



**VEEDURÍA
DISTRITAL**

Prevención • Transparencia • Incidencia

**LECCIONES APRENDIDAS SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DEL
DEPRIMIDO DE LA CALLE 94
(Noviembre 2009 – Febrero 2017)**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 del Decreto Ley 1421 de 1993 y en concordancia con el artículo 17 del Acuerdo 24 de 1993.

Bogotá, D.C., febrero de 2017



Tabla de contenido

Introducción.....	3
1. Construcción del deprimido de la calle 94	3
2. Lecciones aprendidas	8
2.1 Planeación y estructuración de los contratos	8
2.2 Coordinación interinstitucional.	9
2.3 Incumplimiento de contratos.	9
3. Recomendaciones	10
Referencias.....	11



Introducción

La Veeduría Distrital, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 del Decreto Ley 1421 de 1993 y en concordancia con el artículo 17 del Acuerdo 24 de 1993, trabaja en pro del mejoramiento de la gestión pública distrital, generando a través de informes, diagnósticos, lineamientos y metodologías, entre otros, insumos que permiten mejorar la transparencia y efectividad en las actuaciones administrativas contractuales de las entidades distritales.

En este contexto, durante los años 2009 a 2011 se efectuó seguimiento técnico a la ejecución del contrato de obra IDU-068 de 2009 cuyo objeto era contratar los “*Estudios, diseño y construcción de las obras de la intersección a desnivel de la avenida Laureano Gómez (AK 9) con calle 94 y su conexión con la avenida santa bárbara (AK 19), correspondiente al proyecto con código de obra 104 del acuerdo 180 de 2005 de valorización, en Bogotá D.C.*” y durante los años 2012 a 2016 se le hizo seguimiento al contrato IDU-05 de 2012 cuyo objeto es “*Construcción de la intersección a desnivel de la avenida Laureano Gómez (AK9) por la calle 94 y su conexión con la avenida Santa Bárbara (AK 19) en Bogotá D.C. correspondiente al código de obra 104 del acuerdo 180 de 2005 de valorización*”, con el fin de verificar el estado de avance de este importante proyecto, recopilando y analizando técnica y contractualmente toda la información pertinente, buscando advertir y prevenir oportunamente sobre la presencia de circunstancias que pudieran afectar su ejecución.

El presente documento sintetiza lo observado por la Veeduría Distrital en relación con el proyecto en cuestión de manera que sirva como un referente de “Lecciones Aprendidas”, por lo que contiene recomendaciones que buscan el fortalecimiento de la gestión contractual del IDU.

1. Construcción del deprimido de la calle 94

La construcción de la intersección a desnivel de la Avenida Laureano Gómez (AK 9) con Calle 94 y su conexión con la Avenida Santa Bárbara (AK 19) pertenece al grupo 1 de obras del Acuerdo de Valorización 180 de 2005.

Es oportuno indicar que el parágrafo 2 del artículo 6 de este acuerdo le otorgaba un plazo de dos años al IDU para iniciar la ejecución de las obras, una vez se hubiera expedido el acto administrativo que ordenaba asignar el valor del monto distribuible correspondiente a la construcción de las obras del respectivo grupo.

Como tal situación ocurrió en el mes de noviembre de 2007 para el grupo 1, el IDU tenía como fecha límite para iniciar las obras de este grupo el mes de noviembre de 2009.

Es así como en el mes de septiembre de 2009 el IDU ordenó la apertura de la Licitación Pública IDU-LP-SGI-021-2009, que tenía por objeto contratar los “Estudios, diseño y construcción de las obras de la intersección a desnivel de la avenida Laureano Gómez (AK 9) con calle 94 y su



conexión con la avenida santa bárbara (AK 19), correspondiente al proyecto con código de obra 104 del acuerdo 180 de 2005 de valorización, en Bogotá D.C.”.

El 10 de noviembre de 2009 se adjudicó el proceso de selección mencionado al Consorcio Conexión (integrado por: Constructora Arkgo Ltda. (38%), Equipluss S.A. (30%), GLF Construction Corporation (30%), Ingeniero Civil Consultor E.U. (1%) y CESCO Compañía de Estudios de Suelo y de Consulta Ltda. (1%)), y el 19 de noviembre se suscribió el contrato de contrato de consultoría y obra número 068/2009, teniendo como fecha de inicio el 26 del mismo mes.

El valor inicial establecido del contrato fue de \$45.868.513.717, discriminados así:

Estudios y diseños:	\$ 1.030.121.117
Ensayos de laboratorio de los estudios y diseños:	\$ 173.977.707
Obras requeridas para la construcción:	\$ 43.131.187.897
Fondo de ajustes por cambio de vigencia para las actividades de construcción:	\$ 1.515.149.910
Fondo de ajustes por cambio de vigencia para la consultoría:	\$ 18.077.086

Para ese contrato se estableció un plazo de ejecución de 17 meses, con la condición de adelantar los estudios y diseños de forma simultánea a la construcción de las obras durante los primeros seis (6) meses.

Esta situación evidenció varios problemas iniciales relacionados con la inadecuada estructuración del contrato, el primero fue haber contratado los estudios y diseños junto con la obra para un proyecto de tanta complejidad como éste, y del cual no se había determinado en ese momento siquiera si se trataría de un deprimido o un paso elevado, y el segundo la simultaneidad de las dos etapas, definiéndose un plazo integral para el contrato con un traslapo de 6 meses entre estudios y diseños y construcción.

Mediante Resolución IDU No. 1083 de abril 15 de 2010, se impuso al Consorcio Conexión una multa por valor de \$15.450.000, debido al incumplimiento en la actualización y ampliación de las pólizas. Con la Resolución IDU No. 930 de marzo 1 de 2011, se resolvieron los recursos y se confirmó la decisión inicial, quedando ejecutoriada el 21 de junio de 2011.

En el mes de mayo de 2010, la Veeduría Distrital hizo un primer llamado de atención respecto a la ejecución de este contrato¹, advirtiéndole, en ese entonces, que transcurridos más de cinco meses desde el inicio del contrato no se evidenciaba ningún avance físico en la construcción de las obras, se advirtió también por las demoras en la elaboración de estudios y diseños tales como: exploraciones geotécnicas, planes de manejo de tráfico, inventario de redes de servicios públicos, estudios de redes hidráulicas y sanitarias, inventario forestal y traslado de la línea Tibitoc, la cual forma parte de la red matriz del acueducto, que se encuentra ubicada debajo de la Avenida

¹ Oficio No. 70005 de mayo 6 de 2010.



Carrera 9, haciendo ver la inoperancia de la simultaneidad entre las dos etapas (estudios y diseños y construcción).

El contrato empezó a presentar inconvenientes relacionados con la aprobación de estudios y diseños y en especial por la falta de definición de una solución para el traslado de la tubería matriz del acueducto, lo que motivó una serie de suspensiones las cuales fueron observadas por este Órgano de Control en febrero de 2011², fecha en la que acumulaba 189 días de inactividad.

En marzo de 2011 el contrato que ya había sido suspendido, fue objeto de una ampliación en la suspensión por 30 días más, sumando 219 días al acumulado. El 28 de abril de 2011 se reinició la ejecución; sin embargo el 25 de mayo, la interventoría (Consortio Gómez Cajiao – Joyco) reporta la parálisis en la ejecución del proyecto y solicita la apertura del proceso de declaratoria de caducidad del contrato de obra debido a los incumplimientos del contratista.

En la práctica, se pudo evidenciar que cumplidos los 6 meses de la etapa de estudios y diseños, estos no se encontraban definidos ni aprobados en su totalidad y las actividades de construcción ejecutadas no eran significativas, dando como resultado la suspensión de los contratos y el incumplimiento en la entrega de las obras.

Por medio de la Resolución IDU No. 994 del 4 de marzo de 2011, se declaró un incumplimiento parcial y se impuso una multa al Consorcio Conexión por \$173.864.000, por la no entrega del presupuesto de obra soportado. Esta decisión fue ratificada con la Resolución IDU No. 3265 del 11 de julio de 2011.

Mediante Resolución IDU No. 3765 del 30 de agosto de 2011, confirmada mediante Resolución IDU No. 4034 del 22 de septiembre de 2011, el IDU procedió a declarar la caducidad del contrato 068 de 2009 y ordenar su liquidación. Los incumplimientos que ocasionaron la declaratoria de caducidad fueron:

- No entrega del presupuesto de obra debidamente soportado.
- No entrega del cronograma de obra debidamente soportado.
- No disponibilidad de los planes de manejo de tráfico debidamente aprobados por la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM.
- No aprobación de los diseños hidrosanitarios por parte de la EAAB.
- No entrega de las viabilidades técnicas por parte de FENOCO-INVIAS, para el uso temporal, definitivo y cruce de redes del corredor férreo.

Posteriormente, el 8 de noviembre de 2011, el IDU ordena la apertura de la Licitación Pública IDU-LP-SGI-014-2011, cuyo objeto era contratar la *“Construcción de la intersección a desnivel de la avenida Laureano Gómez (AK 9) por la calle 94 y su conexión con la avenida Santa Bárbara (AK 19) en Bogotá D.C. correspondiente al código de obra 104 del acuerdo 180 de*

² Oficio No. 73992 de febrero 28 de 2011.



2005 de valorización”, que concluye con la adjudicación del proceso de selección el 13 de febrero de 2012 al Consorcio AIA-CONCAY 2012, integrado por Arquitectos e Ingenieros Asociados S.A. y CONCAY S.A., con una participación del 50% cada uno.

El contrato de obra No. IDU-05 de 2012 se suscribió el 20 de febrero por valor de \$85.266.616.484 y un plazo de veinte (20) meses, discriminados así: tres meses para actividades preliminares y 17 meses para ejecución de la etapa de construcción. Se suscribió acta de inicio el 19 de abril de 2012.

Iniciado el contrato de obra, la Veeduría Distrital continuó con el seguimiento a su ejecución y empezó a evidenciar de nuevo en este contrato inconvenientes similares a los presentados en el contrato anterior, tales como demoras en la aprobación de estudios y diseños, fallas en la coordinación interinstitucional, falta de un cronograma de obra definitivo y un presupuesto soportado, razón por la cual se hace un llamado de atención al IDU para que atienda oportunamente esta situación y adelante los correctivos que sean necesarios³.

No obstante el señalamiento realizado, el nuevo contrato continuó presentando los mismos inconvenientes anteriormente señalados, lo que hizo necesario reiterar las observaciones por parte de éste órgano de control⁴.

El 9 de agosto de 2012 se suspendió el contrato por un plazo de 30 días, puesto que en ese instante no se contaba con las condiciones para dar inicio a la etapa de construcción, faltaba la aprobación de algunos Planes de Manejo de Tráfico (PMT) por parte de la SDM, aprobación del diseño de redes hidrosanitarias por parte de la EAAB y la aprobación del programa de obra detallado por parte de la Interventoría. El 6 de septiembre de 2012 se amplió la suspensión del contrato por 30 días más puesto que aún persistían las razones que la originaron. El 8 de octubre de 2012 se reanuda el contrato de obra y se amplía la etapa de preliminares un mes más.

El 30 de octubre de 2012 el contratista presentó una propuesta para cambiar el sistema de los muros de contención del deprimido por la instalación de un sistema de tablestacado metálico, el cual superaba ampliamente el valor y plazo contractuales, por lo que el IDU debía estudiar la propuesta, razón por la cual el 26 de noviembre de 2012 las partes acuerdan suspender el contrato por un lapso de 43 días, plazo que fue ampliado el 27 de diciembre de 2012 por 15 días más mientras que el IDU tomaba una decisión definitiva respecto de la propuesta presentada.

El 23 de enero de 2013 se reanudó el contrato de obra dando inicio a la etapa de construcción, una vez el IDU avaló la propuesta de reemplazar los muros de contención del deprimido que inicialmente estaban diseñados en concreto reforzado por el de muros pantalla metálicos, definiéndose como fecha de terminación del contrato el día 22 de junio de 2014.

³Oficio No. 79315 de febrero 20 de 2012.

⁴Oficios Nos. 81660 de agosto 10 de 2012, 82106 de septiembre 20 de 2012, 82628 de octubre 19 de 2012 y 83357 de diciembre 5 de 2012.



Durante los años 2013, 2014 y 2015 la Veeduría Distrital siguió adelantando el seguimiento a la ejecución de este contrato por medio de la asistencia a los comités CREA (espacios de participación con la comunidad), visitas de obra y reuniones con funcionarios del IDU para tratar temas relacionados con el estado de los estudios y diseños, avance de las obras, aspectos sociales y ambientales y coordinación interinstitucional, enviándose oficios de seguimiento en los cuales se plantearon observaciones referentes a estos temas.⁵

Durante estos tres años se suscribieron tres prórrogas que sumaron un plazo adicional de 25 meses e igualmente se firmaron cuatro adiciones y tres actas de mayores cantidades de obra que sumadas incrementaron el valor del contrato en \$68.957.592.851, por lo que al finalizar el 2015 el valor del contrato ascendía a la suma de \$154.224.206.335,00 y la fecha de terminación se fijaba en ese momento para el 22 de julio de 2016.

El 31 de mayo de 2016 se suscribió el acta 79 de mayores cantidades de obra por \$6.000.000.000 de manera que el valor actualizado del contrato a esa fecha ascendía a la suma de \$160.224.206.335. De conformidad con la información que reportó el IDU, a fecha 22 de julio de 2016, el contrato presentaba un avance acumulado del 79,6%, siendo necesaria la suscripción de una nueva prórroga de 8 meses lo que determinó una nueva fecha de terminación para el 22 de marzo de 2017, las razones están asociadas a los atrasos presentados en los traslados de redes de Codensa, ETB y Telefónica, la afectación de los edificios Suite Crown y Chicó Pijao y la restricción en el horario de hincado del tablestacado metálico.

El 29 de julio de 2016 el IDU aprobó el acta No. 92 de mayores cantidades de obra por valor de \$6.569.698.457, por lo que el valor actualizado del contrato es de \$166.793.904.792.

El 8 de febrero de 2017 se realizó una visita a las obras con el fin de verificar el estado de la obra, el cual, de acuerdo con lo reportado por la interventoría presenta un avance de obra ejecutada del 95,1% frente a un 97,3% programado, presentándose un retraso de un 2,2%. De acuerdo con lo manifestado por el contratista este retraso se debe principalmente a las demoras presentadas en la construcción de la estación de bombeo, donde se presentaron inconvenientes con la excavación obligando a cambiar el sistema constructivo, adicionalmente se presentaron demoras en los trámites de aprobación de los planes de manejo de tráfico por parte de la SDM requeridos para adelantar la instalación de redes de servicios públicos y adecuación de la calle 94 con transversal 23, siendo estos dos hitos los que presentan mayores retrasos en su ejecución.

Durante el recorrido realizado se encontró que a la fecha se continúan adelantando labores relacionadas con la instalación de la estación de bombeo, obras del deprimido en el costado occidental, adecuaciones del espacio público, adecuación de la Calle 94 entre Carrera 9 y Autopista Norte, adecuación de la Carrera 19 entre Carrera 9 y Calle 96, construcción de redes de

⁵Oficios Nos. 85508 de mayo 14 de 2013, 86069 de junio 17 de 2013, 86932 de agosto 1 de 2013, 20146000001591 de enero 17 de 2014, 20146000001601 de enero 17 de 2014, 20146000033591 de mayo 13 de 2014, 20156000033211 de mayo 26 de 2015 y 0156000100061 de octubre 31 de 2015.



alcantarillado, limpieza y pintura de tablestacado, construcción de vías a nivel de superficie, accesos y desvíos definitivos, instalación de señalización y mobiliario, entre otros remates.

De conformidad con lo manifestado por el IDU la fecha de terminación se mantiene programada para el día 22 de marzo de 2017; sin embargo, para lograr cumplir con este compromiso será necesario que el contratista incremente su actual rendimiento durante este último mes.

De acuerdo con lo expuesto, se evidencia que debido a los múltiples inconvenientes generados en este proyecto, una obra que inicialmente se había definido que duraría 17 meses, lleva más de 7 años en ejecución, mientras que su valor se ha incrementado un 387% al pasar de \$43.131.187.897 (valor inicial de las obras en el contrato IDU-068 de 2009 sin contar el valor de los estudios y diseños) a \$166.793.904.792 (valor actualizado de las obras del contrato IDU-05 de 2012), sin mencionar que el valor de la interventoría se incrementó en un 540% al pasar inicialmente de \$1.800.821.792 a \$9.706.011.947.

2. Lecciones aprendidas

De todo lo acontecido durante este tiempo se pueden extraer lecciones muy importantes de situaciones que no se deben repetir en futuros proyectos que adelante la ciudad y se pueden clasificar en los siguientes temas:

2.1 Planeación y estructuración de los contratos

En el caso del contrato IDU-068 de 2009 se observó un error en la forma como fue estructurado. Se definió que su objeto contractual incluía la realización de los estudios y diseños necesarios, junto con las aprobaciones respectivas y la ejecución de las obras correspondientes se realizaría de manera simultánea, definiéndose un plazo integral de 17 meses, con un traslapo en los 6 primeros meses entre las dos etapas.

Lo primero que se advierte es que para este tipo de obras tan complejas es indispensable contar con unos estudios y diseños definitivos, preferiblemente separados del contrato de obra, que tengan un nivel de detalle tal que permitan establecer el alcance, valor y plazo de la etapa de construcción. En el caso en particular, se observó que al momento del inicio del contrato no se sabía con certeza siquiera si la solución para esta intersección sería un paso deprimido o un paso elevado y sólo al evaluar las alternativas en la etapa de estudios y diseños se acordó la construcción del deprimido.

En segundo lugar, el plazo establecido para la etapa de estudios y diseños no fue adecuado. En la práctica, se pudo evidenciar que cumplidos los 6 meses definidos para esta labor, las actividades de estudios y diseños se encontraban muy atrasadas, no se contaba con los conceptos ni aprobaciones definitivas por parte de las empresas de servicios públicos y demás entidades distritales competentes y las actividades de construcción adelantadas durante el traslapo fueron prácticamente nulas (principalmente consistieron en adecuación de desvíos), lo que a la postre terminó afectando la duración del proyecto.



Este error por parte del IDU en la estructuración de estos contratos (estableciendo plazos, etapas y actividades que no fueron posibles de cumplir) aunado a la incertidumbre que ocasiona el tener que contratar unas obras con unos costos estimados y luego tener que ejecutarlas a partir de los diseños que elabora el mismo contratista, provocó la aparición de ítems no previstos y mayores cantidades de obra que a la postre causaron un incremento en el valor de las obras de construcción contratadas.

Adicionalmente, se afectó el desarrollo de este proyecto, lo que ocasionó que la entrega de las obras se extendiera en el tiempo, con las consecuentes dificultades que para la comunidad del sector conlleva mantener una obra por un tiempo tan extenso y los traumatismos e incomodidades que se generan en la movilidad de la ciudad.

2.2 Coordinación interinstitucional

Otra situación evidenciada tiene que ver con los inconvenientes que se han presentado con las empresas de servicios públicos y entidades públicas competentes, que han afectado el cumplimiento de los contratos en los plazos previstos. Por ejemplo, en el caso del contrato IDU-068 de 2009 (primer contrato para la intersección de la Avenida Carrera 9 con Calle 94), el contratista no pudo cumplir sus obligaciones, en parte, por la falta de articulación entre entidades como Secretaría Distrital de Movilidad – SDM, Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá – EAAB, Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá – ETB, Codensa y Ferrocarriles del Norte de Colombia – FENOCO, lo cual dificultó la aprobación de los estudios y diseños necesarios para los planes de manejo de tráfico (PMT's), aprobación de los estudios de redes hidrosanitarias, definición de la solución técnica definitiva para el deprimido para el bombeo de agua, traslado de la línea de red matriz Tibitóc, traslados de redes eléctricas, traslados de redes telefónicas, traslados de la red ferroviaria, entre otras.

Para el caso del contrato de obra IDU-05 de 2012 (nuevo contrato para la construcción de estas obras) se presentaron inconvenientes similares a los del pasado, de nuevo con estas empresas y entidades que han originado retrasos en su ejecución, como es el caso de la demora en la aprobación del PMT por parte de la Secretaría de Movilidad requerido para poder terminar las obras de pendientes de la calle 94.

2.3 Incumplimiento de contratos

Una constante en la mayoría de obras de valorización pertenecientes al Acuerdo 180 de 2005, incluida principalmente la del deprimido de la 94, tiene que ver con el retraso en el cumplimiento de los cronogramas de obras, en algunas ocasiones por razones como las anteriormente expuestas, pero en otras, por razones imputables a los contratistas, este es el caso del contrato 068 de 2009, en el cual se terminó declarando la caducidad.

A la postre, los retrasos que se presentan en la ejecución de las obras, ya sea por causas imputables al contratista o no, sugieren la necesidad de suspender y/o prorrogar los contratos, o



en casos como este, declarar la caducidad y tener que contratar de nuevo las obras, generando un mayor desgaste por el hecho de tener que adelantar de nuevo un proceso de selección con todo lo que eso conlleva.

El incumplimiento en la entrega de las obras en los plazos previstos trae consecuencias en términos de impacto para la ciudad como posibles sobrecostos por el simple hecho de tener que adicionar los contratos debido a la mayor permanencia en obras y la aparición de obras no previstas, sumado al caos de la movilidad, los impactos ambientales y socio-económicos que resultan ser incalculables

3. Recomendaciones

1. Con relación a los contratos que incluyen la realización de estudios, diseños y construcción de obras en uno sólo, y a la luz de los resultados obtenidos en este caso en particular y otros similares, se observa que no es recomendable adelantar procesos con estas características debido al grado de incertidumbre que genera el hecho de estimar tanto valores como ítems y cantidades de obra para estructurar el presupuesto, y presumir un plazo estimado, los cuales pueden resultar más altos a lo considerado inicialmente.
2. Respecto a la planeación de los contratos de obra, el IDU deberá verificar que se cuente con la totalidad de los estudios y diseños de detalle que permitan establecer presupuestos y plazos de ejecución acordes al grado de dificultad del proyecto, considerando para cada una de las actividades a desarrollar los costos y tiempos reales de ejecución y separando las etapas de pre-construcción y obra, evitando generar traslapes entre etapas y de esta forma reducir los riesgos de atrasos en la ejecución de las obras y posibles sobrecostos.
3. Frente a la coordinación interinstitucional se debe trabajar en conjunto con las entidades y empresas involucradas en los proyectos de construcción vial y en particular con la Secretaría Distrital de Planeación, Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría Distrital de Ambiente y Empresas de Servicios Públicos, con el fin de definir canales de comunicación directos, optimizar procedimientos, establecer tiempos y requisitos en la aprobación de estudios y consecución de conceptos, garantizando con ello la oportunidad y pertinencia de sus actuaciones con el fin de dar mayor celeridad a los trámites que se requieran adelantar en las instancias correspondientes y no afectar con esto la ejecución de los contratos.
4. Estos arreglos interinstitucionales deben darse desde las etapas de planeación y factibilidad y verse reflejados en la etapa de estudios y diseños, de tal manera que su incidencia en la etapa de construcción sea mínima.
5. Igualmente, se hace necesario recomendar al IDU, emprender acciones correctivas en relación con el tema de la coordinación interinstitucional y de esta forma poder cumplir



con su obligación de servir de puente entre los contratistas de obra y las diferentes entidades y empresas involucradas en los proyectos, supervisando que las demoras o inconvenientes no se deban a errores de los primeros y evitando dilaciones por parte de los segundos, garantizando de esta forma el cumplimiento de los contratos y la reducción de posibles controversias.

6. Frente a los incumplimientos que se pudieran llegar a presentar por parte de los contratistas de obra, se debe recomendar al IDU que adelante las acciones que sean necesarias respecto de la responsabilidad de estos, tales como imposición multas, que conduzcan a corregir, de manera oportuna, las desviaciones que se puedan presentar y reducir el riesgo de tener que tomar otro tipo de acciones, como es el caso de declaratoria de caducidad, por no controlar las primeras desviaciones que se evidencien.

Referencias

Concejo de Bogotá D.C. (20 de octubre de 2005). Por el cual se autoriza el cobro de una Contribución de Valorización por Beneficio Local para la construcción de un Plan de obras. Acuerdo 180. Publicado en los anales del Consejo/ Obtenido de:
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=17948>

Congreso de Colombia. (28 de octubre de 1993). Ley 80. Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Diario Oficial.

Congreso de Colombia. (16 de julio de 2007). Ley 1150. Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos. Diario Oficial

Congreso de Colombia. (12 de julio de 2011). Ley 1474. Por 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. Diario Oficial.

FIN