

Bogotá: 85 meses de cárcel por las losas de Transmilenio con Peñalosa en la impunidad

HORACIO DUQUE GIRALDO :: 12/10/2012

El juez 45 penal de descongestión del circuito de Bogotá, condenó, luego de varios años de negligente investigación, a 85 meses de prisión a Andrés Camargo, ex gerente del IDU, por el problema de las losas de Transmilenio en la Avenida Caracas y la Autopista Norte, que causa severos traumatismos en la movilidad de millones de ciudadanos por dichas rutas y obligara inversiones presupuestales cercanas al medio billón de pesos a la Alcaldía de la Capital, para adecuar los tramos seriamente afectados

La medida también afecta a María Elvira Boláño y a Oscar Hernando Solorzano, acusados de peculado culposo y celebración indebida de contrato público.

Llama la atención que otros responsables de la irregularidad en la obra civil, como el ex Alcalde Enrique Peñalosa, quien no ejerció sus funciones de vigilancia frente a la modificación de algunos diseños y especificaciones técnicas de la obra que a la postre llevó a desproteger los intereses y los recursos públicos de la ciudad por el uso del relleno fluido, queden en la impunidad. Una burla a la ciudad que indigna.

Lo cierto es que a lo largo de los últimos años varias organizaciones ciudadanas exigieron a las autoridades fiscales y judiciales, vincular a procesos de responsabilidad fiscal a las siguientes personas naturales y jurídicas: Enrique Peñalosa Londoño en su calidad de alcalde de la ciudad por omisión en la vigilancia de la contratación como lo dispone el Estatuto Orgánico de Bogotá. Andrés Camargo en su calidad de Director del IDU, quien permitió los cambios en las especificaciones técnicas. Asocreto, Constructor Conciviles S.A., Interventor Consorcio Integral S.A., Silva Carreño y Asociados y Silvia Fajardo y Cía. Ltda, Los proveedores de relleno fluido Concretera Diamante-Samper, Premezclados y Metroconcreto y las aseguradoras Confianza, Seguros del Estado, Mundial de Seguros, Solidaria de Colombia y Cóndor. En concreto a las entidades que intervinieron en la rehabilitación de la Avenida Caracas y de la Autopista Norte: Conciviles S.A. mediante el contrato IDU-403-2000 rehabilitó la Autopista Norte desde los Héroes hasta la calle 176, con un costo final sin adiciones de 59.178 millones de pesos y con adiciones de 67.175 millones de pesos. Consorcio Integral S.A., Silvia Carreño y Asociados S.A. y Silvia Fajardo y Cía. Ltda., mediante el contrato IDU-146-2000, ejerció la interventoría correspondiente, por un valor inicial sin adiciones de 1.625 millones de pesos y con adiciones 3.395 millones de pesos. Consorcio Castro Tcherassi & Cía. Ltda., Equipo Universal y Cía. Ltda. mediante contrato de obra IDU No. 089 de 2000 rehabilitó el tramo I de la Avenida Caracas, comprendido entre la calle 80 y la calle 6, por un valor final de 39.941.2 millones de pesos. Consorcio Ingetec-PIV-La Vialidad Ltda. que mediante contrato IDU 126-2000 realizó la interventoría correspondiente por un valor final de 842,6 millones de pesos. Unión Temporal Cóndor-Conalvías, que rehabilitó el tramo de la Avenida Caracas comprendido entre la calle 6 y la calle 51 Sur, por un valor final de 40.859.6 millones de pesos. Consorcio Hidroestudios S.A.2-Restrepo y Uribe Ltda., mediante el contrato No. 125 de 2000, realizó la interventoría

correspondiente por un valor final de 1.332.7 millones de pesos. Unión temporal Castro Tcherassi S.A. -Cyvial ltda, mediante el contrato No. 604-2000 rehabilitó el tramo de la Caracas comprendido entre la calle 51Sur a calle 63Sur, por un valor final de 4.959.3 millones de pesos. Constructores Regionales Asociados-CRA Ltda. ejerció la interventoría correspondiente, por un valor de 364.8 millones de pesos. El episodio de las losas

En el 2003, tras apenas tres años de funcionamiento, las Troncales Caracas y Autopista Norte, empezaron a registrar graves averías en las losas de concreto. Los estudios, los planos y los diseños elaborados por SD&G — el soporte para preparar los pliegos — no contemplaban la utilización del relleno fluido como material de nivelación en los carriles de solobus y mixtos.

De base granular se pasó a un relleno fluido con una resistencia teórica de 60 kg/cm², que en la práctica se redujo a 30 kg/cm².

Mediante los Autos 044, 105 y 127 de 2004 aprobados por la Contraloría General de la República, se practicó por control excepcional, una Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral a los componentes de infraestructura y a los de operación, control y recaudo de las fases I y II del Sistema Integrado de Transporte Integrado-Transmilenio, a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano y de Transmilenio S.A., respectivamente. El informe de agosto de 2004 practicado al componente de infraestructura, tuvo como soporte los informes técnicos rendidos en el año inmediatamente anterior, cuando apenas se observaban los primeros daños de las losas. Los grupos auditores identificaron 17 hallazgos fiscales por una cuantía de 79.379,7 millones de pesos para un número similar de procesos de responsabilidad fiscal, hoy archivados.

Era previsible que debido a este cambio de las especificaciones técnicas, las losas no resistieran el peso de los articulados y biarticulados: 30 y 40 toneladas respectivamente. Los diseños originales señalaban que la vida útil de las rutas era de 20 años, pero por causa de los cambios hechos y autorizados por el IDU los daños han sido crónicos.

El informe de diciembre del mismo año, practicado al componente de operación, control y recaudo estableció 7 hallazgos fiscales por una cuantía de 1.254 millones de pesos, igualmente archivados.

La farsa de la Contraloría de Bogotá

La competencia asignada por el tema de las Fases I y II del Sistema Transmilenio terminó una vez la CGR culminó los procesos de responsabilidad fiscal; hecho que se dio en los años 2008 y 2010 regresando a la Contraloría de Bogotá la competencia para continuar el conocimiento del ejercicio fiscalizador en las citadas fases.

Por eso, resulta igualmente inaceptable la posición asumida en todo este proceso por la Contraloría de Bogotá ante la solicitud directa que se le hiciera por organizaciones de control social sobre la apertura de procesos de responsabilidad fiscal contra los causantes de la debacle de las losas de la Fase I del Sistema Transmilenio.

La Contraloría de Bogotá parece ignorar que la competencia sustraída bajo la modalidad del

control excepcional por la CGR culminó en 2010, cuando dio término a los procesos de responsabilidad fiscales por los daños prematuros avizorados en el ejercicio auditor entre el 2003 y el 2004.

A partir del año 2003, el IDU ha recibido del operador de Transmilenio S.A recursos públicos para asumir los daños prematuros de las losas en las Troncales Caracas y Autopista Norte, puesto que la administración no exigió en los convenios la etapa de mantenimiento. A marzo de 2011, la Administración ha tenido que destinar de sus recursos 57.744,9 millones de pesos para la rehabilitación de 7.580 losas y no se cuentan con 400 mil millones para continuar reparando 20.000 losas dañadas; cada losa le cuesta al erario 8,5 millones de pesos.

Por lo tanto, los nuevos recursos públicos desembolsados por el gestor distrital son de plena competencia del ente fiscalizador capitalino, en igual sentido fue la posición de la CGR.

Por último, es de indicar que la fase II, que fue implementada en el 2004, sí incluía la etapa de mantenimiento que se cumplió en 2011. Por lo tanto, a partir de este año ya es de entera responsabilidad del Distrito asumir los daños en las vías y estaciones: a diciembre de 2011, fueron reparadas por los contratistas 1.500 losas.

La ciudad tiene que exigir el castigo de los verdaderos responsables de este descomunal daño, entre quienes se encuentra el señor Enrique Peñalosa, campeón del cinismo, quien ahora prepara su candidatura presidencial para el debate del 2014. Un verdadero atropello para todos.

La Haine

https://www.lahaine.org/mm_ss_mundo.php/ya_en_la_red_el_nuevo_numero_del_periodi