



General  Featured

La Silla Vacía dejó en descubierto presunto caso de corrupción en la construcción de la Variante Alternativa en el Cauca

Al parecer hubo un sobrecosto en la construcción de esta variante en Rosas, Cauca, y que beneficiaría a amigos cercanos del Gobierno Petro.



periodicovirtual.com

[Únete a WhastApp](#)

Apr 17, 2023 • 6 min read



El medio de comunicación La Silla Vacía, dejó en descubierto un presunto caso de corrupción en la construcción de la variante Alternativa en La Vereda Chontaduro, municipio de Rosas, Cauca.

Esta situación, dejaría al descubierto un presunto caso de corrupción que salpicaría a varios de los funcionarios del Gobierno de Gustavo Petro.

Este es el informe completo:

Fue la primera gran obra entregada en su gobierno. El presidente Gustavo Petro inauguró hace un mes el tramo provisional de la vía Panamericana, construida tras el derrumbe que desconectó al Cauca del resto del país. Llegó al evento con una paleta roja y verde con las señales “pare” y “siga” para dar él mismo el paso a los camiones.

Petro describió la obra como un ejemplo de eficiencia. “Esta es una obra hecha muy rápidamente. Permite un flujo muy eficaz a 45 días del desastre (...) Las emergencias traen cosas malas, pero también cosas buenas. La crisis es lo que permite saltar hacia adelante”, dijo.

Pero en la ejecución del contrato de la obra inaugurada por Petro hay un hoyo negro millonario. La Silla Vacía revisó decenas de documentos del contrato, entrevistó a cerca de una docena de involucrados y encontró que hay vacíos, contradicciones e irregularidades en la manera en la que están pagando los 60 mil millones a un megacontratista cercano a la cúpula del poder de transporte.

Se trata de Pedro Contecha, un acaudalado jugador en el mundo de la infraestructura, que tiene lazos de amistad con los funcionarios del Invías y le presta su avión privado varias veces a la semana al ministro de Transporte, Guillermo Reyes. “Cómo no me voy a poner feliz de que el director del Invías sea amigo mío, o que el ministro que nombren sea amigo. La machera. Porque uno tiene entrada para que le solucionen problemas”, le dijo a La Silla Contecha de estos lazos de amistad.

El valor total de la obra, contratada inicialmente para hacer una variante de 1,8 kilómetros, fue cuestionada por una funcionaria del Invías que advirtió que la emergencia valía la mitad. Y que renunció cinco días después sin que sus comentarios fueran atendidos. Además, los soportes con los que el contratista ya cobró 7 mil millones de pesos no coinciden.

Al frente de la emergencia vial en el Cauca está el director del Invías, Juan Alfonso Latorre, nombrado por el presidente Petro en diciembre. Latorre llegó al cargo apoyado por Ricardo Roa, el hombre de confianza de Petro, que fue su gerente de campaña y esta semana llegó a la presidencia de **Ecopetrol**.

Latorre decidió entregarle el contrato del Cauca (con la figura de urgencia

Latorre decidió entregarme el contrato del Cauca (con la figura de urgencia manifiesta, que permite contratar directamente) a Ingeniería de Vías, una empresa de Contecha, un contratista que ha hecho millonarias carreteras en todo el país y está nombrado como uno de los involucrados en el entramado de corrupción por el que está en juicio el exsenador Richard Aguilar.

Contecha es amigo personal del director Invías. El contratista estuvo en un homenaje que le hicieron a Latorre en el Meta para celebrar su nombramiento en el Invías. Allí Latorre describió a Contecha como su “gran amigo”. Tres semanas después le dio a Contecha el millonario contrato en el Cauca.

El hoyo negro en la contratación de la Panamericana

El 9 de enero se fue abajo una montaña en el Cauca que enterró 300 metros de la vía Panamericana y dejó incomunicado al sur con el centro del país. La emergencia activó el primer reto de infraestructura del gobierno Petro.

Tres semanas después, el 27 de enero, en el Invías se firmó un contrato por 60 mil millones para atender la emergencia. Días antes, en esa entidad había empezado a circular un documento firmado por la subdirectora de gestión de riesgo, Carolina Barbanti, que advertía que el valor de la obra estaba sobredimensionado.

Barbanti, quien era la experta en atención de emergencias del Invías, decía que, según sus propias estimaciones, la intervención no debía superar los 30 mil millones.

El director del Invías, Juan Alfonso Latorre, le dijo a La Silla que Barbanti se molestó porque él le quitó el manejo de la emergencia y se la encargó a Edgar Jesús Rojas, el director técnico de la entidad.





“Le dije a Edgar: no deje eso en emergencias. ¿Qué confianza le tenía a Edgar? Que acaba de llegar, no venía de la administración anterior como Barbanti”, dice Latorre.

Barbanti no quiso dar declaraciones a La Silla sobre las advertencias. Salió del Invías cinco días después de que se firmara el contrato por los cuestionados 60 mil millones.

Hay dos versiones sobre cómo se tasaron las cantidades de obra para llegar al valor de 60 mil millones que se contradicen entre sí.

La primera, la de Pedro Contecha, cabeza de Ingeniería de Vías. El contratista le dijo a La Silla Vacía en una entrevista que tomaron como referencia una emergencia anterior en Dagua, Valle. Y que el precio del contrato se estimó en reuniones entre él como contratista y los funcionarios del Invías.

“Había unos precios que me habían puesto altos. Yo llevo 40 años y sé lo delicado que es esto. Cuadramos los precios de acuerdo a una emergencia que habían adjudicado en el mes de diciembre (la de Dagua). Los precios yo los asimilé a esa emergencia. Yo no cobré un precio de más”.



El director del Invías, Latorre, reconoce que el contratista ayudó a formular los precios de su propio contrato, pero da otra versión que se contradice con la

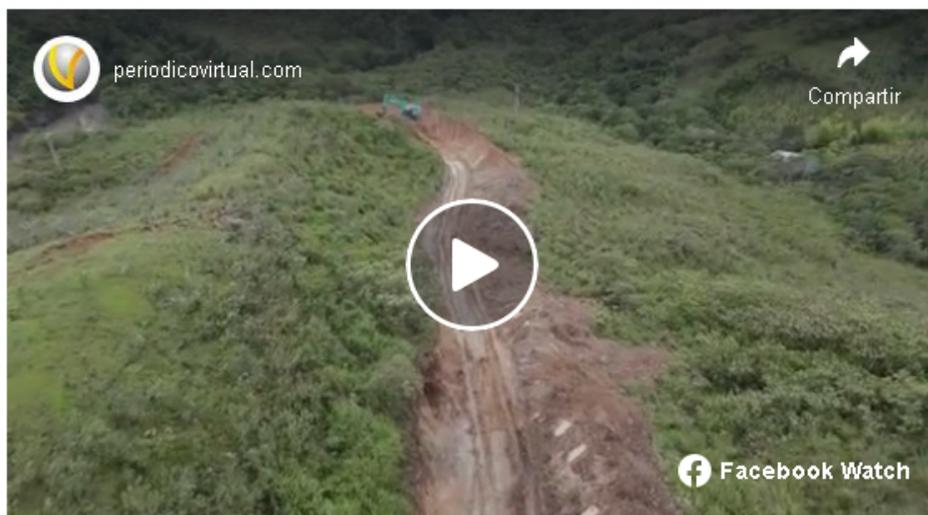
precios de su propio contrato, pero da otra versión que se contradice con la primera sobre cómo se determinaron las cantidades.

Según él, lo que hicieron fue calcular los materiales con el propósito de que costaran 60 mil millones, porque esa era la disponibilidad máxima de recursos que tenían asignados en la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo (Ungrd) para atender la emergencia.

“Nosotros hicimos una bolsa de dinero para resolver el problema. Eran 64 mil millones de pesos. Estaban destinados para todo Colombia, pero se cae el Cauca y dijimos: usemos eso. Y entonces hacemos un contrato por 64, sin tener diseños, soluciones, ni nada”, dijo el funcionario que dirige esa entidad, que tiene un presupuesto de 5,6 billones de pesos y se encarga de la asignación y supervisión de contratos para la construcción de carreteras y su mantenimiento.

Explicó que como no tenían certeza de cuánta plata se iba a necesitar, entonces preferían pedir un monto alto para evitar adicionar el contrato. O, en su defecto, en caso de que tuvieran que adicionarlo, disponer de más margen porque un contrato puede aumentar su valor hasta un 50 por ciento.

Es decir, a esta obra con alertas de sobrecostos, el Invías podría destinarle hasta 30 mil millones de pesos más, para un total de 90 mil millones.



Esa versión coincide con lo que alertó Barbanti: el precio de la obra no estaba soportado técnicamente y desde el principio se había decidido que fuera por 60 mil millones, según plasmó en una carta que el Invías le confirmó a La Silla que dejó la funcionaria antes de renunciar.

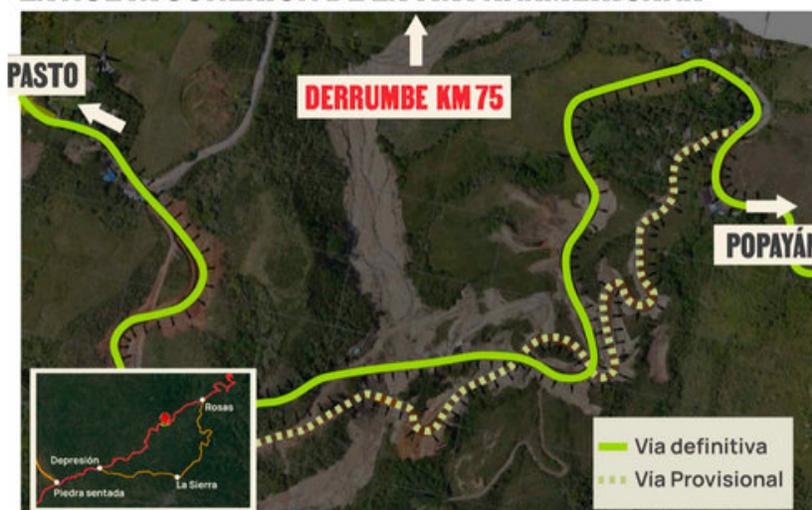
Que el precio inicial de la obra no tenía estimaciones basadas en cálculos reales

también quedó claro poco tiempo después de que el contratista empezó a operar.

En el momento en que se firmó el contrato los 60 mil millones alcanzaban para destapar y reforzar los 300 metros de la Panamericana que terminaron enterrados y construir la vía provisional de 1,8 km. Diez días después, el alcance del contrato creció.

Incluyó la construcción de dos vías de 2 km, una provisional que ya inauguró Petro y una definitiva aún en construcción. Además, incluyó el mejoramiento y mantenimiento a dos vías alternas que también permitieran evacuar el tráfico pesado y liviano, de 31 y 99 km.

LA NUEVA CONEXIÓN DE LA VÍA PANAMERICANA



Fuente: INVÍAS.

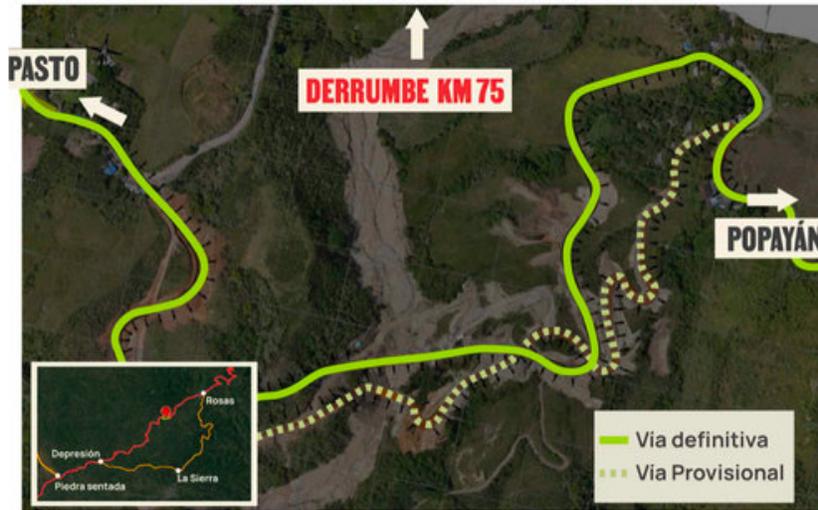
La Silla y Vacía.

PLAN DE ATENCIÓN DE LA EMERGENCIA ROSAS, CAUCA



La Silla y Vacía.

LA NUEVA CONEXION DE LA VIA PANAMERICANA



Fuente: INVÍAS.

La Silla  Vacía.

PLAN DE ATENCIÓN DE LA EMERGENCIA ROSAS, CAUCA



La Silla  Vacía.

LA NUEVA CONEXIÓN DE LA VÍA PANAMERICANA

