

# Análisis de la problemática en la contratación para la construcción del proyecto “adecuación de la carrera séptima al sistema Transmilenio” dentro de la fase III, en la ciudad de Bogotá

LUIS EDUARDO QUITIAN CASTIBLANCO<sup>1</sup>  
(eduar\_qui@hotmail.com)

CARLOS EDUARDO ACUÑA PEÑA<sup>2</sup>  
(carloscivil78@gmail.com)

MARTIN VELANDIA ROJAS<sup>3</sup>  
(martovel05@yahoo.es)

### Resumen

La presente investigación desarrolló un análisis de la problemática que se ha presentado en la contratación del sistema de transporte masivo por la Carrera Séptima, que a pesar de estudios de pre factibilidad e inversión en varios diseños y ajustes a los mismos, no se ha definido una solución adecuada que se pueda implementar.

**Palabras clave:** Fase, Tipo de Contratación, Transmilenio, Contrato de obra, Ajustes, Complementos, Costo, Diseño, Problemática, Construcción, Proyecto.

### Abstract

The following research developed an analysis in the problematic that has presented in the recruitment process in the massive transportation system, taking in to account at seventh avenue, despite pre-feasibility studies and investment in various designs and setting to the same, it has not been defined a solution to be implemented.

**Keywords:** Stage, kind of contract, recruitment, Transmilenio, contract recruitment, Settings, Accessories, Cost, Design, Issues, Construction, Project.

## 1. Introducción

Nacionalmente sale a la luz pública el problema de la contratación y el famoso carrusel, dentro del cual se encuentra inmerso el corredor de movilidad de la Carrera Séptima en Bogotá, con sus diversos problemas en la contratación y la falta de definición del sistema final de transporte que se implementará en esta zona tan problemática, por ser muy diversa en su aspecto cultural, arquitectónico y urbano.

Este corredor hace parte de la fase III de transmilenio junto con la Carrera 10 y la Calle 26, y hasta el momento su construcción se ha visto truncada por múltiples factores administrativos y políticos de acuerdo con el gobernante del momento y sus intereses.

Dentro de los objetivos de la presente investigación se encuentra el determinar los

presuntos errores en los que se ha incurrido el IDU en los estudios de factibilidad, en los diseños y en la contratación de obras con diseños inconclusos. El detrimento en los recursos del Distrito por inversiones en obras que finalmente no se ejecutan, tales como los diseños y contratos realizados con empresas que no tardarán en demandar por la no ejecución de obras y porque consideran que los diseños aprobados no son viables.

Es importante revelar los errores cometidos con el fin de que no haya ligereza en próximas contrataciones de obras que no tengan el norte definido y que por consiguiente llevaría a situaciones similares. La historia no puede seguir repitiéndose en la ciudad ni en la nación por causa de gobernantes que solo piensa en su “cuarto de hora” en el poder y por contratistas

<sup>1</sup>Especialista en Gerencia Integral de Obras de la Escuela de Ingenieros Militares.

<sup>2</sup>Especialista en Gerencia Integral de Obras de la Escuela de Ingenieros Militares.

<sup>3</sup>Especialista en Gerencia Integral de Obras de la Escuela de Ingenieros Militares.

corruptos que su único fin es el lucro, sin importar como se logra.

## 2. Metodología

La investigación realizada fue de tipo descriptivo para presentar una interpretación correcta de la problemática actual, utilizando para ello el sistema de entrevistas, realizadas a directivos del IDU y de Transmilenio S.A, donde se inquieran las razones por las cuales dicha entidad (IDU) se prestó para realizar los contratos ya citados sin contar con aprobaciones definitivas.

Por supuesto, la investigación se llevó a cabo en Bogotá con los representantes de las dos entidades responsables, utilizando la información existente en las entidades gubernamentales, prensa e internet.

Aunque la población afectada se considera que es la de la capital, solo se realizaron entrevistas a los que ordenan el gasto público porque lamentablemente el concepto del ciudadano no tiene injerencia ante obras que se consideran de interés o beneficio general.

## 3. Fundamentación teórica

El debate por la conveniencia de la construcción de la troncal de transmilenio por la Carrera Séptima, se dio en año 2007 debido a las dimensiones de la vía y a las obras arquitectónicas que se encontraban en su recorrido. Finalmente, el Alcalde de turno, Luis Eduardo Garzón, decidió dejarle la decisión al mandatario entrante, Samuel Moreno Rojas, quien descartó su implementación, decidiéndose por una troncal ligera de un solo carril.

El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), adjudicó en el 2006 los diseños a INGETEC por valor de \$ 7.838.000.000<sup>4</sup> y la construcción al consorcio Promesa de Sociedad Futura Transmilenio Carrera Séptima S.A.S, a pesar de no estar definida completamente la troncal ligera por dicho corredor.

Precisamente esta investigación pretende establecer lineamientos que recuerden una serie de requisitos que deben tenerse en cuenta antes de entrar en un proceso licitatorio. Dentro del marco conceptual se toma como referencia el documento CONPES 3093<sup>5</sup> Y EL POT (DECRETO 190 DEL 2004) el cual define en detalle los corredores para el transporte masivo.

Los primeros diseños del corredor se realizaron teniendo como lineamiento la proyección de la primera línea del metro que está programado para el año 2018 y debe ser paralela a la Carrera Séptima entre las calles 28 y 127.<sup>6</sup>

Para el desarrollo del presente documento que cobija la fase III de Transmilenio, se consideraron los siguientes documentos como marco legal que deben regir todo el proceso relacionado con la construcción del corredor vial de la Carrera Séptima.

### DOCUMENTO CONPES 3093:

El documento recopila y evalúa los avances de las propuestas para el Sistema Integrado de Transporte Público—SITP, TransMilenio, Primera Línea de Metro de Bogotá, y Tren de Cercanías para Bogotá y la Sabana, y establece las condiciones técnicas, financieras e institucionales para implementar cada proyecto como parte de la solución integral a los problemas de movilidad del Distrito y la Región Capital.<sup>7</sup>

### DECRETO 190 DE 2004<sup>8</sup>

Todo lo concerniente a las políticas generales para el Distrito Capital

### LEY 80 DE 1993<sup>9</sup>

Aplica la totalidad de la ley 80 que es el instrumento del Estado que rige el sistema de contratación en el país.

<sup>4</sup>SECRETARIA DE LA MOVILIDAD, Boletín movilidad Carrera 7 edición especial Junio 2011

Disponible en: [www.ccb.org.co/documentos/7494](http://www.ccb.org.co/documentos/7494), Consultado nov de 2011.

<sup>5</sup>REPÚBLICA DE COLOMBIA departamento Nacional de Planeación, documento conpes 3093. Sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros en Bogotá, año 2000

<sup>6</sup>SECRETARIA DE PLANEACIÓN, Secretaria de Movilidad, TransMilenio S.A. Instituto de Desarrollo Urbano y Secretaria de Hacienda. Tratamiento del corredor de la Carrera Séptima, Documento Técnico de Soporte, Febrero de 2010.

<sup>7</sup>REPÚBLICA DE COLOMBIA Departamento Nacional de Planeación, Documento Conpes 3093, Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de Bogotá, año 2000.

<sup>8</sup>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Plan de Ordenamiento Territorial, 22 de junio de 2004.

<sup>9</sup>CONGRESO DE LA REPÚBLICA, Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, Ley 80 de 1993

## LEY 1150 DE 2007<sup>10</sup>

Tiene por objeto introducir modificaciones en la Ley 80 de 1993, así como dictar otras disposiciones generales aplicables a toda contratación con recursos públicos.

## LEY 1474 DE 2011<sup>11</sup>

Tiene por objeto dictar normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.

## DECRETO 734 DE 2012<sup>12</sup>

El nuevo Decreto 734 de abril de 2012 derogó y retomó los textos de 27 normas relacionadas con la contratación pública, entre ellas las del Decreto 1464 de abril de 2010 que regula todos

los asuntos relacionados con el Registro Único de Proponentes que deben efectuar en Cámaras de Comercio todas las personas naturales o jurídicas interesadas en proveer bienes o servicios a las entidades estatales.

## 4. Trabajo de campo

La herramienta utilizada para la colecta de datos fue toda aquella que tiene que ver con información al respecto del desarrollo de los trabajos relacionados con el corredor en cuestión y que aparece en los diferente artículos de prensa, revistas, internet y con entrevistas directas a dos directivos del IDU y Transmilenio, con el fin de explicar a la opinión pública el estado en el que se encuentran las obras y las condiciones que la llevaron hasta ese punto.

### 4.1 Análisis de las entrevistas:

<b>VIABILIDAD DEL CORREDOR</b>	<b>Por ser parte del corredor de la carrera 10.</b> <b>Por estar incluido dentro del documento CONPES 3093 y el POT.</b> <b>Ser parte del plan de desarrollo 2004-2008 de la alcaldía de Bogotá.</b> <b>En el año 2007 finalizó los estudios de factibilidad y diseños</b> <b>En el plan de desarrollo 2008-2012 se elaboró el "Documento técnico de soporte tratamiento del corredor de la carrera séptima" por las secretarías distritales de movilidad, hacienda, planeación, el IDU y Transmilenio</b>
<b>PROCESO DE CONTRATACION</b>	Licitación pública. De acuerdo a ley 80 y Ley 1150. Estatuto general de contratación
<b>MODIFICACIÓN DE DISEÑOS</b>	Estaba considerado en el contrato inicial. Se realizó en el 2010 contrato 033 con plazo de 6 meses y presupuesto de 633 millones de pesos. Adicionalmente se invirtió 10.000 millones de pesos en adecuación de desvíos y obras de mitigación. Ancho de carril de 5 metros pasó a 3.5 m. No se intervendrá espacio público
<b>FASES DE TRANSMILENIO</b>	Son 3 y abarcan los principales corredores viales. Fase I desde 1998 a 2002 con Av. Caracas, Autopista norte y eje ambiental. Fase II desde 2003 a 2006 con las Av. Américas-NQS y Suba. Fase III calle 26, carrera 10 y carrera 7
<b>CRITERIOS PARA LA CARRERA 7</b>	La carrera 10 y 7 se consideran un solo eje vial. Carrea 7 es multimodal (público y privado) Modelo eficiente de competitividad



<sup>10</sup>CONGRESO DE LA REPÚBLICA, Ley 1150 de Julio 16 de 2007, Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la ley 80 de 1993

<sup>11</sup>CONGRESO DE LA REPUBLICA, Ley 1474 de Julio 12 de 2011, Por medio de la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública. 2011

<sup>12</sup>REPÚBLICA DE COLOMBIA Departamento Nacional de Planeación, Decreto 734 de Abril 13 de 2012, Por medio del cual se reglamenta las disposiciones legales contenidas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, así como otras disposiciones legales aplicables a la contratación estatal. 2012

## 5. Conclusiones y Recomendaciones

Las falencias más notorias en el caso de la Carrera Séptima se pueden enumerar a continuación, para que no se repitan en ningún caso en el sector público ni en el privado:

1. Realizar diseños sobre una obra que no se tiene la certeza que se va ejecutar o su ejecución está muy lejana, sin diseños definitivos que contemplen la totalidad del megaproyecto, ni las afectaciones sociales, culturales y económicas en un corredor considerado como los más antiguos y congestionados de Bogotá.

2. Adjudicar un contrato de construcción, sin contar con los permisos por parte de las entidades distritales.

3. Adicionar el contrato de construcción para adecuación de desvíos y señalización, de una obra que nunca se realizó pero que de todas formas el dinero se invirtió en obras paralelas que no eran el objeto del contrato inicial.

4. Aparentemente y según las consultas realizadas, se cumplió con la reglamentación de ley por parte del IDU en la contratación, pero la situación es diferente, luego de analizar la documentación anexa y al analizar los resultados logrados hasta el día de hoy en todo el proceso inútil y antieconómico del proyecto en estos cinco años que tiene de vida, sin siquiera haberse definido el transporte que se debe implementar.

5. No se entienden el porqué se contratan diseños iniciales y luego el contratista a quien se le adjudica la obra, cobra por revisión o actualización de diseños, generando sobrecostos en el valor del contrato. Los diseños deben realizarse inmediatamente se tenga la certeza de la ejecución, de tal forma que enmarque la totalidad de la obra y no en forma parcial e incompleta.

6. Otra falencia presentada en la contratación de la troncal de transmilenio por la Carrera Séptima

como se está concibiendo con el proyecto de transmilenio ligero, es la violación de los aspectos esenciales de urbanismo, movilidad, espacio público, accesibilidad y medio ambiente, debido a la construcción de una troncal ligera con un solo carril sin obras nuevas de mobiliario urbano, sin puentes peatonales de acceso, sin incrementos de zonas verdes y sin recuperación de espacio público, tal como lo contempla el Plan de Desarrollo para Bogotá y el documento CONPES 3093.

7. Como se evidencia, administración tras administración los dirigentes elegidos por el pueblo solo piensan en figurar y no en gobernar, despilfarrando los recursos públicos, logrando el lucro personal, dejando comprometida la administración siguiente por la escases de recursos, así como una ciudad endeudada, sin que eso se refleje su desarrollo.

## Bibliografía

ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Plan de Ordenamiento Territorial, 22 de junio de 2004

CONGRESO DE LA REPÚBLICA, Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, Ley 80 de 1993

CONGRESO DE LA REPÚBLICA, Ley 1150 de Julio 16 de 2007, Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la ley 80 de 1993

REPÚBLICA DE COLOMBIA Departamento Nacional de Planeación, Documento Conpes 3093, Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de Bogotá, año 2000

SECRETARÍAS DE LA MOVILIDAD, PLANEACION, HACIENDA, TRANSMILENIO S.A, IDU, Tratamiento del corredor de la Carrera Séptima, Documento Técnico de Soporte. Febrero de 2010.

SECRETARÍA DE LA MOVILIDAD, boletín movilidad Carrera 7 edición especial Junio 2011, disponible en: [www.ccb.org.co/documentos/7494](http://www.ccb.org.co/documentos/7494)

