque en condiciones de inundación interna se anula su función estructural".

Igualmente –manifiesta Asocreto–, no se debe despreciar que en el fenómeno de la erosión se conjugan tres elementos, el agua atrapada, el tránsito pesado y el material. En hipótesis: si se elimina uno de los tres el problema se debe detener.

De tal forma que según Asocreto las losas se rompieron porque entramos en un Triángulo de las Bermudas.

No debemos olvidar que Asocreto es una asociación de productores de concreto que en forma directa o indirecta participó en reuniones de asesoría técnica sobre el relleno fluido aun cuando no haya dado su concepto técnico o su opinión profesional mediante contrato, existe una responsabilidad técnica, más aun cuando se es juez y parte, ya que Asocreto dio su opinión sobre el material y luego dos de sus empresas asociadas proveyeron el material.

Lo anterior se ratifica en el convenio de cooperación (Nº 017 de 2001 de agosto 21 de 20001) firmado por el IDU y la Asociación Colombiana de Productores de Concreto, Asocreto, el cual tenía como objetivo aunar esfuerzos técnicos con miras al aseguramiento de la calidad de los pavimentos rígidos, dentro del programa de construcción, recuperación y conservación de la malla vial en el Distrito Capital de Bogotá que adelante el IDU.

Así mismo, Asocreto se compromete a:

– Entregar estudios y diseños viales.

– Capacitar a los constructores e interventores y/o funcionarios que designe el IDU.

– Elaborar las cantidades de obra y el presupuesto de cada uno de los estudios y diseños entregados al IDU.

– Garantizar la calidad de los diseños entregados al IDU.

– Efectuar las recomendaciones de mantenimiento que se requiera para el pavimento y los andenes en concreto que se requiera para cada zona.

Tal convenio de cooperación se dio por terminado en septiembre 18 de 2001, precisamente debido a los intereses comerciales entre el IDU y Asocreto.

Según el diario *El Tiempo* fechado en octubre 10 de 2002, expresa: "En medio de la discusión un representante del IDU propuso asesorarse por Asocreto, con quien el director Camargo tenía un convenio para definir el diseño del pavimento. El 28 de junio de 2000 se acordó utilizar relleno fluido "–Resistencia 30– para el soporte de las losas de concreto para los carriles de TransMilenio y mixtos. Steer, Davies & Gleave había recomendado base asfáltica y solo sugirió relleno fluido de –resistencia 60– para asfáltica".

En las memorias del Décimo Simposio Colombiano sobre Ingeniería de Pavimentos, realizado del 14 al 16 de julio de 1999 en Medellín y auspiciado por la universidad EAFIT y el Instituto Colombiano de Productores de Cemento, se presentó la caracterización del relleno fluido usado como alternativa de reemplazo de bases y subbases granulares, expuesto por el ingeniero civil Carlos Hernán González de la Fábrica de Diamantes Samper de Santa Fe de Bogotá en el cual se muestra el citado producto como caracterizado por su gran fluidez que permite ser colocado en grandes áreas sin requerir juntas de movimiento pues el aire incluido hace los esfuerzos de retracción del fraguado, y más adelante dice: "**Esta misma característica se hace presente y con notables beneficios económicos para el constructor en el momento que elimina el peligro de presencia de bombeo en la base o subbase, por esta razón no se hace necesario el uso de materiales de sello o la actividad de ensanche de la junta, la ausencia de sello permite, además de un ahorro considerable de los costos de contracción del pavimento rígido, obtener una superficie de rodadura mucho más cómoda para el usuario".**

La caracterización de los rellenos fluidos permitirá mejorar el conocimiento que sobre este ventajoso producto tenemos y por consiguiente permitirá diseñar estructuras más confiables y seguras.

Considero grave que en el país los proveedores estén convenciendo a los contratistas, pero peor aun a los contratantes, y más grave todavía a la contratación pública, de las bondades de productos novedosos en su publicidad, pero unos fiascos completos en sus características técnicas, que hacen que las obras realizadas se conviertan en un contundente fiasco, fraude y estafa, no solamente para las arcas del Estado, sino también para los contribuyentes colombianos.

3.2.2 **Informe Conciviles S.A. – Universidad de los Andes**

Este estudio –contratado por Conciviles S.A.– pretende ser más un análisis teórico de ensayo de materiales y concluye los siguientes:

– No se recomienda el uso de relleno fluido de resistencia 30 kg/cm2 para tráfico pesado. Se recomienda para este caso una resistencia a la compresión mayor, previa verificación de resistencia a la erosión.

– El ACI[2] anota respecto a los problemas de erosión que el relleno fluido puede tener un buen comportamiento hasta velocidades de agua de 0.52 m/seg, la cual es muy baja comparada con las velocidades que se presentan en la base de un pavimento rígido.

– Cuando se somete relleno fluido de resistencia a la compresión de 30 kg/cm2 se obtiene una erosión muy significativa.

– En la Autopista Norte, dada la abundancia de agua y el despegue de las losas por fenómenos térmicos, es previsible que se presenten importantes fenómenos de bombeo. Estos serán más significativos en las juntas longitudinales donde hay menor calidad en la transferencia de carga. Si se deja avanzar el proceso paulatinamente aparecerán desniveles en las juntas y se podrá producir la rotura prematura de las losas en la cercanía de las juntas.

– El relleno fluido de 80 kg/cm2 tiene un comportamiento a la erosión muy superior. La investigación realizada concuerda con la de Sablecrete, la cual recomienda altas resistencias para evitar los fenómenos de bombeo.

Este estudio planteó las siguientes recomendaciones:

– Para las etapas en construcción se debe utilizar concreto de 80 kg/cm2.

– El bombeo que se presenta es incipiente y es urgente reparar los sitios que lo presentan. Para tal propósito la reparación se realizará con material elástico de alta cohesión que no se fracture ante el paso de los vehículos. Uno de los materiales que cumplen con estos requisitos es una emulsión asfáltica de rotura controlada y con asfaltos modificados por látex.

– Dada la susceptibilidad del relleno fluido colocado en la Autopista Norte al agua, se debe evitar a toda costa la entrada de agua a la base del pavimento.

Las respuestas de Conciviles a los diferentes cuestionamientos de la Cámara de Representantes en la mayoría de los casos se limitan a decir: "Desconocemos la Información" o "No es nuestra competencia", es decir, se dan repuestas evasivas y no se adquiere compromiso con lo preguntado.

3.2.3 **Informe interventoría**

Informe presentado en noviembre 1º de 2001, sus conclusiones se resumen a continuación:

– De acuerdo con los ensayos realizados, el relleno fluido presenta gran susceptibilidad a la erosión. Dados los factores existentes de infiltración de aguas lluvias, tiempos de retención de escorrentía críticos por bajas pendientes longitudinales y transversales, capas inferiores de baja permeabilidad y vía de alto tráfico, es necesario asegurar la estanqueidad de juntas, por lo cual se debe insistir en la reparación de juntas, utilizando aun sellantes que permitan lograr este objetivo.

En el Acta 002 de seguimiento al contrato de la Autopista Norte de TransMilenio, el interventor Álvaro Silva manifiesta que se requiere una complementación bastante grande de los diseños de geotecnia y pavimentos, a lo cual el IDU manifiesta que si el contratista o la interventoría no están de acuerdo con los diseños podrán dejar las correspondientes notas, pero que la posición del IDU es que se construyan según los diseños, y más adelante dice que el IDU no cree que se necesite mayor investigación por cuanto la Autopista Norte soporta cargas importantes y si tuviera problemas ya habría fallado, y sin embargo la interventoría reitera que su preocupación es la base sobre la que se va a colocar el Whitetopping por casos puntuales de fracturas, por lo que propone el uso del georradar. A dicha reunión asistieron por el IDU Jorge Ordóñez, coordinador del proyecto, y Antonio Jaramillo, Jefe de Coordinación.

La pregunta es: ¿Por qué el interventor, aparte de cuestionar en el acta la situación, no llega a otras instancias de investigación? Se le abona su posición asumida, pero la labor de un interventor en defensa de los dineros públicos debe ir más allá de las simples salvedades porque en últimas –involuntariamente o voluntariamente– se puede convertir en un cómplice, o encubridor de conductas con responsabilidad jurídica.

El interventor Consorcio Integral S.A., Silva Carreño S.A., Silva Fajardo Ltda., argumenta con base en el estudio de la UN: "La microestructura del relleno fluido está gobernada por una granulometría uniforme, pobremente gradada, razón por la cual no se genera alta trabazón intergranular de los agregados... pero las condiciones de drenaje controlan todas las propiedades geomecánicas de los materiales y es precisamente este factor el que permite la degradación estructural. Las altas presiones de poros que se generan dentro de los vacíos del relleno fluido facilitan que el agua rompa los puentes cementantes y dejan el material granular sin cemento alguno, propiciando el fenómeno de colapso.". Y más adelante plantea que igualmente en estudio contratado por Conciviles S.A. con la Universidad de los Andes, diciendo que la

---

[2] AMERICAN CONCRETE INSTITUTE.

relación entre la resistencia del relleno fluido y la erosionabilidad es inversamente proporcional y que la pérdida de más entre los rellenos de 30 y de 60 kg/cm2 es bastante significativa, igualmente se hace la observación sobre que la saturación del relleno fluido acelera y aumenta en magnitud el siniestro erosivo, de tal forma que la patología presentada en forma escalonada en las losas, precisamente por la pérdida de consistencia del material de base, además de quedar demostrado en las pruebas realizadas que el nivel de capilaridad y de permeabilidad del relleno fluido genera precisamente absorción por capilaridad y dificulta el adecuado drenaje, es decir, que a pesar del alto nivel freático que existe en Bogotá, y más aun en época de lluvias, la tierra misma tiene una capacidad máxima de absorción por gravedad natural, de permeabilidad y capilaridad, que en este caso de la Avenida Caracas es ayudado por los sistemas de drenaje ya existentes. Sin embargo, el mismo relleno fluido dificulta por su capilaridad el mismo drenaje natural y artificial, es decir, que se puede llegar a afirmar que el mismo material en condiciones de humedad extrema está destinado por su misma estructura físico-química a colapsar.

La Uniandes dice además que no se recomienda el uso de relleno fluido de 30 kg/cm2 para tráfico pesado, la erocionabilidad del relleno fluido es significativa y genera fenómenos de bombeo, paulatinamente aparecen desniveles en las juntas y bajo alta presión tanto de peso como de velocidad se presenta la rotura prematura de las losas e igualmente el relleno fluido de 80 kg/cm2, ofrece mayor resistencia a la erodabilidad.

El interventor manifestó haber advertido sobre la falta de diseño de los drenajes a lo cual el IDU contestó que esa información no estaba disponible porque no existía, la pregunta es: ¿POR QUE EL INTERVENTOR PERMITIO QUE LA OBRA CONTINUARA SI CONSIDERABA QUE EL DISEÑO DE LOS SISTEMAS DE DRENAJE ERA URGENTE DENTRO DEL PROYECTO? ¿CUAL ERA SU RESPONSABILIDAD COMO INTERVENTOR?

En una reunión de Comité de Seguimiento manifiesta el interventor realizada el 5 de julio de 2000 se dijo: "Agrega que el hecho de que el IDU haya entregado información publicada por Asocreto y haya convocado a conferencias con ellos quiere decir que el IDU acepta y da como ciertos sus postulados" y la interventoría propuso realizar ensayos o pruebas de adherencia y se convino que el propio constructor realizara los ensayos de verificación. En posteriores comités se solicitaron al constructor los resultados de dichos ensayos y no fueron entregados. Igualmente, el interventor manifestó que se hicieran cambios de parámetros en cuanto a la resistencia de los rellenos fluidos a utilizar, a lo cual dice el, el IDU le contestó que le solicitaba hacer las revisiones pertinentes, pero que dicho cambio no era autorizado por el IDU, el cual generaba mayores costos al contrato. Es decir sí, pero no, se autoriza al interventor hacer las revisiones pertinentes pero, según entiendo, una revisión implica autorizar unos cambios de ser estos necesarios, es decir, revise para que no cambie nada, es decir como ocurre en el país, que cambie todo, para que nada cambie.

3.2.4 **Respuesta Steer, Davies y Gleave**

Esta firma fue la encargada de la realización de los diseños de la obra y manifiesta que el diseño de los drenajes no estaba contemplado en el contrato suscrito con la Secretaría de Tránsito de Bogotá número BIRF 4021-co-fondatt-10, del 4 de diciembre de 1998 y que por lo tanto las fallas presentadas no eran de su responsabilidad. Sin embargo, en el punto 3.4 de la etapa de diseño dice que entre las actividades por desarrollar el consultor puede llevar a cabo las siguientes: **"Las demás necesarias para poner en marcha las obras.".** No se entiende por qué una firma internacional, con tanta experiencia e idoneidad en cuestiones de diseños, no haya tenido en cuenta este detalle tan importante que tiene que ver con la parte de drenaje, porque independientemente de si la falta de drenajes causó o no el rompimiento de las losas, lo lógico es que en Colombia o en cualquier país del mundo, en cualquier construcción vial es de Perogrullo que los drenajes hace parte fundamental de la estructura vial y le da estabilidad y calidad a la vida útil de la obra.

En comunicación enviada a Manuel Salazar, el interventor del contrato, manifiesta Steer, Davies "sobre el diseño de redes de servicios, dentro de los cuales están los drenajes este aclara que dichos diseños no hacía parte de los alcances de los trabajos contratados". En la comunicación menciona Steer Davies presenta a consideración de la interventoría una propuesta para la elaboración de estos diseños, la cual no se materializó.

En los planos de diseño geométrico finales se incluye la nota 2 que textualmente dice: "Los diseños de drenaje serán elaborados por otro contratista, dado que estos no están contemplados dentro del alcance".

De tal forma que la responsabilidad sobre este particular se debe establecer, el diario *El Tiempo* del martes 30 de marzo de 2004 manifiesta que hasta ahora no hay un responsable técnico en el caso del deterioro de las losas de las vías de TransMilenio y hace una cronología de la problemática.

Steer, Davies y Gleave igualmente manifiesta no tener responsabilidad sobre la aplicación del relleno fluido como material de nivelación.

3.2.5 **Estudio Ingeniero Jamshid Armaghani**

En la autopista norte existen fisuras y problemas de bombeo por causa de varios factores, entre ellos el diseño, la construcción y los materiales; el agua atrapada en la interfase de concreto y el relleno fluido es la causa fundamental del agrietamiento de las losas.

Igualmente, se presentan problemas en las juntas por deficiencias en el sellamiento, por último el relleno fluido empleado en la construcción presentó baja resistencia y susceptibilidad a la erosión causada por el agua.

3.2.6 **Estudio IDU – Universidad Nacional**

Al contacto con el agua el relleno fluido presenta una degradación acelerada y se puede llegar a presentar alta erodabilidad del mismo, además la responsabilidad de los daños puede determinarse por quien haya autorizado el cambio del material de base asfáltica por relleno fluido de 30 kg/cm2, además no había gran experiencia en el uso de este material, igualmente se presenta desportillamiento de las losas por falta de sellamiento de las juntas.

3.3 **Cronograma de la tragedia**

CRONOLOGIA DE LA TRONCAL AUTONORTE

Feb. 3 de 2000	Se abre licitación por 44 mil millones de pesos para la ampliación de la Autonorte
Mayo 26 de 2000	Conciviles gana la licitación
Junio 22 de 2000	Se inician las obras
Junio 28 de 2000	Se acuerda utilizar relleno fluido en la construcción de la troncal
Agosto 6 de 2001	El Alcalde Mockus inaugura la obra
Sep. 26 de 2001	El Subdirector del IDU, Fernando Greco, reconoce que hay losas averiadas por falta de drenajes
Octubre 2 de 2002	María Isabel Patiño, Directora del IDU, dice que la vía no va a colapsar
Nov. 18 de 2003	Se inicia reparación de las losas

Fuente: Diario *El Tiempo*, marzo 30 de 2004

3.4 **Avenida Caracas**

Con respecto a las obras realizadas en la Avenida Caracas, el IDU contrató un estudio con la Universidad Nacional en el cual se encontró que el diseño de la estructura del pavimento también fue contratado con la firma Steer, Davies & Gleave, determinando por ejemplo que según el estudio de tránsito y las características de diseño del bus, cada eje posterior estando full de capacidad de pasajeros, es decir, un total de 160, considerando que cada pasajero pesara 65 kilogramos en promedio, cada eje pesaría 12,5 toneladas, para un total de 25 toneladas en los dos ejes traseros, el eje delantero pesaría en las mismas condiciones 7,5 toneladas, para un total por bus de 32,5 toneladas, de tal forma que en el diseño inicial SD&G consideró que el pavimento o la base de la losa debía ser en asfalto y no en relleno fluido.

La UN realizó 25 apiques y 20 sondeos dentro de las pruebas, que permitieran establecer las causas del deterioro crónico de las losas.

Se encontró que dentro de los diseños, definitivamente había dos alternativas y ninguna contemplaba la colocación del relleno fluido, pero también se concluyó que dentro de los diseños no se contempló la erosionabilidad del terreno, por cuanto se trabajó sobre el punto de referencia del pavimento existente.

Sin embargo, se encontró que el contratista expuso en reiterados oficios sus diferencias con los diseños, a lo cual el diseñador ratificó las especificaciones, y el contratista informó que procedió a construir las estructuras de pavimento de acuerdo con los espesores y calidades contenidos en la tabla 6,6, y el Interventor en ningún momento informó sobre cambio alguno en diseños y especificaciones técnicas, por lo tanto la aplicación de renivelaciones con relleno fluido de 30 kg/cm2 se adelantó sin consentimiento expreso del contratante, del interventor y del diseñador, y sin tener en cuenta la diferencia de erodabilidad de los concretos asfálticos, con respecto al mismo relleno fluido, incluso cuando los estudios del diseñador mostraban que se requería un material con un límite superior al 100% de resistencia a la erosión.

El tramo crítico de losas quebradas de la Avenida Caracas lo constituye entre la calle 80 y la AV. 6, el tramo sur a pesar de encontrarse casos de desportillamiento, en los bordes labios de la losa, estos no son relevantes, en el tramo crítico se ha encontrado que definitivamente el relleno fluido es un material erodable, la UN estudió en lo fundamental, dos aspectos de las características de diseño y fueron, la fatiga del material y su erodabilidad, de tal forma que considerando la condición con berma tanto para la calzada occidental como para la calzada oriental, se estableció que para cumplir con los criterios de fatiga y erosión de manera simultánea se requiere un espesor de losa de 23 centímetros y para especificaciones sin berma debe ser mínimo de 28 centímetros, por lo tanto los espesores solicitados son mayores a los de diseño y al construido de 20 centímetros, más aun cuando el tráfico estimado por SD&G fue inferior al que se presenta actualmente, peor aun cuando la capa de relleno fluido de 30 kg/cm2 se extendió en forma irregular en cuanto a su espesor en algunas áreas, cuando los diseños iniciales recomendaban capas mínimas de 15 centímetros y en realidad en algunos casos se aplicó en cantidades que oscilaron entre los 5, 7 y 8 centímetros de espesor.

El estudio realizado entre la calle 6 y la calle 51 sur demostró desportillamiento junto o cerca de los pozos y/o sumideros fundamentalmente, pero es que este tramo tiene base de concreto asfáltico, de tal forma que esta situación hace presumir que las roturas transversales de las losas probablemente no se presentarían como fracturamientos transversales o losas subdivididas y las fallas por fatiga tardarían mucho tiempo en ocurrir.

Aparte de que el relleno fluido demostró su erodabilidad según los estudios, el recomendado para las zonas de berma era de 60 kg/cm2 o para carriles de tráfico mixto con pavimento asfáltico, por la resistencia necesaria, el relleno fluido en caso que hubiese sido acordado o simplemente insinuado a través de simposios, cursos, seminarios o en folletos publicitarios, promovidos, por gremios o proveedores, en los cuales se expresaban las "bondades" del producto o material. Dicha resistencia para las troncales directas de TransMilenio, sin contar con las fallas por falta de drenajes en los diseños, sin contar con las posibles fallas en el sellamiento de las juntas de las losas, sin contar con que los espesores de las losas tanto por fatiga, como por la erodabilidad de la subbase, el relleno aplicable debió ser según las conclusiones de 80 kg/cm2 y el que realmente se aplicó fue de 30 kg/cm2, lo que da en pensar es que fallaron los diseñadores, fallaron los constructores, fallaron los asesores externos "gratuitos" (a su vez proveedores de materiales), no solamente novedosos, sino poco probados, y gaseosamente defendidos, como utilizados en varios países y en obras importantes que no se nombran en concreto, es decir, no se identifican, la falla en el contratante, al no exigir categóricamente y en forma oportuna y conveniente la caducidad o la terminación unilateral del contrato por falta de cumplimiento en las especificaciones técnicas, o por no exigir a quien correspondían los informes oportunos sobre las pruebas de resistencia de materiales, no solamente en los modelos matemáticos y planos de diseño y de interventoría, al interventor del contrato, por posible negligencia en las funciones de control, supervisión y vigilancia en todo el desarrollo de la obra y del las etapas del contrato.

Ahora bien: en las especificaciones generales del contrato se había previsto el relleno fluido de 30 kg/cm2, pero exclusivamente para bacheo, no como reemplazo de bases granulares ni asfálticas.

En el Acta de Comité número 2 del 4 de mayo del 2000 se menciona: "Otra alternativa planteada por Asocreto consiste en darle un equilibrio a la estructura colocando capas de rellenos fluidos con diferentes resistencias, haciéndolos semejantes a materiales granulares existentes."

Más allá de las conclusiones del estudio de la UN, encontramos que según lo expresado en la licitación internacional, el contratista tenía todas las autorizaciones jurídicas y técnicas sobre el manejo y desarrollo de la obra y dentro del estudio no se encontró que alguien haya autorizado, al menos por escrito, la utilización del relleno fluido, por lo tanto es conjeturable inferir al menos como indicio, que si nadie autorizó, el contratista lo hizo dentro de un criterio de libre disposición y responsabilidad, así como los demás cambios de especificación en el desarrollo de la obra, como los espesores de losas que debieron ser revezados por él antes de que ejecutaren las obras, igualmente en el caso de el sellamiento de las juntas de losas, la calidad de material utilizado y otros puntos tocados en el estudio.

La troncal de la Avenida Caracas tiene una longitud de 19.860 m y para su construcción se dividió en 4 tramos así:

CONTRATO 089 de 2000 Héroes a calle 6 CONSORCIO CASTRO TCHERASSI & CIA. LTDA. EQUIPO UNIVERSAL Y CIA. LTDA. E INTERVENTORIA CONSORCIO INGETEC-PIV-LA VIALIDAD.

Contrato 090 de 2000. Calle 6 y 51 sur.

Contrato 604 de 2000 Calle 51 Sur y calle 63 Sur Portal Usme.

Contrato 091 de 2002 Rehabilitación Avenida Ciudad de Villavicencio Ramal Tunal.

Para el tema que nos ocupa, nos vamos a referir únicamente al Contrato 089, es decir, al tramo entre la calle 80 y la avenida o calle 6, tramo en el cual existe el rompimiento de losas de la troncal de TransMilenio.

La vía presenta grave deterioro generalizado, progresivo, presentando graves fallas de fractura transversal, dislocamientos, desportillamientos, deficiencia crónica en sellamiento de las juntas de las losas y deterioro total y crónico de las losas, este tramo tiene una longitud de 8.400 m compuesto de cuatro calzadas, cada una de 2 carriles, los carriles centrales tienen un ancho de 7 metros cada uno y sirve de tráfico a los buses de TransMilenio en forma exclusiva salvo algunas excepciones de caso fortuito o fuerza mayor autorizada, están construidas en concreto rígido y tienen una extensión de 117.600 m2, los carriles laterales tienen un ancho de 6 metros y prestan servicio para el tráfico mixto están construidas en concreto asfáltico y tienen una extensión de área de 100.800 m2.

En el estudio de la UN se detectó que el contratista realizó modificaciones al diseño original utilizando el relleno fluido, contrario a lo estipulado por SD&G como quedó establecido en el Acta de Comité de Obra número 006 del 25 de abril de 2000. Esta modificación de diseño no fue aprobada por la interventoría, incluso esta, cuando el contratista manifestó una supuesta escasez de suministro del asfalto, la interventoría le recuerda que la nivelación de la sobre carpeta se está ejecutando con relleno fluido. Tal como se manifiesta en el Acta de Comité 011 del 30 de mayo de 2000 o como en el Acta 010 del 23 de mayo de 2000 en la cual el Contratista plantea como alternativa el uso del relleno fluido. Y se ratifica en el Acta 022 del 15 de agosto de 2000 cuando el mismo constructor manifiesta que se estaban incrementando los equipos de trabajo para la colocación del relleno fluido.

El estudio de UN fue tomado como base por el IDU para hacer exigible la responsabilidad, tanto al Contratista como al Interventor, el que se hizo con el oficio de requerimiento R-2078 del 12 de septiembre

del 2003 y los requeridos presentaron sus respuestas mediante oficios Radicados IDU 099183 y 099262 del 18 de noviembre del 2003 en los cuales se apartan del resultado del estudio de la U. N.

La UN realizó el estudio encontrando responsabilidad del Contratista y el Interventor, negada por estos, con fundamento en el estudio realizado por la firma Palacio Jouve & García Abogados, el IDU en su anterior administración ordenó hacer efectiva la Póliza de Estabilidad de la Obra expedida por Seguros del Estado con vigencia al 21 de junio del 2007 por valor de $1.912'000.000 y emitida por Seguros El Cóndor S.A., el Contratista interpuso recurso de reposición y la administración anterior del IDU confirmó la resolución N, luego el IDU mediante Resolución 14321 del 30 de diciembre de 2003 inició proceso de aplicación de la póliza de estabilidad del Contrato 089 de 2000 por un monto de $7.762 millones de un total de $16.317 millones que ha sido el costo total de las reparaciones, quedando pendientes daños detectados en los paraderos de la troncal que ascienden a $8.555 millones, el 30 de enero de 2004 el contratista presentó recurso de reposición a la Resolución 14321, recurso que está resolviendo el IDU:

El interventor ofreció hacer la interventoría de las reparaciones de la troncal para resarcir los perjuicios causados, posición rechazada por el IDU, a lo cual el interventor con oficio Radicado IDU 009100 del 4 de febrero de 2004 en el cual el interventor no acepta la responsabilidad de los daños, en virtud de lo cual el IDU adelanta la aplicación de la póliza de Calidad de la Obra.

El valor total de los contratos de mantenimiento de las troncales Caracas es de $1.826'085.863 de las losas rotas a marzo del 2004, del 2004 al 2008 la troncal Caracas tiene firmados contratos de mantenimiento por $7.222'613.412 con una meta física de 455.161 m2 igual a 130,05 km por carril.

3.5 TRONCAL CALLE 80

Se trata del contrato 461 del 2000 en el tramo comprendido entre la Avenida Boyacá y el Río Bogotá, que es el tramo que presenta según el estudio de la UN en las calzadas de uso exclusivo de TransMilenio deficiente calidad de los materiales, pérdida del agregado de la mezcla de la capa de rodadura, baja compactación de la misma y envejecimiento prematuro del asfalto, fallas estructurales consistentes en presentación de bombeo en la capa de rodadura. El contratista se negó a aceptar la sustentación técnica de la UN, motivo por el cual el IDU en la actualidad mediante la Dirección Técnico-Legal, recopila y consolida la información para enviar a la SOCIEDAD COLOMBIANA DE INGENIERIA, PARA QUE OBRE COMO AMIGABLE COMPONEDOR PARA PODER PROCEDER A LA CORRESPONDIENTE LIQUIDACION DEL CONTRATO, de tal forma que se diriman las diferencias técnicas sobre la imputabilidad de los daños.

3.6 EJE AMBIENTAL AVENIDA JIMENEZ ENTRE CARRERA 10 Y LA ESTACION DEL FUNICULAR.

Según las respuestas del IDU, el estudio realizado por la UN determinó responsabilidad del contratista constructor y el Interventor, quienes por demás no aceptaron la responsabilidad, motivo por el cual y con fundamento en el estudio realizado por la firma Palacio Jouve & García Abogados, la administración anterior decidió hacer efectiva la póliza de estabilidad de la obra expedida por Seguros del Estado y con vigencia hasta el 21 de julio de 2007, por valor de $1.912'000.000 y emitida por Seguros Cóndor S.A., el contratista interpuso recurso de deposición y la anterior administración confirmó la resolución inicial.

3.7 **Establecimiento de presuntos responsables**

El cambio de especificaciones y de materiales por utilizar en los contratos de la vía de TransMilenio sugieren profundas discusiones, pero nos interesa fundamentalmente establecer el problema de la responsabilidad sobre los actos contractuales, sobre los actos administrativos, e igualmente sobre la responsabilidad política de los gobernantes involucrados, por eso se hace necesario establecer la responsabilidad por las fallas presentadas en cuanto a los diseños, en cuanto a la utilización del relleno fluido, en cuanto a utilización de menor kilogramaje en el mismo material, la falta de sellamiento de las juntas, la falta de los drenajes y de otras fallas que se presentaron y se presentan para que las losas de la vía se hayan fracturado y tenga el distrito según lo manifestado por la administraron distrital que reparar a un costo de 220 mil millones de pesos o más la totalidad de las losas, tarde o temprano.

Responsabilidad del Contratista: Debía entregar a satisfacción las obras, las obras fueron entregadas a satisfacción pero en la etapa poscontractual se demostró que existieron fallas protuberantes que terminaron en el siniestro.

Responsabilidad del Interventor: Su papel consistía en controlar todo el proceso de construcción, no solamente atendiendo la idoneidad técnica y la calidad en la ejecución de las obras, atendiendo a los diseños, sino que también se esperaba la aplicación de un sentido común y práctico, en el análisis del proceso y en la responsabilidad de denunciar a tiempo ante los entes de control posibles siniestros contra el erario, como representante del IDU, del distrito, es decir, del Estado colombiano.

Responsabilidad del Proveedor: Los proveedores de materiales de obras públicas no están exentos de la responsabilidad de proveer productos y materiales con normas de calidad, como consecuencia de una actividad comercial que debe ser ética y civilmente responsable, mas tratándose de contratación pública en la cual están incluidos dineros de toda la sociedad colombiana.

Responsabilidad de los asesores y consultores y contratistas de diseño: La responsabilidad pública debe recaer sobre todos los actores del proceso de construcción, preconstrucción y posconstrucción de la obra, en la medida que hayan incurrido en culpa por acción, omisión, extralimitación de funciones, desviación de recursos o tráfico de influencias, sino se tipifica otra clase de delitos.

Responsabilidad de los funcionarios del Estado: Debe establecerse la responsabilidad de los funcionarios que firmaron, administraron y controlaron lo contratos, además los profesionales, asesores, consultores y técnicos internos y externos que tuvieron que ver con el desarrollo de los contratos y con la vigilancia de las normas y de las obras.

3.9 **La corresponsabilidad como una opción**

En el caso que nos ocupa es probable que al final del proceso se establezca una corresponsabilidad, es decir, que aparezcan varios responsables, cada uno en su área, cada uno desde su función, es decir, para poner cada loro en su estaca, claro que estos juicios no son deseables para nadie, es entendible desde el punto de vista humano, pero por un sentido solidario con Colombia, no es posible seguir siendo los espectadores silenciosos de la corrupción pública, sea esta promovida por los funcionarios o por los particulares, o por ambas partes, es por eso que una corresponsabilidad en el tema no es descartable, especialmente cuando existe variedad de causas determinantes, y codeterminantes en algunos casos, en gracia de discusión, puedo aventurar una hipótesis, o más bien conjetura, no se contrataron los diseños, pero dentro del contrato de diseño se muestran indicios probatorios de que el diseñador debe presumir idóneamente que toda obra pública vial requiere los diseños de los drenajes para salvar la parte hídrica en su flujo erosivo de la estructura, si las juntas de las losas no fueron selladas oportuna y adecuadamente, por lógica razón la situación de flujo hídrico se agrava, presentándose la llamada trampa de agua o bombeo, pero también es necesario tener en cuenta el material de relleno fluido utilizado en la base o subbase, por lo tanto los proveedores y o consultores del citado material también entran a jugar –y fuerte– en el partido de las responsabilidades, pero también el interventor, que no denunció y no denunció a tiempo las irregularidades en los diseños, el cambio de los mismos, o el cambio en las especificaciones técnicas de la obra o el cambio en los materiales por otros de menor o cuestionada resistencia, también puede caber responsabilidad al contratista y sus funcionarios, tanto por la firma de los contratos, como por los controles técnicos que ejercieron mal o que omitieron ejercer, en forma VOLUNTARIA O INVOLUNTARIA, como porque los entes de control no actuaron a tiempo para denunciar las irregularidades que se venían presentando, hay que cuestionar la labor de los profesionales técnicos de las entidades

involucradas, cuál es su papel, cuál es el papel de los consultores y asesores, que se llevan grandes millonadas de dinero sin cumplir una función eficiente eficaz y efectiva, esos son los criterios con que el modelo económico pretende vender la competitividad, pues manos a la obra en materia de competitividad pública, y miremos con un criterio de transparencia y ética el problema de la responsabilidad.

3.10 **Posibles alternativas de recuperación económica de los siniestros**

Indudablemente, se deben iniciar las investigaciones que establezcan la responsabilidad, pero no sobre los funcionarios actuales, que acaban de llegar, que se inicien los procesos y de alguna manera, y con el ánimo de resarcir el daño, que se hagan efectivas las pólizas de estabilidad y calidad de la obra, y dentro de ese propósito también cabe pensar en demandar a las multinacionales involucradas en los contratos, sean estas proveedoras, asesoras, consultoras o contratistas, pero lo más importante es no volver a cometer los errores, ni repetir los errores del pasado, es decir, es trazar ya los correctivos y tomar las medidas que sean, por dolorosas que sean, los muertos de hambre y sin empleo de nuestro país lo merecen.

4. **Conclusiones**

4.1 Sería viable analizar si los costos de TransMilenio no justifican pensar de nuevo en que la solución más viable es el metro para alcanzar la cobertura a menor costo y con mejor calidad de servicio, vale la pena comparar dos modelos econométricos sobre el particular.

4.2 Los contratos en cuestión fueron diseñados, analizados, estudiados, aprobados y firmados durante el gobierno del Alcalde Enrique Peñaloza Londoño, al que lógicamente cabe responsabilidad como primer autoridad política y **administrativa** del distrito capital.

4.3 Se demuestra a través del estudio de la problemática que existieron y existen graves fallas jurídico-administrativas en la elaboración y desarrollo de la contratación pública, ya sea por acción u omisión, falta de idoneidad técnica, o en últimas grave negligencia administrativa.

4.4 Surge a nivel económico la amenaza grave al erario de la nación y del Distrito Capital, de ser inminente y potencial la reconstrucción de todas las troncales, cuya inversión a valor futuro alcanza los 4 mil millones de dólares incluida la financiación.

4.5 Los megaproyectos que deambulan a lo largo y ancho del país solamente están alimentando a grandes multinacionales extranjeras, que se nutren no solamente como proveedores, de diseños, materiales y equipo, asesorías técnicas y consultorías, sino también como accionistas actuales o potenciales de los proyectos y de la financiación de los mismos.

4.6 El Alcalde Luis Eduardo Garzón y su equipo recién elegido y posesionado no es responsable de la debacle y la tragedia, ineficacia y falta de calidad del servicio de transporte masivo TransMilenio, y menos aún de la construcción de las desafortunadas losas que hoy se encuentran fracturadas y hacen más gravosa la movilidad automotriz en la ciudad.

4.7 Se debe establecer una investigación para hallar los verdaderos responsables de la inestabilidad y la falta de calidad de las obras y exigir las indemnizaciones correspondientes.

4.8 Hacia el futuro se hace necesario, no solamente revisar la legislación o el estatuto de contratación pública, sino además establecer mayores controles y garantías, en especial cuando la contratación aún no se ha iniciado, dentro del proceso de contratación, en el desarrollo y ejecución de las obras y de los contratos y con posterioridad a los mismos, además exigiendo a los contratistas y proveedores mayores parámetros de garantía.

4.9 La controversia no es solamente sobre TransMilenio como sistema, se trata de dar un debate proactivo sobre el sistema de transporte masivo, aquí la discusión es sobre una obra pública que le sirve al sistema y que involucra dineros de la nación apropiados por el presupuesto nacional y transferidos al distrito capital y siendo parte de todos los colombianos, se abre el debate, pero este no puede ser satanizado como electoral o politiquero, sino como un debate de control político y administrativo que debe ejercer el Congreso de la República según los parámetros de la Ley 5ª de 1992.

Pero también la Constitución Política en su artículo 137 da facultad a la Cámara de Representantes para adelantar investigaciones, este es un debate, la investigación apenas comienza.

5. **Recomendaciones**

5.1 Iniciar juicios de responsabilidad fiscal.

5.2 Hacer exigibles las pólizas de estabilidad y calidad de la obra.

5.3 Demandar la contratación en su conjunto.

5.4 Hacer un balance económico, social y financiero de la viabilidad del sistema de transporte masivo y de sus obras de infraestructura.

5.5 Profundizar sobre el cambio de legislación en la contratación pública para erradicar la corrupción administrativa.

6. **Propuestas**

6.1 Que la Comisión Tercera de la honorable Cámara de Representantes continúe la investigación sobre el particular.

6.2 Que con el propósito anterior se nombre una comisión con pluralidad política para que adelante la misma.

Cuestionario:

I. ESTRUCTURA LEGAL Y FINANCIERA DE LAS CONCESIONES DE LAS TRONCALES DE TRANSMILENIO NQS Y AVENIDA A SUBA.

1. ¿Cómo y en qué forma y bajo qué parámetros comparativos se convocó, evaluó y eligió la firma encargada de elaborar el proyecto de estructuración legal y financiera de la concesión?

2. ¿Por qué un contrato inicial de elaboración de la estructuración legal y financiera pasa de un costo de $246'735.016, como presupuesto inicial llega a costar $2.873'736.167, es decir, 845% más que el inicial? ¿Cuáles son las razones específicas?

3. ¿Quién obró como interventor de este contrato?

4. ¿Alguien, algún financiero del IDU o de TransMilenio, fue sancionado disciplinariamente por este proceso de contratación y por qué?

5. ¿Cuáles fueron las razones estrictamente técnicas que llevaron a declarar desierta la segunda convocatoria o invitación para este mismo proceso de contratación?

6. ¿Por qué fue suspendida esta segunda convocatoria, existiendo cuatro firmas que atendieron la misma?

7. ¿Por qué no se aceptaba para esta convocatoria la experiencia internacional en materia de estructuración legal y financiera de los proyectos?

8. ¿Qué parámetros existen para homologar o convalidar esta experiencia internacional en estructuración legal y financiera de los proyectos?

II. ESTRUCTURA DE PAVIMENTOS DE LAS TRONCALES YA CONSTRUIDAS Y DE LAS QUE ESTAN POR CONSTRUIRSE.

9. ¿Qué conocimiento técnico se tenía sobre los concretos hidráulicos, al momento o dentro de la etapa de precontratación y contratación?

10. ¿Qué diferencia en costos, calidad y garantía existen entre los pavimentos flexibles y los pavimentos rígidos?

11. ¿Se conocían por estudios técnicos previos estas diferencias?

12. ¿Técnicamente en qué consiste el sistema del relleno fluido, qué ventajas y qué desventajas tiene?

13. Si la autonivelación con relleno fluido fue estudiada con detalle y con anterioridad, ¿qué hace que en este momento gran cantidad de losas de concreto esté fracturada?

14. ¿Cuántas losas de concreto se han fracturado, hasta la fecha en que se realiza este debate?

15. ¿Qué costo ha tenido la reparación de cada losa de pavimento, quién ha asumido el costo y a cuánto asciende el costo total de todas las losas reparadas?

16. A la fecha de este debate, ¿cuántas losas están pendientes por reparar?

17. ¿Se han hecho efectivas las pólizas de estabilidad y calidad de las obras contratadas?

18. ¿Se han iniciado juicios de responsabilidad fiscal contra los funcionarios que hayan tenido pruebas de su culpabilidad, ya sea esta causada por negligencia, impericia o imprudencia, dolosa, culposa y si fue esta voluntaria o involuntaria?

19. ¿Cuál era la idoneidad técnica profesional de los funcionarios del Estado que tenían bajo su responsabilidad el desarrollo y control en todas las etapas de la obra?

20. ¿Quiénes fueron los interventores directos de la obra?

21. ¿Qué empresas proveedoras de concreto fueron las encargadas de suministrar el material para cada una de las fases?

22. ¿Quién comprobó que la calidad exigida fuera la que efectivamente se suministraba?

23. ¿Existe un laboratorio especializado en cabeza del Estado, que realice pruebas sobre calidad de obra y resistencia de materiales, así como de la estabilidad de las mismas estructuras? De no existir, se contrata alguna entidad con este propósito?

24. ¿Por qué razón resultan más costosos los diseños de adecuación de las obras de las troncales NQS Y AVENIDA SUBA que los de la calle 80 al pasar de pavimentos con estructura flexible a estructura rígida?

25. ¿Cuál es la diferencia en costo por kilómetro de vía y cuál es el costo total de las obras y la diferencia total?

26. Si se eligieran pavimentos rígidos para la estructura, ¿qué disponibilidad de materiales se analizaron, cuál es el valor presente de la inversión, cuál la vida útil que se espera de la obra, y qué mantenimientos se tienen previstos?

27. ¿Qué tiempo se toma la construcción de las troncales NQS y Avenida Suba si usa en su estructura pavimentos flexibles o se usa pavimento regido, por este concepto cuál es la diferencia en costos?

28. ¿Cómo y con qué criterios se firmaron los contratos de mantenimiento?

29. ¿Existe cruce indebido de contratos entre las pólizas de seguros de calidad y estabilidad de la obra y los contratos de mantenimiento?

30. ¿Cuánto pierde el Distrito por este cruce, si es que existe?

31. ¿El alcalde actual de Bogota y la actual Directora del IDU qué conocimiento tienen sobre la situación de los contratos de las troncales de TransMilenio, desde sus reuniones de empalme y del tiempo que llevan de gestión y qué piensan de esta situación y a quién responsabilizan?

Sin otro particular,

Wilson Borja Díaz,

Representante a la Cámara.

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2004