



**RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LA SELECCIÓN Y ADJUDICACIÓN DE  
CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA EN EL CASO OCAÑA GAMARRA**

ALEJANDRO RAMIREZ SANCHEZ

UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA

FACULTAD DE DERECHO

MEDELLIN

2021



**RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LA SELECCIÓN Y ADJUDICACIÓN DE  
CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA EN EL CASO OCAÑA GAMARRA**

ALEJANDRO RAMIREZ SANCHEZ

Asesor

HOLMEDO PELAEZ GRISALES

Doctor en Derecho

**Trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título de  
abogado**

**Pregrado en Derecho**

**Escuela de Derecho y Ciencias Políticas**

**Universidad Pontificia Bolivariana**

**Medellín**

**(2021)**

**Declaración de originalidad**


**Fecha: 11 de noviembre de 2021**

**Nombre del estudiante: ALEJANDRO RAMIREZ SANCHEZ**

Declaro que este trabajo de grado no ha sido presentado con anterioridad para optar a un título, ya sea en igual forma o con variaciones, en esta o en cualquiera otra universidad.

Declaro, asimismo, que he respetado los derechos de autor y he hecho uso correcto de las normas de citación de fuentes, con base en lo dispuesto en las normas de publicación previstas en los reglamentos de la Universidad.

**Firma del estudiante: ALEJANDRO RAMIREZ SANCHEZ**

Alejandro 

ID:000323823.

Cc:1152457118.

**RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LA SELECCIÓN Y ADJUDICACIÓN DE  
CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA EN EL CASO OCAÑA GAMARRA.**

**RESPONSABILITY OF THE STATE IN THE SELECTION AND AWARD OF  
PUBLIC WORKS CONTRACTS IN THE OCAÑA GAMARRA CASE.**

**Sumario**

***Resumen***

***Abstract***

***Introducción***

***El contrato Ocaña - Gamarra: contexto y vicisitudes***

***Etapas del contrato Ocaña - Gamarra***

***Estado actual, responsabilidad y consecuencias en la contratación de la obra pública Vía Ocaña-Gamarra***

***Conclusiones***

***Referencias***

**Resumen**

En el presente trabajo de investigación se tiene como objetivo principal estudiar el caso de corrupción del contrato estatal para la construcción de la vía Ocaña Gamarra y analizar cómo se pueden reducir las irregularidades al momento de seleccionar o adjudicar contratos de obra pública en la contratación estatal, teniendo en cuenta la eventual responsabilidad que tiene el Estado en el proceso de adjudicación de los contratos que se establecieron en la construcción de la carretera Ocaña Gamarra, con la empresa brasilera Odebrecht. La problemática inicial en

este trabajo es la incidencia o participación del Estado en uno de los casos de corrupción más controversiales en los últimos años que se dieron en Colombia; también se investiga las formas o alternativas que el mismo Estado, ha tenido que usar para mitigar y solucionar los actos de “corrupción” que se han venido derivando de la empresa brasilera para la construcción de la obra mencionada. En este sentido, el texto resuelve la pregunta: ¿cómo sería posible reducir todo tipo de irregularidades al momento de seleccionar o adjudicar los contratos de obra pública en las contrataciones? El autor concluye que las fallas de corrupción en la selección del contratista han permitido desangrar al Estado vulnerando los principios y normas que rigen la contratación estatal, como se evidencia en el incumplimiento contractual de la construcción de la vía Ocaña Gamarra que pretendía realizar la empresa brasilera Odebrecht.

**Palabras Clave:** Contratación estatal, Estado, Obras Públicas, Corrupción, Responsabilidad Estatal.

***Abstract:***

The main objective of this research work is study the case of corruption of the state contract for the construction of the road Ocaña-Gamarra and analyze how irregularities can be reduced when selecting or awarding public works contracts in state contracting. The foregoing taking into account the possible responsibility of the State in the process of awarding the contracts that were established in the construction of the Ocaña Gamarra highway, with the Brazilian company Odebrecht. Basically, an initial problem in this work is the incidence or participation of the State in one of the most controversial corruption cases in recent years that occurred in Colombia; However, it also investigates the forms or alternatives that the State itself, as sovereign, has had to use to mitigate and solve the acts of “corruption” that have been derived so far from the delivery of the contracts that were awarded to the

Brazilian company for the construction of the aforementioned work. In this sense, the text solves the question: how would it be possible to reduce all kinds of irregularities when selecting or awarding public works contracts in contracting? The author concludes that the corruption failures in the selection of the contractor has allowed looting and bleeding the State, violating the principles and norms that govern state contracting, as evidenced in the breach of contract for the construction of the Ocaña Gamarra road that he intended to carry out. the Brazilian company Odebrecht

**Key Words:** Hiring, State, Public Works, Corruption, State responsibility.

## **Introducción**

El trabajo se compone de una estructura lógica, en aras de poder desentrañar la idea que se pretende, esto es, comenzando con el estudio sobre la problemática, el contexto y las consecuencias que conllevó uno de los escándalos de corrupción más grandes en Colombia, partiendo de la contratación estatal y la forma como aplica en el ordenamiento jurídico colombiano esa figura, con su desarrollo normativo completo, haciendo énfasis, sobre todo en la institución de la obra pública.

Por ello se hará el análisis de lo que corresponde al contrato de Obra Pública del tramo Ocaña – Gamarra, su justificación para iniciarlo y las vicisitudes que el mismo tuvo a lo largo de su ejecución, de la misma manera que se exponen las irregularidades que tuvo y en qué consistieron, para poder identificar las figuras de la contratación estatal que se vieron afectadas o violadas con la celebración del mencionado contrato.

Adicionalmente, se analizará todo lo referente a términos de corrupción y obra pública, los efectos o consecuencias del desconocimiento de las normas que regulan estas figuras y la actualidad de esta importante mega obra en Colombia, las

afectaciones que tuvo y que acciones tomó el Estado Colombiano para combatir, judicializar y castigar a los responsables de esta controvertida obra.

Por último, en el presente trabajo se controvertirá las decisiones tomadas por las diferentes autoridades de control, como la Contraloría, la fiscalía, entre otras, de modo que nos permita visualizar las etapas del contrato de concesión de la ruta del sol como el estado actual del mismo.

### **El Contrato Ocaña – Gamarra: contexto y vicisitudes**

En el año 2013, en la página web oficial de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), esta manifiesta que se considera necesario analizar la posibilidad de contratar la obra pública Ocaña Gamarra, argumentando un alto índice de tráfico pesado circulando en la misma. En consecuencia, los motivos que llevaron a la administración a contratar, están expuestos de manera clara, como una necesidad imperiosa por la afluencia masiva de tráfico pesado en ese trayecto. La Agencia Nacional de Infraestructura fundamenta la necesidad del proyecto en el hecho de que el corredor vía Gamarra - Ocaña, es una vía de gran importancia para la economía nacional y de la región ya que podría ser un gran apoyo para el transporte de carga de una gran cantidad de productos agrícolas, mineros y ganaderos.

Inicialmente se indicó que el contrato de la obra se daría conforme a ciertos resultados que se obtuvieron producto de los contratos que tenía el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS). Para el año 2013, se indica que la Agencia Nacional de Infraestructura se encontraba en un proceso de recopilación de información de estudios y diseños existentes en ese tramo, con la finalidad de poderlos evaluar y de ser necesario, contratar estudios complementarios en aras de garantizar un adecuado acoplamiento al corredor de la ruta del sol.

Desde noviembre de 2018, el INVÍAS comenzó su gestión en la Transversal Ocaña - Aguaclara - Gamarra e implementó las acciones necesarias para recuperar el tránsito y la seguridad vial en este sector, en el cual, a la fecha del 08 de mayo

de 2020, se habían recuperado 59 kilómetros y se habían construido para la comunidad 3 puentes vehiculares y 1 puente peatonal. (Ministerio de Transporte, 2020)

Según la declaración rendida por el expresidente de la ANI Luis Fernando Andrade, la obra fue declarada de interés nacional para ser construida como una de las vías más importantes del país en los diseños de las carreteras 4G. Una de las características de la nueva vía, al momento de concebirse, es que iba a requerir una fuerte y avanzada implementación de innovación e ingeniería debido a una complicada topografía del trayecto que incluye un sector de zona inundable y una zona montañosa. La vía cubre la ruta entre Río de Oro y Gamarra, la cual cuenta con 82 kilómetros de longitud, y recorre los municipios de Gamarra, Aguachica y Río de Oro, en el departamento del Cesar. (Pardo, 2014)

El proyecto consiste en una construcción de 62 km y una rehabilitación de 20 km y un mejoramiento entre agua clara y el corregimiento de El platanal. En la sección de montaña, el área con más complejidad técnica, se van a intervenir 25 puntos críticos correspondientes a curvas internas y externas que darán lugar a la construcción de puentes y rectificación de curvas. Adicionalmente, se construirán, en algunos puntos, zonas de adelantamiento con tercer carril mediante muros de contención que aumentarán la seguridad en el desplazamiento y reducirán los tiempos de recorrido.

En total, son 4 km de tercer carril (carril de adelantamiento), además de refugios laterales de mantenimiento para vehículos y tracto mulas que incrementarán la seguridad y el ahorro de tiempo. (Pardo, 2014)

En un control fiscal que hace la Contraloría General de la República a la Agencia Nacional de Infraestructura, durante el año 2016, se encuentra que, dentro de la ruta del sol, más específicamente, en el proyecto Ocaña Gamarra, se encuentran ilegalidades en unos otrosíes y del contrato de concesión vinculado con el escándalo de Odebrecht. Uno de los grandes problemas y las grandes dificultades por las cuales comienza a surgir todo el problema de la concesión, es un tema de requisitos habilitantes. Aparentemente, hay un otrosí que se suscribió sin



disponibilidad presupuestal, que además fue adjudicado de manera directa y sin licitación pública, requisito insoslayable para poder realizar contratos de obra pública en concesión.

Es por esto que, Luis Fernando Andrade, ex director de la ANI, fue procesado penalmente por el escándalo de los sobornos de Odebrecht, ya que los informes constantemente eran enviados a su despacho. Según la Contraloría, mediante el otrosí número 6 (Ocaña-Gamarra) se modificó el objeto, valor o monto de la contraprestación, plazo y cupos anuales de vigencias futuras, sin obtener previamente las autorizaciones legales correspondientes y sin contar con las respectivas partidas o disponibilidades presupuestales, “omitiendo así requisitos legales esenciales para el efectivo trámite del otrosí, y vulnerando presuntamente lo establecido en los principios previstos en la Constitución Política, en la Ley 80 de 1993, y en otras normas referentes a la contratación estatal”. (Betín, 2018)

La Contraloría ve reparos con presunta incidencia penal y disciplinaria en el hecho de que los estudios y las obras contenidas en los otrosí número 3 -suscrito el 15 de julio de 2013 para adicionar el contrato de estudios y diseños del tramo Aguaclara-Gamarra-Puerto Capulco- y número 6 -el de Ocaña-Gamarra- fueron adjudicados de manera directa y no a través de un nuevo proceso de selección pública, “desconociendo que las mismas no tenían relación directa y necesaria con el objeto inicial, pues no se requerían para lograr su finalidad y no se referían al mismo corredor vial, situación que hacía inviable la suscripción de los otros sí”. (Betín, 2018)

Pero, para entender eso debemos comprender el concepto de la disponibilidad presupuestal y las vigencias futuras, que no fueron considerados en el presente contrato. *El certificado de disponibilidad presupuestal* es una certificación que expide la Secretaría de Hacienda de la entidad, mediante la cual se le indica a la parte que abre el proceso de selección y a los proponentes, que ya se abrieron los recursos para garantizar la ejecución del contrato. La Secretaría de Hacienda dice que se tiene el dinero, cuándo se va a celebrar el contrato, la sacan de la cuenta general de la entidad y la destinan a una cuenta de destinación

específica. Esto quiere decir, que la entidad debe tener los recursos asegurados antes de abrir el proceso de selección y antes de celebrar el contrato.

Una entidad pública puede excusarse de no tener un CDP o un CRP, si le presenta un compromiso de vigencias futuras, esto es que todas las entidades públicas en Colombia funcionan con un cupo presupuestal anual (principio de la anualidad), si yo tengo esto ¿Cómo puede ser posible que presente un CDP o un CRP dentro de un año? No se puede, solo se puede presentar estos documentos en la vigencia en el año en el que está. Solo se puede comprometer anualmente, si se va a realizar un contrato en el 2017-2018-2019, se le debe entregar un compromiso de vigencia futura en los años 2018-2019, en el 2017 se da un CDP o un CRP. Entonces la ley 1150 adiciona el artículo 41 de la Ley 80, que el contrato se perfecciona además del acuerdo de objeto y precio elevado a escrito, que se debe tener otorgamiento de garantías, disponibilidad presupuestal y estar a paz y salvo. El artículo 41 cierra los elementos del contrato en estos 4: Acuerdo de objeto y precio, otorgamiento de garantías, disponibilidad presupuestal, la entidad contratante le pagará al contratista cuando se esté en Paz y salvo en lo relativo a seguridad social.

### **Etapas del contrato Ocaña – Gamarra**

Una vez mencionado y analizado el Contrato Ocaña – Gamarra con relación a su contexto y vicisitudes, es pertinente analizar los antecedentes de esta concesión y sus adiciones en el sector 2 de la ruta del sol.

El contrato de concesión de la autopista ruta del sol, es un caso controvertido debido a varias acusaciones de corrupción que se le han hecho a este proyecto por diferentes entidades estatales de control, como son la Contraloría General de la Nación, la fiscalía entre otras.

No obstante, antes de entrar a fondo a analizar la estructuración de esta concesión respecto a su ejecución y su polémico caso de corrupción considero

pertinente que establecer que se entiende por corrupción dentro del Estado Colombiano. La corrupción consiste o puede ser entendida como el *“abuso de posiciones de poder o de confianza, para el beneficio particular en detrimento del interés colectivo, realizado a través de ofrecer o solicitar, entregar o recibir bienes o dinero en especie, en servicios o beneficios, a cambio de acciones, decisiones u omisiones”* (Transparencia por Colombia, 2019)

En este entendido en el Estado colombiano, existen dentro de los diferentes códigos de nuestro ordenamiento la inclusión de sanciones y penas en contra de aquellos servidores públicos como particulares que realicen actos de corrupción, debido a que es una problemática que no solo afecta al sector público si no a diferentes áreas y sectores dentro del ordenamiento jurídico colombiano.

Ahora por parte de la Comisión Interamericana de derechos Humanos también se define la corrupción como *“esfuerzos encaminados a alcanzar un objetivo, el cual pudiese ser, evitar que se presente la acción realizada en las organizaciones públicas (también puede ser en organizaciones privadas) donde se utilizan las funciones y medios de la organización en provecho, sea económico o no, de sus gestores, en nuestro caso de quien cumple una función pública.”* (Corte Interamericana de Derechos Humanos (Corteidh), 2007)

Como se observa en ambas definiciones la corrupción en últimas busca que, a partir de acciones u omisiones de servidores públicos, como particulares que ejercen funciones públicas como es en nuestro caso, exista un aprovechamiento o beneficio económico desde el desconocimiento de normas, procesos y procedimientos establecidos legalmente, de forma que dichos actores puedan a partir de esa ilegalidad obtener un enriquecimiento de su patrimonio y como consecuencia ocasionando un detrimento del patrimonio del Estado.

Analizado de manera muy general, lo que es entendido por corrupción, procedemos a comentar de manera general igualmente lo que es entendido como un contrato de concesión en Colombia y lo que se entiende como contrato de concesión de obra pública, ante estas afirmaciones tenemos que el numeral 4º del

artículo 32 de la Ley 80 de 1993, define el contrato de concesión en los siguientes términos:

*"Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien utilizado al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la prestación o de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden".*

Partiendo de esta definición que nos otorga el artículo ibidem, podemos establecer unas características al contrato de concesión, tales como: Su celebración por parte de una entidad estatal, que actúa con carácter de concedente y por una persona natural o jurídica que toma el nombre de concesionario, Es el concesionario quien asume la gestión y riesgo de un servicio que corresponde al Estado sustituyendo a éste en el cumplimiento de dicha carga, La entidad estatal mantiene durante la ejecución del contrato la inspección, vigilancia y control de la labor a ejecutar por parte del concesionario, El concesionario recibe una remuneración o contraprestación, la cual se pacta, de diversas maneras (tasas, tarifas, derechos, participación en la explotación del bien, entre otros) y Los bienes construidos o adecuados durante la concesión deben revertirse al Estado, aunque ello no se pacte expresamente en el contrato. (Contratación en Línea, 2021)

Respecto del objeto sobre el cual puede versar el contrato de concesión, se ha dicho que puede encontrarse referido a la prestación de un servicio público, a la construcción de una obra pública o la explotación de un bien estatal.

En nuestro caso nos interesa la concesión de obra pública, en cuanto a este tipo de concesión de obra pública, se configura cuando el contratista tiene a su cargo la construcción, explotación y conservación, total o parcial, de una obra o bien destinada al servicio o al uso público, ya que este es el caso de la concesión realizada para la ruta del sol sector II, que es objeto de nuestro estudio y controversia.

Por último, existe otro tipo de concesión y es la concesión de bien público, la cual tiene por objeto la explotación o conservación, total o parcial, de una obra o bien de dominio público ya sea fiscal o de uso público. (Contratación en Línea, 2021)

Estas son de manera general los tipos de concesiones más importantes en Colombia. Visto de manera general estos dos conceptos importantes para el polémico caso de la ruta del sol sección 2; procederé a establecer las etapas en las cuales se encuentra este contrato. Este problemático caso tuvo inicio con el contrato de concesión No 001 de 2010, dicho contrato fue suscrito con fecha exacta el día 14 de enero de 2010, entre el Instituto Nacional de Concesiones (en adelante INCO) y entre Concesionaria Ruta del Sol S.A.S. (en adelante el concesionario) con el objeto de otorgar una concesión para que de conformidad a lo establecido en el artículo 32 de la ley 80 de 1993 (Ley de contratación Estatal) el concesionario, por su cuenta y riesgo, elabore los diseños, financie, obtenga las licencias ambientales y de más permisos, adquiera los predios, rehabilite, reconstruya, mejore, opere y mantenga “el sector”, entiéndase este como el trayecto comprendido entre Puerto Salgar y San Roque. (ANI, 2010)

Partiendo de lo comentado, empezaremos analizando los antecedentes del contrato, lo cual analizaremos a partir del siguiente cuadro:

<b>Contrato</b>	N° 001 De 14 De Enero De 2010
<b>Objeto</b>	Contrato De Concesión Para Que De Conformidad Con Lo Previsto En El Numeral 4 Del Artículo 32 De La Ley 80 De 1993, El Contratista (Concesionario)

	Por Su Cuenta Y Riesgo, Elabore Los Diseños, Financie, Obtenga Las Licencias Ambientales Y Demás Permisos, Adquiera Predios, Rehabilite, Construya, Mejore, Opere Y Mantenga El Sector 2 Del Proyecto Vial Ruta Del Sol (Puerto Salgar-San Roque)
<b>Localización</b>	Sector 2 Proyecto Ruta Del Sol Comprendido Entre Puerto Salgar (Cundinamarca) Y San Roque (Cesar).
<b>Contratista</b>	Concesionaria Ruta Del Sol S.A.S Nit900.330.667-2
<b>Plazo de Ejecución Inicial</b>	20 Años
<b>Etapas del Contrato Inicial</b>	Preoperativa (6 Años, Incluye Fase De Pre-Construcción Y Fase De Construcción). Operación Y Mantenimiento (14 Años) Actualmente El Contrato Se Encuentra En Fase De Construcción.
<b>Fecha de iniciación</b>	05 De Abril De 2010
<b>Valor del Contrato Inicial</b>	Dos Billones Noventa Y Cuatro Mil Doscientos Ochenta Y Seis Millones De Pesos (\$2.094.286.000.000, En Pesos De Diciembre De 2008)
<b>Contrato de Estabilidad Jurídica (31 dic 2012)</b>	Celebrado Entre El Ministerio De Transporte Y La Concesionaria Ruta Del Sol Sas, Mediante El Cual La Nacion Garantiza La Estabilidad Jurídica Sobre Las Normas Identificadas Como Determinantes

	Para La Inversión Del Sector 2 Del Proyecto Vial Ruta Del Sol.
<b>Otrosí No.3 (15 jul 2013)</b>	Entre Otras Disposiciones Adicionar Al Contrato De Concesión Para Que El Concesionario Elabore Los Estudios Y Diseños Fase Iii Y La Estructuración Jurídica, Técnica Y Financiera Del Tramo Aguaclara-Gamarra-Puerto Capulco Y La Vía De Acceso A Los Demás Puertos Ribereños Localizados En Una Longitud Menor O Igual A 5 Km De Distancia Del Casco Urbano Del Municipio De Gamarra, Incluidas Las Variantes De Aguachica Y Ocaña. Objeto Finalizado. Mediante Este Otrosí También Se Creó La Subcuenta De Obras, Estudios Y Diseños
<b>Valor del Otrosí No. 3</b>	Tres Mil Ciento Setenta Y Siete Millones Quinientos Noventa Y Dos Mil Quinientos Cincuenta Y Un Mil Pesos (\$3.177.592.551, En Pesos De Mayo De 2013). Estos Recursos Fueron Asumidos Por El Concesionario Y Reconocidos Por La Agencia, Mediante Solicitud A La Fiduciaria De Efectuar El Traslado A La Subcuenta Estudios Y Obras De La Subcuenta Supervisión Aérea.
<b>Otrosí No. 4 (28 oct 2013)</b>	Ampliar Los Plazos Para El Inicio De Operación De La Doble Calzada De Los Tramos 2, 3, 4 Y 7 Por Efecto De La

	Ampliación De Plazos De Entrada En Operación De Los Tramos 1 Y 5 Y El Ajuste En La Programación De Las Obras De Los Tramos 1,5 Y 6 Pactadas En El Otrosí No 2. Se Amplía La Etapa De Pre Construcción Hasta El 13 De Febrero De 2017 (Tabla 1-2) Esta Modificación No Generó Cambios Al Valor Del Contrato.
<b>Otrosí No. 6 (14 mar 2014)</b>	Elaborar por el concesionario por su cuenta y riesgo, diseños, financie, obtenga las licencias ambientales y demás permisos, adquiera predios, rehabilite, construya, mejore, opere y m-antenga el tramo denominado "Transversal Rio De Oro- Aguaclara-Gamarra", de conformidad con lo previsto en el numeral 4º del artículo 32 de la Ley 80 de 1993; Siempre y cuando se de aplicación a lo establecido en la cláusula décima tercera del Otrosí
<b>Valor del Otrosí No. 6</b>	Seiscientos Setenta Y Seis Mil Ochocientos Seis Millones Novecientos Cincuenta Y Cuatro Mil Noventa Y Ocho pesos (\$676.806.954.098, (En Pesos De diciembre De 2008). Correspondientes Al VPIT Adicional. Para Un VPIT Total De Dos Billones Setecientos Setenta Y Un Mil Noventa Y Dos Millones Novecientos Cincuenta Y Cuatro Mil Noventa Y Ocho pesos



	(\$2.771.092.954.098, En pesos De diciembre De 2008).
--	---

Partiendo de lo anterior, es importante resaltar que el ex presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura Luis Fernando Andrade Moreno durante la adjudicación de este tramo 2 de la Ruta del Sol propuso a la concesión de la que era socia Odebrecht construir una obra que no estaba contemplada, aquella mega obra que en su contrato original iba desde Puerto Salgar, en Cundinamarca, hasta San Roque, en el departamento de Cesar; es decir, una cuyo propósito era conectar el centro del país con la costa, de sur a norte. (Semana, 2017)

En ese sentido, la nueva vía propuesta por Andrade Moreno, en cambio, consistía en conectar de oriente a occidente a Ocaña, Norte de Santander, con el puerto de Gamarra, Cesar, un municipio a orillas del río Magdalena.

Es importante determinar que, en este caso, Andrade habría concertado con la concesionara Ruta del Sol, en cambiar los proyectos inicialmente planeados, modificando las vías a construir, pues no se trata sobre la necesidad de la carretera, sino la manera cómo se adjudicó la misma. Bajo los argumentos previamente expuestos, Luis Fernando Andrade, en representación de la ANI, y Eder Paolo Ferracuti, como representante legal de la Concesionaria Ruta del Sol S.A.S. (Odebrecht), hicieron una agregación al contrato No. 01 de 2010 firmando así el otrosí número 3 por un costo de 676.000 millones de pesos. (Semana, 2017)

El día 15 de julio de 2013, la ANI (Agencia Nacional de Infraestructura) suscribió el Otrosí No. 3, por medio del cual se realizó una adición al contrato de concesión No. 001 de 2010, para que el Concesionario (Concesionaria Ruta del Sol S.A.S.) elaborará los estudios y diseños del Tramo Aguaclara – Gamarra – Puerto Capulco, incluidas las variantes de Aguachica y Ocaña, así como la estructuración jurídica, técnica y financiera dichas obras. (ANI, 2013)

Ahora, por parte de la fiscalía, dentro de sus investigaciones se encontró que en este caso el exsenador colombiano Otto Nicolás Bula fue contratado por la

sucursal de Odebrecht en Colombia el 5 de agosto de 2013, con el fin de que el exsenador obtuviera el contrato para hacer la vía Ocaña-Gamarra, en favor de la Concesión Ruta del Sol S.A.S., del cual Odebrecht era parte. Para lograr que Odebrecht obtuviera este contrato, se habría materializado un soborno de la firma en el país por valor de USD\$4.6 millones de dólares, de modo que el proyecto no fuese sometido a una licitación pública como se estipula por ley, sino que se realizara en forma directa a través de un convenio. (UNIDAD INVESTIGATIVA EL TIEMPO, 2020)

Por otro lado, el 14 de marzo de 2014 se suscribió el otrosí No. 6, por medio del cual se logró una suma, para la obra de la Transversal “Rio de Oro – Aguaclara – Gamarra” (ver Figura 1), recorrido que se interconectaba con el área 2 del proyecto, en la intersección de Aguaclara (Municipio de Aguachica) y cuyos estudios habían sido hechos por el Concesionario en ventaja del Otrosí No. 3. (ANI & Concesionario Ruta del Sol S.A.S, 2014, p. 13)

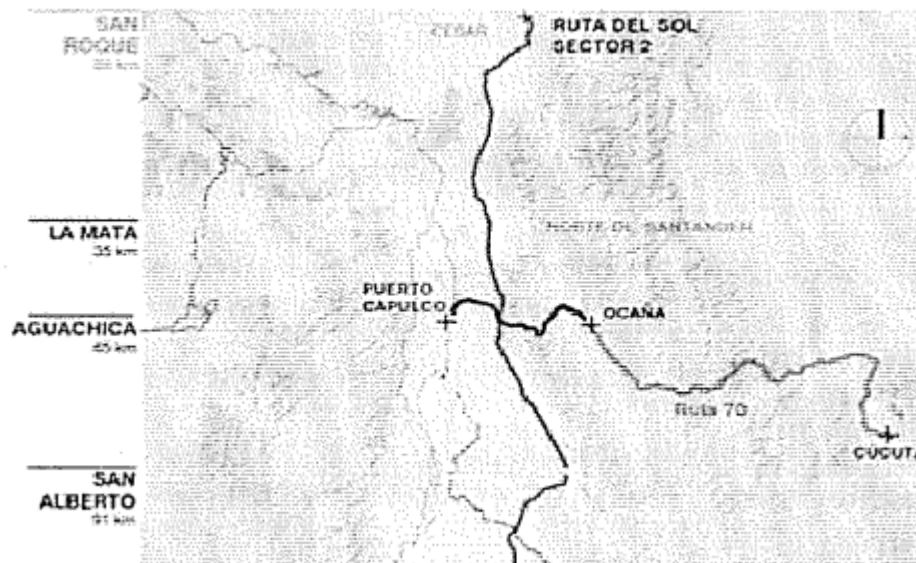


Figura 1. Ubicación de la vía Ocaña – Gamarra dentro de la Ruta del Sol 2. Datos obtenidos ANI & Concesionario Ruta del Sol S.A.S (2010, p.11)

Teniendo claras las fechas de inicio de este contrato, como de las adiciones en sus otrosíes, es pertinente determinar la ley aplicable a este contrato, pues a

partir de ello, podemos comentar las normas violadas o respetadas en el mismo, para lo cual, según con lo señalado por la Corte Constitucional en sentencia C – 300 de 2012, los contratos de concesión celebrados en vigencia del artículo 28 de la Ley 1150, se seguirán rigiendo por esa regla pese a su derogatoria, por cuanto de la misma forma que lo establece el artículo 38 de la Ley 153 de 1887, en todo contrato se entenderán incorporadas las leyes vigentes al tiempo de su celebración.

De dicha manera, como el primer Contrato fue suscrito el día 14 de enero de 2010, para esa fecha, la normatividad vigente en temas de adiciones era la Ley 1150 de 2007, por consiguiente, era procedente darle aplicación al artículo 28 de la citada ley. Ahora bien, entrando en materia observamos que en estos otrosíes mencionados se estarían violando varias normas o leyes en materia de contratación pública, esto es mencionado por la Contraloría General de la Nación en una auditoria realizada ante este contrato de concesión. La Contraloría a través de un comunicado de prensa No. 128 menciona:

*“Para la Contraloría, es improcedente la suscripción de estos Otrosí y aun así se firmaron, además se omitieron requisitos legales, con el Otrosí No. 6, pues se modificó el objeto y monto de la contraprestación, plazos, sin obtener previamente las autorizaciones legales correspondientes y sin contar con las respectivas partidas o disponibilidades presupuestales.”*

Los estudios y las obras contenidas en los Otrosí No. 3 y 6 fueron adjudicadas de manera directa y no a través de un nuevo proceso de selección pública, desconociendo que las mismas no tenían relación directa y necesaria con el objeto inicial, y que no se referían al mismo corredor vial violando de esta forma el artículo 28 de la ley 1150 2007, el cual permitía ocupaciones extras a las al principio pactadas, siempre y cuando se trataran de obras que guardaran una relación directa con el objeto concesionado.

Debido a esto la procuraduría General de la Nación realizó varios pliegos de cargos en contra de la ANI por estas irregularidades generadas en estos Otrosí mencionados, pues en desarrollo de las investigaciones adelantadas, el ente disciplinario cuestionó al exdirector de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI),

Luis Fernando Andrade Moreno, la suscripción de los otros ítems 3 y 6 al contrato de concesión 001 de 2010 celebrado con la Concesionaria Ruta del Sol S.A.S.

El pliego de cargos apunta que Andrade Moreno habría puesto en funcionamiento todo el artefacto que poseía a su disposición en la ANI para poder hacer la justificación técnica, financiera y jurídica que argumentara aquellas adiciones con el objeto de entregarle, de forma directa, a la mencionada concesionaria un corredor vial distinto al originalmente otorgado (Puerto Salgar a San Roque). En un segundo proceso disciplinario, el órgano de control formuló pliego de cargos al exfuncionario de la ANI, Juan Sebastián Correa Echeverry, quien al parecer organizó reuniones entre Andrade Moreno y Euberto Martorelli, director de Odebrecht en Colombia (socio mayoritario de la concesionaria), donde se establecieron convenios probablemente ilegales que viabilizaron la suscripción de las adiciones 3 y 6 al contrato de concesión 001 de 2010. (El nuevo siglo, 2021)

Por sus gestiones Correa Echeverry habría recibido en el año 2015, una remuneración ilegal por \$100 millones de Otto Nicolás Bula; pago que fue ordenado por el entonces senador Bernardo Miguel Elías Vidal. (UNIDAD INVESTIGATIVA EL TIEMPO, 2020)

Adicionalmente, se encontraron 4 hallazgos fiscales, por \$4.729 millones, en lo relativo al contrato de concesión Ruta del Sol, Sector 2. Los cuales corresponden a un saldo a favor de \$198.6 millones de la ANI en recursos, cuya devolución no había sido solicitada en el momento de la auditoría y al respecto la ANI manifiesta que el saldo a favor será incluido en la fórmula de liquidación; por otro lado, los costos de operación del Peaje Gamarra por construcción y entrada en operación tardía, que generan un presunto daño patrimonial por \$3.040 millones; un mayor pago a Concesionario en 2011 que no ha sido reintegrado a la ANI, por monto actualizado de \$153.3 millones; y una remuneración de costo financiero al Concesionario por Supervisión Aérea y Estudios y Obras Ruta del Sol Sector 2, por un monto de \$1.338 millones, lo que desborda la naturaleza de los contratos de concesión ya que conforme a la ejecución del contrato los recursos no se utilizaron para la supervisión aérea, generando excesos de liquidez utilizados para fundear la

subcuenta de Estudios y Obras, lo cual se constituye en una presunta gestión antieconómica, (Contraloría General de la Nación, 2017)

A raíz de lo mencionado evidenciamos que en esta concesión de la Ruta del Sol Sector 2, como en sus otrosí existen vulneraciones a los principios de la actuación administrativa consagrados en el artículo 3° de la ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo), en este artículo se establece que las actuaciones administrativas se desarrollarán, especialmente, con arreglo a los principios del debido proceso, igualdad, imparcialidad, buena fe, moralidad, participación, responsabilidad, transparencia, publicidad, coordinación, eficacia, economía y celeridad.

Tales principios no han sido respetados dentro del marco de regulación y contratación del contrato de concesión No 001 de 2010 como en sus otrosíes, de igual forma existe una vulneración a los principios de la contratación pública consagrados en la ley 80 de 1993 que establece toda la normativa en contratación estatal, estos principios se encuentran regulados desde el artículo 23 hasta el artículo 30 de dicha ley.

Esto se debe en la forma como se realizaron varias modificaciones al objeto del contrato inicial de concesión entre la AIN y la concesionaria Ruta del Sol, además de las adiciones realizadas en los otrosíes No 3 y No 6. (ANI, 2010)

En dichos procesos no se respetó la estructura de los procesos de selección consagrada en el artículo 30 de la ley 80 de 1993 y, a su vez, se violó lo establecido en el artículo 28 de la ley 1150 de 2007 al adicionar rutas o trayectos sin relación con el objeto inicial del contrato de concesión y sin haberla sometido a una licitación pública; todo esto en pro de beneficiar a ciertas familias políticas influyentes en el tramo Ocaña- Gamarra de modo que se presentaron varios sobornos por parte de algunos sectores políticos de esta forma violando conjuntamente el principio de igualdad, transparencia y deber de selección objetiva consagrados en los artículos Ibdem de la ley 80 de 1993.

Adicionalmente en la actualidad este tema sigue teniendo repercusiones pues, a pesar de que se han realizado varias investigaciones y se han realizado las respectivas multas y encarcelamientos de los vinculados con estos delitos, aún siguen llevándose varios procesos relativos a este caso de corrupción en los juzgados colombianos, debido a que aún se encuentran en impunidad muchos de los involucrados en este escándalo de corrupción pública.

### **Estado actual, responsabilidad y consecuencias en la contratación de la obra pública Vía Ocaña-Gamarra**

Hoy en día nos quedan muchas preguntas frente a uno de los casos más sonados y concurrenciales de los últimos años, como es el caso de corrupción que se presentó por la empresa brasilera Odebrecht en la selección y adjudicación de la vía Ocaña Gamarra y nos preguntamos ¿qué ha pasado con dicho contrato?, ¿Que ha pasado con sus implicados? y ¿qué consecuencias se derivan del mismo? Pero, sobre todo, nos hacemos la pregunta de ¿cómo intentar diezmar, o contrarrestar el flagelo de la corrupción en los procesos de contratación Estatal?

Aunque como lo expuse en el capítulo anterior, existen muchas personas que en este momento están pagando condenas por este escándalo, pero aún falta la implicación y condena de muchas de las personas y sectores involucrados, ya que se evidencia que 8 años después de haberse expuesto este acto de corrupción, aun el proceso sigue en marcha. (El Heraldo, 2018)

Lo anterior se observa con las declaraciones que ha realizado el ya condenado excongresista Otto bulla contra el juicio del ex presidente de la ANI Luis Fernando Andrade, en donde se manifiesta que la campaña presidencial que se dio en 2014 fue en parte, con recursos o dineros que salieron del sonado y polémico contrato Ocaña Gamarra realizado por Odebrecht, donde el ex congresista expone la forma o los procedimientos por medio de los cuales se realizaron los actos de corrupción, uno de ellos era la forma de buscar una empresa para realizar o hacer un contrato simulado, para realizar una aparente ejecución del contrato y poder

defraudar al Estado, lo cual se basaría en no realizar la vía que era prioritaria para la ruta del sol II, sino que cambia y se gestiona con la ANI para que se realizara la vía Ocaña Gamarra, la cual no se encontraba contemplada inicialmente en el contrato de concesión. (Semana, 2017)

Aunque hablamos de la adición, por medio de la cual se realizó el otrosí No. 6 de la ruta del Sol II, que consistió en la contratación de la construcción de la vía entre Ocaña y Gamarra, la justicia encontró que por dicha adición la empresa Brasileira Odebrecht entregó, o realizó sobornos por más de 4,6 millones de dólares que fueron intermediados por el excongresista ya condenado Otto Bula. (El Herald, 2018)

A partir de lo comentado, en materia de responsabilidad se dieron los fundamentos para decretar las sanciones que debieron ser aplicadas en el contrato a partir de todas estas irregularidades que se presentaron en la construcción de este tramo o sector 2 de la Ruta del Sol, pues en el capítulo XI, en la sección 11.01 del contrato de concesión No. 001 de 2010 se establecen una serie de multas y sanciones por el incumplimiento de las cláusulas y obligaciones a que hubiera a lugar en la concesión de este sector 2, pues en este apartado del contrato encontramos que todos los actos de corrupción llevaron a un incumplimiento por parte del concesionario para realizar en los tiempos establecidos las mejoras, construcción, adecuaciones de las vías objetos del contrato de concesión. (ANI, 2010)

En razón de todo lo mencionado, para el año 2017 la Superintendencia de Industria y Comercio dentro de una investigación administrativa preliminar que adelantó por las conductas que posiblemente pudieran afectar la libre competencia en el proceso de Licitación del Proyecto Ruta del Sol II, y con base en la necesidad inmediata de evitar que el derecho constitucional a la libre competencia se siguiera afectando, decretó medidas cautelares en el sentido de ordenar a la ANI dar por terminado el Contrato en mención de manera inmediata, y como consecuencia proceder a su liquidación en el estado en que se encontrara. (ANI, 2017)

De este modo, con el propósito de evitar un perjuicio al interés público, permitir la pronta continuidad del proyecto Ruta del Sol Sector 2, y permitir que la ANI pueda dar cumplimiento a las decisiones judiciales y administrativas que se han adoptado frente a la ejecución del contrato, las partes (la ANI y la CONCESIONARIA,) decidieron terminar anticipadamente el mencionado Contrato y proceder a su inmediata liquidación, por lo que se firma el “Acuerdo para la terminación y liquidación del Contrato de Concesión No 001 del 2010, celebrado entre las Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesionaria Ruta del Sol S.A.S.” del 22 de Febrero de 2017, motivo por el cual para garantizar la estrategia de infraestructura y competitividad de conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo, así como la conectividad en el territorio que se beneficia del proyecto, se hace necesario adelantar el proceso de selección de conformidad con la Ley. (ANI, 2017)

Adicionalmente, para el año 2019 el Procurador General de la Nación, Fernando Carrillo Flórez, apenas llegó al cargo ordenó dos acciones radicales frente al escándalo de corrupción, que, para enero del 2017, ya dejaba ver la urgencia de acciones por la moralidad y la gestión contractual en los servicios de las concesiones: la primera, una acción popular para la estabilidad del proyecto vial. Allí logró una condena que en la primera instancia tasó en 800.000 millones pesos la indemnización a favor del Estado y fijó una inhabilidad de 10 años para la multinacional, por parte del Tribunal de Cundinamarca. (Ambito jurídico, 2019)

La segunda medida contundente contra este caso de corrupción fue solicitar a un Tribunal de Arbitramento para que se ordenara la nulidad absoluta del contrato de concesión 001 del 2010, celebrado con el Instituto Nacional de Concesiones (Inco). (Ambito jurídico, 2019)

El tribunal determinó la nulidad absoluta por objeto y causas ilícitos del contrato de concesión 001 del 2010 y sus otrosíes. En consecuencia, dictaminó que el fraude y la corrupción propiciada por esta multinacional no podía ser fuente jurídica de ningún derecho. El laudo, más allá de la multimillonaria condena



económica contra Odebrecht, constituye la mayor sanción ética impuesta por un tribunal de justicia en América Latina. (Ambito jurídico, 2019)

Partiendo de lo expuesto la Ruta del Sol es por mucho la vía más conocida de Colombia, y esto en parte se debe a los grandes escándalos de corrupción que hemos venido analizando; en 2010 la autopista, dividida en tres sectores desde Villeta hasta Santa Marta, se vendió como uno de los grandes proyectos de infraestructura vial en el país, siete años más tarde el proyecto ocupaba titulares en todos los medios por cuenta de uno de los mayores escándalos de corrupción: el gigante de la construcción que tenía mayor participación en el segundo sector de la obra, la brasileña Odebrecht, había pagado sobornos en toda América Latina para que le adjudicaran licitaciones, y Colombia no escapó de su alcance. (Paula Delgado Gómez, 2019)

El Espectador recorrió la vía a principios de agosto para comprobar el estado de la obra y conocer de primera mano que el mayor trayecto con dobles calzadas será el primero, entre Puerto Salgar (Cundinamarca) y el corregimiento de Puerto Araújo (Santander), que hoy tiene 89 kilómetros no continuos, a los cuales se sumarán 41 adicionales en cinco meses. En este tramo está la mayor cantidad de frentes de obra del contrato más reciente. Sin embargo, es aquí donde está el punto más crítico de todo el proyecto, cerca del peaje de Zambito, con por lo menos un kilómetro de ondulaciones y huecos de grandes proporciones (ver figura 2). (EL ESPECTADOR, 2019)



*Figura 2. Ruta del Sol en el sector 2, antes de llegar al peaje Zambito en Santander, de norte a sur. (EL ESPECTADOR, 2019)*

Por el contrario, entre Puerto Araújo y San Alberto (Cesar) la doble calzada es más bien escasa, solo hay seis kilómetros y con los contratos en ejecución habrá 23 adicionales que están casi terminados, según pudimos comprobar. Finalmente, la doble calzada más larga a la fecha está ente San Alberto y el caserío de San Roque (Cesar), en donde las obras son más de rehabilitación, pues solo habrá seis kilómetros nuevos. (Paula Delgado Gómez, 2019)

En la actualidad el tramo o sector 2 de la Ruta del Sol Hoy está en calzada sencilla debido a la suspensión de obras en el 2017 tras el escándalo de Odebrecht, cuando estaban con el 52 por ciento de avance. Desde hace tres años la carretera está a cargo del Instituto Nacional de Vías (Invías), que se ha encargado de mantenerla funcional. En el 2018 se firmaron cinco contratos para construir los tramos faltantes y mejorar los existentes, esto se puede observar en la figura 3. (EL TIEMPO, REDACCIÓN VEHÍCULOS, 2020).



*Figura 3. Ruta del Sol, sector 2. Archivo el Tiempo.*

En este lapso se han puesto en servicio 71,4 kilómetros. Actualmente, está proyectada una licitación que fue estructurada por la ANI y estaría lista el próximo año, para lo cual la obra se dividió en dos contratos el primero, Dorada-Barrancabermeja y el segundo, Barrancabermeja-San Roque, que están sujetos al visto bueno del Ministerio de Hacienda. Con este nuevo plan se construirían 273 kilómetros de doble calzada, 14 nuevas variantes y se terminarían cuatro que quedaron a media marcha. (Motor, 2020)

Adicionalmente a lo mencionado, El Instituto Nacional de Vías -INVÍAS- anunció la reactivación, en las obras de infraestructura que ejecuta en los 71 kilómetros que conforman la Transversal Ocaña – Aguacalara – Gamarra, las cuales presentan un avance del 93%. A lo largo del corredor, se continuará con las obras de mantenimiento rutinario y periódico, mejoramiento, repavimentación de calzadas existentes, señalización y obras complementarias. (INVIAS, 2020)

Por su parte, el director Operativo del Instituto (INVIAS), Juan Esteban Romero Toro explicó *“Durante la semana hemos reactivado las actividades sobre la transversal que conecta a los departamentos de Norte de Santander y Cesar. Comenzaremos los trabajos con 51 operarios en obra y 12 maquinarias, los cuales esperamos aumentar cada semana de manera progresiva hasta recuperar el ritmo adecuado. Todas las obras se realizarán bajo el cumplimiento estricto del Protocolo*

*de Bioseguridad, para mitigar el riesgo de contagio del COVID-19 y proteger así la vida de los trabajadores y de las comunidades, que son también nuestra prioridad”.*

Es importante precisar que, desde noviembre de 2018, el INVÍAS comenzó su gestión en la Transversal Ocaña - Aguaclara - Gamarra e implementó las acciones necesarias para recuperar la transitabilidad y la seguridad vial en este importante corredor, en el cual, a la fecha, ha recuperado 59 kilómetros y se han construido y dado al servicio 3 puentes vehiculares y 1 puente peatonal. (INVIAS, 2020)

De este modo, lo que se pretende por parte del Estado es dar por culminada de manera correcta y completa esta gran mega obra que ha sufrido tantos trasfondos y atrasos a partir del escándalo de corrupción en la cual se vio inmersa, pero a partir de estas nuevas licitaciones para terminar la mega obra se espera que a través de la transparencia y el respeto de los principios de contratación se pueda culminar de manera acertada y dentro de un término prudente esta obra del sector 2 de la Ruta del Sol.

## **Conclusiones**

Partiendo de lo mencionado en todo el presente artículo, observamos que en esta mega obra Ruta del Sol sector II se presentaron muchas irregularidades y desconocimientos de las normas reguladoras de los contratos estatales, tales como la ley 80 de 1993, ley 1150 de 2007, entre otras.

De igual forma es importante entender que muchos de los implicados en el contrato de obra pública del caso Ocaña-Gamarra desconocieron los principios de imparcialidad y transparencia que orienta la función pública, como se expone alrededor de todo el texto; no queda duda, que en efecto lo que se buscó fue beneficiar a un tercero con la adjudicación de la vía Ocaña Gamarra, en principio, a la concesionaria Odebrecht, pero no se puede desconocer que debido al anticipo que se hizo para la realización de dicha vía, muchos actores o personajes políticos

también se lucraron de ese dinero que se entregó, donde queda evidenciado ese acto de corrupción.

En razón de lo mencionado, considero pertinente no detenernos a exponer todo lo malo que ha ocurrido frente a los actos de corrupción que se han dado en el país, sino buscar unas posibles soluciones para contrarrestar este flagelo de corrupción, las cuales se podrían centrar en mejorar los procesos de selección y adjudicación de los contratos, realizar un control fuerte en esta etapa contractual, intentar reducir el clientelismo político generado con el aporte de dineros en las campañas políticas, tal sea como “publicar informes relacionados con el financiamiento de actividades políticas y campañas electorales, y mejorar el marco legal e institucional para el financiamiento de campañas” ya que el dinero en la política cubre una amplia gama de cuestiones interrelacionadas que dañan las estructuras de gobernanza y debilitan el estado de derecho. (opengovpartnership, 2020)

Con todo, lo que se quiere exponer, es que una vez se haya intentado reducir los montos con los cuales invierten los contratistas en las campañas políticas, los funcionarios elegidos, de una u otra forma, no quedarán tan a merced de los mismos, no se tendrán que pagar los favores que obtuvieron para llegar a dichos cargos, los cuales en muchos sentidos, son los encargados de encaminar la forma en cómo se regula el Estado; conocemos que de una u otra forma los funcionarios públicos pueden valerse de su cargo y su poder, para intentar beneficiarse ellos o beneficiar a un tercero, como ejemplo pudimos evidenciar existe todo este entramado en el escándalo de corrupción de la empresa brasilera Odebrecht en el caso Ocaña Gamarra.

## **Referencias**

1508, l. (de 2012). *Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones*. Bogotá.

- 2010, p. 1. (p.11). Otrosí No. 6 al Contrato de Concesión No. 001 de 2010. *ANI & Concesionario Ruta del Sol S.A.S*, pag 11.
- Acosta, O., Rozas, & y Silva, A. (2008). *Desarrollo Vial e impacto fiscal del sistema de concesiones en Colombia*. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL.
- ANI & Concesionario Ruta del Sol S.A.S (2010, p.3).
- ANI & Concesionario Ruta del Sol S.A.S (2014, p. 13).
- Bejarano, J. A. (2012). Una obra ejemplar. *Revista economía institucional*.
- Betín, T. (2 de enero de 2018). *El Heraldo*. Obtenido de <https://www.elheraldo.co/colombia/lo-que-encontro-la-contraloria-en-la-ocana-gamarra-442670>
- Bonnin, J. C. (1812). *Principios de la administración pública*. Madrid.
- Borda, M. (2005). *Concesiones Viales como resultado de la evaluación histórica, política y económica de Colombia*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Fernando Cortes, C. H. (2009). *Contratación administrativa y corrupción en Colombia*. Bogota.
- Giraldo, J. (2018). Cuatro propuestas para disminuir la corrupción en Colombia. *Asuntos legales*.
- Laubadère, A. (1984). *Manual de Derecho Administrativo*. Bogotá: Temi Librería.
- León, E. (2006). La configuración del incumplimiento contractual. *Revista de foro de derecho mercantil*, 1.
- Ministerio de Transporte. (8 de mayo de 2020). *MinTransporte*. Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/8479/invias-reactiva-obras-en-la-transversal-ocana--aguaclara---gamarra/>
- Olivan Lopez, F. (1993). *Introduccion al Derecho*. Madrid: Tecnos.
- Pardo Q, C. (s.f.). *Portafolio*. Obtenido de <https://www.portafolio.co/negocios/empresas/anos-construiremos-transversal-ocana-gamarra-59764>
- Pardo, C. (05 de Noviembre de 2014). *Portafolio Empresas*. Obtenido de Portafolio: <https://www.portafolio.co/negocios/empresas/anos-construiremos-transversal-ocana-gamarra-59764>
- Parra, D. (2014). *Las Concesiones de cuarta Generación (4G) y su impacto sobre el crecimiento económico*. Bogotá: Banco de la Republica .
- Perry, G. (2017). Diez fórmulas para vencer la corrupción. *Semana*.

- R., L. R. (1984). *Derecho Administrativo General y Colombiano*. Bogota: Temis S.A.  
Recuperado el 11 de Febrero de 2020
- Rebollo, A. (2009). *Experiencia española en concesiones y asociaciones público privadas para el desarrollo de infraestructuras públicas*. Madrid: Banco interamericano de Desarrollo.
- Rodriguez, L. (1984). *Derecho Administrativo General y Colombiano*. Bogota: Temis SA.
- Vassallo, J. (2015). *Asociación Público-privada en América Latina, Aprendiendo de la experiencia*. Bogota: Banco de Desarrollo de América Latina (CAF).
- Wandurraga, N. (2015). *La administración pública en el Estado social de derecho en Colombia*. Bogota.