

**INDICE**

## SECTOR INDUSTRIAL

## INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION

## INFRAESTRUCTURAS

TITULO, AUTORIA, FECHA,	LUGAR
"Esta semana adjudican obras de iluminación para la Transversal" En <u>Vanguardia Liberal</u> , Abril 28 de 1986	A1
"Historia del Metropolitano(I); El por qué de un nuevo estadio para la ciudad" Por Ahmed Aguirre. En <u>El Heraldó</u> , Abril 28 de 1986	A2
"Minobras urge el dragado en caños" Por Jorge Mariano. En <u>El Heraldó</u> , Abril 29 de 1986	A5
"Denuncia Camacol; Las Corporaciones atentan contra el sector constructor" Por Jorge Medina. En <u>El Heraldó</u> , Abril 29 de 1986	A7
"Se retrasan obras en Autopista Norte" En <u>El Tiempo</u> , Abril 30 de 1986	A9
"Historia del Metropolitano(II); Nace Metrofútbol" En <u>El Heraldó</u> , Abril 30 de 1986	A10
"Obras viales por \$500 millones se adelantan en los Territorios" En <u>El Siglo</u> , Mayo 2 de 1986	A12
"Historia del Metropolitano(III); Característica del proyecto" Por Admed Aguirre. En <u>El Heraldó</u> , Mayo 2 de 1986	A13
"Historia del Metropolitano(IV); El Presidente Betancur le dio el impulso definitivo" Por Ahmed Aguirre. En <u>El Heraldó</u> , Mayo 3 de 1986	B2
"Dice el Alcalde; Avanza plan Cali 450 años" En <u>El País</u> , Mayo 4 de 1986	B5
"Telecom presentará hoy informe sobre contrato con la Siemens" En <u>El Espectador</u> , Mayo 5 de 1986	B6
"En el Tolima; Comienzan obras para el proyecto de riego" En <u>La República</u> , Mayo 5 de 1986	B7
"Plan vial; En el 2025 finalizaría construcción de vías" En <u>El Tiempo</u> , Mayo 6 de 1986	B9
"Precisiones de Telecom sobre adjudicación de la Red Nacional de Datos" En <u>El Tiempo</u> , Mayo 6 de 1986	B10
"1.426 campesinos se benefician de las microempresas: Minobras" En <u>La República</u> , Mayo 6 de 1986	B11

"\$708.2 millones para obras en áreas del Ruiz" En <u>La República</u> , Mayo 6 de 1986	B12
"Vía Turbo-Necoclí; Concluidas obras de reconstrucción" En <u>El Colombiano</u> , Mayo 6 de 1986	B13
"Obras de Aguablanca beneficiarán a todo Cali: Vicente Borrero" En <u>El País</u> , Mayo 6 de 1986	B14
"Para el plan vial; Piden crédito por \$1.273 millones" En <u>Vanguardia Liberal</u> , Mayo 6 de 1986	C2
"Para vías en Santander; Aprobado crédito por 20 millones de dólares" En <u>Vanguardia Liberal</u> , Mayo 6 de 1986	C3
"Siemens habla sobre la adjudicación de red de datos" En <u>El Espectador</u> , Mayo 7 de 1986	C4
"La red pública de transmisión de datos: Asitel se pronuncia sobre adjudicación del contrato" En <u>La República</u> , Mayo 7 de 1986	C5
"Anuncia el alcalde; \$1.500 millones para plan vial y 30.000 lotes con servicios" En <u>El País</u> , Mayo 7 de 1986	C7
"BCH incrementa desarrollo local" En <u>El Heraldó</u> , Mayo 7 de 1986	C9
"Historia del Metropolitano(V); Un drenaje perfecto" Por Ahmed Aguirre. En <u>El Heraldó</u> , Mayo 7 de 1986	C11
"Minobras inaugura el lunes canal en el sur" Por Laurian Puerta. En <u>El Heraldó</u> , Mayo 7 de 1986	C14
"Dice secretario de OO.PP.; IDU no cumple en arreglo de vías" En <u>El Tiempo</u> , Mayo 8 de 1986	D1
"Por estragos del derrumbe; Normalizar la vía a Vetas vale \$15 millones" Por Gabriel Gallo P. En <u>Vanguardia Liberal</u> , Mayo 8 de 1986	D3
"Historia del Metropolitano(VI); La administración: otro debate público" Por Ahmerd Aguirre. En <u>El Heraldó</u> , Mayo 8 de 1986	D4
"En Contraloría; Reparos a licitación de acueducto regional" En <u>Vanguardia Liberal</u> , Mayo 9 de 1986	D7
"El Area Metropolitana; Aseguran créditos por 338 millones de pesos" Por Sergio Aguirre L. En <u>Vanguardia Liberal</u> , Mayo 9 de 1986	D8

"Préstamo japonés; Betancur reitera apoyo a Emcali" En <u>El País</u> , Mayo 10 de 1986	D9
"Historia del Metropolitano(VIII); Así es el Estadio" Por Ahmerd Aguirre. En <u>El Heraldó</u> , Mayo 10 de 1986	D10
"¿Qué calificó Telecom en la licitación?" En <u>El Espectador</u> , Mayo 12 de 1986	D12
"Piden aprobación de crédito externo para obras públicas" Por Magdalena Andrade. En <u>La República</u> , Mayo 12 de 1986	D14
"Denuncia Aciem; Banca multilateral no acepta las condiciones de protección interna" Por Luis A. González. En <u>La República</u> , Mayo 12 de 1986	E1
"Programa vial cafetero; \$911 millones en carreteras" En <u>El Siglo</u> , Mayo 12 de 1986	E2
"Respuesta a Obras Públicas; El IDU sí está cumpliendo" En <u>El Tiempo</u> , Mayo 13 de 1986	E3
"Con Las Garzas; Se benefician 50 mil campesinos" Por Laurian Puerta. En <u>El Heraldó</u> , Mayo 13 de 1986	E4
"Guerra a la inmoralidad en Ministerio de Obras" Por Hernando Ramírez. En <u>El Tiempo</u> , Mayo 14 de 1986	E7
"En Cali; Dos millones de personas aclamarán al Papa" Por Alvaro Burgos. En <u>El País</u> , Mayo 14 de 1986	E8
"En Atlántico; \$4.545 millones invierte el Ministerio de Obras" Por Jorge Mariano. En <u>El Heraldó</u> , Mayo 14 de 1986	E10
"Base Naval de Bahía Málaga será terminada en noviembre de 1987" En <u>El Tiempo</u> , Mayo 15 de 1986	E12
"Denuncian prácticas leoninas en Obras" En <u>El Espectador</u> , Mayo 15 de 1986	E13
"Obra 362; No es necesario el intercambio vial" Por Ramiro Velásquez. En <u>El Colombiano</u> , Mayo 15 de 1986	E14
"Contratos por \$330 millones para vías adjudica Minobras" En <u>El Tiempo</u> , Mayo 16 de 1986	F2
"En el Suroriente; Piden cambio de contratista para pavimentación de una vía" En <u>El Colombiano</u> , Mayo 16 de 1986	F3
"Urge avanzar pavimentación de la vía San Gil-Charalá" Por Gabriel Gallo P. En <u>Vanguardia Liberal</u> , Mayo 16 de 1986	F4
"Contratos por \$3.643 millones para vía Bogotá-Villavicencio" En <u>El Tiempo</u> , Mayo 17 de 1986	F6

"Ventaja del 20% a firmas nacionales en licitaciones" En <u>El Tiempo</u> , Mayo 17 de 1986	F7
"Embargada la Mannesmann" En <u>El Tiempo</u> , Mayo 17 de 1986	F8
"Aceleran obras por la visita papal" Por Esperanza Talero. En <u>El Espectador</u> , Mayo 17 de 1986	F9
"Más recursos para obras en Aguablanca" En <u>El País</u> , Mayo 17 de 1986	F11
"\$5 mil millones en 'Plan de ayuda a la comunidad' logra Ministerio de Obras" En <u>El Tiempo</u> , Mayo 19 de 1986	F12
"Aquí, hoy lunes; El canal de las Garzas" Por Hugo Escobar S. En <u>El Siglo</u> , Mayo 19 de 1986	F13
"Proyecto hidroeléctrico de Urrá; Un retraso que cuesta US\$500 millones" Por Jorge Medina. En <u>El Heraldó</u> , Mayo 19 de 1986	G1
"Gremios de la construcción solicitan al Banco Mundial aplicar margen de preferencia" Por Gloria Vallejo. En <u>El Tiempo</u> , Mayo 20 de 1986	G5
"Base naval de Bahía Málaga, clave para la Costa Pacífica" En <u>El Siglo</u> , Mayo 20 de 1986	G6
"Asegurada plaza de La Paz" Por Laurian Puerta. En <u>El Heraldó</u> , Mayo 20 de 1986	G7
"Peligra estructura del dique permeable" Por Jorge Mariano. En <u>El Heraldó</u> , Mayo 21 de 1986	G9



# Esta semana adjudican obras de iluminación para la Transversal

La adjudicación de los contratos para las obras de iluminación de la Transversal Metropolitana será otra de las prioridades que tendrá el gobierno municipal durante la presente semana, informó el alcalde Carlos Virviescas Pinzón, al término de la reunión con funcionarios del Banco Central Hipotecario y el Fondo Financiero de Desarrollo Urbano, en la cual se firmó el convenio de compromiso por 142 millones de pesos destinados a la construcción de la vía.

Las firmas "Grandicon Ltda", "Uricoechea Calderon Ltda" e "Ingsa Ltda", a quienes se les adjudicaron los diversos tramos de esta primera etapa de la Transversal, desde la Ciudadela Real de Minas hasta el cruce con la carretera a Girón en el sitio denominado Rocas Y Minas, deberán iniciar labores esta semana, según lo confirmó a Vanguardia el alcalde Virviescas Pinzón.

Agregó que se dará especial impulso a esta primera etapa de la Transversal, a fin de que esté lista para el próximo seis de julio cuando el Papa Juan Pablo II visita la ciudad.

"Con esta vía, aunque no esté completamente terminada, unida a la calle 61 y la avenida 56, se podrá garantizar la seguridad para todas las personas que desean asistir a la Ciudadela Real de Minas donde el Papa presidirá los actos litúrgicos", señaló el alcalde Virviescas Pinzón.

## **Para mejorar los servicios públicos**

Con relación a la aprobación que hará en esta semana el Fondo Financiero de Desarrollo Urbano de la solicitud de crédito por 196 millones de pesos, con destino al programa de zonas subnormales, el alcalde dijo que estas inversiones mejorarán sustancialmente la calidad de vida de muchos ciudadanos.

"Para la ciudad es algo muy importante que la entidad Area Metropolitana pueda entrar a irrigar sus recursos en

obras tan importantes como aquellas que se relacionan con el mejoramiento del habitat de sus moradores, incrementando en esa forma el porcentaje importante que tiene Bucaramanga en materia de servicios públicos", indicó Virviescas Pinzón.

Agregó que "no era lógica la existencia de barrios muy bien servidos en materia de servicios, pero a la vez otras zonas totalmente desprotegidas". Sin embargo reconoció que Bucaramanga, a nivel nacional y continental, es líder en la prestación de los servicios públicos.

El plan de mejoramiento de las zonas subnormales, es decir las áreas donde vive la población con recursos económicos más limitados, se ha proyectado desde el año pasado con planes de pavimentación, instalación de redes de acueducto y alcantarillado.

## **Crédito por \$ 196 millones**

El costo total del programa de mejoramiento de servicios en las zonas subnormales es de 286 millones de pesos, de los cuales el Fondo de Desarrollo Urbano aprobará un crédito por 196 millones y el Area Metropolitana aportará recursos propios por valor de 90 millones de pesos.

Las obras están previstas especialmente para instalación de redes de acueducto y alcantarillado, así como la pavimentación de las vías de acceso a los diversos sectores.

El plan será ejecutado por la Corporación de Defensa de la Meseta de Bucaramanga, el Acueducto Metropolitano y la Secretaría de Obras Públicas.

Un grupo interdisciplinario ha venido trabajando en la elaboración de los estudios para demostrar la importancia que reviste el programa y así obtener los créditos por parte del Fondo Financiero. El grupo lo conforman funcionarios del Area Metropolitana, de la Secretaría de Obras Públicas, de Valorización Metropolitana y la Oficina de Trabajo Social de la Alcaldía de Bucaramanga.



## Historia del Metropolitano (I)

# El por qué de un nuevo estadio para la ciudad

Por AHMED AGUIRRE

Enmarcado dentro de los programas de rescate social del país el Estadio Metropolitano de fútbol ha formado parte desde hace siete años de una política de realizaciones. Primero, en el mandato del entonces Presidente de la República, Julio César Turbay Ayala y ahora en la administración de Belisario Betancur.



Su historia no nace precisamente en 1979 cuando se constituye la empresa Metrofútbol, que se encargaría de la administración de la construcción de la obra deportiva. Su historial se remonta mucho más atrás. Desde cuando en el viejo Romelio Martínez, más de 25 mil aficionados clamaban incansables por un escenario más acorde con las exigencias requeridas.

La reaparición del Junior en 1966 en

el profesionalismo colombiano fue el punto de arranque para la justa aspiración de los barranquilleros. Los años fueron transcurriendo lentamente y por momentos aquella necesidad parecía diluirse.

Pero en 1975 aquel clamor comienza a tomar fuerza. Junior, equipo de grandes controversias entre su inigual hinchada comienza a marcar una época diferente en su trayectoria. La llegada del argentino José "Puchero" Varacka con la firme intención de hacer del equipo un verdadero ejemplo de disciplina deportiva, intensifica la idea de los barranquilleros.

Aquel vetusto coliseo de la 72 comienza a hacerse insuficiente en cada jornada dominical en que el cuadro "tiburón" actúa de local. La campaña exitosa del onceno rojiblanco empuja cada día más y más público y hay momentos en que se hace imposible el control de una ferviente y cada vez mayor fanática.

Pasa a la Pág. 13/

### Viene de la Pág. 1A

#### RAZONES HISTORICAS

El fútbol, deporte popular y multitudinario para los colombianos, llegó a Barranquilla en 1903 cuando técnicos, ingenieros y mecánicos de la Empresa The Colombia Railways Co., constructora del Ferrocarril a Puerto Colombia introdujeron este juego en esta ciudad.

Dos equipos fueron conformados por el personal de la empresa constructora que en los ratos señalados para el descanso, aprovechaban para jugar partidos en las calenturientas calles.

Los dos grupos utilizaron para diferenciarse, los colores rojos, azul y blanco, los de la bandera inglesa. El primer partido se jugó en un predio de la finca "La María" localizado en el sitio en el que hoy está el Estadio de beisbol Tomás Arrieta, Vía 40, con carrera 54.

En el año 1908 por iniciativa de Arturo De Castro, un barranquillero educado en Inglaterra se reglamentó por primera vez el fútbol en Colombia bajo las leyes del fútbol inglés.

Dentro de estas normas se establecen las medidas básicas para el campo de juego con 100 metros de largo por 65 de ancho. Dos equipos se organizan ese mismo año en Barranquilla. Cartagena y Santa Marta conforman uno cada uno, todos en base a estudiantes de estas ciudades que se educan en Inglaterra.

El primer partido oficial se celebra ese año con tiempo de 90 minutos en dos etapas y se utiliza un balón inglés de cuero. En 1915 llega a Barranquilla el primer reglamento oficial de fútbol, traducido al español y se juega el primer clásico entre Barranquilla y Santa Marta con lo que se da inicio a las series interdepartamentales.

La primera entidad encargada de regular el fútbol colombiano es fundada en 1918 y se denomina "Asociación de Fútbol de Colombia", conformada por seis clubes y con sede en Barranquilla, llamada desde 1903 la "Cuna del fútbol".

En 1924 se organiza la primera liga de fútbol del país, participan ocho clubes y se designa la primera junta directiva. La nueva entidad recibe el nombre de Liga de Fútbol del Atlántico.

Juventud Junior, equipo que desde hacía varios años se había constituido en espectáculo para el público por las calidades de sus jugadores, fue uno de los animadores de la liga en el Estadio

Moderno, ubicado en la calle de "Las Vacas" con carrera 25.

En 1925 se organiza el primer campeonato de fútbol en Colombia con calendario anual, con equipos amateurs y se crea el primer Colegio de Arbitros. En 1926 se conforma en Barranquilla la primera selección nacional de Colombia que participa en un evento internacional en Costa Rica.

En 1928 la Liga de Fútbol del Atlántico es invitada a formar parte de la Federación Internacional de Fútbol Asociado, FIFA, y participar en eliminatorias al mundial de Francia en 1938.

Colombia queda en el grupo centroamericano junto con Cuba, Costa Rica y El Salvador, pero por diferencias políticas entre Cuba y Costa Rica, estas eliminatorias no se realizan.

El primer estadio de Barranquilla se construye en 1934 con tribuna cubierta, en concreto armado y con capacidad para 8 mil personas. La grama es tipo Bermuda traída desde Escocia y la pista atlética de carbonilla inglesa.

Este escenario es inaugurado en 1935 en la celebración de los Segundos Juegos Olímpicos Nacionales. La Liga de Fútbol del Atlántico se constituye en rectora nacional en 1938 bajo el nombre de Asociación Colombiana de Fútbol "Adefútbol" y dos años más tarde es afiliada a la Confederación Suramericana de Fútbol.

Con el fútbol profesional a partir de 1948, Barranquilla con su equipo Atlético Junior es representada en el concierto colombiano y durante varios años forma parte de los clubes del rentado nacional.

En 1953 el Junior sale del profesionalismo y permanece al margen hasta 1966 cuando se inicia una nueva etapa del fútbol profesional para Barranquilla, aunque a nivel aficionado Atlántico sigue compitiendo y obteniendo importantes victorias, el último de ellos en 1960 cuando en los Juegos Atléticos

de Cartagena cuando se corona campeón nacional.

El clamor de un pueblo que anhela ver en acción destacada figuras nacionales y extranjeras, motiva en 1965 a un grupo de dirigentes encabezados entre otros por los doctores Alberto Mario Pumarejo, y Arturo Fernández que solicitan el reingreso a la División Mayor del Fútbol Colombiano, Dimayor.

En 1966 Junior vuelve al profesionalismo tras haber efectuado un año antes una serie rentada con equipos de Barranquilla, Ciénaga y Santa Marta.

Todo lo anterior constituye sin duda un fenómeno deportivo que le dan por derecho propio la calidad y el calificativo a Barranquilla como "Cuna del fútbol colombiano".

#### PRIMEROS PASOS

Los primeros pasos para lo que hoy es monumental obra deportiva nacional se dieron desde 1974. Gobernantes del departamento, Alcaldes representantes del Gobierno Nacional, dirigentes de Coldeportes y críticos especializados se trenzan en serias y continuas polémicas.

Es importante por ello, recordar que los antecedentes del nuevo estadio están llenos de controversias, de marchas adelante y atrás, de debates y opiniones que llenaban páginas de los diarios locales y nacionales y copaban la atención radial de todo el país.

El ingeniero Guillermo González Zuleta, en un informe enviado al Gobierno Municipal en 1971 y después que se hicieron varios intentos por readecuar el vetusto Romelio Martínez, señaló las deficiencias del coliseo municipal por la orientación de la cancha, la evacuación de graderías que

era ineficaz, las zonas de aparcaderos, los corredores de acceso a las graderías, las entradas para jugadores, árbitros y periodistas. Todo esto sirvió de base para que el ingeniero Zuleta firmara prácticamente con su informe, el acta de defunción del viejo estadio.

En esa época el Gobierno Municipal realizaba la construcción de unas graderías en el lado oriental del Romelio Martínez, trabajos que se garantizaban con la denominada "sobretasa" que se cobraba a los aficionados seguidores del Junior cada vez que el equipo actuaba de local.

Fueron tan garrafales las fallas de dicha construcción que a menos de la mitad, se ordenó la paralización de los trabajos. La obra inconclusa permaneció durante varios años como símbolo de la improvisación y recibió el calificativo de "Tribuna de la desidia", o "graderías de la vergüenza", "elefante blanco" y "tribunas del despilfarro".

En 1980 aquellas tribunas fueron felizmente demolidas mediante decisión del Gobierno Municipal.

El fervor por el fútbol y las victorias del equipo Junior, originaron el interés general y muchas fueron las ofertas de donación de terrenos para la construcción de un nuevo estadio.

La familia Santodomingo, ofreció un lote de 10 hectáreas cerca a la Autopista del Aeropuerto Ernesto Cortissoz. Plutarco Barraza fue otro barranquillero que se interesó en donar un terreno a 7 kilómetros de la vía que conduce al balneario de Puerto Colombia. Los señores Sdreni igualmente ofrecieron un terreno y uno más fue ofrecido por la familia Muvdi, terreno localizado sobre la carretera de la Cordialidad que conduce a Cartagena.

Las cuatro ofertas fueron estudiadas por la Sociedad de Arquitectos, la Sociedad de Ingenieros y la Cámara Colombiana de la Construcción en asocio con el jefe de Construcciones de Coldeportes, Daniel Peláez.

El grupo de especialistas escogió por unanimidad la primera oferta, es decir la de los hermanos Julio Mario y Luis Felipe Santodomingo. Y fue sobre este globo de terreno que Coldeportes elaboró el primer proyecto cuyos costos fueron evaluados en 1977 con 10 millones de pesos.

Este proyecto fue entregado al doctor Roberto Gerlein, entonces Gobernador del Atlántico quien en 1974 consideró que era mejor la remodelación del Romelio Martínez.

Fue necesario después el pronunciamiento de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, la Sociedad de Ingenieros, la firma Conastec, la firma Paterostro y Medina, el Comité Intergremial, la Andi, Fenalco y la Lonja de Propiedad Raíz, entidades que coincidieron en las innumerables ventajas de una nueva villa olímpica en contra de la alternativa de remodelación del Romelio Martínez.

EL HERALDO realizó una encuesta popular con resultados masivos en pro del nuevo escenario, pero entonces la polémica desatada, provocó la determinación de los Santodomingo de no ceder ya el terreno ofrecido.

Quiénes mantuvieron su concepto de que Barranquilla no resistía más remodelación en su vetusto escenario y que era preferible la construcción de un nuevo estadio, afianzaban su criterio en que la necesidad era creciente día a día y que no debían sus habitantes conformarse con segundos platos.

Por largos meses las discusiones mantuvieron la expectativa entre la hinchada local. El punto final de aquellas arengas y enfrentamientos pareció llegar cuando el Gobierno central tomó cartas en el asunto.

Una disposición oficial del entonces presidente Alfonso López Michelsen, acabó con aquella situación en la que predominaban los intereses de grupos políticos.

#### "SI HABRA ESTADIO"

La primera gran noticia oficial se dio a conocer el día 26 de febrero de 1977.

Recordemos que en la edición de EL HERALDO de ese 26 de febrero, este periodista entregó la primicia al público barranquillero. El presidente López Michelsen comisionó al entonces director de Coldeportes Nacional Enrique Lara Hernández para que entregara la información a las autoridades del Atlántico.

La "bomba" fue soltada por el director de Valorización Municipal Jaime de Biasse Alvarez y en aquella fecha señalada, este periódico tituló a ocho columnas: "Sí habrá estadio".

De Biasse Alvarez fue comisionado para coordinar todo lo relacionado con una reunión que se realizaría en la ciudad con participación de las autoridades locales, entidades oficiales y el Ministro de Obras Públicas Humberto Salcedo Collante.

Durante la celebración de un seminario de periodistas deportivos convocado por la Acord, los colegas Mi e Urueta y Carlos Lajud Catalán, se hicieron intérpretes de la inquietud ciudadana y plantearon al director de Coldeportes lo relacionado con las actividades paralizadas respecto del nuevo estadio.

Enrique Lara Hernández fue enfático al responder que el estadio de Barranquilla estaba señalado tanto por el presidente López Michelsen como por el Ministro de Obras Públicas, Humberto Salcedo Collantes, como unidad prioritaria A número 1, y que su construcción se llevaría a efecto por encima de cualquier pretensión particular. Dijo también que el nuevo escenario estaba incluido dentro de la planificación proyectada para la celebración del campeonato mundial de fútbol de 1986.

Jaime De Biasse fue designado coordinador de la asamblea extraordinaria que se efectuaría el 12 de marzo de ese año en el despacho del Gobernador del Atlántico y en donde estarían presentes, Humberto Chica Pinzón, presidente del Comité Olímpico Colombiano; Enrique Lara Hernández, director de Coldeportes; Alfonso Senior, presidente de la Federación Colombiana de Fútbol; Alberto H. Flórez, secretario de la comisión evaluadora del mundial 86; la Gobernadora Blanca Franco de Castro; el Alcalde Alfonso Nicoletta de Caro y representantes de gremios y entidades cívicas de la ciudad como Camacol, Acopi, Fenalco, Cámara de Comercio y Cicrodeportes.

La financiación sería otro punto a discutir. Se ventilaban fórmulas especiales y se aseguraba que había en disposición 15 millones de pesos correspondientes a presupuesto de Coldeportes, más diez millones que correspondían al valor de los planos. A estos guarismos económicos había que agregar los terrenos cedidos por la familia Santo Domingo cuya oferta seguía en pie siempre y cuando los terrenos fueran utilizados para la construcción del nuevo escenario.

Aquellos terrenos ubicados en la parte sur-occidental de la ciudad colindando con la autopista del Aeropuerto Ernesto Cortissoz, tenían un área de diez hectáreas con posibilidad de aumentarse ya que se tenía previsto la construcción de otras canchas deportivas lo que constituiría prácticamente un polideportivo.

**Mañana:  
Nace la empresa  
Metrofútbol**



# Minobras urge el dragado en caños

• Inspeccionó el puerto y otras obras en Atlántico

Por JORGE MARIANO

Viene de la Pág 1A

El Ministro de Obras Públicas, Rodolfo Segovia Salas, se mostró preocupado ayer por la demora, por parte del municipio, en la iniciación de los trabajos de dragado de los caños del mercado, a pesar de que existen los estudios y las partidas suficientes para atender dicho programa

Igualmente, Segovia Salas anunció que para el diez de mayo próximo se ha previsto la terminación de los trabajos de construcción de un canal piloto en la isla de Las Garzas, con el cual se busca prevenir inundaciones por desbordamientos del río Magdalena en el

sur del Atlántico. También informó que con la Casa Inglesa de esta ciudad se gestiona la contratación directa del dragado de relimpia del canal navegable por \$200 millones.

Segovia Salas realizó ayer en la mañana una inspección aérea con el Gobernador Fuad Char, y el Jefe del Distrito Número Veinte de Carreteras del MOP, Alfredo Saade, a las obras que adelanta el Ministerio en el sur del Atlántico, la carretera al mar, el Estadio Metropolitano, la Circunvalar, y en el canal de acceso al Puerto de Barranquilla.

Pasa a la Pág. 6A

"Existe preocupación por parte del Ministerio porque no avanza la contratación de las obras de dragado de los caños. Estos trabajos ya debieron haberse contratado por parte del municipio desde comienzos de año, porque ya hay partidas asignadas para las obras", declaró el Ministro Segovia Salas a EL HERALDO.

Precisó que para comenzar los trabajos faltan por resolver algunos detalles que son de competencia directa de la Administración Municipal, entre los que se encuentran la ubicación de un lote donde serán depositados los sedimentos y asegurarse de que el sector, donde se hará la reapertura del caño de Los Tramosos, no quedará aislado.

Para estos trabajos el Ministerio de Obras ha dispuesto una partida de 109 millones de pesos, sin embargo, el Municipio no ha procedido a resolver los puntos expuestos por el MOP ni mucho menos a contratar el dragado.

## TRABAJOS EN EL SUR

Luego de inspeccionar el sur del Atlántico, el Ministro reportó que los trabajos que se adelantan en la isla de Las Garzas están a punto de ser concluidos, y señaló que las obras serán entregadas el diez de mayo, antes de lo previsto.

"Los trabajos están a punto de caramelo. También notamos progreso en la impermeabilización del carreteable de Santa Lucía, en el Canal del Dique. Igualmente observamos avance en la variante de Caño de Piedra, donde ya se ha colocado el asfalto encima del terraplén y ya está lista la base y la sub-base", precisó el funcionario.

Segovia también inspeccionó la zona

de Santa Verónica y Galerazamba, donde se trabaja en la construcción de la carretera al mar, y dijo que en el arroyo Cascabel, punto central de la vía, se encuentran los pilotes fundidos y las maquinarias necesarias para acometer los trabajos. Se mostró satisfecho por el avance de las obras en este proyecto.

Igualmente informó que avanzan a buen ritmo los trabajos de reparación y resello de la carretera Barranquilla-Juan de Acosta, obras que se ejecutan según convenio del Departamento y el MOP.

De acuerdo con el convenio, el Departamento es el encargado de suministrar el asfalto y el Ministerio de Obras la mezcla rígida.

## DIQUE PERMEABLE

En cuanto a la construcción del dique permeable, entre la ribera oriental y la parte sur de la isla 1972, el Ministro Segovia Salas indicó que restan noventa metros de los 480 metros que tendrá de extensión.

"El dique permeable no es la única obra que se requiere para mejorar las condiciones del canal navegable, y por ello se trabajará en el Modelo Hidráulico para ir conociendo las obras complementarias que se requieran. Para esto hay que tener un poco de paciencia, que es la que he venido pidiendo", agregó.

Entre las obras complementarias del dique permeable estarían la construcción de espolones pequeños aguas arriba para encauzar la corriente del río Magdalena hacia la margen occidental. Pero esto se determinará en el Laboratorio de Ensayos Hidráulicos de Las Flores.

## RELIMPIA DEL CANAL

Con la Casa Inglesa de esta ciudad la Gerencia General de Colpuertos gestiona la contratación directa del dragado de relimpia del canal de acceso al Puerto de Barranquilla.

Esta firma participó en la licitación pública abierta por Colpuertos para contratar dichos trabajos, pero que fue declarada desierta por errores insubsanables de las restantes firmas participantes.

Rodolfo Segovia Salas dijo que a raíz de la declaratoria de desierta de la licitación, "el Gerente General de Colpuertos fue autorizado por la Junta para que contratara directamente con la mejor propuesta, que era la de la Casa Inglesa". Los trabajos tendrán un costo aproximado a los doscientos millones de pesos.

"Con el dragado de relimpia se acentuará más el efecto del dique permeable para llevar la corriente hacia el occidente y sedimentar la parte oriental", explicó. En estos trabajos se estima la remoción de 700 mil metros cúbicos de sedimentos, para aumentar las profundidades del canal y mejorar su anchura en el sector más crítico comprendido entre la Base Naval y Cevalanese.

#### CIRCUNVALAR Y METROPOLITANO

El Ministro anunció, además, que en los primeros días de mayo se procederá a demarcar la Circunvalar entre la calle Murillo y la Autopista al Aeropuerto, sector que fue ampliado a cuatro carriles.

Explicó que las bermas de la carretera fueron pavimentadas en asfalto al mismo nivel que los dos carriles existentes, lo que permite una mayor amplitud de la vía y un fácil recorrido de los vehículos que transitan por ella.

Finalmente se refirió a la construcción del Estadio Metropolitano, y dijo que el Ministerio de Obras ha invertido cerca de cien millones de pesos en las vías de acceso por la Circunvalar y de la Avenida Cero, los accesos interiores y en los parqueaderos del escenario. Segovia Salas durante su inspección de ayer también sobrevoló la zona del Metropolitano.



## Denuncia Camacol

# Las Corporaciones atentan contra el sector constructor

Por JORGE MEDINA

El Presidente de Camacol, Tullo Echeverry Roiz, reveló que en algunas corporaciones de ahorro se están desarrollando procedimientos irregulares que atentan contra la estabilidad del sector constructor y desdibujan la imagen del sistema Upac ante los ojos de la Nación.

"Estoy seguro de que no todas las corporaciones hacen eso, hay corporaciones ejemplares que trabajan pensando en el beneficio nacional y entienden que el constructor es la sociedad. Pero desgraciadamente las deserciones a la regla son cada vez más, son más peligrosas y además contribuyen a crear una imagen del sistema Upac que lo desfiguran y hacen mucho más posible los ataques políticos", señaló el dirigente gremial en mensaje a los afiliados a la seccional de Camacol en el Atlántico.

Expresó que es necesario asuman una posición más enérgica y más valiente.

Maniféstó además que es evidente que la rentabilidad del sistema Upac ha disminuido notablemente y aseguró que las últimas medidas oficiales no han sido totalmente acertadas.

"Aplicar la misma baja de intereses al sistema Upac que era el más barato de los del sector financiero del país que se le aplicaba al sector bancario, no parece lógico ni razonable", dijo Echeverry Roiz.

Los planteamientos del Presidente de Camacol son los siguientes:

"Durante cuatro años el país ha visto paralizada o poco menos las obras de desarrollo por efectos del déficit fiscal. Se nos anuncia que en los 90 días que faltan se va a recuperar el ritmo totalmente. Posiblemente, esta medida sea positiva en muchos aspectos y evite la brecha que se produce en la acción oficial al final de los gobiernos y al comienzo de los nuevos. Nos tememos que permitirá también pretermir



Echeverry Roiz

también aún más las normas de contratación en detrimento a las empresas nacionales y la igualdad de oportunidades a las que todos los constructores tenemos derecho.

"Sin embargo, esperemos con esperanza que genere riqueza, que recupere el ritmo de desarrollo y de crecimiento en mala hora interrumpido y que la Nación vea satisfechas así algunas de sus expectativas más importantes. Los constructores hemos visto con optimismo como ha crecido el sistema Upac.

"Si el plan de vivienda significó 500 mil millones de pesos de inversión para construir 400 mil unidades y 30 millones, aproximadamente, de metros cuadrados, no hay duda de que una gran parte de esos recursos se generaron en el sistema Upac.

"El sistema Upac es en estos momentos el blanco de los ataques políticos más encarnizados que se hacen so-

lapadamente contra el sector de la construcción. Y se le hace por su exagerado crecimiento. En este momento, el sistema Upac cuenta con el 55 por ciento del ahorro financiero total de la Nación. Pero es necesario hacerse unas consideraciones y creo que es hora de que las empecemos a hacer decarnadamente en beneficio de los nuestros, de los constructores, de los industriales y de los comerciantes que viven del esfuerzo de la construcción.

"Si es cierto que el sistema Upac está siendo blanco de objetos políticos, no debe dar ocasión para que esos blancos sean fundamentados y para que esos ataques encuentren cada vez más razón y se vuelvan más graves y más grandes cada vez.

"No hay duda que el sistema Upac tiene un objetivo social, que fue creado no solamente para crear ganancias a los accionistas de las corporaciones y para que los balances y estados de pérdidas y ganancias fueran positivas al final de los períodos, sino para generar riqueza y bienestar en la Nación.

"En casos como el de Barranquilla, se pregunta uno si esta consideración está pesando. Tengo la sensación deplorable de que eso no es así. Que definitivamente pidamos a las corporaciones que entren a perder dinero, la posición de cerrarse contra una ciudad y volverle las espaldas al problema, no puede ser la más lógica, es necesario dejar morir a la gente antes de tenderle la mano?, no hay alternativas sensatas para la construcción en Barranquilla? Y, para con los constructores el trato es justo, es igualitario?

"Es evidente que la rentabilidad del sistema ha disminuido notablemente. No nos cabe ninguna duda de que las últimas medidas oficiales no han sido totalmente acertadas. Aplicar la misma baja de intereses al sistema Upac que era el más barato de los del sector financiero del país que se le aplicaba

al sector bancario, no parece lógico ni razonable. Pero que sea necesario aumentar el margen de rentabilidad a base de contraprestaciones tan absurdas como retener el desembolso de los constructores durante dos años para garantizar la recuperación de la cartera no parece tampoco proporcionada.

“Cuál es el riesgo que deben correr las corporaciones? Y cuál es el que compete correr a los constructores? Es justo que se desembolse totalmente un préstamo en sacos de cemento, convirtiendo a los constructores en un mercado paralelo a las cementeras, haciendo que muchos proveedores de cemento tengan que recibir de una marca competidora para no arruinarse y para no arruinar al constructor? Es justo que se desembolse teóricamente en cuenta el total de un préstamo para castigarlo con el total de los intereses y no se desembolse oportunamente?, es justo que se someta a un constructor al problema de la incertidumbre y a tener que correr con costos financieros altísimos porque los dineros prometidos no llegaron o llegan cuando el constructor está en manos de los agiotistas? A mí me parece que esos no son los procedimientos con los cuales se pensó, se esquematizó y se diseñó un mecanismo de desarrollo nacional.

“Estoy seguro de que no todas las corporaciones hacen eso. Hay corporaciones ejemplares que trabajan pensando en el beneficio nacional y entienden que el constructor es la sociedad. Pero desgraciadamente las deserciones a la regla son cada vez más, son más peligrosas y además contribuyen a crear una imagen del sistema Upac que lo desfiguran ante los ojos de la Nación y que hacen mucho más posibles los ataques políticos.

“Es necesario que los constructores asuman una posición más enérgica y más valiente”.



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
 ARCHIVO DE PRENSA

Periódico

Ciudad

Pág.

1-D

Fecha

30 ABR 1986

Código

EJAS02

Lugar

A9

# Se retrasan obras en Autopista Norte

La ampliación de la calzada oriental del Paseo de Los Libertadores, obra prioritaria para la visita del Papa Juan Pablo II, ha sufrido un considerable retraso por lo que no estaría lista para recibir al ilustre visitante.

Entre las causas de este retraso se encuentra el período de lluvias que se ha presentado en Bogotá, pero según expertos esta no es razón suficiente para el atraso de las obras.

Los trabajos se iniciaron con la calzada occidental, la cual fué terminada recientemente. Las obras comprenden el ensanche de un carril más a la autopista del norte, en el sector comprendido entre las calles 92 y 136 (segundo puente).

La ampliación será de 7.50 metros, con el fin de desembotellar el tránsito automotor que satura esta vía, especialmente durante las horas pico. Los trabajos sobre la calzada oriental, se iniciaron en octubre del año pasado y su entrega estaba pactada inicialmente para febrero de este año.

Sin embargo, debido a diversas razones, el ministerio de Obras Públicas, ejecutor de la obra, otorgó una prórroga del contrato hasta el 30 de junio de este año, vispera de la fecha en que se iniciará la visita papal.

Según expertos consultados, la obra avanza a un ritmo lento, por lo cual suponen que no se podrá terminar en los dos meses que faltan para la fecha que se fijó para entregar la ampliación.

## Dos meses de plazo

De acuerdo con el proyecto iniciado por el ministerio de Obras Públicas, el trabajo a realizar en esta vía, cubre un área de 22 kilómetros, cuyos contratos fueron adjudicados a varias entidades particulares.

El primer sector está situado entre el monumento a Los Héroes y la calle 92, cuya licitación fue abierta el 17 de marzo de 1986. En este sector, los trabajos se iniciarán el primero de junio de este año, y deberán estar terminados el cinco de julio.

Los trabajos que se realizarán incluirán el parcheo de las calzadas existentes, la construcción de bahías de estacionamiento, obras de drenaje y señalización. El costo estimado básico es de \$ 40 millones.

La demora se presenta en el segundo tramo de la vía, situado entre la calle 92 y la calle 136 (segundo puente). Los trabajos se iniciaron en agosto del 84 y con la ampliación hecha al contrato, su entrega está prevista para el 30 de junio de este año.

La calzada occidental se terminó hace algunos meses, y de inmediato se iniciaron las obras para la ampliación de la calzada oriental. Sin embargo es en este sector donde los trabajos han avanzado con mayor lentitud.

Las obras que se realizarán en este sitio corresponden a la ampliación a tres carriles de la calzada existente, construcción de bahías de estacionamiento, repavimentación de toda la calzada, obras de drenaje y señalización vertical y horizontal.

## Puentes peatonales

Sin embargo, solamente en el trabajo de ampliación, aún falta completar los rellenos, bases estabilizadas, aplicación de pavimentos y repavimentación de toda la calzada.

El costo inicial de la obra se fijó en cerca de \$ 200 millones, pero en enero de este año se aprobó una ampliación por valor de \$ 150 millones, con lo cual el costo total aumentó a \$ 350 millones.

Igualmente, otros trabajos que se adelantan en la autopista del norte han sufrido serios retrasos e incluso, la paralización total de algunos de ellos. Entre esas obras se encuentran un puente vehicular y dos peatonales.

El puente proyectado por el IDU para la intersección de esa vía con la calle 127, fue adjudicado y se ordenó a los contratistas de la ampliación de la calzada, abandonar el terreno donde tenían el campamento, porque allí se instalaría el campamento para la construcción del puente.

Sin embargo el tiempo pasó y nadie se instaló en este sitio. Al parecer se decidió iniciar la construcción del puente, después de la visita de Juan Pablo II, con el fin de evitar la interrupción del tránsito automotor.

La construcción del puente peatonal de la calle 85

fue paralizado hace varios meses y hasta el momento la secretaría de Obras Públicas del Distrito no se ha pronunciado sobre la fecha en la cual se reiniciarán las obras.

El puente peatonal de la calle 129 estuvo detenido durante varios meses, pero hace pocas semanas se iniciaron de nuevo los trabajos, aunque se nota que marchan con bastante lentitud.



## Historia del Metropolitano (II)

# Nace Metrofútbol

### RAZONES DE PRIMER ORDEN

La construcción de un nuevo estadio de fútbol no era un mero capricho, sino una necesidad latente día a día.

En algunos apartes de sus "memorias", Jaime de Biase Alvarez, señala que la tradición futbolera por excelencia de los barranquilleros, el derecho mismo de ser esta ciudad la "cuna del fútbol colombiano", la pasión desbordante de los hinchas del Junior, lo obsoleto e incómodo del Romelio Martínez y el fervor cada vez más creciente de los seguidores del cuadro rojiblanco, fueron entre otras, razones suficientes que motivaron el interés por la construcción de un nuevo escenario que estuviera a la altura de los mejores de Latinoamérica y que más que un anhelo se constituía en una necesidad.

En 1971, el entonces Gobernador del Atlántico Antonio Abello Roca solicitó al doctor Humberto Zuluaga Monedero, director de Coldeportes, que a través de su División de Construcciones a cargo del arquitecto Daniel Peláez, se le buscara solución a este problema.

Así surgió en 1973 el primer proyecto para el nuevo estadio que fue entregado por Coldeportes al doctor José Tcherassi Guzmán, sucesor de Abello Roca en la Gobernación.

Con este importante paso y la intención de donación del terreno para construir el estadio, se buscó entonces la motivación a los gobernadores de turno hasta 1978 sin haberse obtenido resultados positivos.

En 1977 y como consecuencia de una solicitud enviada a Pedro Javier Soto, gerente en esa época del Instituto de Crédito Territorial, se logró de esa entidad la donación de un globo de terreno de 29 hectáreas aproximadamente para la construcción del estadio enmarcado dentro de una unidad polideportiva.

### NACE METROFUTBOL

Después de asumir el cargo de Gobernador, el doctor Pedro Martín Leyes a comienzos de 1979, se dirige al director de Coldeportes, Mike Forero Nougues, para que la División de Construcciones a cargo del arquitecto José Francisco Ramos, presente un informe técnico del proyecto existente.

Después de los estudios adelantados por José Francisco Ramos, el jefe de construcciones de Coldeportes concluye en que el proyecto inicial

adolece de defectos técnicos y recomienda un rediseño arquitectónico y estructural.

Ese mismo año se concluye el rediseño y se crea el 22 de junio la Empresa Industrial y Comercial "Metrofútbol" por parte del Estado para impulsar la administración, financiación y construcción de la obra.

La victoria de Julio César Turbay Ayala en las elecciones presidenciales de 1978 fue fundamental en las aspiraciones del pueblo barranquillero por tener un nuevo estadio.

El primer mandatario nacional se rodea de personas dispuestas al trabajo. Designa a Pedro Martín Leyes, Gobernador del Atlántico y una de las grandes iniciativas de este funcionario departamental se concentra en la obra deportiva a la que le dedica desde entonces sus esfuerzos conjuntamente con la proyectada "Central de Abastos".

Por eso, al tenerse el rediseño adelantado por el arquitecto José Francisco Ramos y con la constitución de la Empresa "Metrofútbol", se intensifican las labores y comienza una ardua tarde que años después darían sus frutos.

La Empresa "Metrofútbol" constituida el 22 de junio de 1979 quedó conformada en su junta directiva de la siguiente manera:

El gobernador, en calidad de presidente; el alcalde Roberto Pacini Solano; Vicente Noguera Carbonell y Gabriel Peláez Restrepo, representante del Presidente de la República; Alvaro Osorio Carbonell, representante del Ministro de Educación; Alberto Mario Pumarejo, representante de Coldeportes; Ricardo González Ripoll, delegado del Gobernador; Diego Bustillo Bustillo, Contralor Departamental.

En calidad de gerente fue designado Jaime De Biase Alvarez; subgerente técnico, Armando Lozano Paternostro; tesorero, Mike Urueta Carpio.

### EMPRESA TRIPARTITA

Para llevar adelante la anhelada obra de los barranquilleros se requería de la decisión irreversible del Presidente de la República y la voluntad de trabajo por parte del Gobernador y sus agentes colaboradores en el Departamento y el Municipio.

Se configuró entonces un esquema de financiación tripartita con participación de la Nación, el Departamento y el Municipio. A este esquema se agregarían valores por concepto de

venta de palcos, cesiones de Valorización por parte del Ministerio de Obras Públicas, cesiones de terreno por el Incredial o el Municipio, planos por Coldeportes. Se creó el Fondo Especial de Inversiones F.E.I. y se oficializó la constitución de la empresa Metrofútbol para garantizar la continuidad en la ejecución de los trabajos.

### ESTUDIO DE FACTIBILIDAD ECONOMICA

Si bien la construcción del nuevo estadio para Barranquilla había tomado fuerza; si los primeros pasos estaban dados y si existía pleno interés gubernamental del Presidente de la República, del Gobernador del Atlántico y demás autoridades por sacar adelante aquel proyecto monumental, también es cierto que el escepticismo reinaba en gran parte de la ciudadanía.

Muchos dirigentes especialmente del sector político seguían empeñados

en demostrar que aquel proyecto no era más que un sueño y esa incertidumbre se fue apoderando de la afición. Mientras tanto el vetusto Romelio Martínez de la 72 seguía siendo insuficiente para dar albergue a un público que crecía día a día alrededor de un equipo como Junior que por primera vez en 1977 lograba proclamarse campeón profesional de Colombia.

Se hacía necesario entonces, darle mayor vitalidad al programa de rescate social en el que el Estadio Metropolitano ocupaba puesto principal. Fue entonces cuando se decidió realizar el denominado "Estadio de Factibilidad Económica".

Para llevar a cabo aquel estudio económico fue encargado el Sistema de Integración y Planificación Regional. Sipur, organismo éste que agrupaba a los departamentos de la Costa Atlántica.

El Sipur, adelantó el estudio en base a la Ubicación del proyecto, Financiación del proyecto y Convenio Administrativo. En el punto correspondiente a la Ubicación del proyecto se desglosaron los siguientes aspectos:

a) Localización actual de instalaciones deportivas. b) El Estadio Municipal Romelio Martínez. c) Área de Influencia Metropolitana. d) Características del Proyecto. e) Localización del Estadio Metropolitano de Barranquilla.

El Sipur en su estudio tuvo en cuenta los antecedentes de una ciudad como Barranquilla cuyo índice de crecimiento demográfico y urbanístico es digno de tenerse presente.

Su población con una estructura de edades con gran peso de jóvenes (51% menor de 19 años) ha venido acrecentando el número de aficionados a todos los deportes y agudizando los problemas que se derivan de las limitaciones en las instalaciones deportivas de la ciudad.

Señalaba en su informe el Sipur que la capital del Atlántico con una infraestructura deportiva de solo siete escenarios básicos, la mayoría de los cuales construídos hacía más de 30 años de acuerdo con las necesidades de entonces y sometidos posteriormente a progresivas reformas y mejoras, mostraban ya la saturación en su capacidad, haciéndose imposible nuevas ampliaciones.

Los otros escenarios o campos deportivos dispersos, cuyo funcionamiento permitía solo atender parcialmente las necesidades de una población que se duplicaba cada 15 años y las razones anteriormente expuestas, planteaban entonces la urgencia de construir en la ciudad una unidad deportiva que incluyera un Estadio Olímpico con la doble función de permitir la práctica del deporte a niveles masivos y de servir para espectáculos nacionales e internacionales.

#### APROVECHANDO COYUNTURAS

Cuando el Sipur realizó el estudio de factibilidad económica contempló algunas coyunturas. Por ejemplo, había que aprovechar las facultades que mediante Ordenanza 4 de 1972 (Nov 13) la Asamblea Departamental había conferido al Gobernador para celebrar convenios, contratos, empréstitos y acuerdos con otras entidades de derecho público, para reglamentar lo concerniente a la participación financiera del Departamento en la realización de actividades tendientes a dotar a la ciudad de un Estadio de Fútbol y atletismo con especificaciones y comodidades requeridas.

Igualmente existía la Ley 12 de 1972 (Dic 18) por la cual el Congreso había autorizado la apropiación en el presupuesto nacional de una partida de 12 millones de pesos con destino a la construcción de un centro de entrenamiento deportivo.

En base a estas dos disposiciones legales y en una iniciativa de Coldeportes sobre estudios técnicos tendientes a definir el Proyecto de Unidad Deportiva Metropolitana, en 1973 la firma Paternostro y Medina, había efectuado los estudios preliminares de evaluación económica y financiera del proyecto de la Unidad Deportiva Metropolitana.

Con la integración de esfuerzos del Gobierno Nacional, Departamental y Municipal, se esperaba poner en marcha el proyecto de construcción del nuevo estadio a fines de 1979 cuya terminación —de acuerdo con Sipur— no pasaría del 7 de agosto de 1982 cuando sería inaugurado por el presidente de la República.

En el mismo punto referente a localización de instalaciones deportivas, el Sipur, también tuvo en cuenta aspectos característicos de los escenarios existentes, así:

- 1) Estadio de Fútbol Romelio Martínez, construido en 1934
- 2) Estadio de baloncesto Tomás Suri-Salcedo, construido en 1934
- 3) Centro Popular de Cultura Física, construido en 1941
- 4) Estadio de Beisbol Tomás Arrieta, construido en 1946
- 5) Piscina Olímpica de Barranquilla, construida en 1946
- 6) Estadio de Tenis Country-Club, construido en 1954
- 7) Coliseo Cubierto Humberto Perea, construido en 1960.

Estos escenarios forman dos agrupaciones deportivas así: Coliseo Cubierto Humberto Perea, La Piscina Olímpica, Centro Cultural de Cultura Física, ubicados en el Parque Once de Noviembre. Otro grupo conformado por Estadio de Fútbol Romelio Martínez y el Estadio de Baloncesto Tomás Suri-Salcedo, ubicados en la calle 72 con carrera 46 (Avenida Olaya Herrera). Ambos grupos aunque distintos entre sí, están localizados al norte de la ciudad en sectores de ingresos medios, inmediatos a las zonas de altos ingresos y baja densidad.

Dice el Sipur en su estudio, que aquellas ubicaciones de escenarios obedecieron a la configuración urbana de la ciudad en la época en que fueron construídos, pero hoy en día cuando la estructura socio-económica y urbanística de Barranquilla ha cambiado notablemente y el proceso de expansión física se ha acelerado, se requiere que los escenarios deportivos estén ubicados en los grandes núcleos de la población y que en Barranquilla correspondan al sector sur.

#### ESTADIO MUNICIPAL

El Estadio Romelio Martínez, construido en 1934, se encuentra localizado sobre un terreno que abarca 65.000 M<sup>2</sup>, delimitado por las calles 72 y 74 y por las carreras 44 y 46 con un área neta de 35.000 M<sup>2</sup>. El área de construcción es de 9.620 M<sup>2</sup>, con capacidad para albergar un poco más de 20.000 personas, cifra alcanzada tras las continuas reformas y ampliaciones que ha tenido el Estadio desde su construcción. Esta capacidad es totalmente insuficiente frente a la gran demanda que dominicalmente presentan los aficionados.

Si a todo esto, se agregan las limitaciones de carácter técnico-deportivo, tendrá que efectuarse un diseño o replanteamiento total del escenario. Esta alternativa fue considerada años antes sin resultados positivos, ya que su costo equivaldría al de un proyecto completamente nuevo sin las ventajas que puedan obtenerse en cuanto a ubicación, tamaño, capacidad, facilidades de aparcamiento y vías de acceso para agilizar la llegada y evacuación de los asistentes al estadio.

De otra parte, la participación de un equipo como Junior en el rentado colombiano revela anualmente un crecimiento en la asistencia a la tasa del 11.9% acumulativa. Esta tabla se establece en base a las asistencias registradas entre los años 1968 y 1972. En 1968 la asistencia en el Romelio Martínez fue de 338.897 personas y en 1972 fue de 405.200 personas. De acuerdo con estudios realizados por la firma Paternostro y Medina, en 1973, la asistencia al Estadio Municipal procedió básicamente de los estratos populares de la población que acuden a la tribuna de sol y que representan el 70% de la asistencia total.

De otra parte la influencia gravitacional de Barranquilla sobre sus municipios vecinos se ha ido incrementando llegándose a conformar con éstos una unidad funcional considerada como conjunto Metropolitano, con los municipios de Soledad, Malambo, Galapa y Puerto Colombia. Por esta razón, la influencia de asistencia de estos municipios es notable durante los días de actividad deportiva en el Estadio Municipal.

A través de análisis detallados sobre el desarrollo de Barranquilla y su área metropolitana, se observa que la mayor parte de los nuevos núcleos surgen en forma espontánea hacia el sector del sur comprendido entre la carretera Oriental con topografía uniforme, drenaje directo al Río Magdalena y excelentes posibilidades para instalaciones de infraestructuras convirtiéndola en una área de localización preferencial para proyectos de desarrollo y de gran impacto para el futuro de la ciudad.

Como resultado de esa tendencia —afirma en su estudio el Sipur— a través del Plan de Desarrollo Metropolitano, se identifican aproximadamente 16 proyectos, destacándose entre éstos, el Aeropuerto Internacional, la Zona Franca, la Central de Abastos, la Ciudadela 20 de Julio y la dotación de áreas deportivas y de recreación, cuya localización óptima coincide con la zona antes descrita.

#### Mañana: Características del proyecto



# Obras viales por \$500 millones se adelantan en los Territorios

El director del Fondo Nacional de Caminos Vecinales, Edgar Alberto Urrea Pérez, informó que la entidad ha realizado obras en los Territorios Nacionales por más de 500 millones de pesos.

Se han construido carreteras y vías de penetración que han permitido a las comunidades de campesinos y colonos incrementar sus actividades agrícolas y ganaderas al poder transportar sus productos a los centros de acopio.

Señala un informe de Caminos Vecinales que en la región selvática del Amazonas se construye la carretera fronteriza Leticia-Tarapacá, que una vez terminada, convertirá un vastísimo sector actualmente inexplorado, en despensa de Leticia.

En este proyecto del cual se han construido 24 kilómetros que repre-

sentan el 90 por ciento de la obra, ha colaborado activamente el Ejército Nacional, en cumplimiento de un convenio con el Fondo.

## En Arauca

En Arauca la vía Rincón Hondo-Batoyes, ya en servicio, con longitud de 14 kilómetros e inversión de 85 millones de pesos, ha facilitado el incremento de las actividades agrícolas y ganaderas, al quedar comunicados con Tame. Asimismo, esta carretera ha sido definitiva para el mejoramiento de la explotación maderera de Batoyes (zona del Sarare), cuyos pobladores han podido llevar sus productos hacia la Costa Atlántica por el sector de Saravena.

Asimismo anunció el director de Caminos Vecinales, Urrea Pérez, la prolongación Rincón Hondo-Batoyes

hasta la Sabana de Marrero, para la cual el Fondo habrá de levantar una estructura de aproximadamente 45 metros luz sobre el río Cravo Norte y ya se ha fijado la correspondiente asignación proveniente del presupuesto del presente año.

## Convenios con Fedecafé

En la intendencia del Casanare el Fondo, mediante convenio suscrito con la Federación Nacional de Cafeteros, construyó la vía de 30 kilómetros Tablón de Támara-Támara, que permite a los cafeteros del sector llegar a Yopal.

De igual manera, se ejecuta un convenio entre Caminos Vecinales, Fedecafé y la intendencia para construir un puente de 30 metros de luz sobre la Quebrada Honda.

En Casanare, el Fondo ha realiza-

do una de las más altas inversiones correspondiendo, una de ellas, a la vía La Aguada-Teislandia-El Vergel, que con una longitud de 19.5 kilómetros ha requerido de 131 millones de pesos.

En Guainía con 92 kilómetros de longitud, de los cuales ya se construyeron 83, la vía río Infrida-río Guainía une estas dos vertientes, que irrigan amplísimas regiones; con la ejecución de esta carretera ya no es necesario utilizar la llamada ruta del Humilladero.

En la comisaría del Guaviare, de acuerdo con lo expresado por el ingeniero Urrea, entre las diversas construcciones que se adelantan, tiene especial importancia la carretera San José del Guaviare-El Retorno-Calamar, cuya longitud está proyectada en 90 kilómetros, obra que ha sido ejecutada en su totalidad.

En Vaupés, con el fin de comunicar varios corregimientos con la capital comisarial como son, entre otros, Bogotá de la Chechivera y Acaricuara, el Fondo de Caminos Vecinales se

encuentra trabajando en la carretera Mitú-Monfort, de cuyos 110 kilómetros de longitud se han construido 70. En la actualidad y mediante convenio entre Dainco y el Fondo se adelantan las obras necesarias para su terminación que incluyen un puente de 45 metros luz sobre el Caño Muringa.

Como obra de especial trascendencia en Vichada, el director de Caminos Vecinales, Alberto Urrea Pérez, menciona la construcción de 270 kilómetros entre Puerto Carreño, Casuarito y Puerto Nariño, de los cuales se encuentran en uso 45 kilómetros; además están en operación 4 planchones sobre los ríos Tomo, Mesidas, Dagua y Tuparro, que tuvieron un costo de 16 millones de pesos.

En el momento la entidad levanta una estructura de 23 metros de luz sobre el caño Negro, con el cual se abre igualmente ruta por territorio colombiano, sin necesidad de pasar por Venezuela.



## Historia del Metropolitano (III)

# Características del proyecto

Por **AHMED AGUIRRE**

De acuerdo con los estudios que había realizado Coldeportes, el proyecto Metropolitano tendría las siguientes características:

- 1) Estadio de Fútbol y atletismo con especificaciones requeridas para competencias internacionales.
- 2) Gimnasios para práctica de deportes como boxeo, pesas, lucha, tenis de mesa, esgrima y gimnasia.
- 3) Canchas laterales de fútbol.
- 4) Canchas laterales de volibol.
- 5) Servicios auxiliares para deportistas, árbitros, jueces y dirigentes, tales como oficinas para ligas, para eventos específicos y aparcaderos.
- 6) Servicios complementarios para el público como cafetería, área de parques y zonas para aparcaderos.
- 7) El Estadio Metropolitano tendría una capacidad para 60 mil espectadores.

### LOCALIZACION DEL ESTADIO

Plenamente definido así, el proyecto requeriría un área total de 20 hectáreas. En primer término se ventiló la posibilidad de ubicar la unidad deportiva dentro del perímetro urbano, alternativa que fue posteriormente desechada en base a que dicha unidad carecería de áreas libres de la magnitud requerida.

Al efectuar una evaluación más profunda y de acuerdo con las tendencias del crecimiento físico de la ciudad, en procura de una ubicación óptima, de la funcionalidad proyectada y las repercusiones de carácter social se concluyó en la conveniencia de ubicar el proyecto al sur de la ciudad, en la zona correspondiente a la Ciudadela 20 de Julio, sector éste en el que el Instituto de Crédito Territorial adelantaba un gigante plan de vivienda popular sin cuota inicial.

Tan pronto se decidió la ubicación del nuevo escenario futbolero y la unidad deportiva al sur de la ciudad, muchas personas comenzaron a oponerse por la idea de que un proyecto de tal magnitud quedara situado en un sector de bajos ingresos económicos.

Pero, fue precisamente este punto, una de las razones firmes para sostener la iniciativa. Si bien en el sector de la Ciudadela 20 de Julio, los recursos

económicos no eran los mejores, también es cierto que precisamente en dicho sector, afluirían con mejor disposición los verdaderos aficionados al deporte, especialmente al fútbol, toda vez que allí concurrirían personas no solo de los sitios del sur donde existe un creciente interés por el espectáculo, sino también de municipios cercanos como Soledad, Galapa, Sabanagrande, Sabanalarga y Baranoa.

La cercanía al Aeropuerto Internacional y del Puente Pumarejo que une a Barranquilla con el Magdalena, igualmente facilitaría el desplazamiento periódico de público. En definitiva, la ubicación exacta fue propuesta conjuntamente por el Gobierno Nacional, la Gobernación del Atlántico y la Alcaldía de Barranquilla, obediendo a la mejor de las alternativas estudiadas.

### \$426 MILLONES, COSTO INICIAL

La financiación del proyecto al momento del estudio adelantado por el Sipur en 1979 y de acuerdo con análisis adelantados por Coldeportes, la Gobernación del Atlántico y la Alcaldía de Barranquilla, contemplaría un costo de 426 millones de pesos.

Su financiación —como se dijo anteriormente— correría por cuenta del Gobierno Nacional, Departamental y Municipal. El departamento aportaría 145 millones para construcción y vías de acceso (incluidos 50 millones por recaudo y derrame de valorización

vía Barranquilla- Puerto Colombia)

El Municipio de Barranquilla aportaría la suma de 57 millones de pesos. La Nación se integraría por medio de Coldeportes, con el aporte de los planos y diseños cuyo costo fue de 12 millones. Algo más de 12 millones de pesos provenientes de la Ley 12 de 1972 y otros aportes del Gobierno Nacional correspondiente a recursos presupuestables por 100 millones adicionales en la siguiente forma:

Para la vigencia de 1979: \$15 millones.

Para la vigencia de 1980: \$45 millones.

Para la vigencia de 1981: \$40 millones.

Por concepto de palcos se tenía programado un recaudo de 100 millones de pesos. La construcción del nuevo estadio comenzaría en 1979 y su duración no sería mayor de 2 a 3 años.

### COMIENZAN LOS TRABAJOS

En noviembre de 1979 después de haberse superado muchos impases y luego de cumplidos los requisitos legales, la empresa Metrofútbol, comenzó la adjudicación de trabajos correspondientes a estudios de suelos, desmonte, descapote del terreno, levantamiento topográfico, cortes, los rellenos, nivelaciones, cálculos estructurales, estudios eléctricos, de instalaciones hidráulicas y sanitarias e iluminación.

Estos trabajos fueron ejecutados en un término de 9 meses entre septiembre de 1979 y junio de 1980, dando inicio así a lo que sin embargo para algunas personas seguía siendo "sueños de maqueta".

El día 7 de diciembre de 1979 el presidente Turbay Ayala descubre la placa que anuncia la iniciación de la obra y muestra la primera piedra en medio de la complacencia general del público y autoridades locales.

En un acto previo a la visita realizada al sitio donde se levantaría el escenario, que se cumplió en la Cámara de Comercio, Turbay Ayala, dijo:

"Cumplimos con Barranquilla. Hemos garantizado los recursos necesarios para la financiación de la obra y contamos con las herramientas para la ejecución. Lo único que nos falta decirles es cuántos goles logrará el Junior el día de la inauguración?"

Afirmó también el presidente esa tarde en el Paseo de Bolívar: "Garantizo al pueblo aquí reunido que asistiré como presidente a la inauguración del nuevo estadio para hacer el saque de honor en el partido en que esté por actuar el Junior."

### TRIBUNA OCCIDENTAL, PRIMERA GRAN MOLE

En marzo de 1980 se da apertura a la licitación pública para la construcción de la tribuna occidental y cuatro meses después, en julio del mismo año

se adjudica la licitación a la firma constructora del ingeniero Julio Gerlein Echeverría.

Un mes más tarde se firma el contrato respectivo por la suma de 129 millones 885 mil 960 pesos y están presentes en el acto el Gobernador, el Alcalde, el Director de Coldeportes y los Gobernadores de la Costa, Edgar Vives, del Magdalena; Camilo Jiménez, de Córdoba; Miguel Angel Correa, del Chocó; Marín Gossain Jattín, de Bolívar; José Guerra Tulena, de Sucre y la intendente de San Andrés y Providencia, Ana de Penchthalt; los directivos de Metrofútbol, el gerente Jaime De Biase y otros funcionarios del Sipur.

El 7 de octubre de 1980, el Gobernador Martín Leyes, entrega a la firma de Julio Gerlein el primer anticipo correspondiente a la tribuna occidental por valor de 25 millones 961 mil 719 pesos con 57 centavos.

Un mes y medio después se abre la licitación para la construcción de la tribuna oriental, la cual fue adjudicada a la misma firma de Julio Gerlein el 27 de enero de 1981 por un valor de 163 millones 985 mil 126 pesos con 34 centavos. El contrato respectivo fue firmado el 5 de marzo, días antes de que el Gobernador Pedro Martín Leyes, presentara renuncia de su cargo.

Antes de dejar la Gobernación, Martín Leyes se comprometió a seguir defendiendo y apoyando la obra que en pocos años se constituiría en la más significativa e importante del país no solo por su dimensión y modernismo, sino además por la multiplicidad de servicios a los deportes.

Martín Leyes dijo que desde su posición de parlamentario estaría atento y vigilante para que la obra puesta en ejecución mantuviera el ritmo de trabajo que permitiera su feliz culminación en el tiempo previsto.

A fines de 1980 se comenzó a trabajar entonces en la estructura arquitectónica.

La tribuna occidental comenzó a tomar forma y día a día se podía palpar un paso más de avance hacia lo que se creía iba a ser el término de dos años, la gran obra deportiva de Colombia.

Comenzaron a hacerse efectivos los primeros aportes del Gobierno nacional y se confiaba en que el flujo constante en caja garantizaría la continuidad ininterrumpida del escenario.

La tribuna occidental debía entregarse en el término de once meses, igual tiempo estimado para la tribuna oriental. El ingeniero Julio Gerlein, constructor, desplegó su energía para irle dando forma a aquella monumental empresa.

Pero no faltaron entonces los problemas. Los aportes de la Nación comenzaron a retrasarse considerablemente y el ritmo de trabajo disminuyó en más de un cincuenta por ciento, teniendo en cuenta también que otros factores como las lluvias constantes impedían adelantar labores de acuerdo al cronograma fijado.

El escepticismo renació y la ocasión fue aprovechada por los "enemigos" de la obra para seguir atacando el proyecto, calificándolo de "sueños irrea-

lizables". Sin embargo quienes estaban comprometidos en sacar adelante el proyecto no desmayaron y aunque se perdió el ritmo de los programas señalados, se continuó la labor.

#### \$74 MILLONES INVERTIDOS

Al comenzar 1981 y tras un año de labor, Metrofútbol había invertido 74 millones de pesos. La distribución de los valores invertidos fueron:

• Estudio de suelo	\$ 260.750.00
• Levantamiento topográfico, nivelación y cortes-(Alejandro López)	381.200.00
• Construcción caseta de interventoría	220.479.90
• Estructuras Metálicas H. A. estructuras	158.000.00
• Metálicas para cubierta de caseta, desmonte y descapote de terrenos (Garridos Hermanos)	3.400.733.53
• Cortes, terrenos y nivelación de terrenos (Donado y Compañía Limitada)	5.585.032.50
• Cálculos estructurales (González Hermanos)	6.160.000.00
• Estudio y proyecto instalaciones eléctricas y de iluminación (Ingelco Limitada)	992.506.50
• Estudio y análisis de suelos (Arnolfo Sabbagh)	300.000.00
• Proyecto y estudio de instalaciones hidráulicas y sanitarias	155.000.00
• Interventoría (Barón y Machi)	2.965.480.00
• Maqueta volumétrica del estadio (Hermes Barrios)	45.000.00
• Perspectivas del estadio (Luis Toscano)	35.000.00
• Perspectiva de la unidad polideportiva (Roy Pérez Villegas)	60.000.00
• Maqueta de la unidad polideportiva (Roy Pérez Villegas)	76.000.00

Total inversión \$ 20.795.182.43

Entregado a la firma constructora (Julio Gerlein Echeverría) 52.875.547.88

Gran total de inversión \$ 73.670.730.31

#### CON MUNDIAL O SIN MUNDIAL

"Con mundial o sin mundial, Barranquilla tendrá su estadio". Fue esta quizás la frase más pronunciada por dirigentes y gobernantes del Municipio y el Departamento en esa época.

La ratificación de Colombia para el evento universal y la designación de Barranquilla como sub sede del certamen balompédico se recibió con beneplácito en las distintas esferas sociales de la ciudad.

Barranquilla por derecho propio (cuna del fútbol colombiano) y por las ventajas que presentaba para albergar a delegaciones internacionales, por la facilidad en sus comunicaciones aéreas y terrestres, por la tradición de su pueblo, por la idiosincrasia y por la gran afición hacia el deporte de las multitudes, estaría incluida entre

las capitales colombianas en las que se realizarían los partidos del mundial.

Los dirigentes de la Federación Colombiana encabezados por Alfonso Senior, seguían insistiendo en que Colombia realizaría el mundial y Barranquilla con su nuevo y monumental escenario sería digna representante del país ante las visitantes delegaciones.

Los aportes del Departamento y el Municipio se habían garantizado para las vigencias 1980-81 y 82 y a nivel nacional el principal apoyo se tenía en el Presidente Turbay Ayala a través del Ministerio de Hacienda y Planeación Nacional.

Era un hecho entonces que el Estadio Metropolitano enmarcado en una dimensión de 300 metros de largo por 200 de ancho y con capacidad para algo más de 60 mil espectadores estaría listo para 1982.

En reuniones de la Federación Colombiana de Fútbol en Barranquilla, en visitas del gerente de Metrofútbol a Bogotá y en todas las esferas sociales del país no se hablaba de otra cosa que no fuera el mundial 86 y Barranquilla siempre se incluía entre las ciudades privilegiadas para la realización del certamen.

Inclusive la Federación de Fútbol anunció un aporte de 105 millones de pesos para la obra deportiva y el Gobierno Nacional en mayo de 1981

igualmente comunicó que había aprobado una partida por 150 millones de pesos.

#### COMIENZAN LOS APLAZAMIENTOS

A pesar del interés y entusiasmo de quienes estaban al frente de la obra, en su parte administrativa y en su construcción por entregar el estadio en 1982 como se había proyectado; los inconvenientes propios de una obra gigante, especialmente por la demora de aportes, llevaron a la conclusión de que el escenario no estaría listo para ese año.

La primera voz de alerta sobre el aplazamiento, la dio el arquitecto José Francisco Ramos, quien estuvo por un tiempo al frente de un equipo técnico que supervisaban la ejecución del estadio.

El jefe de construcción de Coldeportes, el viernes 22 de mayo de 1981 en una rueda de prensa dijo: "El Estadio Metropolitano solo estará terminado en 1983".

Aclaró sin embargo que el Presidente Turbay Ayala bien podría inaugurar el escenario el 7 de abril de 1982 pero solo en lo que se refiere a la estructura y la cancha de juego. Agregó que toda la obra, incluyendo la infraestructura interna y externa daría al escenario una fisonomía de joya arquitectónica y que el valor total sería de 600 millones de pesos, es decir algo más de 150 millones del valor original.

#### SOBRE LOS PALCOS

En aquella misma reunión con los periodistas, Jaime De Biase dio a conocer las características de los palcos.

Serían de tres clases. Con capacidad para seis y nueve personas y los individuales. Los palcos para seis y nueve personas estarían ubicados en la parte superior de la tribuna de preferencia, en el segundo nivel tanto del nivel occidental como oriental y con acceso fácil y directo a los aparcaderos privados. Los palcos individuales estarían localizados en la parte central de la tribuna de occidente con acceso directo al aparcadero privado del mismo sector.

El valor de los palcos sería de 200 mil pesos los individuales, de un millón 500 mil pesos los de seis personas y de 2 millones de pesos los palcos para nueve personas. La venta de los palcos daría derecho a la utilización por un término de veinte años garantizando a los beneficiarios todos los espectáculos deportivos.

En los dos primeros años se le trató de imprimir buen ritmo a la obra, pero la falta de recursos impidió que esto se cumpliera, por lo que se limitaron los trabajos a la construcción de la superestructura, y no en todos los frentes como se había programado.

El costo inicial de la superestructura se había fijado en 426 millones, pero los reajustes de construcción inflacionarios debido a la demora de los trabajos elevó la obra a 700 millones de pesos.

El constructor de las tribunas no pudo entregarlas en el tiempo estimado debido a los problemas señalados anteriormente y solo a principios de 1984 pudieron estar terminadas las graderías.

Pero la obra era ya irreversible. No se podía paralizar y debía seguir adelante contra viento y marea.

El Gobierno de Turbay Ayala al finalizar su mandato, dejaba como recuerdo de su impulso, las columnas paradas, la estructura casi terminada y las graderías casi concluidas. El empalme gubernamental con Belisario Betancur fue significativo para la obra, porque el nuevo Presidente en una visita realizada a Barranquilla comprobó personalmente el estado de desarrollo del escenario.

Fue un 7 de abril de 1983. En esa ocasión el Presidente Betancur sin soltar una sola palabra, dejó entrever sin embargo que apoyaría la obra.

**Próxima entrega: Betancur  
le dio impulso definitivo.**



## Historia del Metropolitano (IV)

# El Presidente Betancur le dio el impulso definitivo

Por AHMED AGUIRRE

\$500 MILLONES, IMPULSO DEFINITIVO

Al finalizar su visita a Barranquilla, Betancur en su viaje de regreso a Bogotá, al lado de dirigentes políticos y asesores de su Gobierno, ideó una fórmula mágica para contribuir decididamente a la culminación de la obra.

Meses antes, una partida de \$275 millones incluida en Planeación Nacional como aporte para el escenario deportivo, había sido suprimida y en aquella ocasión se temió que la obra siguiera el curso de tantas y tantas obras inconclusas en la ciudad de Barranquilla.

De nada sirvieron las protestas de parlamentarios y representantes de Barranquilla. La decisión era inapelable, ya que el Gobierno Nacional había considerado que solo aquellas obras que fueran de carácter prioritario podrían recibir apoyo. El sector de la salud especialmente y planes de viviendas y educación fueron calificados de prioritarios, en tanto las obras deportivas fueron consideradas de segundo orden.

Por eso, cuando días después de haber visitado a la ciudad y de haber ideado una fórmula que permitiera recursos para la continuidad del Estadio Metropolitano, se dio a conocer la gran noticia sobre un préstamo por 500 millones de pesos, la ciudadanía volvió a respirar tranquila. La afición deportiva comprendió el alcance de aquella iniciativa y todos incluyendo la crónica deportiva comenzaron a hacer eco a la conclusión del majestuoso escenario.

El entonces Gobernador, Abel Francisco Carbonell, convocó una rueda de prensa y anunció que el Gobierno Nacional serviría de garante a un empréstito de 500 millones de pesos que haría el Fondo de Desarrollo Urbano del Banco Central Hipotecario.

Entidades bancarias como Banco del Estado, Cafetero, Popular y Ganadero aceptaron ser los intermediarios en el préstamo que hacía el Fondo de Desarrollo Urbano y en menos de tres meses se recibió el primer desembolso por 125 millones de pesos que correspondieron a la cuota parte del Banco del Estado.

Se revitalizó el desarrollo de labores en el estadio y se abrieron otros frentes que agilizaron la obra. Poco a poco el nuevo coliseo deportivo tomaba forma y se creyó entonces que a fines de 1983 se tendría terminado el escenario.

### CAMBIOS ARQUITECTONICOS

El 9 de agosto de 1983 se produjo un revuelo de carácter local primero y nacional después, al detectarse por parte del arquitecto José Francisco Ramos, algunas dolencias técnicas en el estadio.

José Francisco Ramos después de visitar la obra, declaró a través de los medios de comunicación, que se habían cometido errores en la estructura y que habría que hacer modificaciones para solucionar aquellas fallas.

El error mayúsculo denunciado por el entonces jefe de construcciones de Coldeportes era el de la visual de las tribunas en el segundo bloque en donde estarían ubicadas las cabinas para radio y palcos para invitados especiales.

De acuerdo con Ramos, el nivel visual no se ajustaba al diseño inicial y el error era palpable en todo el estadio. "Este problema de la visual a 1.40 metros en vez de 1.70 metros como está diseñado hay que corregirlo porque sería imposible para los narradores seguir con claridad la trayectoria de la pelota en determinado momento", dijo el arquitecto Ramos.

Un día después de estas denuncias se produjo una reunión con periodistas y directivos de Metrofútbol en el propio escenario. Allí se comprobó que los errores en la visual eran patentes y se plantearon entonces diversas fórmulas de solución al problema.

Los que estuvimos presente en aquella reunión en la que además participaron los interventores, el director de Jundepor Atlántico y el gerente encargado de Metrofútbol, Armando Lozano Paternostro, pudimos darnos cuenta que en los sitios señalados por el arquitecto Ramos, se pedía la visibilidad de cualquier persona hacia el campo de juego. Las columnas de sostén de la tribuna superior impedían ver la acción a una persona de pie en las graderías superiores de ese nivel.

Aquel escándalo copó la atención del propio Gobierno Nacional que se interesó por conocer la situación de la obra. Coldeportes, dirigentes deportivos y arquitectos e ingenieros se trenzaron en una agria polémica sobre de quién era la culpa y de la fórmula que sería de demoler gradas, quitar columnas, redesignar y hasta de disminuir la dimensión de las columnas de

sostenimiento.

Afortunadamente se logró un entendimiento entre el arquitecto Ramos, directivos de Metrofútbol, arquitectos, ingenieros, calculistas e interventores y se concluyó en que la mejor fórmula para corregir el error era el de eliminar dos gradas superiores de la tribuna.

La eliminación de las dos graderías implicó que los palcos se corrieran hacia adelante y que se disminuyera la capacidad receptora del escenario en número de 1.120 personas, que sería la resultante de eliminar 56 gradas con capacidad de 20 personas cada una.

En resumen debieron hacerse cambios no estructurales, pero sí arquitectónicos, que retrasaron la ejecución del estadio y cuyo costo se incrementaría aunque no considerablemente por este problema.

Mientras tanto, Metrofútbol seguía ejecutando labores en otros frentes de la obra a través de contratos con firmas calificadas de la ciudad, de la Costa y del Interior del país.

### LA GRAMILLA, OTRO ESCANDALO

Otra situación que copó la atención del pueblo colombiano fue la que tuvo que ver con la gramilla para la cancha de fútbol.

El 11 de agosto de 1983 se iniciaron los estudios para escoger la gramilla que sería utilizada en el Metropolitano. Tanto Metrofútbol como Coldeportes se empeñaron en el estudio de diferentes tipos de gramíneas para establecer la de mejor conveniencia.

José Francisco Ramos se puso al frente de esta labor y tras varios meses de estudios y pruebas se decidió que la grama a utilizar en el estadio era la Bermuda y la Bahala.

Los experimentos logrados, señalaron que la combinación de aquellas dos gramas eran las aconsejables para un clima como el de esta ciudad, además de lo resistente de esta combinación.

Casi todo el año de 1984 se empleó en pruebas y ensayos de gramas, de mezclas, y en la construcción de un vivero para el trasplante directo desde allí a la cancha del escenario.

Estas pruebas nunca tuvieron un feliz final y Metrofútbol se enfrentó abiertamente en controversias con el entonces interventor de la obra José Francisco Ramos.

El arquitecto Ramos denunciaba que no se le dejaba trabajar con tranquilidad, que los dineros para comprar semillas nunca lo había, que no se habían instalado las tuberías de agua para sembrar en el vivero y finalmente que las gramas escogidas no eran las mejores.

Metrofútbol a través de sus directivos y especialmente del gerente Jaime De Biase sostenía que aquellos ensayos no habían dejado más que pérdidas económicas por los resultados negativos y que se estaba perdiendo tiempo imposible de recuperar.

De Biase señalaba igualmente que el arquitecto Ramos no entregaba a tiempo los planos y diseños para ejecutar otras obras en el escenario. El final de todo aquello fue que Ramos debió renunciar de la interventoría, retirándose de cualquier función que tuviera que ver con la obra deportiva.

Después se diría que se habían perdido más de siete meses y que los trabajos para construcción de cancha y siembra de gramilla habían arrojado pérdidas por más de diez millones de pesos.

## CONSTRUCCION DE LA CANCHA

La cancha de fútbol del Metropolitano, tal como las tribunas y otras obras, tiene su historia propia.

La firma Estudios Agrícolas del Cesar fue escogida entre un buen número de licitantes y en un término de once meses dio cumplimiento a la construcción de la cancha.

No fue fácil sin embargo para los agrónomos Amílcar Huertas, Adolfo Correa y Jaime Romero sacar adelante esta obra. Tuvieron que superar muchos obstáculos no solo naturales, sino también de carácter personal.

En marzo de 1985 fue contratada la firma Estudios Agrícolas del Cesar y once meses después, el 30 de enero de 1986 fue entregada la cancha a Metrofútbol.

## PROYECTO FINAL

El siguiente fue el proyecto final para la instalación del campo de juego con su grama y sistemas de riego y drenaje en el Estadio Metropolitano presentado por la firma Estudios Agrícolas del Cesar:

### 1. INTRODUCCION

El presente informe contiene las especificaciones finales del proyecto de riego, drenaje y establecimiento de la grama, incluyendo las característi-

cas físicas y químicas más importantes de los tipos de suelo.

### 2. ORDEN DE EJECUCION

Para la construcción de la cancha se ejecutaron los siguientes pasos, aunque no necesariamente en el orden presentado:

2a. Nivelación del piso de la cancha con pendiente cero inicialmente.

2b. Instalación de la tubería de riego.

2c. Colocación, compactación y nivelación a pendiente uno del suelo.

2d. Instalación de la estación de bombeo e hidrantes para riego.

2e. Instalación del sistema de drenaje.

2f. Siembra y mantenimiento, hasta su entrega, de la grama seleccionada.

2g. Prueba de los sistemas.

### 3. EL SUELO Y EL SUBSUELO

El campo de juego debe poseer las siguientes características: a) drenar rápidamente para permitir su utilización en un tiempo corto, después de una lluvia; b) dar un buen soporte al sistema radicular del pasto usado, además de poder retener la humedad suficiente para el buen crecimiento y mantenimiento del pasto.

Para cumplir estos requisitos se decidió usar una combinación de texturas así:

30 centímetros de suelo arenoso franco compactado a densidad aparente de 1.5 gm/cm<sup>3</sup>.

10 centímetros de un suelo de textura liviana o mediana (capa superior, donde enraizará el pasto), compactadas a la densidad deseada.

Espesor mínimo del suelo: 40 centímetros compactados a su densidad final.

Se tomaron muestras del material de suelo escogido para la capa de 30 centímetros y se llevaron al laboratorio de análisis de suelos del ICA.

El análisis mecánico y químico muestra que el suelo tiene una apreciación natural liviana (arenoso franco); relación Ca: Mg de 2.7, adecuada

para el crecimiento de las plantas; alto a mediano contenido de potasio; mediano de contenido de fósforo y bajo en Nitrógeno. El contenido de Sodio y sales es bajo a muy bajo. Este suelo como material subyacente se ajusta a los requerimientos de nutrición para las plantas. El análisis del suelo superficial, donde descansará la semilla y se desarrollará el mayor porcentaje de raíces, está pendiente.

Análisis físico-mecánico: El análisis mecánico del suelo franco lo efectuó la firma Tecnisuelos. La densidad máxima (Protor 100) fue igual a 126 lbs/ pie cúbico = + 2.0 gramos/ centímetro cúbico. El 76% de compactación o sea con densidad 1.5 gramos/ centímetro cúbico, se obtuvo una resistencia a la penetración de 1.25 kilogramos/centímetros cuadrado, medida con penetrómetro. La humedad óptima fue del 10%. El coeficiente de permeabilidad reportado es de 1.332 mm/hora, muy alto.

### 4. NIVELACION DEL PISO DEL CAMPO

Debido a la necesidad de mantener la superficie del campo de juego horizontal, se decidió darle al piso (en caliche) pendiente cero. Para lograrlo se realizó una nivelación al milímetro del área actualmente cortada. La nivelación se hizo en cuadrícula, cada 10 metros. Se observa que el terreno poseía 2 pendientes, cada una en la dirección del centro del campo a sus extremos, aunque los puntos más profundos se localizan en el borde del campo. La pendiente cero del piso evita que en el futuro la cancha sufra asentamientos si se dejare con las cotas encontradas en el momento de la nivelación, ya que la superficie del terreno tiende a adquirir la pendiente del piso.

Idealmente, la nivelación del campo se hace en tal forma que el plano de nivelación horizontal se localice a una altura que permita un balance exacto entre cortes y rellenos. Otro procedimiento sería buscar un plano de nivelación donde se necesiten rellenos, para lograr un piso estable, sin problemas de asentamientos. Este procedimiento conlleva cortes profundos, gran movimiento de tierra y aumento del espesor del suelo de la cancha. Por esta razón se escogió el primer procedimiento. La nivelación se realizó por el método del centroide.

El método permite calcular la elevación del plano de nivelación que representa el promedio de todas las cotas de la cuadrícula. La nivelación se efectuó tomando como BM la cota 42.50 equivalente al nivel cero (0).

La cota del centroide es igual a 41.358. Un plano de nivelación con esta cota balancea los volúmenes de corte y relleno. Debido a que el material cortado aumenta de volumen es necesario aumentar el corte para lo-

grar mayor aumento de relleno. El porcentaje en el cual debe aumentarse el corte se determina en base a la experiencia. En caso de que este porcentaje sea muy alto, el material sobrante se puede distribuir sobre el campo. Además, ocurre el fenómeno del asentamiento en las áreas con relleno, lo cual se compensa aumentando el relleno en un porcentaje determinado de acuerdo al tipo de suelo.

Los factores escogidos fueron los siguientes:

Por aumento de volumen: 20%  
por asentamiento: 10%

Cada estaca se marcó con pintura roja o verde para corte y relleno respectivamente, siendo la altura pintada en la estaca igual al corte o relleno, lo cual indica al operador visualmente hasta dónde debe cortar o rellenar.

Efectuada la nivelación, se observó que el volumen de corte era un poco mayor del necesario, por lo que se extendió sobre toda la cancha el material sobrante. Posteriormente se procedió

a aplicar agua al campo, para lograr el asentamiento del material. Cuando el suelo hubo drenado, se compactó con un rodillo compactador. Se dieron 10 pases sobre el campo.

Finalmente se nivelaron los ejes de la cancha.

En este tipo de trabajos, la tolerancia es de 3 centímetros, lo cual se logró. Se observa que aún con motoniveladora y cuadrícula cada 10 metros, no es posible obtener más precisión. En este momento el piso se considera estabilizado.

**Próxima entrega:  
Un drenaje perfecto**

---



## Dice el alcalde

# Avanza plan Cali 450 años

La Administración Municipal hizo un completo balance del plan de obras "Cali 450 años", y puso en marcha una estrategia de divulgación de realizaciones, tanto en el distrito de Aguablanca como en la recuperación del perímetro urbano.

Los distintos proyectos para la celebración aniversaria fueron revisados ayer por el alcalde, Vicente Borrero Restrepo y el comité operativo que integran el coordinador del plan, Hernando Botero O'Byrne y la secretaria general, Carmiña González Reyes.

También estuvieron presentes en la reunión los secretarios de gobierno y general de la alcaldía, Antonio José Orejuela Escobar y María Cristina Saavedra Yépes, respectivamente.

Borrero Restrepo dijo que se trabaja sin pausa para cumplir, en lo posible, con los plazos fijados por la Administración y los contratistas.

### Punto de partida

El alcalde reiteró que la fecha aniversaria es sólo el punto de partida para dotar a la ciudad de obras de primera magnitud que se requieren. "Así daremos respuesta a los reiterados retos del desarrollo y contribuiremos, con criterios moderados, a elevar la calidad de vida de los habitantes", dijo.

Afirmó que el plan de obras "Cali 450 años" es un paso firme en estos derroteros, pero significan sólo el comienzo para la obtención de objetivos difíciles pero posibles.

"Todo lo haremos dentro de una gran concertación de propósitos para mantener el desarrollo con un acentuado bienestar de los habitantes", señaló el alcalde.

### Financiación

Borrero Restrepo reveló que el plan Cali 450 años está debidamente financiado merced a créditos aprobados por el Fondo Financiero de Desarrollo Urbano del Banco Central Hipotecario, además de recursos del municipio y aportes sustantivos del sector privado.

\$250 millones provenientes del Ffdu que se tramitan con los bancos Colombia y Cafetero, serán invertidos en la conformación del tercer grupo financiero del proyecto.

De esta manera se consolida el presupuesto de inversiones para la ejecución de las obras.

Cali quedará con capacidad financiera y presupuestal para finalizar las obras, aunque algunas de ellas rebasarán el marco de las fechas previstas por factores de tiempo y de complementación de créditos.

### Primer paquete

El primer paquete se ejecutará con inversión de \$138 millones, en las siguientes obras:

\$60 millones en la remodelación de la Plaza de Cayzedo.

\$61 millones en la remodelación del Paseo Bolívar.

\$40 millones en la recuperación del Teatro "Al Aire Libre Los Cristales"

\$90 millones en el acondicionamiento del Teatro Municipal (galería y ampliación de zonas de administración). Los trabajos fueron terminados.

\$12 millones en la remodelación del Parque "La María". Concluida en un 90 por ciento.

Peatonalización de la calle 12 entre carreras 3ª y 4ª. La primera etapa está en servicio.

\$10 millones en la recuperación de la avenida sexta, primera etapa, sector comprendido entre las calles 12 y 15 norte.

### Segundo paquete

Al segundo paquete con inversión de \$118 millones 560 mil, corresponden las siguientes obras:

\$49 millones para la recuperación del parque Colina de San Antonio. Los trabajos se adelantarán en tres frentes. Las licitaciones fueron adjudicadas y los contratos están en proceso de legalización.

\$31 millones para la adecuación del parque monumento a Belalcázar. Los

trabajos del monumento y la plataforma del mirador ya se iniciaron y estarán terminados el 25 de julio.

\$39 millones para la pavimentación de la vía a Cristo Rey. Está por concluirse la colocación de la sub-base. La próxima semana comenzarán los trabajos de pavimentación.

\$23 millones para la construcción de la plazoleta del Correo. Los trabajos ya se iniciaron y estarán terminados a finales de junio.

### Tercer Grupo

El tercer grupo de \$259 millones, incluye obras que tendrán financiación complementaria por haber quedado algunas de ellas con saldos pendientes. Estas obras son:

\$19 millones 500 mil para la remodelación del parque Santa Rosa. Próximamente se licitarán los planos.

\$10 millones para la recuperación de la manzana T. En breve se licitará la obra.

\$38 millones en la adecuación del monumento a Cristo Rey. Las obras públicas saldrán a licitación.

\$32 millones para el monumento de las Tres Cruces. Se adelanta un con-

curso para el rediseño urbanístico y arquitectónico del área inmediata, que involucra todos los elementos característicos.

\$12 millones para la peatonalización de la segunda etapa de la calle 12 entre carreras 1ª y 3ª. Se preparan los pliegos para la licitación.

Dentro de este último paquete se distribuyeron partidas para la terminación de los proyectos del teatro Al Aire Libre Los Cristales, el parque La María, la plaza de Cayzedo, el monumento a Belalcázar y la avenida Sexta (2ª etapa).

### Sector Privado

Las obras que se adelantan con financiación del sector privado, son:

A cargo del Banco de Occidente, el parque de La Retreta. La obra está en ejecución.

La Fundación para la Educación Superior (FES) adelanta los trabajos en el convento San Joaquín. Este fue donado por el Banco Popular.

Las especificaciones del curso de las obras, tanto del centro urbano como el entorno de la ciudad y las que se ejecutan en Aguablanca, serán dadas a conocer próximamente, informó finalmente la Alcaldía de Cali.



## Telecom presentará hoy informe sobre contrato con la Siemens

Hoy a las 11 de la mañana, en las instalaciones centrales de Telecom se llevará a cabo una rueda de prensa en la cual se aclararán pormenores de la adjudicación a la firma alemana Siemens, del contrato para la ejecución del proyecto de red pública de datos.

La rueda de prensa fué convocada por la presidencia de Telecom con el fin de presentar un informe técnico y financiero, por el que se expliquen las ventajas que tiene la ejecución del proyecto por la firma Siemens.

Entre otros, informaron fuentes confidenciales, los concentradores ofrecidos por la firma beneficiada, son más grandes y sólo se requiere de uno para cubrir el servicio de un sitio, favoreciéndose de esta manera la ampliación de la red. Las otras dos firmas emplean unos más pequeños que resultarían más costosos, anotó.

Los equipos españoles tienen un sistema de disquets para almacenar datos, frente a las cintas magnéticas usadas por Telecom y la G.T.E. y Siemens, circunstancia que también contribuyó a favorecer la firma alemana.

Actualmente para la transmisión de datos se emplea la red telefónica pública o se alquilan canales. Tal sistema es obsoleto y ofrece problemas de calidad y altos costos por concepto de alquiler.

A finales de mayo se oficializará el contrato con la Siemens y, a partir de esa fecha se perfeccionarán los términos del mismo ante el Concejo de Estado, etapa que puede durar unos 6 meses aproximadamente.

Se han calculado 3 meses para obtener licencia de importación de equipos y 8 más para que el sistema entre en funcionamiento. Cubrirá las ciudades de Bogotá, Medellín y Cali, pero al mismo se pueden conectar otros terminales.



En  
el Tolima

# Comienzan obras para el proyecto de riego

Toma actualidad el proyecto de riego Triángulo del Tolima, al aprobarse por el gobierno nacional, la celebración de un convenio con el Brasil para la financiación de las obras por 65 millones de dólares. Tomaron a continuación la siguiente información sobre generalidades del proyecto de la publicación especial "carta del Tolima" de la Asociación para el Desarrollo del Tolima.

Las 32.000 nuevas hectáreas cuya adecuación sugiere, técnicamente explotadas integrarán a la producción agropecuaria nacional innumerables productos y coadyuvará a la evolución social y económica de la zona más deprimida del Tolima, y en especial de sus conglomerados indígenas de los municipios de Coyaima, Natagaima y Purificación.

El Tolima es uno de los departamentos más ricos en recursos hidrológicos del país; muchos de sus ríos reúnen una serie de características que los hacen aptos para proyectos de explotación agrícola, turística y de energía, lo cual ha permitido adelantar diversos proyectos de riego, constituyéndose en el departamento pionero de la irrigación en el país.

## Localización y extensión

El proyecto Triángulo del Tolima se encuentra localizado al sur del departamento del mismo nombre, en la jurisdicción de los municipios de Coyaima, Natagaima y Purificación.

El área bruta de 30.000 hectáreas está limitada: por el norte con la carretera que de Coyaima conduce a la inspección de policía de Castilla y por la línea recta que parte del pontón del ferrocarril Bogotá-Neiva con rumbo 570 grados 35'E, cerca de la desembocadura de la quebrada La Aguada, sobre el río Magdalena; por el Oriente con el río Magdalena; por el sur con el perímetro urbano del municipio de Natagaima y la quebrada Naturco y al occidente por el

Piedemonte de la cordillera central en la cota 350.

Es importante mencionar que la zona está surcada por la carretera y el ferrocarril Bogotá-Neiva, a más de otras vías importantes dentro del departamento del Tolima.

## Aspectos socioeconómicos

Los aspectos socioeconómicos estudiados fueron: población, distribución de la superficie, explotación agropecuaria, mercadeo, organización, servicios y educación.

Respecto a la población los municipios de Coyaima, Natagaima y Purificación conforman el 18.2% de la población total del Tolima; el promedio por hogar es de 5.5. personas; el 70% de la población es menor de 30 años; la mortalidad infantil es alta y el crecimiento vegetativo presenta una disminución.

La distribución de la superficie se hizo teniendo en cuenta el tamaño y combinación técnica y económica que proporcione empleo e ingreso para la familia campesina, considerando 4 categorías representativas subfamiliar, familiar, multifamiliar mediana, multifamiliar grande.

La forma de propiedad más extendida es la individual.

El uso agrícola es realizado tanto para cultivos limpios como asociados. Los costos de producción presentan una gran diferencia entre los calculados por las entidades que laboran en la zona de influencia y los costos reales del producto. El sorgo es el principal cultivo de la región y la actividad ganadera se concentra en la bovina.

El mercadeo de los productos es el principal problema de los productores por falta de canales adecuados para la comercialización.

Las juntas de acción comunal es el tipo de organización generalizado, sin embargo, merece especial atención los cabildos para la recuperación de los resguardos.

La deficiencia de los servicios es alta, los recursos hospitalarios son insuficientes para la región y los existentes se encuentran subutilizados. La educación se realiza en forma precaria, disminuyendo el número de estudiantes de un grado a otro.

## Obras existentes

Los agricultores particulares han instalado una modesta infraestructura de riego, en forma aislada e independiente, utilizando como fuente de agua las pequeñas vías que atraviesan la zona de Oeste a Este con cauces intermitentes a lo largo del año.

La zona del proyecto se encuentra ubicada estratégicamente, en virtud a poseer buenas vías de comunicación, que facilitan el desplazamiento tanto de pasajeros como de productos, hacia el centro del país (Bogotá, Girardot e Ibagué), así como al sur del país (Neiva), mediante una carretera pavimentada y una línea del ferrocarril, que de Neiva conduce a Bogotá.

Internamente presenta una red amplia de carretables que comunican las cabeceras municipales de Coyaima, Natagaima y Purificación con la mayoría de las veredas ubicadas dentro de la zona del proyecto.

## Objetivos

El plan agropecuario está enfocado hacia dos objetivos fundamentales:

El primero pretende aumentar la producción con el incremento en los rendimientos por unidad de la superficie, como por el aumento del área actualmente en producción, así como la diversificación de cultivos.

El segundo busca demostrar la rentabilidad del plan agropecuario, el cual justificará económica y socialmente la inversión de los diferentes programas de mejoramiento, recomendables a nivel predial y para la zona del proyecto.

### Generalidades

Para la adecuación de la zona del proyecto, se plantean dos grupos de obras civiles importantes:

—Construcción de un sistema de canales que conduzcan el agua desde la captación del río Saldaña hasta el distrito, con el fin de impulsar el desarrollo agropecuario de esta región que posee suelos altos para que presenta bajos índices de lluvias.

—Construcción de un sistema de control de inundaciones, ya que los desbordamientos de algunos cauces, periódicamente dejan grandes zonas improductivas.

Adicionalmente, se proyecta una red de vías paralelas a los canales, facilitando su limpieza y el acceso a la zona, aunque la región dispone en este aspecto de una infraestructura relativamente buena.

Teniendo en cuenta las necesidades de la zona y la información suministrada en los estudios básicos, se plantean los sistemas de captación y conducción, riego y drenaje, y el control de inundaciones.

### Costo total

El valor total del proyecto costa de 5 ítems a saber: obras civiles, costo de diseño e interventoría el cual corresponde al 10% del ítem anterior, el valor de la maquinaria y equipo de conservación y mantenimiento, instalaciones ganaderas y pastos.

Costo total en millones de pesos	
Obras civiles	6.976.3
Diseño e interventoría	697.6
Maquinaria y equipo	66.8
Instalaciones ganaderas	56.2
Instalaciones de pastos	15.4
Total	8.963.2

Los apartes relacionados anteriormente, pertenecen al estudio realizado por la firma Diatécnicas Limitada, entregó al gobierno nacional en el año de 1.976.



## Plan vial

# En el 2025 finalizaría construcción de vías

De los 4.336.4 kilómetros por carril que componen el Plan Vial de Bogotá, solo se ha construido el 43.31%.

El plan vial se trazó hace varias décadas, pero los acuerdos 38 de 1961 y 02 de 1980 lo regularon. En total tienen 104 vías, de las cuales algunas están terminadas, otras inconclusas y las demás solo aparecen trazadas en un mapa a la espera de ser diseñadas.

Las prioridades para su ejecución dependen de varios factores, entre ellos, las decisiones de la administración distrital de turno, algunos artículos del acuerdo 02 de 1980 y el resultado de estudios sobre el uso del suelo, la demanda del tráfico y la capacidad de absorción de los diferentes sectores por donde atraviesa la red vial.

Los responsables del desarrollo del plan vial son Planeación Distrital, que se encarga de planear, coordinar y elaborar el sistema del plan; el Instituto de Desarrollo Urbano, IDU, que hace el diseño y construye la malla vial arterial y la secretaria de Obras Públicas, que debe mantener en perfecto estado las vías terminadas.

Se esperaba más eficiencia Aunque en los acuerdos que regu-

lan el plan vial no se determinaron plazos para su ejecución, el análisis "Bogotá año 2000", que realizó la alcaldía mayor durante la gestión de Augusto Ramírez Ocampo, afirma que "para 1985 se esperaban resultados más ambiciosos".

Varias son las causas que han obstaculizado el desarrollo de la malla vial de la ciudad:

En primer lugar, según observaciones de "Bogotá año 2000", el IDU que es el encargado de la construcción total de la red vial, debe hacer el diseño y cobro de la valorización de los predios que se benefician con las nuevas avenidas, negocia la adquisición de los terrenos y administra varios fondos rotatorios. Lo anterior le resta agilidad a las obras de dicho Instituto, puesto que no es especializado en las gestiones de avalúos y embolsos.

Por otra parte, los costos de las obras en la década del 70 fueron superiores a lo que inicialmente se calculó. Por lo tanto, varias construcciones quedaron pendientes.

La ejecución de las avenidas requiere de complicadas negociaciones de predios y en varios casos, concretamente en un tramo de la avenida Primero de Mayo, el desarrollo se

paralizó por la negativa de propietarios a vender sus tierras, con lo cual se lanzó un juicio de expropiación que ha durado varios años.

### Las nuevas propuestas

De un total de diez mil kilómetros de vías que tiene Bogotá, únicamente seis mil (entre vías locales y avenidas del plan vial) están pavimentadas; tres mil tienen recebo y mil son totalmente destapadas.

El promedio de vías de la red vial construido entre 1983 y 1985 fue de 61 Km/carril. "Si se toma el mismo promedio para la ejecución de los 2.458 Km/carril que faltan por hacer, el plan estaría terminado dentro de 41 años, o sea alrededor del año 2025", explicó el subdirector de Programación del IDU, José Eusebio Otálora.

Sin embargo, el Instituto de Desarrollo Urbano presentó ante el Concejo de Bogotá un plan quinquenal con la propuesta de cinco proyectos para la ejecución de 596.2 km/carril del plan vial, entre 1985 a 1990. De lo anterior, 385.2 Km/carril son obras prioritarias y el resto, complementarias.

"De los cinco planes presentados ya se aprobaron dos y estamos elabo-

rando los proyectos", sostuvo José Eusebio Otálora.

El primero de los aceptados trata sobre varias intersecciones de la avenida Boyacá con las avenidas Centenario, Primero de Mayo, Autopista Medellín, Américas; la avenida Ciudad de Quito con la calle 63 y con la calle 26 y la avenida Circunvalar con la carrera 7a.

El otro proyecto contempla la construcción de tramos en las avenidas José Celestino Mutis o calle 63, Paulo VI o calle 53, Francisco Miranda o calle 45, Chile o calle 72 y la Ciudad de Cali.

### Obras rezagadas

Vale decir que actualmente hay varios proyectos de obras que se encuentran paralizadas a pesar de haber sido aprobados el año pasado.

Algunas de las construcciones próximas a realizarse son: ampliación de la última parte de la Avenida Suba y la construcción de la transversal de Suba; la prolongación de la Avenida Boyacá hasta la calle 132; construcción de un tramo de la Avenida Ciudad Villavicencio y uno de la avenida Batallón de Caldas; ampliación de la carrera 7a, hasta la calle 171 y la Avenida Jorge Gaitán Cortés.



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
**ARCHIVO DE PRENSA**

Periódico EL TIEMPO Ciudad Bogotá  
Pág. última D Fecha - 6 MAY 1986  
Código CJ 0502 Lugar B10

## Precisiones de Telecom sobre adjudicación de la Red Nacional de Datos

La directiva de Telecom, con la ministra de Comunicaciones a la cabeza, desmintió ayer las insinuaciones de medios informativos distintos de EL TIEMPO acerca de actuaciones deshonestas en la adjudicación de la licitación de la Red Nacional de Datos a la Siemens.

Señaló que no es cierto que la propuesta de dicha firma fuera la más cara, como apareció publicado, sino que por el contrario era la más barata y sostuvo que este proyecto no se va a agilizar para dejar comprometido al próximo gobierno, sino porque se está trabajando en él desde hace 4 años.

Participantes en una rueda de prensa, ayer en la presidencia de Telecom, recalcaron que en el estudio y adjudicación de esta licitación no se improvisó y calificaron el proyecto como el más grande del sector de las telecomunicaciones.

Explicaron que para la calificación y adjudicación se tuvieron en cuenta aspectos como bienes y servicios solicitados, sistemas y configuraciones, capacidad de manejo de tráfico, capacidad final y ampliaciones, confiabilidad y protocolos.

Indicaron que a la licitación solamente se presentaron tres propuestas: GTE Telenet, Siemens y Sintel.

Agregaron que Jorge Phillips, director de la oficina de informática de la Presidencia, hace parte del comité que reglamentará el uso y funcionamiento de la red y enfatizaron en que la red de datos es el proyecto bandera del gobierno en materia de informática.

Manifestaron que el país contará ahora con una red de datos, las necesidades de ampliación de la red de télex son menores, pero que de todas maneras habrá que extenderla para satisfacer la demanda de los usuarios.

Destacaron que el proyecto de red

de datos consiguió poner de acuerdo a las empresas de teléfonos de Cali, Bogotá, Medellín y Barranquilla y a Telecom, para asegurar igualdad de características y condiciones técnicas.



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
ARCHIVO DE PRENSA

Periódico LA REVISTA Ciudad Bogotá  
Pág. 817 Fecha - 6 MAY 1986  
Código 37072 Lugar B11

# 1.426 campesinos se benefician de las microempresas: Minobras

Algo más de ciento veinticinco Microempresas ha creado el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y que se vienen ocupando del mantenimiento de 6.605 kilómetros de carreteras en los 23 departamentos del país.

Este importante programa de Microempresas ya ha generado trabajo para cerca de 1.426 campesinos, confirmó el ministro de Obras Públicas, Rodolfo Segovia Salas.

Destacó el importante plan ideado por el Ministerio a su cargo para garantizar un adecuado mantenimiento de las carreteras y para brindarle la oportunidad de trabajar a más colombianos sobre los cuales ha irrigado, en 17 meses, 900 millones de pesos entre pequeños contratistas que desarrollan 16 tareas diversas para conservar las vías que unen a los mil municipios de todo el territorio nacional, para evitar su deterioro y de esta manera brindar a los usuarios de las mismas una mayor seguridad.

Segovia Salas dijo que la modalidad de contrato con las Microempresas se aplica en el mantenimiento de las vías a cargo de la nación.

## Mantenimiento de vías

Como es de público conocimiento, las labores de mantenimiento consisten en rozar la maleza que crece a la-



Rodolfo Segovia Salas

do de las carreteras para protegerlas de la erosión, limpiar alcantarillas, desagües, tuberías, cunetas, descoles y zanjas; colocar o mejorar señales, defensas, postes y tabletas; tapar fisuras y grietas; y parchear las vías en aquellos puntos en que hayan aparecido huecos.

La Microempresas cuya creación se sigue estimulando por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, consisten en la agrupación de once o quince trabajadores que desig-

nan un representante; esta personal hace el contrato de mantenimiento de tramos de aproximadamente 50 kilómetros de largo, con cada uno de los 26 Distritos establecidos por el Ministerio de Obras en todo el país.

El ministro de Obras, dijo que el programa, además de generar empleo, ha producido positivos resultados en la elevación del nivel de vida de los asociados: ellos, por Ley, deben destinar el 10% de sus excedentes a una reserva legal; el 20% a Programas de Seguridad Social, en los cuales se destaca particularmente la salud; y otro 20% a la educación y capacitación. El ingreso que antes no tenían les ha permitido incorporarse a la actividad económica: algunos de ellos han montado negocios y pequeñas tiendas comunales en diversos municipios.

En síntesis, el programa de Microempresas está arrojando excelentes resultados y que, en consecuencia, cada día que pasa seguirá siendo fortalecido. A propósito, y como un estímulo a los Microempresarios, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, y la ONU, que apoya el Plan por intermedio del PNUD, han creado un concurso entre las microempresas, para premiar a aquellas que hayan hecho mejor su trabajo.



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
**ARCHIVO DE PRENSA**

Periódico	<b>LA REPUBLICA</b>	Ciudad	<b>BOGOTÁ</b>
Pág.	<b>8A</b>	Fecha	<b>- 6 MAY 1986</b>
Código	<b>ej502</b>	Lugar	<b>B12</b>

## **\$708.2 millones para obras en áreas del Ruiz**

El gobierno abrió créditos adicionales al Presupuesto Nacional por un monto de 708.230.236.98 pesos que serán destinados al Ministerio de Obras Públicas para estudios, adquisiciones, obras de defensa y programas de caminos para la integración regional en las zonas afectadas por la actividad volcánica del Nevado del Ruiz.

El decreto 1406 del 2 de mayo de 1986 adiciona el Presupuesto Nacional en la cantidad mencionada con base a la consignación en la Tesorería General de la República como depósitos aplicables a rentas-recursos no apropiados, según certificado de disponibilidad N°. 22 de abril de 1986.

Con ese fundamento se abrieron créditos adicionales en el presupuesto para el Ministerio de Obras Públicas, de los cuales corresponden a estudios y servicios técnicos en zonas afectadas en el área del Ruiz, 25 millones, de pesos; a indemnizaciones y liquidaciones de contratos varios, 80 millones; a adquisición, construcción y adecuación de sedes y campamentos de distritos, 8 millones.

Se asignan, así mismo, 190 millones de pesos para gastos directos de conservación rutinaria y gastos operativos de distritos; 132 millones para equipos y talleres; 20 millones para obras de defensa ribereñas; 69 millones para programas de pico y pala en Caldas y Tolima y 167 millones para el programa de caminos para la integración regional de zonas afectadas por el Ruiz.



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
ARCHIVO DE PRENSA

Periódico

EL  
COLOMBIANO

Ciudad

Medellín

Pág.

107

Fecha

- 6 MAY 1986

Código

CJ0502

Lugar

B13

Vía Turbo-Necoclí

# Concluidas obras de reconstrucción

El director del Departamento Administrativo de Valorización Departamental, Rodrigo Cardona Benjumea, anunció que se acaba de concluir la reconstrucción de la carretera Turbo-Necoclí, en su primera etapa y en el tramo que conduce de Turbo a Arboletes.

El costo total de la obra fue de 197 millones de pesos, distribuidos en un contrato inicial por 147 millones de pesos y un contrato adicional por 50 millones de pesos. Los dineros fueron aportados por el departamento y la nación.

## TRABAJOS REALIZADOS

Comentó Cardona Benjumea, que desde agosto de 1984, cuando la obra entró en ejecución, hasta este mes de abril, los trabajos realizados son:

La colocación de un terraplén, con un espesor promedio de un metro, para evitar los problemas de humedad que se presentan frecuentemente en la zona como consecuencia de sus condiciones físicas y geológicas.

Posteriormente se colocó una carpeta de afirmado con espesores entre quince y veinticinco centímetros. Así mismo, se trabajó en la construcción y en la reconstrucción de todas las obras de arte, que comprenden: transversales, alcantarillas de cajón y puentes.

Adicionalmente se construyen las obras para subdrenaje, canales de protección de corrientes.

El contratista de la obra fue la firma Fabio Arango Ramírez y en la

interventoría trabajó la Secretaria de Obras Públicas Departamentales, con la coordinación general del Departamento Administrativo de Valorización Departamental.

## Importancia

El director de Valorización Departamental Rodrigo Cardona Benjumea informó que con la reconstrucción de esta vía se beneficia un amplio sector de la zona de Urabá, dedicado especialmente a actividades agrícolas y pecuarias, así mismo, se facilita el desplazamiento vehicular, no sólo entre los municipios de Turbo, Necoclí y Arboletes, sino también con varios departamentos de la Costa Atlántica y del interior del país.

A su vez, resaltó la importancia que adquiere Necoclí, localidad que se ha convertido en importante complejo para el desarrollo del turismo.

## Conservación

El tramo de la carretera Turbo-Necoclí, cuya construcción tardó cerca de veinte meses, pasará ahora a ser conservada por el Departamento de Antioquia, integrándose a su plan de vías de comunicación.

La estabilidad y vida útil de la obra depende en gran parte de la eficiencia y efectiva conservación de la vía, dijo finalmente el Director del Departamento Administrativo de Valorización Departamental, Rodrigo Cardona Benjumea.



# Obras de Aguablanca beneficiarán a todo Cali: Vicente Borrero

La Alcaldía de Cali explicó que el plan de obras Cali 450 años no se concibió sólo para recuperar los espacios públicos y el entorno natural, y dijo que su diseño equilibrado permitirá solucionar muchos de los problemas del Distrito de Aguablanca.

El alcalde Vicente Borrero Restrepo, hizo ayer un balance del curso de las obras de infraestructura para servicios públicos en Aguablanca, cuyo costo es de 180 millones de dólares, aproximadamente \$33 mil 300 millones.

Borrero Restrepo manifestó que algunas de las obras en ese distrito-uno de los mayores asentamientos humanos del país- además de resolver el problema de los servicios a sus moradores, beneficiarán al resto de la ciudad en relación con la evacuación de aguas negras y lluvias.

La evacuación de las aguas evitará las tradicionales inundaciones en los barrios y permitirá ampliar las plantas de agua potable y de tratamiento de las negras.

## Tercer Plan Maestro

El desarrollo de las obras cursa dentro del contexto del "Tercer Plan Maestro de Acueducto y Alcantarillado" que acomete Emcali y que se divide en dos fases fundamentales.

La primera parte incluye las plantas de tratamiento para aguas potables y negras, y la mayoría de obras de acueducto y alcantarillado.

La segunda se relaciona con las obras complementarias en estos mismos servicios, y la dotación de energía.

A la primera fase se incorporó el plan de emergencia, cuyo valor es de 25 millones de dólares (\$4 mil 625 millones). Igualmente hace parte el plan Yen, consistente en préstamos del gobierno del Japón por valor de 75 millones de dólares (\$13 mil 875 millones). Este préstamo está en tramitación.

Para la segunda fase se cuenta con 80 millones de dólares (\$14 mil 800 millones) provenientes de un crédito del Banco Interamericano de Desarrollo, BID.

## Primera fase

La primera etapa o plan de emergencia -25 millones de dólares- se desarrolla mediante financiación de 8 millones de dólares, producto de un empréstito con Eximbank.

Estos dineros se destinarán a la adquisición de equipos importados para la ampliación de la planta de producción de agua potable de Puerto Mallarino y la estación de bombeo de aguas lluvias allí mismo.

El complemento de esta financiación se descompone en dos partes: ocho millones de dólares del crédito Jumbo que firmó el gobierno, y 9 millones de dólares que corresponden a recursos propios de Emcali y que se obtendrán mediante la recuperación de la inversión.

Los últimos 17 millones de dólares se traducen en el equivalente a pesos colombianos (\$3 mil 145 millones).

## Ampliación de redes

Las obras del plan de emergencia consisten en la ampliación de la planta de tratamiento de aguas potables de Puerto Mallarino para atender el incremento de la demanda por la ampliación de redes en Aguablanca.

Comprende, igualmente, la construcción de una estación de bombeo de aguas lluvias con sus respectivos canales, tuberías de descarga y adecuación de la laguna del Pondaje. Así se solucionará el problema de las inundaciones.

Adicionalmente se acometerá la construcción de redes de acueducto y alcantarillado con el fin de concluir la infraestructura sanitaria en Aguablanca. La ejecución del plan está prevista para dentro de tres años.

## Plan Yen

Este plan se hará con un empréstito del Japón por intermedio de la agencia OECF, agencia de ese país que atiende programas de ayuda a países en desarrollo.

El monto del empréstito es de 75 millones de dólares y se desarrollará en un

lapso de cinco años.

El acuerdo se firmará este mes, y los primeros desembolsos se verificarán en el segundo semestre de 1987.

Las primeras obras del Plan Yen son las siguientes:

Segunda ampliación de la planta de agua potable de Puerto Mallarino, que asegura el suministro del líquido a todo el distrito de Aguablanca.

Construcción de una tubería de gran diámetro, denominada "transmisor oriental". Su longitud es de 13 kilómetros y se extenderá desde la planta de Puerto Mallarino hasta los tanques de Nápoles, al sur de Cali.

La tubería es indispensable debido al acumulado incremento de la demanda a lo largo de su ruta que cubre un sector vital de desarrollo. Abarcará también redes de distribución y conexiones domiciliarias para el suministro de agua potable en el sector comprendido entre el canal de la CVC y el río Cauca. La población allí es de 150 mil habitantes.

#### **Infraestructura sanitaria**

El plan se orienta en este aspecto a la construcción de una estación de bombeo de aguas negras y su tubería de impulsión. Los trabajos son complejos por la topografía del terreno que exige una operación de evacuación de aguas mediante el sistema de bombeo.

Aguablanca está situado en la parte más baja de la geografía y al nivel mismo del río Cauca.

Igualmente está prevista la construcción de una planta de tratamiento de aguas residuales para operar sanitariamente los flujos bombeados por la estación. Así y de acuerdo con normas previstas por la CVC, se impedirá una mayor contaminación del Río Cauca cuando las aguas residuales se incorporen a su caudal.

Será esta la primera planta de aguas residuales de Colombia. Su construcción erige a Cali como ciudad líder en la defensa del medio ambiente y preservación de sus fuentes naturales.

#### **Segunda fase**

Esta se diseñó para ser ejecutada con un préstamo del BID por 80 millones de dólares que se gestiona. El plan comenzará a desarrollarse en 1988.

El empréstito se utilizará para inversiones en redes de acueducto y alcantarillado en Aguablanca, que no estén incluidos en los programas anteriores.

Se construirán canales complementarios del actual sistema, con lo cual se aspira a eliminar las inundaciones en la zona.

En 1960 la CVC hizo obras de infraestructura para proteger al distrito de esas inundaciones. Sin embargo, no fueron concebidas para responder a las demandas de drenaje urbano sino para suplir los requerimientos de los terrenos de explotación agropecuaria.

Emcali operará el nuevo sistema, modificándolo y adaptándolo a los nuevos requerimientos que plantea su conversión en zona urbana.

En la estructura misma del sistema se harán significativas inversiones, y habrá que hacer, por ejemplo, una reestructuración completa de la estación de bombeo del Paso del Comercio.

El concepto varía radicalmente, al transferirse los requerimientos rurales a las exigencias urbanas, dentro de un proceso de actualización.

#### **Plan energético**

Este consiste en dotar, a mediano plazo, de sistemas de energía eléctrica a todos los barrios de Aguablanca.

Se acometerá, a través de un programa especial del Fondo de Redes de Emcali, que incluye la financiación de las obras más urgentes por intermedio de una operación de concertación con las comunidades a partir de aportes iniciales.

Las Empresas Municipales de Cali en la vigorización de los programas, gestiona un empréstito con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través del Fondo Eléctrico Nacional (FEN).



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
**ARCHIVO DE PRENSA**

Periódico EL COMERCIO Ciudad BUCARAMANGA  
Pág. 3 Fecha 6 MAY 1986  
Código 97022 Lugar 42

## Para el plan vial

# Piden crédito por \$ 1.273 millones

Una solicitud de crédito por mil 273 millones de pesos para la ejecución del plan vial metropolitano será presentada por la administración municipal de Bucaramanga en estos primeros días de mayo ante el Fondo Financiero de Desarrollo Urbano, a fin de que esa entidad considere la viabilidad del proyecto y apruebe dicho crédito, informó el alcalde Carlos Virviescas Pinzón.

El alcalde informó que la administración adelanta los estudios de factibilidad de las obras que se incluyen dentro del plan vial metropolitano, de las cuales ya está en ejecución la vía Palenque - Floridablanca, con financiación del Ministerio de Obras Públicas.

Entre las otras obras que se consideran dentro del proyecto está la Perimetral Oriental, vía que empatará

con el futuro Viaducto La Flora, el cual quedará unido con un terreno cercano a la carrera 33.

Una vía nueva que servirá para dar continuidad al anillo vial desde Café Madrid hasta el puente de Cementos Diamante.

También se incluye la Transversal Metropolitana en la cual ya se comenzaron labores con movimiento de tierras. Para esta vía el Fondo Financiero aprobó un crédito de 142 millones de pesos, del total de 214 millones que cuesta.

El alcalde declaró que estas obras "no son" proyectos, sino estudios concretos que permiten que el Área Metropolitana tramite recursos y pueda entregar a la comunidad reali-

zaciones".

Dijo también que su aspiración es dejar financiado con los respectivos estudios de factibilidad, este ambicioso plan que descongestionará el tráfico vehicular en Bucaramanga y toda el área metropolitana.



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
 ARCHIVO DE PRENSA

Periódico VOCAZARDA JORNAL Ciudad Bucaramanga  
 Pág. 1- Fecha - 6 MAY 1986  
 Código CJ0902 Lugar C3

## Para vías en Santander

# Aprobado crédito por 20 millones de dólares

La Gobernación de Santander y el Fondo Nacional de Caminos Vecinales dieron a conocer los proyectos viales específicos que serán ejecutados en conjunto, con un crédito por 20 millones de dólares que aprobó el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, BIRF.

La definición de este vasto programa, denominado 'Caminos para La Paz - Fase II', se hizo con base en vías matrices que agilicen el transporte terrestre dentro del Departamento y faciliten su comunicación con áreas de influencia económica vecinas.

### Gigantesca transversal

Se observa de una parte una gigantesca transversal que parte en dos al Departamento que, con un pequeño esfuerzo de la Intendencia del Arauca —los habitantes de esa sección del país en su mayoría son santandereanos—, podrá ir desde Fortul hasta el Magdalena Medio. De paso los rovirenses por fin llegarán a contar con una carretera rápida a Bucaramanga y a esos Llanos Orientales que poco a poco han conquistado ante la presión sobre la tenencia de la tierra que existe en García Rovira.

En efecto, con este crédito se financió la construcción del tramo Cepitá — Capitanejo, y la conclusión de Cerrito — Peralonso — Llanos Orientales. Así, al construir los araucanos la vía Fortul — Peralonso, luego de llegar a Cerrito pueden descender por la vía existente hasta Capitanejo, y la carretera que se construirá a Cepitá, llegando a Pescadero, subiendo hasta el Socorro, por Simacota toman la 'Transversal del Común' —ya en construcción— hasta llegar al sitio Puerto Nuevo, por donde irá la autopista de Bucaramanga a Medellín.

### 'Costillas' de afluencia

Por otra parte, se observa en los 12 proyectos viales restantes una serie de vías de afluencia a esa gigantesca transversal.

Cabe recordar que Aragua está sobre la 'Transversal del Común', y entre los proyectos viales que caen a esa localidad están San Juan Bosco de la Verde — Aragua, y Santa Helena del Opón — Aragua — San Ignacio del Opón. Pero también confluirán en forma indirecta Campo Capote — La Piedra — San Ignacio del Opón, y Mirabuenos — Cachipay — Santa Helena que será rehabilitada.

### Otras vías

También se acerca a la transversal Berlín — Zapatoca — San Vicente al corregimiento El Carmen con la vía Guayana — Tambo Redondo — El Carmen.

Por otra parte, se ejecutará Sabana Grande — Arales — Mata de Guadua — La India en los municipios de Cimitarra y Bolívar.

Igualmente observamos la conclusión de varios anillos viales cacaoteros. Por una parte Landázuri con Bolívar y Sucre en las vías Río Blanco — Cruces — El Peñón y Flórez — San Roque — Berbeo.

Entretanto la zona cacaotera de San Vicente y el bajo Betulia quedó con la garantía de concluirse la 'Troncal del Cacao' en el tramo faltante: Barro Amarillo — Mata de Cacao — Cerro de La Paz — Aguamieluda.

También se complementa la comunicación con Boyacá por la vía Encino — Límites, lo que a la vez le dará una nueva salida a los charaleños para desplazarse hacia el vecino departamento.

Ya en la zona del río Lebrija quedó financiada la ejecución de San Juan de Los Chorros — Bocas del Rosario — Vijagual.

El crédito por 20 millones de dólares tiene un período de gracia de cuatro años, 17 años de plazo, y una tasa de interés del 9,6 por ciento anual.

Entre las condiciones está que las obras deben iniciarse en junio de 1986, y concluirse a más tardar en diciembre de 1992.



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
**ARCHIVO DE PRENSA**

Periódico

Ciudad

Pág.

Fecha

- 7 MAY 1986

Código

Lugar

cy

# Siemens habla sobre la adjudicación de red de datos

El gerente general de la Siemens en Colombia, Hans Joachim Fink, envió a la dirección de **El Espectador** la siguiente carta sobre la adjudicación de la licitación de la Red Nacional de Datos, a la cual se refirió este periódico en reciente comentario editorial:

Señor director:

Por el respeto y la admiración que siempre hemos profesado hacia esa importante casa periodística y en general hacia el periodismo colombiano, nos resulta injusta y sorprendente la nota editorial del 25 de abril, dado su categórico rechazo y enjuiciamiento contra la firma Siemens.

Siendo tan duros y comprometedores los términos del editorial y no habiendo mediado de parte del periódico ni siquiera una solicitud previa a nosotros para procurarse una correcta información, debemos aclarar que la compañía Siemens S.A. tiene una antigua y muy digna tradición en Colombia desde su constitución en abril de 1954, o sea hace 32 años. Por su parte, la firma Siemens A.G., fundada en 1847, es actualmente la empresa más grande e importante de la República Federal de Alemania.

Desde los albores del siglo, la Siemens se ha vinculado al progreso del país en proyectos de energía eléctrica y desarrollo industrial y su contribución ha sido significativa en campos como la incorporación de nuevas tecnologías, la fabricación local de productos con miras a la exportación y el incremento de divisas para el país, la generación correlativa de empleo y la sustitución de importaciones.

Fue Siemens la que suministró el primer generador importado al país en 1902 para una central hidroeléctrica en Cundinamarca; la que instaló la primera central telefónica automática en 1928 en Pereira; la primera red de televisión del país en 1954, simultáneamente con una red télex para Telecom. Con un importante aporte de capital y tecnología de Siemens se constituyó en 1979 la Industria de Telecomunicaciones S.A. (Intelsa), orgullo de Santander. Hemos suministrado y puesto en marcha y así mismo hemos dado garantía, mantenimiento y servicio constantes a sistemas de sema-

forización para las grandes ciudades, sistemas hospitalarios para las regiones más necesitadas del país, sistemas para la generación, distribución y control de energía eléctrica para las diversas regiones, todo gracias a la experiencia, confiabilidad, permanencia en el país y facilidades financieras y económicas que hemos brindado a nuestros clientes.

Nos permitimos anexar a la presente una documentación detallada de las realizaciones de Siemens en Colombia cuyo cumplimiento contractual ha sido estricto y nunca ha dejado ninguna duda sobre la seriedad y responsabilidad de la Empresa. En ese sentido, no puede hablarse de milagros donde sólo la constancia y el deseo de trabajar por el país han primado.

Nuestra organización en Colombia ocupa a más de mil colaboradores, el 98% de los cuales son colombianos calificados en diversas profesiones y actividades como energía y automatización, telecomunicaciones públicas y privadas y técnica médica, que reciben continuamente cursos de especialización en el país y en el exterior.

Por estas realizaciones, el Gobierno nacional nos otorgó la Orden al Mérito Industrial en 1984.

Para su información, fue Siemens A.G., a la que adjudicó Telecom la licitación sobre la instalación y puesta en servicio de la Red Nacional de Transmisión de Datos, la que ha sido motivo de comentarios en la prensa. Siendo Siemens una de las primeras compañías en electrotecnia y electrónica del mundo, con inversiones cercanas a los 500.000 millones de pesos al año en investigación y desarrollo de nuevas tecnologías, lo cual le permite que el 55% de sus productos y sistemas electrónicos hayan salido al mercado en los últimos 5 años, su capacidad tecnológica y de vanguardia están fuera de duda para ejecutar cabalmente este compromiso.

Carece de apoyo en la realidad la afirmación según la cual la compañía no tiene infraestructura ni capacidad para asumir la ejecución del contrato por el hecho de no haber realizado instalaciones y montajes similares en Latinoamérica, si se tiene en cuenta que, en cambio, si ha ejecutado este tipo de proyectos, en magnitudes mayores, en Alemania, Bélgica, Australia y Estados Unidos in-

clusive. Baste un ejemplo reciente: 10 compañías telefónicas (Bel Company) de los Estados Unidos contrataron con Siemens la compra e instalación de redes públicas de datos durante los últimos 12 meses completando en este mercado 142 sistemas para 10.000 usuarios.

Con todos los antecedentes, consideramos que hubo un error de apreciación en su editorial, producto de la escasa o nula información que se poseía. Gustosamente quedamos a sus órdenes para aclarar aún más nuestras actividades en este país en el que tantos esfuerzos y fe hemos depositado.

Sobra mencionarle que nos acogemos a la ley de prensa para que esta aclaración merezca el mismo despliegue que la nota que la motiva.— *Hans Joachim Fink*, gerente general.

## Las propuestas

A propósito de la carta anterior, **El Espectador** publicará el próximo lunes en su sección de Informática, el texto completo del comunicado entregado antier por el Ministerio de Comunicaciones y Telecom sobre los detalles técnicos de las tres propuestas para la red de datos y explicaciones oficiales sobre la adjudicación de la licitación a la firma Siemens.



La red pública de transmisión de datos:

# Asitel se pronuncia sobre adjudicación del contrato

La Asociación de Profesionales de Telecom -Asitel- se ha pronunciado en diversas oportunidades sobre el proyecto introducción en el país el servicio de Transmisión de Datos mediante una red especializada.

Con motivo de la reciente adjudicación del contrato resultante de la licitación No. 053-85, hecha por Telecom mediante resolución No. 3677 del 17 de abril de 1986, Asitel hizo los siguientes comentarios adicionales:

1. La Licitación dio curso a la pretensión de las Empresas Municipales (E.M) de Bogotá, Cali y Medellín de participar en el servicio en competencia con Telecom. Si bien el contrato adjudicado no incluye el establecimiento de "nodos enfrentados" en estas ciudades, porque la oferta contenía una propuesta más conveniente de un solo nodo o centro de gestión y varios concentradores, los términos de la Licitación eran tan amplios que podría haberse desembocado en tal solución defendida por las E.M. y auspiciada por el Ministerio de Comunicaciones.

Aún así, la cesión de los concentradores a las E.M. para su explotación y mantenimiento impondrá a la red una mayor complejidad administrativa, una posible disparidad de criterios de servicio ante los usuarios, un crecimiento y actualización inarmónicos de la red a causa de la diferente situación económica y administrativa de cada empresa y otros problemas difíciles de prever debido a la falta de una reglamentación del servicio.

Sigue siendo nuestra opinión la de que hubiera sido preferible y de mayor beneficio para el país comenzar este servicio con la mayor unificación posible y también con la máxima economía, debido precisamente a su importancia, a las inevitables incertidumbres del mercado y también a las dificultades que presenta todo nuevo servi-

cio, especialmente cuando no existe una adecuada reglamentación.

2. A propósito de la reglamentación debe aclararse que el decreto No. 140 no la suple de ninguna manera, aunque puede ser la base para la misma.

## Participación económica

3. Consideramos por ejemplo, que no se ha proyectado todavía la estructura de las tarifas aplicables y mucho menos unos niveles consecuentes con las inversiones y demás gastos por hacer. El estudio de factibilidad presentado para aprobación del Departamento Nacional de Planeación y del Ministerio de Hacienda y C.P. se refería exclusivamente al proyecto de Telecom, sin participación de las E.M.

4. El estudio de factibilidad debió prever o definir igualmente cierto régimen de participaciones económicas por el tráfico entre Telecom y las E.M., pues de este régimen podría depender la rentabilidad del servicio para cada una de las empresas.

5. Como es normal en proyectos, de esta naturaleza, el estudio de factibilidad (técnico-económica) debió contemplar, entre otros, los siguientes aspectos: Demanda del Servicio, tarifas a los usuarios e ingresos del proyecto para cada empresa. Al parecer la información, presentada para las autoridades de crédito no es completa en este sentido y como hemos dicho, no preveía una red con participación de las E.M.

6. Tenemos conocimiento de que las empresas de Bogotá y Medellín han ratificado ya los convenios con Telecom para aceptar la cesión y subrogación de los derechos y obligaciones derivados de los contratos que se celebren en virtud de la Licitación 053-85, y que la de Cali estaría en proceso de ratificarlo. Sin embargo, ¿Serán capaces las E.M. de atender las obli-

gaciones de este proyecto, si la de Cali tenía a fines de 1985 una deuda con Telecom que supera en más de un año sus participaciones por servicios de larga distancia (\$1.200 millones), la de Bogotá (3.800 millones) y la de Medellín (\$175 millones)? Las tres E.M. tendrán que responder por una inversión de 4,2 millones de dólares, más una suma en pesos no exactamente determinada porque no se suministraron en la oferta los valores de importación CIF por localidad. La cifra en dólares representa el 43% del valor total adjudicado en divisas.

7. ¿Se justifica para el país y para unas empresas que deben atender necesidades más apremiantes que el servicio se disgregue de esta manera, cuando Telecom está en mejores condiciones de impulsarlo y desarrollarlo, compartiendo ingresos con las E.M. por medio de normas adecuadas?

La adjudicación incluye un concentrador para Bogotá, en adición a los que cederán a la Empresa de Teléfonos (ETB), Telecom tendrá que destinarlo a otra localidad no prevista inicialmente, a fin de evitar competencia con la ETB. Pero las mismas E.M. introducirán competencia a las redes locales adquiridas mediante esta licitación y posiblemente a la red interurbana. En efecto, Bogotá y Medellín han comprado equipo de conmutación de circuitos para suministrar servicio de transmisión de datos a sus usuarios telefónicos. ¿Qué significa esta triplicación de esfuerzos.

## Otros interrogantes

8. En cuanto al proceso de la licitación y adjudicación caben algunos interrogantes. ¿Se justifica que, después del largo tiempo transcurrido desde la iniciación del proyecto, se presenten acciones como la intempestiva reducción del plazo para presentación de ofertas, la cual podía dar lugar a poner en condiciones de

desventaja a algunas firmas interesadas en la Licitación?

¿De qué manera fue resuelto el conflicto de intereses con una de las firmas participantes (Sintel), de propiedad de la Compañía Nacional de Teléfonos de España, en vista de que en la elaboración del Pliego de Condiciones se contó con la asesoría de un experto de esa Administración? Así mismo, Sintel instaló una red experimental, donada al Ministerio de Comunicaciones. ¿No era inconveniente aceptar ésta donación en el momento en que se estaba llevando a cabo el proceso de la Licitación?

La prensa (El Tiempo, 21 de abril de 1986) ha publicado un artículo correspondiente a un "documento que le fue enviado a algunos miembros de la Junta Directiva de Telecom días antes de la reunión que se celebró esta semana y en la cual se otorgó la Licitación de la red pública de datos a Siemens". Por este artículo se observa que la firma Sintel ya conocía detalles de la propuesta de Siemens. ¿Es que no se ha mantenido la reserva de los documentos de las ofertas durante su evaluación?

Se han hecho observaciones a la oferta de Siemens en relación con las condiciones del pliego. Por ejemplo, Telecom acepta que la oferta incluye los bastidores necesarios para alojar modems y otros equipos, sin que tal material aparezca discriminado y cotizado (numeral 4.5.5.1.3.). Igualmente, a falta de una respuesta categórica, se considera cumplido el requisito de que el acceso al sistema se haga por medio de circuitos dedicados y desde las redes telefónicas y de télex (numeral 4.5.8.1).

El numeral 302 exige precios invariables, pero el oferente los condiciona a que la adjudicación y el contrato se efectúen dentro de los plazos previstos. En el 3.09., mediante el cual Telecom se reserva la facultad de adjudicar en dólares de EUA, el oferente responsable que el contrato será en marcos alemanes. Finalmente, en el 3.22 (b) se solicita el peso y volumen de los equipos, pero esta información no fue suministrada.

Debería tenerse en cuenta que dudas similares a las que se han presentado con estos numerales han constituido aspectos fundamentales en la evaluación de propuestas para Licitaciones anteriores.

#### "Adefesio técnico"

Teníamos el temor de que la Ingeniería Colombiana no saliera bien librada con la presentación ante nacionales y extranjeros de un proyecto de estas características. Por su suerte se hizo posible efectuar una sola Licitación y no las cuatro sugeridas en un principio por el Ministerio de Comunicaciones, y se adjudicó una red con un solo centro de gestión, en lugar de duplicar la conmutación en cada una de las ciudades principales.

Sin embargo, en vez de haberse despejado el camino y haberse dado la claridad que se requiere en un proyecto como este, a la hora de ejecutarlo se encuentran todavía dudas que pueden convertirse en tierra fértil para quien quiera comenzar la crónica de un "Adefesio Técnico" (Ver notas de Asitel, No. 52 octubre de 1985).

Confiamos en que un trabajo intenso por parte de los profesionales de Telecom y de las Empresas Municipales, la idoneidad del Contratista y un renovado interés de los usuarios permitan llevar a buen término la introducción del servicio de transmisión de datos en el país, el cual es ya una evidente necesidad.



## Anuncia el alcalde

# \$ 1.500 millones para plan vial y 30.000 lotes con servicios

El alcalde Vicente Borrero Restrepo anunció la inversión de 1.500 millones de pesos en la ejecución de la primera etapa de un plan destinado a desembotellar extensos sectores y garantizar el desarrollo vial de Cali.

También dio a conocer un plan encaminado a ofrecer 30.000 lotes con servicios a familias de escasos recursos económicos que habitan en zonas pantanosas y en las laderas de los cerros tutelares.

Estas y otras revelaciones fueron hechas en la noche del lunes durante el acto de instalación del último período de sesiones ordinarias del Concejo local, las cuales proseguirán mañana.

El plan será ejecutado por la Oficina de Valorización mediante fondos provenientes de créditos concedidos al Municipio por el Fondo Financiero de Desarrollo Urbano (Ffdu) del Banco Central Hipotecario.

Cumpliendo con este propósito el alcalde puso a consideración del Concejo un proyecto de acuerdo, solicitando facultades para adoptar una adición presupuestal, que le permita al Municipio cumplir con las cuotas de contrapartida exigida por los créditos otorgados por el Ffdu.

El mandatario exteriorizó su confianza en que este proyecto, lo mismo que otras iniciativas del ejecutivo recibirán fallo favorable en su tránsito por el Concejo.

“Realmente estamos ante un concejo serio, responsable y vivamente interesado por contribuir en el progreso de la ciudad y el bienestar de sus habitantes”, dijo el mandatario a los periodistas al final de la sesión.

Borrero Restrepo recalcó que este plan vial permitirá la recuperación financiera de Valorización Municipal, entidad que desde hace muchos meses está sumida en una grave crisis.

El plan incluye construcción de puentes peatonales y vehiculares, ensanche, ampliación y rectificación de vías, desembotellamiento del sur-oriente de la ciudad, obras de canalización en la Calle 5ª y la Avenid. Colombia, e incluso pavimentación de la principal vía de acceso al Distrito de Aguablanca.

El acceso a Aguablanca, regularmente, pese a la labor de la Secretaría de Obras Públicas, se mantiene en malas condiciones y, a menudo, los transportadores suspenden el servicio debido a los desperfectos que sufren los buses.

### 30.000 lotes.

Borrero Restrepo se refirió al problema de las invasiones y dio a conocer un programa dirigido a ofrecer 30.000 lotes con servicios públicos a familias de escasos recursos.

Afirmó que están muy adelantadas las negociaciones para adquirir los terrenos donde serán habilitados los lotes en mención.

Esos 30.000 predios beneficiarán a familias humildes que habitan asentadas en zonas deprimidas. El mandatario dijo que este programa será una realidad en breve plazo.

Indicó que las invasiones se deben, entre otros factores, a que no se ofrecen planes habitacionales al alcance de las familias humildes.

Este programa es adelantado a través del Instituto de Vivienda de Cali (Invicali).

#### **Acuerdo CVC-Emcali.**

En su intervención ante el cabildo, Borrero Restrepo destacó los alcances del acuerdo entre la Corporación Autónoma Regional del Cauca (CVC) y las Empresas Municipales de Cali, que le permite a esta última ingresos por 90 millones de dólares en los próximos cinco años.

Explicó que el acuerdo, consistente en la compra por parte de la CVC de las acciones y derechos sociales de Emcali en Chidral, permite a las Empresas Municipales alcanzar plena refinanciación, reestructurar su deuda externa y fortalecer su patrimonio.

#### **Cali-450 años.**

El alcalde volvió a explicar que la celebración de los 450 años de Cali es el punto de partida para la ejecución de proyectos de gran envergadura e importancia para el desarrollo de la ciudad y el bienestar de los caleños.

Señaló que las obras en ejecución responden a planes trazados por administraciones anteriores y que permitirán la recuperación del centro de la ciudad, que estaba en avanzado estado de deterioro.

---



# BCH incrementa desarrollo local

El Gerente General del Banco Central Hipotecario, doctor Mario Calderón Rivera, visitó ayer esta ciudad y este periódico, en donde formuló importantes declaraciones y dio a conocer el siguiente comunicado explicatorio de las políticas de dicha entidad crediticia oficial, cuyo impulso al desarrollo de la ciudad ha sido decisivo e insustituible y no puede, por tanto, debilitarse ante la crisis de credibilidad que por diversos factores viene afectando al sistema UPAC, considerado como el más conveniente para los nuevos propietarios de residencias populares:



Calderón

El suscrito Gerente General del Banco Central Hipotecario, se complace en comunicar a la ciudadanía de Barranquilla que el doctor José Darío Gutiérrez, uno de los más capaces funcionarios del banco, ha sido designado nuevo gerente de la Sucursal de Barranquilla en reemplazo del doctor Alvaro Picón, quien renunció para regresar a actividades particulares en la ciudad de Cúcuta, después de cumplir una labor meritoria de gran dedicación a su paso por esta oficina.

Segundo. El Banco Central Hipotecario aprovecha esta oportunidad para manifestar públicamente que comparte plenamente las inquietudes que, especialmente a través de la Cámara Colombiana de la Construcción (Camacol), se han expresado sobre circunstancias que afectan la actividad constructora en la ciudad de Barranquilla.

Pág. 9A

lan la conveniencia de explorar con objetividad los fenómenos de la demanda efectiva de vivienda en Barranquilla y de llegar a un claro diagnóstico sobre ciertos signos reales o aparentes de deterioro en la capacidad de pago de los grupos familiares que recibieron apoyo del sistema financiero de vivienda.

## Viene de la Pág. 1A

El BCH desea expresar su voluntad de contribuir al análisis de todos los elementos que con justicia preocupan a Camacol y que deben convocar a un gran esfuerzo para superar situaciones que deben ser eminentemente transitorias.

Tercero. La ciudad de Barranquilla registró durante los últimos años un auge sin precedentes en la construcción de vivienda. Tanto el Instituto de Crédito Territorial como el Banco Central Hipotecario y varias corporaciones de ahorro y vivienda, desplegaron durante los últimos tres años acciones que ofrecieron solución de techo propio a millares de familias y contribuyeron a generar un número considerable de empleos y a dinamizar enormemente la vida económica del área metropolitana.

Cuarto. El Banco Central Hipotecario cumplió en este proceso la doble función de financiar la construcción de más de tres mil viviendas, y de atender, -a través del Fondo Financiero de Desarrollo Urbano-, a la financiación de obras vitales de infraestructura urbana, -ya terminadas o en ejecución-, sin las cuales Barranquilla difícilmente habría podido enfrentar una expansión tan grande en su inventario de viviendas y en la demanda de servicios esenciales. Tales obras han sido, entre otras, las siguientes:

V/Crédito  
(Mill.)

a) Planta No. 5 de las Empresas Públicas de Barranquilla (estructura)	\$ 568.
b) Planta No. 5 de las Empresas Públicas de Barranquilla (Tanque 20 de Julio)	\$ 500.
c) Plan Vial Barranquilla (apertura y mejoramiento)	\$ 1.122.
d) Plan Vial (pavimentación Vía 40)	\$ 300.
e) Acueducto Malambo	\$ 315.
f) Estadio Metropolitano de Barranquilla	\$ 500.
<b>Total</b>	<b>\$ 3.305.</b>

Quinto. La labor desplegada por el Banco Central Hipotecario durante los últimos cuatro años en el área metropolitana de Barranquilla, ha significado

créditos de 4,200 millones de pesos para vivienda y de 3.305 millones de pesos para infraestructura urbana, para un gran total de 7.505 millones de pesos. En esta forma el BCH ha contribuido a dar un impulso considerable a una etapa decisiva en la historia de Barranquilla. Su cartera total, incluido

el Fondo Financiero de Desarrollo Urbano, supera ya los 12.000 millones de pesos en esta ciudad, con una relación de 1 a 4 entre captación y colocación, como ningún ente financiero, público o privado, puede mostrarlo.

Sexto. Las conclusiones a que han llegado los estudios de Camacol seña-

Séptimo. Es lógico que el análisis en detalle a que se aspira para tener mejores elementos de juicio para enfrentar soluciones globales, no descarta el tratamiento individual, caso por caso, que está permitiendo llegar a normalizar muchas situaciones particulares. Sin embargo, es evidente que, desde el punto de vista de la industria de la construcción, es urgente esclarecer la situación real de la demanda efectiva de vivienda, para definir la viabilidad o inconveniencia de nuevos proyectos a corto plazo. Pero, al propio tiempo, es necesario mantener la atención puesta sobre las prioridades en el desarrollo urbano de la ciudad y de su área metropolitana, porque el trabajo por el bienestar de sus habitantes no puede pararse.

Octavo. El Banco Central Hipotecario expresa su decisión de seguir presente en el desarrollo de Barranquilla. Es posible que las circunstancias actuales indiquen que, en materia de nuevos proyectos de vivienda, sea recomendable establecer una pausa mientras se hace plena claridad sobre existencia actual de demanda efectiva para tales proyectos y mientras se normaliza la situación de cartera morosa que, -como se comprende fácilmente-, coloca al banco en la necesidad elemental de componer situaciones de conflicto antes de seguir comprometiendo nuevos recursos. Es ob-

vio, además, que el BCH hará uso de todas las posibilidades legales para ayudar a las gentes a superar sus dificultades presentes. Pero, al mismo tiempo, el banco no puede perder de vista que los recursos que ha prestado para vivienda pertenecen a los ahorradores colombianos y deben ser recuperados.

En este sentido, el BCH está abierto al diálogo con la comunidad y con todas y cada una de las familias deudoras. El banco espera al mismo tiempo que los constructores profesionales de Barranquilla tomen conciencia de que a ellos corresponde una cuota de acción y de convicción para recuperar la credibilidad que hubiera podido perderse frente a las entidades financieras de vivienda en cuanto a la posibilidad de desarrollo de proyectos de construcción que no ofrezcan duda en cuanto a su factibilidad comercial. Estamos ciertos de que una labor concertada bajo el liderazgo de Camacol y de las entidades cívicas debe tener resultados muy positivos. No obstante lo anterior, el banco seguirá desplegando intensa actividad en los siguientes frentes:

1o. Activación de los créditos del Fondo Financiero de Desarrollo Urbano para obras prioritarias de infraestructura urbana. Durante el presente año el Fondo espera desembolsar \$1.000 millones de los créditos ya aprobados, y dar curso a nuevas aprobaciones por valor aproximado de 2,120 millones, principalmente para las siguientes obras:

- a- Segundo Plan Vial de Barranquilla.
- b- Parques y canchas deportivas en varios municipios del Departamento.
- c- Ampliación y reconstrucción de la carrera 50.

2o. Apoyo al proyecto promovido por la Fundación Barranquilla para el gran programa de autoconstrucción en la Ciudadela Metropolitana, sobre la base de un mercado cierto y de una clara y coordinada acción interinstitucional. El BCH ha ofrecido respaldar el proyecto para ser desarrollado en etapas previamente definidas.

3o. Continuación del apoyo del banco al gran programa de restauración del edificio de la Aduana y de renovación del Barrio Abajo, con el invaluable liderazgo de la Cámara de Comercio de Barranquilla.



## Historia del Metropolitano (V)

# Un drenaje perfecto

Por **AHMED AGUIRRE**

De acuerdo a los análisis físico-mecánicos del material que conforma el subsuelo, se estableció que con un 76% de la capacidad máxima de compactación, la densidad aparente del suelo, fue de 1.5 gms/c.c. y la permeabilidad encontrada fue superior a 20 mm/hora, condiciones muy favorables para cumplir con las exigencias requeridas. Asimismo las pruebas físicas han mostrado una correlación positiva entre la densidad aparente y las lecturas del penetrómetro estático, encontrándose para este suelo una lectura del penetrómetro de 1.25 Kgms/cm<sup>2</sup> cuando la densidad aparente es de 1.5 gms/c.c. Esto permite el control práctico de la compactación en el terreno para conseguir la densidad aparente adecuada y por lo tanto el índice de drenabilidad exigido.

### 6. EL SISTEMA DE RIEGO

El sistema de riego definitivo conserva las características esenciales, presentadas en el anteproyecto.

Estas características son:

- Consumo diario promedio de agua = 7.00 mm/día.
- Frecuencia de riego normal = 4 días.
- Capacidad del aspersor = 20 GPM (1.25 t/seg).
- Presión de operación del aspersor = 50 PSI
- Agua aplicada en mm, a 6 mt. por hora de avance del "Rain Train": 28.7 mm
- Caudal total: 40 GPM
- Tiempo de riego: 17 horas.
- Número de equipos de riego: 2
- Equipo de riego: "Rain Train".

### ESTACION DE BOMBEO

Para aprovechar el depósito de agua que servirá para uso general del estadio, la estación de bombeo se trasladó al módulo comprendido entre los ejes 16 y 17, en la parte norte (entrada) del Estadio.

La estación está compuesta de:

- Tubería de succión en PVC, con su correspondiente válvula de pie (cheque). La parte de la tubería de succión que quede expuesta a la vista será de hierro galvanizado.
- Bomba operada por motor eléctrico con potencia de 6.6 HP, trifásico, a 220 voltios y 3.500 RPM.
- Equipo de control eléctrico: arrancador y cables requeridos.

-Accesorios de succión y descarga, de conformidad con el plano. Los accesorios de descarga serán atracados en concreto cuando sea necesario.

-Base para la motobomba en concreto de 3.000 PSI sin refuerzo de 50 x 70 centímetros de base y 60 centímetros de altura total.

Potencia necesaria: Debido a la presencia de muchos accesorios en las 2 líneas de succión necesarias para bombear independientemente los dos compartimientos del depósito de agua ya que no se conoce la cabeza de Succión Neta positiva (NPSH).

El sistema del drenaje consta de 4 colectores de tubería sanitaria amarilla de 4 pulgadas de diámetro, drenando 2 hacia cada lado del estadio.

Cada colector se diseñó con 2 pendientes: los primeros 18 metros con pendientes del 1.3%, los 18 siguientes al 2.5% y el resto con esta pendiente o mayor. Cada colector puede descargar hasta 17.36 litros/segundo.

La tubería de drenaje corrugada con filtro se coloca con pendiente del 0.4% y descargará hasta 0.76 litros/segundo cada línea, dependiendo de su longitud. Cada línea diseñada de acuerdo a la pendiente establecida.

La pendiente de la tubería colectora se combina debido a que el caudal de descarga aumenta a medida que cada línea de drenaje corrugada entra al colector. El caudal máximo que transporta la tubería corrugada se calculó usando el monograma contenido en el Manual Técnico de Pavco. El caudal máximo que transporta la tubería colectora se calculó usando un diámetro de 4 pulgadas y el factor de rugosidad (n) de Manning igual a 0.09.

En relación a los caudales de diseño de la tubería de drenaje y colectora se hacen las siguientes aclaraciones:

La pendiente máxima que puede darse a la tubería corrugada es del 0.4%. En estas condiciones el desnivel entre los extremos de la tubería es de 0.22 metros, cuando la tubería tiene 55 metros de largo. Como el espesor promedio de la capa de suelo es de 0.4 metros, quedan 18 centímetros de recubrimiento sobre la tubería.

La tubería de 65 mm escogida es lo suficientemente rígida para que no ocurran asentamientos del suelo colocado sobre ella.

El caudal de 0.76 lt/seg/línea corresponde a una precipitación de 25 milímetros/hora caída sobre un área

de 55 x 2 metros, que es el área máxima que drena una línea.

Debido a que la precipitación máxima caída en Barranquilla es de 123 milímetros en 24 horas, pero no se conoce la intensidad horaria promedio, en el caso de que cayeran 50 milímetros en 2 horas, se almacenarían unos 40 milímetros en el suelo. Por lo tanto intensidades menores de 25 milímetros por hora no causarán encharcamiento.

Además, la permeabilidad del suelo es tan alta que el agua se elimina rápidamente.

El caso aquí propuesto corresponde al hecho físico de que el suelo esté completamente saturado hasta la superficie y los drenes trabajen a plena capacidad. Cuando esto no ocurre, el agua caída penetra al suelo y recarga el nivel freático que se establece entre los drenes. En este año el caudal de drenaje disminuye notablemente.

Salvo pequeñas variaciones, el proyecto se cumplió tal como estaba programado. Una de las modificaciones fue la nivelación que inicialmente se fijó en cero, pero que después se corrigió con un declive de 35 centímetros desde el centro de la cancha hacia los laterales, lo que representa un uno por ciento de declive, que se ajusta a las exigencias de la FIFA que permite hasta el 1.5 por ciento de desnivel.

### FUERTES CRITICAS

En una obra tan grande y majestuosa como el Metropolitano, tampoco los agrónomos y constructores de la cancha de juego podían escapar a las críticas y juicio público.

A mediados de 1985 todo parecía venirse encima de la empresa Agrocesar. Un fuerte aguacero que cayó en la ciudad el primero de junio de ese año, motivó el interés de Metrofútbol y especialmente del entonces auditor de ese organismo, Himmel Machado quien se acercó hasta el estadio y observó como hacia los lados de la cancha se habían formado algunos charcos de agua.

El auditor puso la voz en el cielo y dijo que el drenaje que se había utilizado no era adecuado al tiempo que calificaba de incompetentes a los agrónomos encargados del drenaje.

Los profesionales de la agronomía encargados de la obra dirían y así se comprobó más tarde, que aquellos charcos formados en los lados de la

cancha se debían a que la arcilla que había en la pista atlética se descolgó hasta la cancha y taponó las tuberías de drenaje.

En esos momentos se cumplían los trabajos de drenabilidad y el nivel de la cancha estaba por debajo del de la pista atlética.

Poco tiempo después, cuando ya el drenaje estaba concluido y el nivel de la cancha estaba a la par de la pista atlética, se presentó otro aguacero fuerte. Directivos de Metrofútbol con el Gobernador Fuad Char a la cabeza se hicieron presentes en el estadio para ver en qué estado había quedado la cancha.

Fue mayúscula la sorpresa al comprobar que en menos de veinte minutos, la cancha lucía impecable y lista para jugar. El sistema de drenaje —sin duda— era excelente.

La construcción de la cancha incluyendo drenaje, riego y siembra de grama tuvo un costo de 15 millones de pesos.

#### COLDEPORTES INTERVIENE OBRAS DEL METROPOLITANO

Bajo este título, EL HERALDO informó el 19 de octubre de 1985 sobre las denuncias que en la Isla de San Andrés formuló el director de Coldeportes, Julio Nieto Bernal contra la empresa Metrofútbol.

A partir de esas denuncias hechas por Nieto Bernal, se inició una serie de hechos que pusieron en peligro no sólo la administración de la obra, sino los mismos trabajos que se venían realizando.

Nieto Bernal en un amplio reportaje entregado en forma exclusiva al periodista José Cervantes Angulo con ocasión de una reunión de Ministros en San Andrés, afirmó, que "Coldeportes envió al jefe de Planeación Nacional de Presupuestos, una nota diciéndole que no es justo invertir 300 millones de pesos más de la Nación en un esta-

dio como el de Barranquilla".

Nieto Bernal dijo también que Metrofútbol había incumplido con el artículo quinto del estatuto de constitución que le entrega a Coldeportes la dirección técnica y la interventoría de la obra.

También manifestó Nieto Bernal que Coldeportes había solicitado a la Contraloría General de la República practicar una inspección sobre los fondos nacionales invertidos en el Estadio Metropolitano.

Reveló además el director de Coldeportes que tantas fechas fijadas para la inauguración daban muestras de la irresponsabilidad como se estaba manejando el Estadio y ratificó una declaración anterior en la cual decía "El Metropolitano es una obra desproporcionada para Barranquilla".

En sus críticas a la inversión económica, Nieto Bernal dijo:

"En estos momentos, el estadio está necesitando mayor dinero. La Nación ha invertido más de mil millones en la construcción mientras el Municipio y el Departamento han incumplido sus obligaciones. Hemos tomado una

decisión en la Junta de Coldeportes: solicitar a Metrofútbol la interventoría que le corresponde y hemos pedido al Gobierno nacional no invertir un peso más en esta obra suntuosa, porque cada peso que se invierte allí, es un peso que se le quita a las regiones más desfavorecidas.

Hay que tener en cuenta que los 500 millones de pesos que se dieron para el estadio, contemplan además la carga financiera por el servicio de la deuda y que es de 300 millones, lo cual quiere decir que el aporte de Coldeportes es de 800 millones. Pensar en otros 300 millones es completamente imposible".

En sus denuncias, el director de Coldeportes decía que, "hay que hacer una revisión de las políticas administrativas y financieras. En aras de la descentralización, de la autonomía regional no hemos invadido la parte administrativa, pero parece necesario que la Contraloría haga una revisión de cuentas a ver si las inversiones se han hecho conforme a la ley.

#### COSTO QUINTUPLICADO

Al insistir sobre la veeduría cívica

que debía hacer la Cámara de Comercio de Barranquilla sobre el desarrollo de las obras del Metropolitano, Nieto Bernal dijo:

"Se le dijo al Gobierno anterior que el estadio costaría no más de 400 millones de pesos. Ya vemos por 1.200 millones y ahora se dice que faltan otros 300 millones, de modo que la inversión se ha quintuplicado y aunque fuera de mala fe en la presentación inicial que se hizo al Gobierno o exceso de optimismo del Gobierno de pensar que el estadio costaría esa irrisoria suma, lo cierto es que ha llegado la hora de preguntar —por qué no se ha terminado el estadio?

Con ese interrogante Coldeportes ponía en tela de juicio no solo la administración dada a la obra deportiva, sino la honestidad de quienes estaban al frente en el manejo de los recursos económicos.

#### RESPUESTA DE METROFUTBOL

La respuesta a aquellas denuncias no se hizo esperar: Jaime De Biase, gerente de Metrofútbol respondió las acusaciones y el martes 22 de octubre de 1985, en EL HERALDO se publicaron las declaraciones de De Biase, bajo el título a cuatro columnas: "Coldeportes ha sido funesto para el estadio".

El gerente de Metrofútbol afirmó que "la intervención de Coldeportes en la historia del Metropolitano ha sido negativa y funesta. Nunca hemos recibido el apoyo técnico y administrativo. Las declaraciones de Julio Nieto Bernal, ponen en tela de juicio la honestidad de quienes estamos al frente de la obra.

No sé si sus afirmaciones es por la falta de información o porque existe algún sentido político. Pero Metrofútbol tiene las puertas abiertas a toda la ciudadanía barranquillera y todo el que se interese por saber cómo se han hecho las inversiones. Es más, nosotros mismos vamos a solicitar a la Contraloría General de la Nación que practique la investigación para dejar todo en claro".

Sobre las denuncias en el sentido de que el costo se había quintuplicado, De Biase, respondió: "El costo de la obra no se ha quintuplicado. El presupuesto inicial para el estadio realizado

por Coldeportes en 1979 fue de 825 millones de pesos y no de 400 millones como afirma Nieto Bernal.

Esa cifra correspondía únicamente al estadio y no incluía polideportivo ni obras complementarias ni tampoco obras de infraestructura de servicios públicos. Si la obra llega a 1.500 millones de pesos es apenas normal para un escenario que ha tenido un proceso de 5 años de construcción y ha estado afectada por el índice de inflación que incrementa todos los costos de las obras públicas en el país en un 30 por ciento".

Señaló también De Biase que, Julio Nieto Bernal cuando venía a Barranquilla, hablaba maravillas del estadio y luego en otras ciudades hablaba neguras.

Sobre la auditoría, el gerente manifestó que "hace una semana estuvieron en la ciudad las auditorías del Fondo Financiero de Desarrollo Urbano que es la entidad que por derecho propio debe fiscalizar la correcta inversión del préstamo de los 500 millones de pesos para Metrofútbol. En cuanto a la interventoría por parte de Coldeportes fue un fracaso y la propia dirección de esa entidad así lo ha reconocido. Coldeportes quiso tomar la interventoría cuando ya el escenario está prácticamente terminado".

#### INTERVIENE LA CONTRALORIA

A raíz de toda esta situación y cumpliendo con la solicitud de Coldeportes, la Contraloría General de la Nación intervino en el caso y el 28 de noviembre del año 1985, una comisión de la entidad integrada por los investigadores, Enrique Cardona y Sonia Guerrero, llegó a Barranquilla para iniciar el proceso investigativo.

Días antes también varios funcionarios del Banco Central Hipotecario habían adelantado una inspección en Metrofútbol y los resultados se entregaron a la Contraloría General de la Nación.

El viernes 29 de noviembre y luego de haber practicado durante más de una semana la inspección en Metrofútbol, la Contraloría General de la Nación dió un pronunciamiento al respecto.

EL HERALDO destacó en primera página la información bajo el siguiente título: "Irregularidades en el Metrofútbol son graves: "Contraloría".

El texto de la información señalaba que luego de la cuidadosa investigación, la Contraloría General de la República, había detectado graves irregularidades en la empresa Metrofútbol y en la construcción del Estadio.

La Contraloría solicitaba a la Procuraduría General de la Nación iniciar una investigación en Metrofútbol para que se explicara por qué una obra que estaba presupuestada en 28 millones de pesos llevaba gastado hasta el 30 de agosto de 1985, un mil doscientos sesenta y ocho millones.

También se solicitaba una explicación al por qué no se corrigieron en su debida oportunidad los errores contables presentados en la empresa, como también se pedía investigar por qué Coldeportes no había cumplido con su deber de ejercer la dirección técnica e interventoría de las obras.

La Contraloría General decía en su informe que la situación era tan compleja que inclusive se solicitaba una investigación a la Contraloría del Departamento del Atlántico por permitir suscribir contratos sin tener Metrofútbol los recursos necesarios y por no ejercer un completo control fiscal en los libros de contabilidad de Metrofútbol.

La comisión investigadora de la Contraloría General de la República señaló que los libros de contabilidad de Metrofútbol llevada por Leopoldo Bayuelo y Mike Urueta, como contador y tesorero respectivamente, presentaba borrones y enmiendas en los libros de banco, diario, mayor y balances.

La Contraloría sostuvo entonces que en Metrofútbol se habían comprobado malos manejos de orden administrativo, más no se podía asegurar que hubieran irregularidades en el manejo de los recursos económicos.

Es de señalar que una vez en sus manos el proceso investigativo, la Procuraduría General de la Nación ofició a la Procuraduría Regional del Atlántico para adelantar la investigación correspondiente en esta ciudad, mientras en Bogotá la investigación la llevaba a cabo la Procuraduría General.

Hasta el momento no ha habido un pronunciamiento oficial por parte de la Procuraduría, aunque en algunas fuentes allegadas a la Procuraduría Regional se ha afirmado que el pronunciamiento será similar al de la Contraloría General, es decir ratificando que si hubo malos manejos administrativos, más de los recursos económicos invertidos en el escenario deportivo.

#### COLDEPORTES SE RETIRA DE METROFUTBOL

A raíz de los resultados de las investigaciones y el pronunciamiento de la Contraloría General, Coldeportes decidió en reunión de junta directiva, retirarse como socio activo de la empresa Metrofútbol.

El 14 de enero de 1986 en la notaría segunda a cargo de Abel Cepeda Hoyos se protocolizó el retiro de Coldeportes. Julio Nieto Bernal en representación de la entidad y Jaime De Biase, gerente de Metrofútbol, estamparon sus respectivas firmas.

En su intervención, previa a la firma de la escritura, Nieto Bernal dijo que Coldeportes se retiraba al considerar que "ya hemos cumplido con nuestro deber. Creemos que dentro del espíritu descentralista que impera en el país, le conviene mejor a los intereses de Colombia que sean los barranquilleros quienes manejen su propio estadio".

Agregó que las discrepancias que se presentaron entre Metrofútbol y Coldeportes se debieron en la mayoría de los casos a que no se tuvo en cuenta a esta entidad en la toma de decisiones y que una solicitud en el sentido de que se replanteara el estadio, bajando su capacidad siquiera en 25 mil espectadores no se tuvo en cuenta.

**Mañana: La administración del estadio, otro debate público.**



# Minobras inaugura el lunes canal en el sur

Por Laurian Puerta

El Ministro de Obras Públicas, Rodolfo Segovia Salas, inaugura este lunes 12 de mayo el canal piloto en la Isla de Las Garzas, frente a la población de El Piñón, ejecutado por tres dragas chinas para evitar que la fuerte corriente del río Magdalena continúe erosionando la carretera Oriental en el sitio denominado Caño de Piedra, en el sur del Atlántico. Segovia Salas viene a Barranquilla el domingo con el Canciller Augusto Ramírez Ocampo para la inauguración del estadio Metropolitano.

Así lo informó ayer el propio titular de esta cartera, bajo cuyo cargo estuvo la financiación de esta obra de Ingeniería, quien indicó además que la inauguración se cumplirá a las diez y treinta de la mañana en el marco de una ceremonia a la cual asistirán el Gobernador Fuad Char, el Director de Navegación y Puertos del MOP, Arturo Torres Conde, represen-

tantes de la firma Chec y otros invitados especiales.

Estos trabajos fueron terminados un mes antes de lo previsto. Se habían iniciado el pasado 17 de agosto de 1985 y durante estos diez meses los 84 operarios chinos trabajaron día y noche para terminar esta obra con sus tres dragas cortadoras.

"Estos trabajos -dijo el Ministro Segovia Salas- llegan a su terminación justo a tiempo, porque en este momento el Río Magdalena está aumentando su nivel por el recrudescimiento del Invierno en el Interior del país, lo que permitirá asegurar, si funciona la teoría expuesta para realizar esta obra en la Isla de Las Garzas, que la erosión en la zona de Caño de Piedra se detendrá y no habrá inundación por este sector que estaba debilitándose cada día"

Destacó el alto representante del Gobierno Nacional que utilizando parte de los sedimentos que se

Pág. 7A

## Viene de la Pág 1A

han extraído del canal y la maquinaria del Ministerio, se logró construir un carretable en la margen del Departamento del Magdalena, beneficiando a las poblaciones de El Piñón, Cerro de San Antonio y Salamina.

Igualmente se resolvieron dos grandes problemas, al rellenar los caños de La Chinita y Mataburro.

El carretable "es una vía que se ha construido con unas especificaciones especiales y puede decirse que ha quedado casi como una autopista, y que además sirve de muro de contención en toda la zona del Magdalena que, como se sabe, era también amenazada por el río cada vez que comenzaba la creciente", puntualizó el Ministro Segovia Salas.

## EL CANAL PILOTO

El canal piloto, o también canal de alivio, tiene una longitud de siete mil metros y en esa extensión se dragaron 5 millones 070 mil 320 metros cúbicos de sedimentos que fueron utilizados

para rellenar los caños de La Chinita y Mataburro.

Esta obra tuvo un valor total de mil 499 millones 473 mil 653 pesos, invertidos en las tres partes en que se dividieron los trabajos. La primera parte, tuvo un valor de 379.361.928; la segunda parte costó 189.680.964 pesos y la tercera y última 880.430.761 pesos.

Al iniciarse los trabajos, los habitantes de El Piñón se oponían a la obra. Incluso le dispararon a las dragas para evitar que se continuara dragando la primera parte del canal. Pero después de prolongadas conversaciones con los habitantes de esta población, éstos aceptaron a regañadientes la reanudación de las operaciones.

## CONSTRUYEN 6 ESPOLONES

Una de las condiciones impuestas por los opositores, era que el Ministerio de Obras Públicas construyera seis espolones para proteger la ribera de El Piñón.

Estos trabajos fueron ejecutados por la firma de Hernán Duarte Guerrero por un valor de 18 millones de pesos y

los espolones fueron construidos con pilotes de tubería de 20 centímetros.

Con estos seis espolones se busca evitar que la fuerte corriente se desvíe hacia la ribera de El Piñón e inunde la población.

Todos estos trabajos han sido coordinados y supervisados por el Intendente Fluvial del MOP, Alfonso Castro. La interventoría de los trabajos estuvo a cargo de la firma caleña Conval.

## DIQUE DIRECCIONAL

Actualmente solamente faltan 20 metros para terminar el canal piloto. Las tres dragas culminarán todos los trabajos este viernes, anunció ayer el Intendente Alfonso Castro.

Indicó además que una vez se terminen todos los trabajos, la División de Obras Hidráulicas construirá dos diques direccionales para tratar de orientar la corriente hacia el centro del canal piloto.

Para la ejecución de estos trabajos el MOP ha destinado 6 millones de pesos.



## Dice secretario de OO.PP.

# *IDU no cumple en arreglo de vías*

La Secretaría de Obras Públicas ha invertido 100 millones de pesos durante este año en la recuperación de las principales vías de la ciudad, trabajos de los cuales debía responsabilizarse el Instituto de Desarrollo Urbano, IDU.

Esta situación no ha permitido a la entidad desarrollar el programa de recuperación de las arterias más deterioradas, por cuanto además de utilizar los recursos del exiguo presupuesto, debe desplazar cuadrillas de trabajadores que cumplen otra labor, manifestó el secretario de Obras Públicas, Carlos Hernán López.

El funcionario agregó que "no se explica por qué el IDU no hace efectivas las pólizas de garantía que obligan a los contratistas a responder durante cinco años por los daños que se presenten en estas vías".

Añadió que para vías como la Avenida Boyacá entre la avenida Primero de Mayo y Autop-sur, la Avenida Circunvalar en los sectores del puente de la calle 53 y el Funicular al Instituto Roosevelt, su garantía de estabilidad no ha vencido, pero los trabajos de repavimentación los ha tenido que realizar la Secretaría de Obras.

"En estos trabajos hemos invertido el 10% del presupuesto destinado a recuperación de vías secundarias o las de menor tráfico vehicular", dijo López.

### Bajas especificaciones

El secretario de Obras, reiteró una vez más que una de las principales dificultades para afrontar el deterioro de las vías es que la mayoría de ellas están mal construidas debido a que no se tuvieron en cuenta las especificaciones técnicas recomendadas por el laboratorio de suelos.

Dijo que ello se debe a los altos costos que significa cumplir con todas las recomendaciones hechas por el laboratorio de suelos. "Si se cumplen todas las normas técnicas de cinco kilómetros que actualmente pavimentan, solo arreglarían dos".

Carlos Hernán López, manifestó que es muy difícil llevar a cabo un control en la construcción de las vías debido a que, por lo general, las interventorías son delegadas o las realiza el IDU que es la entidad encargada de la ejecución de vías en la ciudad.

Otra de las causas del daño de las arterias que mencionó el secretario de Obras, es que las vías en su gran mayoría fueron construidas para tráfico mediano o liviano y en la actualidad circula por ellas todo tipo de vehículos de carga.

Afirmó que no existe una coordinación con el DATT para autorizar vías por donde deben circular las rutas de los buses. "Cada vez que se arregla o se construye una calzada de barrio, inmediatamente desplazan una

ruta de bus", añadió.

### Nadie lo cumple

Carlos Hernán López indicó por otra parte, que en febrero de este año el alcalde mayor firmó el Decreto 115 el cual ordena a las empresas de servicios públicos recuperar las calzadas que rompan para la instalación de redes.

Sin embargo, este decreto nunca se ha cumplido y también le ha correspondido a la Secretaría realizar los trabajos. "Los trabajadores de estas entidades dañan 500 metros lineales de asfalto diarios, que dejan sin recuperar".

El funcionario dijo que por lo menos hace 20 años, a las calles y avenidas del sur de la ciudad no se les hace ningún tipo de mantenimiento y por ello, son las más destruidas.

Mencionó que las arterias más abandonadas de este sector de la ciudad son las de los barrios Claret, el Inglés, Santa Lucía y San Carlos.

### No hay equipo

El funcionario distrital enfatizó que uno de los obstáculos que ha tenido para arreglar y recuperar las calles de la capital ha sido la falta de equipo y de personal activo pues la mayoría de trabajadores pasan de los 50 años de edad.

"En la actualidad tenemos 50 volquetas en servicio de las 100 existentes, pues los vehículos están parados en los talleres por cuanto no se consi-

guen los repuestos para arreglarlos", endeudamiento de la entidad con el fin de adquirir 80 volquetas con las cuales manifestó López.

Añadió que es imposible poner en funcionamiento en un 100% la planta de asfalto debido a que no se cuenta con el equipo necesario para transportar el pavimento. "Estamos funcionando en un 50% apenas", agregó.

El secretario de Obras, Carlos Hernán López, manifestó que a pesar de estos inconvenientes este año se han repavimentado 300 mil metros cuadrados de calles. Igualmente se adjudicaron 45 millones de pesos para obras en los barrios periféricos.

"En la actualidad estamos trabajando en los barrios La Nueva Gloria, Costa Rica, Granada Sur, La Victoria, Pastranita y San Jacinto.

#### Cupo de endeudamiento

Se conoció, de otra parte, que la Secretaría de Obras Públicas, solicitará al Concejo de Bogotá, ampliar el cupo de endeudamiento de la entidad con el fin de adquirir 80 volquetas con las cuales se reemplazaría el parque automotor dañado.

"Esta solicitud solo se podrá efectuar cuando el Concejo se reúna en pleno. Es decir, por lo menos hasta agosto lo cual, de aprobarse el cupo de endeudamiento, el equipo solicitado estaría llegando hacia finales del año", dijo López.



## Por estragos del derrumbe

# Normalizar la vía a Vetas vale \$ 15 millones

Por **GABRIEL GALLO PEREZ**  
De Vanguardia Liberal

Volver a comunicar a Vetas con Bucaramanga y el resto del departamento y, además, darle una solución definitiva al problema de los derrumbes que se vienen presentando desde hace cuatro años en el punto más peligroso — kilómetro 10 de Berlín a Vetas —, exige en estos momentos una inversión de \$ 15 millones.

Hasta el martes habían cedido 200 metros de la banca, y se requerían por lo tanto unos \$ 5 millones, pero este miércoles, a raíz de nuevos aguaceros, se fueron 250 metros más, que suman 450 metros, pero según expertos en la materia, el derrumbe —12 kilómetros antes de llegar al casco urbano— proseguirá y lamentablemente se irían abajo 150 metros más de la banca, dejando la vía principal obstruida en gran tramo, situación que exige la apertura inmediata de una variante de cinco kilómetros más arriba, en suelo firme, que asegure su estabilidad en épocas invernales, como al actual.

Por otra parte, estos trabajos se llevarán su tiempo, alrededor de tres meses, lo que indica que, aproximadamente, el tránsito no se normalizaría sino hasta finales de julio, en el supuesto caso que el gobierno seccional allegará los dineros necesarios y ofreciera la maquinaria y equipo humano indispensables para adelantar la reconstrucción del tramo que ha ce-

dido por la violencia del derrumbe más fuerte que se ha presentado allí, acaecido el pasado domingo a las siete y media de la noche, por fortuna sin víctimas que lamentar, pero que ha comenzado a ocasionarle tropiezos a la economía de esa población, en donde el 90% de su ingreso proviene de la producción de oro y plata de las 13 empresas mineras legalmente constituidas, las cuales aglutinan a ochocientos trabajadores. Dichas empresas afrontan desde la presente semana serios problemas de escasez de materia prima para explorar y explotar estos metales preciosos, además del feldosfato, yeso, entre otros, precisamente por la dificultad para el transporte de materiales y elementos requeridos.

Siendo una vía departamental, los habitantes consideran que es de competencia de la Secretaría de Obras Públicas del departamento "meterle la mano a esta emergencia".

Como lo informamos en la edición de ayer, entre el martes y el miércoles estuvo en Bucaramanga una comisión técnica, encabezada por el alcalde, Enrique Medina Delgado, y algunos concejales, explicándole al gobierno seccional la magnitud de los estragos provocados el derrumbe de este 4 de mayo y, al mismo tiempo, pedirle soluciones adecuadas, para normalizar el transporte y las comunicaciones.

### Lista de necesidades

Luis Edgar Rangel Lizcano —

presidente del concejo— y Luis Ernesto Rangel Villamizar — coordinador del Colegio San Juan Nepomuceno—, quienes se encuentran al frente de esta emergencia, en el sentido de no permitir el avance de los vehículos y el acceso de las personas 200 metros antes de la zona de peligro, en amplias declaraciones concedidas a Vanguardia, que estuvo presente este miércoles en la zona del derrumbe, señalaron que en estos momentos se requiere lo siguiente:

1o. Construcción de una variante de unos 5 kilómetros, por un sitio seguro, en terreno firme, de acuerdo con un concepto técnico que den los ingenieros de vías, de transportes y geólogos.

2o. Maquinaria especializada, como buldózer, compresor, cargador, motoniveladora, para hacerle una reparación total a la vía Vetas—Berlín, que son unos 25 kilómetros, siendo necesario también el combustible y los elementos de mantenimiento de esta maquinaria pesada.

3o. Una cuadrilla de diez obreros, con el fin de darle mantenimiento permanente a la vía, por cuanto del personal que había hace cuatro años, una parte se jubiló y la otra fue trasladada a otras zonas del departamento.

4o. Para una solución definitiva, el gobierno departamental deberá invertir unos \$ 15 millones.



## Historia del Metropolitano (VI)

# La administración:

0502

# otro debate público

Por **AHMED AGUIRRE**

Las denuncias y debates públicos contra la administración de Metrofútbol en la construcción y decisiones relacionadas con el Estadio Metropolitano, no pararon allí en la sola investigación de la Contraloría.

Superada aparentemente esa situación a fines de 1985, desde comienzos de 1986 otros debates se iniciaron en contra de la empresa encargada de administrar los recursos de la obra deportiva.

### PRECIOS DE BOLETAS Y ADMINISTRACION

El viernes 17 de enero, a raíz de algunas informaciones referentes a los precios de la boletería para los espectáculos en el Metropolitano, hubo pronunciamientos oficiales.

El equipo Junior había fijado los distintos precios para las actividades deportivas, lo cual fue rechazado por la Contraloría Municipal.

El Contralor José Joaquín Rincón Chavez, dijo que el Junior no podía fijar precios en boletas de entradas por cuanto todavía no se había establecido ningún contrato por concepto de arrendamiento del escenario y la administración del estadio correspondía a Metrofútbol.

"Los partidos de fútbol, es decir el espectáculo deportivo es del Junior, pero la administración del estadio corresponde al Municipio por ser el dueño del escenario. Por lo tanto todavía no se pueden vender palcos ni establecer precios de boletas", manifestó Rincón Chavez.

Agregó que, "Solo cuando se haya establecido un contrato de arrendamiento entre Metrofútbol y el Junior, podrá el club profesional fijar precios. Esos son derechos que corresponden al Municipio, tal como se contempla en la escritura de constitución de la empresa Metrofútbol".

Directivos del Junior respondieron entonces que los precios de las boletas así las fijaba el club por cuanto era esta corporación deportiva la dueña del espectáculo. "Además - dijo el

presidente de la institución, Alberto Mario Pumarejo- hay una ley que establece el pago al Estado por concepto de arrendamiento de los escenarios y cuya cuantía no debe ser superior al 12 por ciento de las taquillas una vez descontado el diez por ciento que corresponde a Coldeportes".

La Dimayor fue consultada sobre este particular y su gerente Jorge Correa manifestó que la ley no es global ya que regularmente el pago por la utilización de los escenarios se hace en base a los acuerdos a que se llegue entre el dueño del estadio que puede ser el Municipio, Departamento o la Nación y los clubes profesionales.

Indicó también que las tarifas son diferenciales de acuerdo a los escenarios de las distintas ciudades y puso por ejemplo el Pascual Guerrero de Cali y el Atanasio Girardot de Medellín, cuyos equipos profesionales pagan al Municipio que era la entidad encargada del manejo administrativo.

### LA MEJOR FORMULA

La administración del Metropolitano por derecho en la escritura de constitución queda en manos del Municipio de acuerdo con el artículo cuarto.

Sin embargo, gran parte de dirigentes deportivos, la clase política y la ciudadanía en general eran partidarios de que la administración de un estadio tan monumental como el Metropolitano no fuera majenado por el Municipio.

Se temía que cayera en manos de irresponsables o personas que tomarían la administración del escenario para ejercer influencias políticas. Se temía igualmente que esta obra correría la suerte de los otros escenarios deportivos como el Coliseo Humberto Perea, el Tomás Arrleta, y el Romelio

Martínez y el propio Estadio Moderno, dejados al albedrío, sin el cuidado y mantenimiento necesario para estar en condiciones de poder realizar eventos de cualquier tipo.

El Gobernador Fuad Char, presidente de Metrofútbol, tuvo entonces la feliz idea de modificar la escritura de constitución. Para ello se requería entonces de la aprobación de las dos terceras partes de los socios.

La Nación, el Departamento y el Municipio, conforman la sociedad Metrofútbol, por lo tanto se requería que dos de ellos estuvieran de acuerdo y aprobarán la reforma de la escritura.

Fuad Char se asesoró jurídicamente y la idea fue presentada en reunión de Junta Directiva. Todos estuvieron de acuerdo, pero había que redactar algunos artículos y modificar otros, lo que quedó en manos de los abogados de Metrofútbol.

Los concejales de Barranquilla emitieron su concepto y la mayor parte de ellos coincidieron en que el Metropolitano debía ser administrado por un ente privado porque el Municipio no estaba en condiciones de hacerse a nuevas cargas.

Fueron entrevistados entre otros, Carlos Oeding Arroyo, Franco Martínez Aparicio, Miguel Bolívar Acuña, David Turbay Burgos, Jorge Gerleín Echeverría, Arturo Sarabia y Orlando de la Hoz.

### REFORMA SOCIEDAD METROFUTBOL

El 3 de abril de este año en sesión de Junta Directiva de Metrofútbol se aprobó el acuerdo cuyo espíritu es darle vida a la empresa por diez años más, es decir 1996.

La aprobación del acuerdo No. 1 se contempló en el acta 75 y se pasó a los abogados de Metrofútbol quienes elaboraron las reformas a los estatutos de constitución.

Directivos de Metrofútbol dijeron que la prolongación de la vida jurídica de la empresa se hacía en base a la aprobación de los socios constituyen-

tes, en este caso, la Nación, el departamento y Coldeportes.

La firma estaría a cargo del Ministro de Educación en representación de la Nación, el Director de Coldeportes por su retiro voluntario y el Gobernador del Departamento.

El Municipio ingresaba entonces como socio en reemplazo de Coldeportes, ya que aunque figuraba como integrante de la empresa no estaba el Municipio en la escritura de constitución como socio activo.

El Gobernador Fuad Char afirmó en esa ocasión que el estadio no sería arrendado al equipo Junior. La administración la tendría Metrofútbol que cobrará un porcentaje por las taquilla.

Aclaró que los partidos de fútbol profesional tendrían un precio en las boletas que fijaría el Junior. Si se trata de un espectáculo atlético, el precio de las boletas las fijaría la liga de atletismo y así sucesivamente.

"Con esto queremos dar por terminada la polémica que se ha generado en torno a la administración del Estadio Metropolitano", ratificó el Gobernador.

#### EL TECHO, GARANTIZADO DE POR VIDA

El techo del Metropolitano colocado en 1984, fue otro de los temas que ocupó por largos meses la atención del público barranquillero.

Dirigentes deportivos, políticos, comentaristas, aficionados y hasta el más desprevenido ciudadano intervinieron en determinado momento para dar a conocer su concepto.

La razón: el tipo de elemento escogido. Se trata de las denominadas canaletas o plaquetas, consistentes en láminas especiales de gran tamaño. Se esperaba que el techo fuera de concreto armado, de monumental peso y resistencia y cuando se anunció que el elemento escogido era la canaleta 90 de Eternit, los espacios radiales y las páginas de los periódicos se hicieron insuficientes para albergar tantas opiniones, críticas y polémicas.

Si programas como la estructura, la gramilla, pista atlética y aparcaderos

originaron continuas controversias, el techo del estadio fue también el pan de cada día.

Metrofútbol, la empresa que administró los recursos económicos del estadio decidió utilizar láminas de eternit construidas en base al asbesto-cemento. Ingenieros, arquitectos y técnicos especializados en la materia, desvirtuaron los conceptos, afirmando que las canaletas "Eternit 90" son recomendables y las más económicas.

El 4 de julio de 1984 se comenzó a instalar las canaletas y en poco menos de sesenta días el techo del Metropolitano había quedado terminado, en un avance más de la obra deportiva.

#### ESPECIFICACIONES TECNICAS

El doctor Alfonso Olave, interventor residente de la obra explicó así aspectos técnicos del elemento escogido para el techo del estadio:

"Estas canaletas se caracterizan

por su resistencia mecánica. Por ejemplo, resisten 100 kilogramos de voladizo máximo trabajando a flexión. También resisten 200 kilogramos a la luz máxima, luz de siete metros. Otra característica es la térmica, (coeficiente de dilatación debido a diferencias de temperaturas en estado seco). Tiene resistencia al calor estable hasta los 400 grados centígrados, reflexión del calor del 30 al 50 por ciento. El comportamiento en el fuego es incombustible con resistencia a los cambios bruscos de temperatura hasta una diferencia de 600 grados centígrados sin producirse ninguna transformación perceptible. "La acústica es otro factor importante. La canaleta 90 es el aislante del sonido. Su placa de 8 milímetros de espesor, aísla el sonido de la misma manera que lo haría una plancha de hierro de 85 milímetros recubierta de un aislante especial como un corcho yute o felpa. La carga permisible y que es de 200 kilogramos equivalente a dos personas montadas en la luz de apoyo en siete metros garantiza su resistencia".

El techo del Metropolitano requirió tres tipos de canaletas: dos que tienen 7 metros de largo y una ter-

cera con el tamaño diferencia para llegar a esa longitud, teniendo en cuenta la luz de la viga más larga y que es de 20.85 metros. El ancho de la canaletas es de un metro, aunque se utiliza solo 91 centímetros, ya que el solapar una con otra se pierde en cada una de ellas 4.5 centímetros".

#### MODULOS

El estadio se divide en dos partes: la que da hacia la Calle Murillo o sea lado oriental y el lado occidental. Esta así mismo constituido por dos partes radiales que son norte y sur en forma de circunferencia con dos partes tangenciales que son oriente y occidente.

"En la parte occidental, las dimensiones entre eje y eje son de doce metros en la parte superior. Abajo, en la configuración del pórtico hay tres ejes lo que da variación a los módulos. La parte radial varía entonces desde 12 metros que es el extremo "A" y el eje "C" hasta 8.75 metros".

En total se requirieron para el techo del Metropolitano 2.520 canaletas con distribución de 15 canaletas por cada uno de los 56 módulos.

El técnico de Eternit, Carlos Sotomayor señaló que la canaletas 90 además de ser un producto muy funcional ha tenido una larga experiencia en escenarios deportivos de Caracas, México y Brasil. El elemento químico, asbesto-cemento del que esta hecha es resistente, funcional y durable. La configuración de la canaletas es ondulada lo que permite que las aguas no se estanquen, sino que ruedan fácilmente por los canales hacia los voidales que van alrededor del techo.

"Las canaletas 90 están garantizadas de por vida. Nisiquiera requieren de impermeabilización. El asbesto es un mineral que al combinarse con el fibrocemento, produce lo que se conoce como Eternit".

La colocación del techo del Metropolitano requirió entre técnicos y obreros de unas 50 personas trabajando permanentemente durante dos meses que fue el tiempo empleado en la instalación de la cubierta.

#### PRUEBAS DE CARGA

En 21 días se practicaron las denominadas pruebas de carga, ensayos a que deben ser sometidos escenarios de cualquier magnitud, pero mucho más si la obra es gigantesca como el Metropolitano.

La firma bogotana del Ingeniero Luis Piñeros fue la encargada de realizar las pruebas, siete en total que comenzaron el 7 de enero de 1986 y culminaron el 31 del mismo mes.

Estas pruebas que debieron practi-

carse años antes, cuando se construyeron las tribunas, solo se efectuaron al comienzo de este año, ya que inicialmente se había encomendado la tarea a un grupo de ingenieros de la Universidad Nacional.

Cuando hace dos años se pensó realizar tales pruebas para medir la resistencia de la estructura, el costo estuvo fijado en 150 mil pesos y hoy en 1986 el valor fue un poco más de 750 mil.

Para la ejecución de esta tarea se contó con la colaboración de algunas empresas como Corelca, Monómeros etc, que prestaron algo más de 600 canecas de 200 litros de capacidad cada una. A esto se agregan desperdicios del mismo tanque y el peso del mismo para un total de 250 kilos de peso por cada caneca.

#### SIETE PRUEBAS

Un total de siete pruebas se ejecutaron de las diez proyectadas inicialmente.

El primer ensayo se practicó en el módulo 30 de la tribuna oriental, sitio considerado crítico. Un total de 320 canecas fueron llenadas de agua y sometidas a las pruebas técnicas mediante flexómetros capaces de medir la más mínima desviación o variación estructural. En cada una de las pruebas se practicaron un mínimo de seis lecturas y el peso establecido fue de 500 kilos por metro cuadrado, superior al mínimo exigido para este tipo de construcción.

Luis Piñeros, ingeniero que tuvo a su cargo las pruebas utilizó equipos de alta precisión y confiabilidad como flexómetros, deformímetros y bastones extensibles aplicados tanto en la parte superior como inferior de la zona donde se efectuaron los ensayos.

Más de 225 metros de mangueras se emplearon para transportar al agua desde el tanque de almacenamiento localizado en la parte norte del estadio hasta el sitio de la prueba.

El Cuerpo de Bomberos de Barranquilla y unidades de la Base Naval colaboraron estrechamente en la tarea durante el tiempo requerido con la mano de obra de sus unidades.

La segunda prueba fue practicada en los pasillos del mismo sector oriental. Posteriormente se hicieron ensa-

yos en las rampas u orejas del sector nor-oriental con un peso de 267 kilos por metros cuadrado.

Seguidamente las pruebas se hicieron en las graderías. Allí se probó la luz que sostiene la gradería oriental entre sus columnas con la aplicación de un peso de 400 kilos de carga viva y una carga aplicada del orden de los 580 kilos por metro cuadrado. Este ensayo se llevó a cabo en los módulos correspondientes a los ejes 29,30 y 31 durante 24 horas.

Al finalizar las pruebas en el sector oriental, los ensayos se trasladaron en la misma forma al lado occidental.

Los resultados finales fueron altamente positivos y el informe del Ingeniero Luis Piñeros a Metrofútbol fueron satisfactorias con algunas recomendaciones mínimas que en nada afectaron la estructura. El Interventor de la obra, Meyer Velandia diría: "Las pruebas de resistencia fueron altamente satisfactorias de acuerdo a las normas vigentes. Podemos afirmar que la estructura está capacitada para resistir el peso para el cual fue diseñado y se le puede brindar plena garantía al público".

De esta manera se daba cumplimiento a una de las exigencias técnicas que se requieren para este tipo de construcción y que fue uno de los puntos tenidos en cuenta por la Contraloría General de la República en su informe investigativo adelantado en Metrofútbol entre octubre y noviembre de 1985.

---

**Mañana: La pista atlética**



En Contraloría

# Reparos a licitación de acueducto regional

Luego de colocar en duda la factibilidad del millonario empréstito en dólares que se propone adquirir el Gobierno Departamental en conjunto con el Fondo Nacional de Caminos Vecinales, la Contraloría General de Santander exteriorizó ayer nuevamente su desacuerdo con la Administración, dejando esta vez en entredicho la legalidad de la Licitación Pública que acaba de anunciar el Ejecutivo para hacer realidad uno de sus proyectos mayores: La construcción del acueducto urbano-veredal de la provincia de Guanentá.

El nuevo 'torpedo' de la Contraloría contra planes de la Administración, el segundo en menos de una semana, está contenido en una carta que envió el contralor Miguel Jesús Arenas Prada al secretario de Planeación Departamental, Carlos Eduardo Pereira Sorzano, a quien, expresamente, el encargado del control fiscal solicita ("a fin de evitar perjuicios, tanto al Departamento, como a los licitantes") que suspenda los trámites de la Licitación anunciada ayer en avisos oficiales aparecidos en este diario y en un periódico de circulación nacional.

En diálogo con la prensa local, el contralor Arenas Prada afirmó que "con sorpresa" leyó las citadas publicaciones de una Licitación que, según él, no ha llenado requisitos exigidos. "Todos saben que este empréstito (el del acueducto) no se ha legalizado, no ha sido refrendado por la Contraloría, no se ha adicionado el presupuesto; no

entiendo cómo sin haberse tenido en cuenta esto se haya publicado en el día de hoy (ayer) la apertura de esta licitación", sostuvo el contralor.

Enfatizó que de la manera como se hizo "se está violando el decreto 1395", por medio del cual el propio Gobierno promulgó el Régimen de Contratación.

Interrogado sobre las probables causas políticas de la actuales diferencias entre el Gobierno y la Contraloría, Arenas Prada las negó y dijo que los reparos planteados por su despacho obedecen a la "responsabilidad" que tiene como encargado del control fiscal, "por mandato de la Asamblea". Dijo que mientras el período gubernamental termina en agosto, él debe responder ante la duma, en octubre próximo, con un informe sobre la situación financiera del Departamento. "Es lógico que los problemas los vendría a tener el contralor por no haber hecho claridad", expresó.

**La carta**

En su misiva al secretario de Planeación, Arenas Prada reseña los aspectos legales que supuestamente se desconocieron por parte del Gobierno. Su texto es el siguiente:

"Doctor Carlos E. Pereira Sorza-

Por favor pase a la Pág. 9

(Viene de la Página 14)

no, secretario de Planeación Departamental.

"En consideración a los avisos sobre la Licitación Pública SPD-LP-01-86, para la construcción de la Bocatomía La Laja, Desarenador y línea de conducción La Laja-EI Común y la Licitación Pública SPD-LP-02-86 sobre la construcción de la Presa y Embalse del Común y obras anexas, publicados en Vanguardia Liberal y El Tiempo del día de hoy y en los cuales aparece, que el pago por dichas obras se hará con recursos provenientes del préstamo del Fondo Financiero de Desarrollo Urbano, Banco Central Hipotecario y del Presupuesto de Rentas y Gastos del Departamento, observo lo siguiente:

"Que el artículo 25 del Decreto 1395 de 1985, sobre requisitos y trámites de los contratos, dispone el cumplimiento **en su orden:** (Subrayado del despacho).

"1. Autorización de la Asamblea Departamental, la cual existe, según Ordenanza número 02 de 1985.

"2. Certificación de la existencia de Apropiación Presupuestal, expedida por el Director de Presupuesto, la cual no existe, ni puede existir, porque esta Contraloría no ha refrendado aún el contrato que legaliza el empréstito entre el Departamento de Santander y la Entidad prestamista, de conformidad con el numeral 3º del Artículo 227 del citado Decreto.

"De otra parte, no existe la correspondiente Apropiación Presupuestal, por cuanto no se ha realizado la Adición al Presupuesto con base en el empréstito obtenido, conforme lo estipula el numeral 2º del artículo 83 del Decreto 2407 de 1981.

"3. Licitación Pública, etapa en la cual se encuentra el desarrollo de la contratación señalada, según se desprende de los avisos publicados, sin que se haya cumplido lo expresado en el numeral anterior, violando en esta forma el ya mencionado artículo 25, del Decreto sobre régimen de Contratación Administrativa, el cual preceptúa que los requisitos y trámite deben cumplirse en su orden.

"De esta manera me permito comedidamente recomendarle, que hasta tanto sea legalizado el empréstito y la adición presupuestal, se abstenga de continuar con el trámite de las Licitaciones Públicas, a fin de evitar perjuicios, tanto al Departamento, como a los licitantes.

"Cordialmente, Miguel Jesús Arenas Prada, contralor de Santander.

"Copia: Doctor Alvaro Cala Hederich, gobernador de Santander".



**cinep**  
departamento de  
documentación  
ARCHIVO DE PRENSA

Periódico

Ciudad

Bucaramanga

Pág. 3

Fecha - 9 MAY 1986

Código 57002

Lugar DE

## El Area Metropolitana

# Aseguran créditos por 338 millones de pesos

**Suscrito un convenio de compromiso con el BCH por \$ 196 millones para el programa de barrios subnormales y se firmó un contrato de intermediación financiera con el Banco de Colombia para la construcción de la transversal metropolitana por \$ 142 millones.**

Por **SERGIO AGUIRRE LOPEZ**  
**De Vanguardia Liberal**

El gobierno metropolitano de Bucaramanga aseguró en la mañana de ayer la ejecución de dos de los más importantes programas en que está empeñado —el plan de zonas subnormales y la construcción de la transversal central metropolitana— con la suscripción de un convenio de compromiso con el Banco Central Hipotecario y la firma de un contrato de intermediación financiera con el Banco de Colombia.

Herman Alfonso Villareal, secretario ejecutivo del área metropolitana, en diálogo con **Vanguardia** explicó que el convenio de compromiso suscrito con el Banco Central Hipotecario prácticamente significa que esa entidad bancaria aprueba el crédito que por la suma de \$ 196 millones de pesos solicitó el ejecutivo para el programa de zonas subnormales de Bucaramanga.

Así mismo, el contrato de intermediación financiera que por 142 millones de pesos firmaron el área metropolitana y el Banco de Colombia, garantiza la ejecución de la primera fase de la transversal metropolitana, precisó Alfonso Villareal.

### **En 15 días llegan**

Sobre este último contrato, el funcionario anunció que en unos 15 días llegarán en un solo paquete los 142 millones de pesos. De todas formas, los trabajos en la transversal metropolitana se iniciaron hace algunos días y ya van muy adelantados con la utilización de recursos propios del área —72

millones de pesos.

Los 196 millones pesos que prestará el Banco Central Hipotecario para los barrios subnormales, aseguró Alfonso Villareal, demorarán todavía algún tiempo en llegar a las arcas municipales, pero de todas formas, la administración metropolitana

ya inició el programa en los sectores de los Destechados de Floridablanca, donde se instalaron los servicios de acueducto y alcantarillado, y en La Transición donde están colocando en este instante el agua.

Con este programa se pretende llevar a 19 barrios catalogados de subnormales, los servicios básicos de acueducto, alcantarillado y vías, para beneficio de cerca de 50 mil personas.

El programa en su conjunto tiene un valor de 290 millones de pesos, de los cuales el área metropolitana invertirá 94 millones de sus recursos propios.

### **Condiciones del crédito**

En cuanto a las condiciones del crédito aprobado por el Banco Central Hipotecario para las zonas subnormales, Herman Alfonso Villareal indicó que para pagar los 196 millones de pesos, el gobierno metropolitano tiene 9 años, incluido uno de gracia. lo que quiere decir que durante los primeros 12 meses se abonarán los intereses pero no habrá que desembolsar capital. Los intereses son del 26.5 y es un crédito calificado de "blando".

Por su parte, el crédito por 142 millones de pesos para la transversal metropolitana tiene casi las mismas condiciones del anterior, solo que los intereses de éste son más bajos —25.5 por ciento—, gracias a la inversión que el área ha hecho en Bonos de Desarrollo Urbano del Banco Central Hipotecario.



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
**ARCHIVO DE PRENSA**

Periódico

Ciudad

Pág.

173

Fecha

10 MAY 1986

Código

C-70502

Lugar

59

## Préstamo japonés

# Betancur reitera apoyo a Emcali

Las Empresas Municipales de Cali dieron a conocer ayer la resolución 157 suscrita por el Presidente Belisario Betancur y el ministro de hacienda, Hugo Palacios, que autoriza a Emcali para suscribir un contrato por 75 millones de dólares con el gobierno japonés.

Apartes de la resolución son los siguientes:

“El Presidente de la República conforme a las facultades que le confiere la ley y considerando que Emcali solicitó autorización para contratar un empréstito externo con The Overseas Economic Cooperation Fund por 18 mil 285 millones de yenes japoneses, con un plazo para su total amortización, contado a partir de la fecha de firma del contrato de préstamo, de 25 años, incluido un período de gracia de 7 años y un interés del 4.75 por ciento anual sobre saldos deudores.

Que los fondos provenientes del empréstito se destinarán a financiar parcialmente los costos del Plan Integral de Desarrollo para el Distrito de Aguablanca, resuelve:

Autorizar a las Empresas Municipales de Cali para contratar el empréstito. Los fondos provenientes del empréstito se destinarán a financiar parcialmente los costos del Plan Integral de Desarrollo para Aguablanca.

Esta operación tendrá la garantía solidaria del Gobierno Nacional, de acuerdo con lo dispuesto por la ley y de conformidad con las excepciones aprobadas por el Consejo de Ministros.

Los pagos a que se obligan las Empresas Municipales de Cali, estarán subordinados a las apropiaciones que al efecto se liquiden en sus presupuestos.

Emcali deberá enviar al Ministerio de Hacienda un original del contrato de préstamo y la información mensual y detallada sobre el movimiento y estado de la cuenta, y a la Contraloría General de la República los documentos de que trata la resolución reglamentaria.

### Adjudicaciones

Por otra parte, Emcali adjudicó tres licitaciones para el suministro de tubería PVC, y la ejecución de obras de infraestructura sanitaria, con el fin de dotar de servicios definitivos de acueducto y alcantarillado, al barrio El Poblado II etapa.

Las obras, que se realizarán a un costo total de \$84 millones 654 mil, forman parte de los programas que ejecuta Emcali en el distrito de Aguablanca, a través de la gerencia del Plan Maestro III.

Su proyección fue concebida en reuniones durante las cuales se concretaron los sistemas de pago, de acuerdo con la situación económica de los habitantes.

Las licitaciones se adjudicaron así:

A la firma del ingeniero José Arcesio Domínguez Tróchez, se le adjudicó la instalación de tuberías de 3 a 12 pulgadas de diámetro para redes de acueducto. Igualmente el suministro e instalación de tuberías para alcantarillado combinado en el barrio Poblado II, sector A.

Las obras se ejecutarán en un lapso de 220 días y su costo será de \$22 millones 180 mil.



**cinep**  
departamento de  
documentación  
ARCHIVO DE PRENSA

Periódico **EL HERALDO** Ciudad **Barranquilla**  
Pág. **12A** Fecha **10 MAY 1986**  
Código **CJ0972** Lugar **DIO**

## Historia del Metropolitano (VIII)

# ASI ES EL ESTADIO

Por AHMED AGUIRRE

**D**emarcado en un área de 150 mil metros cuadrados y un área de construcción de 57 mil metros cuadrados, la gran mole o estructura arquitectónica que constituye el Estadio Metropolitano está situado casi al centro del denominado complejo deportivo de la Ciudadela 20 de Julio.

El conjunto total del polideportivo es de 280.000 metros cuadrados, de los cuales el 53.5 por ciento corresponde al Metropolitano. El escenario no es únicamente la gran masa de concreto que aparece como un gigante a la vista del ciudadano desprevenido. Es mucho más.

No es tampoco únicamente las tribunas que se muestran amenazadoras y desafiantes, ni la cancha de fútbol con sus 105 metros de largo por 70 de ancho tapizada con el verdor fresco de la grama, ni es únicamente la pista atlética a medio terminar, pero que aun así en su etapa de asfalto se muestra dimensional y bella.

Es mucho más, es todo un conjunto de cosas con una función específica para servicio de deportistas y del público en general. Esos detalles, esas cositas que unidas conforman un gran todo son las que presentamos a continuación.

### ASI ES POR DENTRO

En el interior del estadio hay dispuestas oficinas para 16 ligas deportivas, gimnasios para boxeo, pesas, fuerza básica, artes marciales, tenis, ajedrez, gimnasia olímpica, gimnasia aeróbica para un total de 25 concesiones destinadas al deporte del Atlántico.

Las oficinas para ligas que no van a desarrollar actividades deportivas están situadas en el sector inferior de la tribuna occidental. Las que van a realizar actividades están localizadas en la parte inferior del sector oriental. Aunque no son muy grandes, son funcionales para reuniones, de atención a los atletas y coordinación de competencias. Las que van en los gimnasios son más completas con salas extras.

Hay igualmente una oficina denominada "hall del deporte del Atlántico" que estará bajo el cuidado y administración de Ciclodeportes. En ese salón especial estarán situados los afiches y fotos de los grandes deportistas de

la región y corresponde a una iniciativa del ex-gobernador Abel Francisco Carbonell.

### CINCO CAMERINOS

En su interior, el estadio tiene cinco camerinos: uno para los árbitros, otro para el equipo profesional local, un tercero para el equipo profesional visitante, el cuarto para el equipo local amateur y el quinto para el equipo visitante amateur.

Cada uno de ellos está dotado de oficina, sala de atención y despacho para el técnico, un gran salón o zona de calentamiento, dos recintos para masajes, un disponible para guardar los implementos deportivos, una zona para pileta romana de precalentamiento o post-calentamiento, zona de vestiers y la zona de duchas, sanitarios y lavamanos.

Estos camerinos están dotados con todas las exigencias que se requieren en cualquier escenario moderno del mundo. Los acabados son óptimos, con enchape en cerámica blanca.

### EL HOTEL

La concepción del hotel se hizo teniendo en cuenta dos aspectos: el primero tratando de buscar recursos e ingresos para el mantenimiento del estadio ya que el escenario por su magnitud iba a tener una serie de áreas sin utilización y había que aprovechar esos espacios. El otro aspecto es que las habitaciones sirven de alojamiento a los equipos profesionales que vengán a enfrentarse al Junior y para concentraciones de delegaciones deportivas del Atlántico que llevarán la representación departamental en campeonatos y torneos nacionales.

Se busca con ello, que las diferentes ligas en vez de pagar concentraciones en hoteles de la ciudad, lo hagan directamente en el hotel del estadio que prestará el mismo servicio.

Hay quince habitaciones para camas dobles con su respectivo baño y closet, cómodos y funcionales. Hay además dos habitaciones colectivas para seis personas y otras tres habitaciones provisionales disponibles para delegaciones que sean muy numerosas.

El hotel contará también con una biblioteca de tipo deportivo que servirá de esparcimiento o lectura para el atleta. Allí habrá también televisión y servicio de recepción y control, además de un disponible que se puede utilizar perfectamente como cocina

y otro más para servicio de lavandería.

El denominado hotel forma parte de las innovaciones en el gran complejo del Metropolitano y que lo hacen mucho más funcional.

### SERVICIO DE PRENSA

Igual que el hotel, situado en la zona occidental, el Estadio Metropolitano contará en ese mismo sector con dos salas de prensa. La primera con todos los servicios de teléfonos, télex y redacción. La segunda tiene además un disponible y cuarto oscuro para revelado de fotografía.

Habrá servicio de télex de acuerdo a la necesidad e importancia de los partidos de carácter nacional o internacional, treinta teléfonos y dotación especial para la prensa.

### 26 CAFETERIAS

Otro de los servicios en el nuevo escenario es el correspondiente a cafeterías: 26 en total distribuidas, 12 en el nivel de la gradería alta y 12 en el nivel de la gradería baja. Otra cafetería, la central para cuando haya espectáculo de gran magnitud y un restaurante-cafetería en el primer piso que tendrá servicio diario para deportistas, dirigentes y técnicos de las diferentes ligas con actividades más o menos permanente.

Las cafeterías serán administradas por personas o empresas a las cuales se les adjudicó contrato previo el lleno de requisitos especialmente como garantía económica refrendada por cartas bancarias, hoja de vida ejemplar y responsabilidad en manejo de concesiones de este tipo.

### PALCOS Y SERVICIOS SANITARIOS

Distribuidos en las zonas oriental y occidental, el estadio cuenta con 104 palcos con un pequeño espacio o sala de estar debidamente cerrado, con dos puertas y donde se puede colocar un pequeño servicio de refrigerio. Con su servicio de lavaplato, una pequeña sala de esparcimiento y un espacio especial para nueve puestos, separado del público por medio de

**APARCADEROS**

barandas metálicas.

El diseño inicial de los palcos debió ser modificado por algunas variaciones efectuadas en las tribunas, más concretamente en las dos últimas graderías del segundo nivel que se anulaban cuando se presentó el problema de la visual para el público hace tres años.

Los servicios sanitarios del Metropolitano están distribuidos alrededor de las tribunas. En las zonas de palcos de occidental y de tribuna numerada, zona sur baja, norte baja, anillo superior norte y sur y en la zona oriental están situados estos servicios con la implementación necesaria para el público.

**LUZ DIA EN EL INTERIOR**

La iluminación interna del Estadio Metropolitano se constituye también

en otra de las modernas y funcionales obras del escenario.

A un costo de 26 millones de pesos incluyendo valor de impuestos por concepto de nacionalización se trajeron de Holanda y compradas a la Philips un total de 24 lámparas de mercurio halógeno tipo HNF 002 de 2.000 vatios cada una.

Cada una de las lámparas de forma rectangular, de 67 centímetros de alto por 28 de ancho tiene un peso de 23.5 kilos. Con 2.000 vatios, las luminarias HPI/T es ideal para coliseos y estadios con transmisiones especiales por televisión.

El ingeniero Alfonso Franco Silva, quien tuvo a su cargo los trabajos de instalación y colocación del sistema de alumbrado, afirma que la iluminación del Metropolitano será la más moderna y la mejor del país y una de las me-

jores de Suramérica.

La iluminación interna está distribuida en las dos graderías correspondiéndole 112 lámparas al sector oriental e igual número al sector occidental. Las lámparas están conectadas a través de dos circuitos: el número uno para 112 proyectores y el número dos para otros 112. La totalidad de los reflectores están repartidos en cuatro subestaciones eléctricas.

Cada subestación alimenta a 56 reflectores por medio de un transformador de 150 KVA trifásico, aunque de una sola subestación se puede prender todo el circuito.

Otra iluminación interna es la que va en los pasillos alrededor de las tribunas en su parte posterior. Para este sistema de alumbrado se utilizan 120 lámparas de applique, en sodio de

alta presión.

Intervinieron en los trabajos de iluminación los ingenieros Alfonso Franco Silva, Hernando Gómez y Libardo Villamizar. Además prestó su asesoría técnica un ingeniero de la Philips, especialmente en el montaje, colocación y enfoque de las luminarias.

El 28 de febrero comenzaron a instalarse las luminarias sobre la estructura metálica en la parte superior del techo. Tres semanas más tarde quedaron colocadas las lámparas del sector oriental y poco después se instalaron las del sector occidental.

El sábado 23 de marzo se efectuaron las primeras pruebas de la iluminación interna. Se ensayó la luz de 22 lámparas del sector oriental a partir de las 7:15 de la noche con resultados exitosos.

Tres mil personas estuvieron presentes en la prueba que duró hasta las 8:20 pm. El público que asistió quedó maravillado y varios de los aficionados manifestaron que con solo 22 proyectores encendidos, "la luz es mejor que la que hay en el Romelio Martínez o el Eduardo Santos de Santa Marta. Ya aquí se puede jugar a fútbol de noche", afirmó otra persona entusiasmada.

**ILUMINACION EXTERNA**

La iluminación externa del estadio fue realizada por la Corporación Eléctrica de la Costa, Corelca y la Electrificadora del Atlántico.

En los primeros días de marzo, la Electrificadora comenzó los trabajos con la colocación de postes a lo largo de la Avenida Murillo desde la Circunvalar hasta la denominada vía cero en la parte norte del escenario.

A Corelca le correspondió el alumbrado de la zona occidental y aparcaderos. Para esta iluminación se emplearon bombillas de 400 vatios. El alumbrado exterior del Metropolitano tuvo un costo de inversión superior a los 10 millones de pesos.

El Metropolitano tiene dos aparcaderos. El primero sobre la zona occidental y que es de carácter privado para los usuarios de los palcos, para aficionados que van a hacer uso de la tribuna de occidente, para representantes de prensa, radio e invitados especiales.

Este aparcadero tiene una área de 32 mil metros cuadrados y una capacidad para 1.800 vehículos. El segundo aparcadero está situado en la zona sur entre la vía circunvalar y la avenida Murillo y su capacidad es de 2.600 vehículos, para un total de servicio de 4.000 vehículos.

El aparcadero sur es de uso general. Taxis, buses, busetas y toda clase de vehículos pueden hacer uso de este lugar. El aparcadero privado en occidental tendrá unos costos especiales para la vigilancia de los automotores y cada persona que lo utilice recibirá una contraseña o recibo. En caso de daño o pérdida de un vehículo, su propietario tendrá la garantía de un seguro que cubrirá el costo del automotor.

El aparcadero sur tiene una capacidad de 43.500 metros cuadrados y por su utilización no se cobrará ningún centavo. El Ministerio de Obras aportó económicamente una buena suma para la construcción de los dos aparcaderos, cuyo costo fue de aproximadamente 4 millones de pesos, sin incluir la iluminación que la adelantó Corelca y la Electrificadora del Atlántico.

Por cualquiera de las vías, Murillo, Circunvalar, alterna o la vía cero, el aficionado podrá llegar sin dificultad a cualquiera de los dos aparcaderos.

Quienes hagan uso del occidental podrán gozar del espectáculo deportivo sin preocuparse de su vehículo. Además de la vigilancia privada, este aparcadero está cerrado con mallas especiales que impiden el paso a cualquier extraño.

Con especificaciones técnicas, funcionales y modernas, los aparcaderos del Metropolitano se constituyen también en otra muestra de orgullo para los barranquilleros.

**Mañana: El Metropolitano: de sueño a realidad**



# ¿Qué calificó Telecom en la licitación?

*Tal como lo prometió el periódico en su edición del 7 de mayo, la Página Informática presenta hoy la evaluación hecha por Telecom a las tres propuestas presentadas para el proyecto de instalación y puesta en funcionamiento de la Red Pública Nacional de Transmisión de Datos.*

La evaluación de las tres ofertas recibidas se efectuó con estricta sujeción a las normas sobre contratación del Estado, decreto 222 de 1983, estatuto que determina la obligatoriedad de la licitación pública en estos casos, con el fin de garantizar la libre participación y la igualdad de condiciones, razón por la cual exige la formulación de un pliego de condiciones en donde no sólo se exprese la información requerida para que el interesado pueda hacer su oferta, sino también se señalan previamente los criterios y condiciones de la adjudicación.

El pliego de condiciones fue elaborado conjuntamente por especialistas de las empresas telefónicas de Medellín, Bogotá, Cali y de Telecom, bajo la coordinación del Ministerio de Comunicaciones.

Es evidente que el pliego fue lo suficientemente preciso (protocolos, cantidades de puertas, utilización de cada puerta, cantidad y clase de modems y demás equipos de acceso, cantidad y clase de equipos para interconexión, etc.), puesto que las propuestas fueron plenamente comparables.

Durante la etapa de elaboración de las propuestas los oferentes tuvieron por igual la oportunidad de solicitar aclaraciones sobre los términos del pliego.

Cuando ellas se presentaron, se dieron las respuestas pertinentes las cuales se comunicaron mediante circulares a todos los interesados.

## Estudio de la licitación

La evaluación de las ofertas fue así mismo realizada conjuntamente, en equipos conformados por expertos en los aspectos técnicos, financieros y jurídicos, durante tres meses. Sus conclusiones fueron revisadas ampliamente en reuniones con los gerentes de las empresas y en los comités Ejecutivo y de Licitaciones

de Telecom, así como por su junta directiva.

De los estudios y deliberaciones existen los correspondientes documentos que son públicos y, en consecuencia, han estado a disposición de cualquier persona, sin que hasta la fecha Telecom haya recibido solicitud alguna sobre los mismos.

## Aspectos técnicos

### Tecnología y especificaciones técnicas:

El principio de la libre concurrencia o participación, que es el fundamento de la licitación pública, impide definir a priori que la tecnología de un país es superior a la de otro. Las decisiones en ella se toman sobre ofertas específicas. En el mundo actual las tecnologías se comparten, cruzan las fronteras, se utilizan componentes similares, de tal manera que con algunas excepciones no se puede dictaminar sobre la superioridad de una sobre otra.

Las ofertas básicas presentadas por los tres proponentes, así como las dos ofertas alternativas presentadas por Siemens, cumplen en general con las características técnicas contenidas en el pliego de condiciones, aunque, como es natural, presenta algunas diferencias entre sí en lo que a diseño se refiere.

## Experiencia

El numeral 4.4.10 del pliego de condiciones solicitaba información sobre la experiencia del oferente o el fabricante, en el suministro, fabricación e instalación de bienes iguales a los pedidos, con detalles sobre: países, cantidades y administraciones de telecomunicaciones. Los oferentes informaron lo siguiente:

Siemens menciona 10 países y 21 compañías a las cuales ha suministrado 24.423 puertas.

GTE Telenet-Procalcúlo menciona 20 países y 48 compañías a las cuales ha suministrado equipos para redes de datos, pero no indica cantidades.

Sintel menciona seis países y 8 compañías, pero solamente menciona cantidades de puertas suministradas a Argentina (3.016) y a Canadá (860).

## Respaldo técnico en Colombia

En los numerales 4.4.7.10 y 4.4.11 del pliego se solicitó información sobre la organización que los oferentes tienen en Colombia y la que adoptarán después del contrato para proporcionar un soporte a Telecom y a las empresas telefónicas.

Siemens contestó: "Siemens con su organización en Colombia ha adelantado, a través de sus departamentos de servicios, tareas especializadas similares a los servicios ofrecidos en nuestra propuesta, como son: montaje, instalación, prueba, puesta en servicio y mantenimiento de sistemas de control por programa almacenado, tales como: proyectos de señalización para semáforos, ferrocarriles, para sistemas integrados de seguridad, para distribución de potencia, conmutación telefónica (sistemas EWSD y EMD), para conmutación télex y transmisión de datos por circuitos (EDXC).

Nuestros departamentos de servicios tienen los recursos humanos de aproximadamente 300 especialistas entre ingenieros en electrónica y comunicaciones, técnicos especializados en telecomunicaciones, ingenieros de proyectos, operarios de producción, personal administrativo y auxiliares técnicos y de ventas; así como los recursos físicos (equipos para prueba, fabricación, capacitación de personal, reparaciones y documentación técnica).

Todo lo anterior capacita a Siemens y garantiza a Telecom la realización de todos los servicios inherentes a la propuesta que nos ocupa. En el tomo 1A, registro *Documentación de nuestra propuesta*, incluimos información y organigramas de nuestra compañía."

GTE-Telenet-Procalcúlo no contesta al numeral 4.4.11. Al numeral 4.4.7.10 contestó: "GTE Telenet proporcionará a Telecom la asistencia técnica necesaria cuando se requiera, para resolver problemas de mantenimiento y operación de la Red.

Este apoyo se brindará a través de nuestro representante local, Procalcúlo. El personal técnico altamente capacitado

con que cuenta Procálculo tiene acceso a nuestros especialistas en Reston, Virginia, para resolver cualquier problema técnico que se presente.

Además de apoyo técnico en mantenimiento y operación, GTE-Telenet tendrá mucho gusto de asistir al personal de Telecom en otras áreas igualmente importantes para el desarrollo de la Red Pública de Datos en Colombia, como planificación, mercadeo y administración.

Como referencia deseamos informar a Telecom que en encuestas desarrolladas por empresas como McGraw-Hill y otras, Telenet se destaca en forma especial por su organización de servicio y por el grado de satisfacción de sus clientes. Por favor referirse al documento adjunto: *1984 Brand Preference Survey of the Data Communications Market.*"

Sintel contestó al numeral 4.4.11.: "La capacidad técnica de Sintel para acometer el suministro e instalación de una red de transmisión de datos se ha expuesto en el numeral anterior, 4.4.10.4 (se refiere a la lista de países donde han sido instaladas redes por Sintel).

Así mismo, también se ha descrito la asistencia técnica postventa, tanto *in situ* como en paralelo, y los medios de que para ello Telefónica dispone (Sintel es empresa filial 100% de Telefónica).

Sintel dispone en la actualidad de una delegación y oficina de proyectos en Colombia; si bien, para el proyecto de la Red Nacional de Transmisión de Datos, se constituirá la organización contemplada en el organigrama adjunto."

Al numeral 4.4.7.10 contestó Sintel: "Telecom y las administraciones telefónicas tienen asegurada esta asistencia técnica no sólo durante la instalación y la primera etapa de explotación de la Red (asesoría técnica *in situ*) sino durante toda la vida útil de explotación del sistema, pues no se debe olvidar que Telefónica

tiene su propia red Iberpac configurada con base en equipos Tesys (en la actualidad con 600 Tesys-1 y 21 Tesys-5), y, por otro lado, Telefónica es miembro del CCITT. Pensamos que estos hechos garantizan a Telecom y a las administraciones telefónicas una inmejorable asistencia técnica cuyos términos y forma de actuación se fijarían en un contrato de asistencia técnica postventa que formaría parte del contrato de adjudicación del suministro e instalación de la Red.

A este respecto hay que señalar también que Telefónica dispone de un grupo de técnicos especializados en la ayuda técnica al usuario, denominado grupo de ayuda al usuario, y cuya misión es mantener un diálogo permanente con los responsables de la explotación de las diferentes redes implementadas con equipos Tesys."

#### Aspectos jurídico-económicos

En cuanto a valores cotizados para los bienes esenciales, la oferta alternativa N° 1 de Siemens, que fue la adjudicada, es 492 millones de pesos más barata que la de la GTE-Telenet y 573 millones que la de Sintel.

Efectuados los ajustes necesarios para colocar las ofertas en igualdad de condiciones de comparación, y tener en cuenta las condiciones financieras mediante la aplicación del valor presente a una tasa del 12% anual, la mencionada alternativa de Siemens es 636 millones más económica que la oferta de GTE-Telenet (con el agravante de que esta última no ofrece en su propuesta costos de nacionalización), y 293 millones más económica que la oferta de Sintel.

Fundamentados en lo estipulado en el pliego de condiciones y con base en las recomendaciones de las empresas telefónicas de Bogotá, Medellín y Cali, además de los bienes esenciales se adjudicaron bienes y servicios opcionales por valor de US\$3'774.339.33 y \$34'821.875. Estos bienes y servicios, a un costo similar, tendrían que haberse incluido en caso de adjudicación a cualquiera de los otros oferentes.

GTE-Telenet-Procálculo incumplió con los ítems 3.05 y 3.13 porque no presentó valores FOB y exigió garantía de la Nación. Para la financiación que ofrecía Sintel, incumplió con los ítems 3.12 del pliego, por no ofrecer financiación para el 100% de la parte cotizada en divisas, y 3.13 al establecer en su oferta que: "Todas las obligaciones que ante el Banco contraiga el titular del crédito como consecuencia de la financiación, podrían tener que ser garantizadas incondicional e irrevocablemente por un banco de primera línea o institución financiera pública, aceptable para Cesce, si así lo exigiera este organismo".

La garantía de la Nación sólo se ofrece a una entidad descentralizada como es Telecom, que tiene patrimonio independiente y que maneja sus propios recursos, cuando evaluado un proyecto, obviamente antes de la apertura de la licitación, por el Conpes, este organismo considera que el alto interés social del mismo amerita que las entidades internacionales de crédito o los gobiernos ofrezcan una financiación en términos blandos.

Siemens cumplió con las exigencias del pliego en los aspectos jurídicos y financieros.



# Piden aprobación de crédito externo para obras públicas

Por MAGDALENA ANDRADE NIÑO

El gobierno solicitó la aprobación de un empréstito por 90 millones de dólares con destino al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, al tiempo que la comisión interparlamentaria aplazó la autorización para préstamos por cerca de 292 millones de dólares.

Con los recursos adicionales se busca financiar un nuevo programa de 'pavimentación y mejoramiento vial' cuyo costo asciende a los 34 mil 700 millones de pesos, para un cubrimiento de 2.477 kilómetros del territorio nacional.

La ejecución del programa que abarca 4 años contados a partir de 1987 incluye obras de pavimentación, rehabilitación, construcción de variantes y terminación de carreteras.

Víctor Renán Barco miembro de la comisión interparlamentaria de crédito público en diálogo con LA REPUBLICA destacó la importancia del proyecto pero a la vez llamó la atención sobre la distribución porcentual de los recursos entre los diferentes departamentos.

'Mientras que para el departamento de Santander se destina el 13,13% de la inversión, tan solo el 0,9% de los recursos son llevados al Chocó, el 1,2% a Antioquia y 3,4% a Caldas' afirmó.

Dentro del proyecto presentado, el Ministerio garantiza que el Fondo Vial Nacional cuenta con los recursos suficientes para cumplir con las obligaciones que le implican este nuevo préstamo.

De esta forma según las proyecciones realizadas el Fondo contará con ingresos superiores a los 70 mil millones de pesos en 1987, estimándose un crecimiento anual

del 26% en los ingresos provenientes del impuesto a la gasolina y del 30% en los peajes.

Los recursos del Fondo provienen del Presupuesto Nacional donde se incluye el impuesto a la gasolina, recursos ordinarios y préstamos de la banca multinacional como el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo. Adicionalmente cuenta con rentas propias como los peajes, el crédito externo interno y de proveedores.

Los créditos aplazados por la Comisión debido a la información insuficiente por parte de las entidades respectivas corresponden al sector eléctrico (170 millones de dólares), al Ministerio de Educación con un crédito por 42 millones de dólares provenientes de la República Democrática Alemana y 80 millones de dólares con destino a la Empresa Colombiana de Petróleos, Ecopetrol.

## Programas

El programa de rehabilitación que abarca aproximadamente 1.000 kilómetros, habilitará entre otras las siguientes vías: Medellín-Santa Fe de Antioquia (Antioquia), Beltrán-Girardot (Cundinamarca), Pitalito-San agustín (Huila), Pedregal-Túquerres (Nariño), La Lejía-Pamplona (Norte de Santander), Sevilla-Calarcá (Quindío y Valle), Bucaramanga-Barrancabermeja (Santander) y Codazzi-La Paz-San Juan del Cesar (Cesar y Guajira).

La construcción de variantes, en Ubaté, Pamplona, Calarcá-Armenia, Norte de Manizales, Espinal y el anillo vial de Bucaramanga suman un total de 69,2 kilómetros.

Se tiene proyectada también la

construcción de la carretera Mocoa-Pitalito, con una extensión de 25 kilómetros y la terminación del sector río Caquetá río Villalobos.

La pavimentación de vías es el programa más grande y abarca un área de 1.400 kilómetros, dentro de los cuales se cuentan entre otros la carretera Corozal-Sincé-Caleras, en el departamento de Sucre; Mirolindo-Rovira en el departamento del Tolima; Apia-Santa Cecilia en Risaralda y Cambao-Beltrán en Cundinamarca.

## Distribución

Con 4603,3 millones de pesos, el departamento de Santander será el más favorecido con la implementación del plan de rehabilitación y pavimentación vial que ejecutará el Ministerio de Obras Públicas, de ser aprobado el empréstito solicitado.

Los departamentos de Boyacá, Caquetá, Cauca y Valle contarán con recursos por cerca de 2.200 millones de pesos en promedio, frente a 319 millones destinados al departamento del Chocó.

De igual forma, los recursos destinados a Risaralda, Antioquia, Atlántico y Guajira son en promedio de 400 millones por departamento.

El Tolima y Casanare absorberán 993,4 y 689,6 millones de pesos respectivamente, para realizar obras de pavimentación.

Por último Cundinamarca, Caldas, Cesar, Huila, Meta, Nariño, Córdoba y Bolívar tendrán una asignación entre los 1.200 y 1.600 millones de pesos.

De esta forma el programa tendrá un cubrimiento nacional y permitirá mejorar la actual red de carreteras y vías de comunicación.



## Denuncia Aciem

# Banca multilateral no acepta las condiciones de protección interna

Por LUIS ALBERTO GONZALEZ

La Asociación Colombiana de Ingenieros Electricistas Mecánicos Afines (Aciem) denunció que la banca multilateral no acepta las condiciones de los decretos ley de protección a la ingeniería y a la industria nacional.

Carlos Montenegro Zapata, presidente de Aciem, al clausurar las Terceras jornadas Nacionales de Transmisión y Distribución de Energía Eléctrica que sesionó por espacio de tres días en Bogotá, demandó, además, la constitución de un entidad financiera que permita a los industriales adquirir las materias primas que son causa para que las firmas nacionales no puedan presentar ofertas cuando la entidad solicita crédito del proveedor a largo plazo.

Señaló que esta puede, al igual que la 'Fen', captar dineros internamente y en el exterior con lo cual se aseguraría el trabajo dentro del país.

Se puede pensar en una entidad financiera en forma similar para otras obras, de tal manera que las firmas de ingeniería nacionales no queden excluidas por no poder presentar dentro de sus propuestas la financiación de la obra, agregó Zapata Montenegro.

Añadió que tal como existe para compra de bienes de capital en el Incomex, se puede crear un registro de firmas de ingeniería que obligue a contratar primero a los nacionales.

### La su-bcontratación

El presidente de Aciem demandó también en forma urgente la reglamentación de la sub-contratación, mecanismo que parece ser adecuado para la participación de la pequeña y mediana ingeniería de construcción colombiana.

'Las obras que necesariamente se deben sub-contratar y los precios, deben ser protegidos ya que a veces el precio inicialmente ofrecido para presentar la propuesta no es el mismo que paga el gran contratista una vez tiene adjudicada la obra'.

Manifestó que el sector de la ingeniería necesita el apoyo del capital y la tecnología extranjera pero se debe estar atentos para que sea en las cantidades y oportunidades en las cuales sea indispensable.

### Desagregación

Asimismo, indicó que la desagregación tecnológica de los proyectos deben avanzar continuamente. La consultoría colombiana debe estar preparada para acometer la ingeniería de detalle, mecanismo que permita hacer una verdadera desagregación.

### No dejar solo al Estado

Afirmó Carlos Montenegro que de ninguna manera sería conveniente dejar solo al Estado en la tarea de la protección del trabajo nacional, gremios de la producción, de la ingeniería y gremios de profesionales.

'Un examen en casa, de nuestras propias reglamentaciones, será básico para poder comprender que partiendo siempre de nuestro estado de derecho, tenemos hoy normas diferentes para las entidades departamentales y municipales en contraste con las consagradas para entidades nacionales como si Colombia que necesita el trabajo pudiera hacer esas salvedades.

Finalmente, dijo que en el seno del

Congreso se debe trabajar por la unificación de las legislaciones. 'Un juicioso análisis debemos adelantar para no caer en ilusiones pues sabemos que la financiación juega un papel fundamental. No podemos pensar que los dineros de la banca multilateral, la cual hace poco tiempo financiaba el 45% de los créditos internacionales y no acepta las condiciones de nuestros decretos de protección a la ingeniería y la industria nacional, van a ser un factor decisivo para el desarrollo'.



## Programa vial cafetero

# \$911 millones en carreteras

**Medellín.** Un total de diez contratos que representan inversiones por 911 millones de pesos, han sido adjudicados por el Consejo de Gobierno Departamental, para ser ejecutados a través de la Secretaría de Obras Públicas, dentro del programa Vial Cafetero que se ejecutará en los años 1986 y 1987.

Mediante estos contratos, se acometerá la construcción de 118 kilómetros de carreteras las cuales beneficiarán la producción cafetera y agropecuaria de los municipios de Jericó, Sopetrán, Granada, Abejorral, Anzá, Concordia, Titiribí, Pueblorrico, El Retiro y Montebello, informó el titular de Obras Públicas, Efraín Yepes Yepes.

### Los tramos contratados

Durante las últimas semanas, indicó el funcionario, se ha contratado la construcción de los tramos La Cejita-Los Llanos-La Mata en Anzá que se ejecutará entre los kilómetros cero y quince con un costo de 88 millones de pesos, Concordia-El Socorro entre los kilómetros 18 y 32, el cual se llevará a cabo con una inversión de 119 millones de pesos y Titiribí-Armenia entre los kilómetros cero y quince por un valor de 113 millones de pesos.

Asimismo se ejecutará por 90 millones de pesos la carretera Abejorral-El Cairo en un trayecto de diez kilómetros y un plazo de doce meses. La ejecución de esta vía además de facilitar la comercialización y transporte de café y demás producción agrícola y pecuaria de ese municipio, permitirá una significativa disminución en el costo del cemento para la zona oriente, ya que el acceso al Cairo donde está localizada la planta productora, se haría de una manera más ágil y en menor tiempo.

Por otro lado, el titular de Obras

Públicas destacó la trascendencia del contrato adjudicado para la construcción de 21 kilómetros de la vía Sopetrán-Horizontes, ya que se comunicará la zona norte con el Occidente antioqueño. La ejecución del tramo tiene un plazo de doce meses contados a partir de su legalización y un costo de cien millones de pesos.

Asimismo, el consejo de gobierno destinó 75 millones de pesos a la construcción de la carretera Jericó-Guacamayal-La Cascada en un trayecto de seis kilómetros, la cual permitirá un desarrollo a mayor escala de la producción cafetera de ese sector.

Adicionalmente se acometerá por 70 millones de pesos la realización de la vía Galilea-Santa Ana en Granada, la cual además de incorporar esa región a la actividad agrícola, permitirá a través de los seis kilómetros que se ejecutarán, el cierre de un anillo vial que comunicará a Santa Ana, Galilea, La Quebra y Granada con la carretera a San Carlos. El plazo para su terminación es de ocho meses.

### Últimas adjudicaciones

En la pasada reunión del Consejo de Gobierno se adjudicaron dentro de este programa 34 kilómetros de vías, para ser ejecutadas por 256 millones de pesos.

Los contratos corresponden a los tramos San José-Pueblorrico, que se construirá en un trayecto de diez kilómetros por 56 millones y un plazo de diez meses. Santa Ana Buenavista-Las Faldas en la cual se invertirán 130 millones de pesos para la realización de once kilómetros. Esta vía que deberá estar lista en doce meses a partir de la legalización del contrato, facilitará la comunicación de Granada y Cocorná.

Finalmente, fueron contratados por 73 millones de pesos, trece kilómetros de la carretera El Retiro-Montebello, cuya ejecución permitirá unir la zona oriente con el sur y el suroeste antioqueño.

El secretario de Obras Públicas, puntualizó que la financiación de estos contratos se hará a través del Comité de Cafeteros que aportará el 60% del total de la inversión y el 40% restante lo dará el departamento.



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
ARCHIVO DE PRENSA

EL TIEMPO

109016

Periódico

Ciudad

Pág.

1E

Fecha

13 MAY 1986

Código

570902

Lugar

E3

## Respuesta a Obras Públicas

# EL IDU sí está cumpliendo

El director del Instituto de Desarrollo Urbano —IDU—, Hernando Pedraza, manifestó que, contrariamente a lo afirmado por el secretario de Obras Públicas, Carlos Hernán López, esta entidad tan solo ha invertido cinco millones de pesos y no 100, en recuperación de vías, trabajos que le correspondían al IDU.

Respecto a que el IDU tampoco ha hecho valer las pólizas de garantía que le permiten obligar a los contratistas recuperar los sectores de las calzadas deterioradas, el director del IDU manifestó que entre enero y mayo de este año, se han hecho efectivas 11 pólizas de seguridad a igual número de contratistas.

La controversia entre los dos funcionarios, surgió a raíz de las denuncias hechas a EL TIEMPO por parte del secretario de Obras, Carlos Hernán López, quien afirmó que “una de

las causas por las cuales las calles y avenidas de la ciudad continuaban deterioradas, se debía a que el IDU ni reparaba los tramos de las vías que le corresponden, ni hacía valer el término de garantía que es de cinco años”.

Agregó el funcionario que durante este año esta entidad ha invertido 100 millones de pesos en estos trabajos, “lo cual no le ha permitido desarrollar otras obras, especialmente en los barrios periféricos”.

Respecto a esta situación, el director del IDU, manifestó que apenas la Secretaría invirtió cinco millones de pesos en los trabajos de recuperación de la Avenida Séptima en los tramos de las calles 152 y 162.

Igualmente en la Avenida Circunvalar por la calle 53, la Secretaría de Obras ejecutó la construcción de 400 metros cuadrados de vía por un costo

de \$ 184.644.

“Los dos frentes de trabajo, que son los únicos realizados por la Secretaría de Obras en 1986 tienen, entonces, un costo total de \$ 4.784.928”.

Agregó que los trabajos realizados por la Secretaría de Obras en la carrera séptima se enmarcaron en la campaña de recuperación de vías adelantada por Caracol y “El Espectador”.

“Trabajaron en la recuperación de 35 kilómetros de vía, ejecución ésta que, comparada con la actividad del IDU, apenas llega al 1%”, enfatizó Pedraza.

En cuanto a las pólizas de garantía, el director del IDU manifestó que en la vigencia pasada, el Instituto exigió a los contratistas la reparación de 38 tramos viales.

“Las pólizas de estabilidad, que determinan la responsabilidad de los

contratistas, vencen cinco años después de recibidas por el IDU. Después, las vías son entregadas a la Secretaría de Obras para que ésta se encargue de su mantenimiento y conservación”, enfatizó Pedraza.

En cuanto a la recuperación de la Avenida Boyacá, el director del IDU reiteró que la Secretaría de Obras “no ha hecho ningún trabajo de recuperación o mantenimiento, como lo afirma el secretario de Obras quien dijo que esta entidad había realizado trabajos en el sector de la Avenida Primero de Mayo y la Autopista Sur”.

Pedraza manifestó que con estas precisiones “no quiere iniciar una controversia con el secretario de Obras, sino aclarar realmente la situación respecto a la realidad de los trabajos que ha efectuado esta entidad”.



**Con Las Garzas**

# Se benefician 50 mil campesinos

•Es tan importante como el Metropolitano, dice Minobras

Por Laurian Puerta

A ritmo de papayera, bajo un ardiente sol y a bordo de un remolcador, el Ministro de Obras Públicas, Rodolfo Segovia Salas, inauguró ayer el canal piloto en la isla de las Garzas, construido por tres dragas chinas por un valor de \$1.500 millones, para evitar que la fuerte corriente del río Magdalena continúe erosionando la carretera Oriental en el sitio de Caño de Piedra.

"Esta obra es tan importante como el estadio Metropolitano. So-

lamente se diferencia en que en el estadio van a estar 60 mil espectadores y con este canal se van a beneficiar más de 50 mil campesinos del sur del Atlántico", dijo el Ministro Segovia Salas al cortar la cinta de inauguración a las dos de la tarde a bordo de un remolcador, mientras en otro, una papayera interpretaba la canción "Río Magdalena, que nunca te pones viejo".

"La pesadilla de Caño de Piedra ha terminado", indicó por su parte el Gobernador Fuad Char,

mientras que el canciller Augusto Ramírez Ocampo, manifestaba a voz en cuello que "el río tiene que domesticarse para que sea más útil a las poblaciones ribereñas del Atlántico y el Magdalena".

La ceremonia de inauguración se inició en Campo de la Cruz desde las once de la mañana en la escuela La Inmaculada, que fue arreglada con afiches y cintas con leyendas en chino y español por los tripulantes de las tres dragas. Durante dos horas los directores del

Pág. 9A

**Viene de la Pág. 1A**

proyecto de la firma Chec y las autoridades nacionales y departamentales explicaron a los habitantes de Campo de la Cruz los beneficios de esta obra. Posteriormente se trasladaron a Caño de Piedra y de allí abordaron los tres remolcadores y cuatro lanchas para recorrer todo el canal piloto que tiene una longitud de siete kilómetros.

A la ceremonia de inauguración asistieron los Ministros de Obras Públicas, Rodolfo Segovia, Desarrollo Gustavo Castro y Relaciones Exteriores Augusto Ramírez Ocampo, el embajador de China en Colombia, Li Guoxing, los gobernadores del Magdalena Jacobo Pérez Escobar, y Atlántico Fuad Char, el director de Navegación y Puerto, Arturo Torres, los alcaldes de Soledad y Campo de la Cruz, el Senador Hugo Escobar Sierra, el Alcalde Ramiro Besada y el Obispo Auxiliario, Monseñor Ugo Puccini y el Párroco de la Catedral, Monseñor Víctor Tamayo. Igualmente asistieron los jefes del distrito 20 del MOP, Alfredo Saade, el Intendente Fluvial, Alfonso Castro y el director del Distrito de Obras Hidráulicas, Jaime Ujueta Smith.

Durante la ceremonia en la escuela La Inmaculada que estuvo adornada con una cinta escrita en chino y español que decía: Inauguración del canal de alivio en Las Garzas, los chinos agradecieron a las autoridades nacionales y departamentales, como también a los habitantes de Campo de

la Cruz toda la colaboración y atención que les brindaron durante su estadía en este territorio.

Una comisión de la draga china que trabaja en el puerto de Buenaventura asistió a la ceremonia. El intérprete Wang Lan Tao dijo que "ahora los chinos están contentos porque una de las dragas se trasladará para Barranquilla para trabajos de limpieza en el canal de acceso, mientras que las otras dos continuarán ejecutando trabajos adicionales en Las Garzas y posteriormente serán sometidas a reparaciones".

Remontando el canal piloto, la papayera interpretaba ritmos costeños. Uno de los "camperos", alegre por la terminación de los trabajos, dijo medio embriagado por este logro: "este paseo en lancha me recuerda el crucero del amor en los tiempos del cólera de que habla García Márquez, en su último libro". Y uno de los asesores del Ministerio que vino con la comitiva, con aire de intelectual gritó: "Entonces hagamos un viaje de ida y vuelta por el río, como en la novela".

Después de inaugurar e inspeccionar el canal, los chinos ofrecieron un almuerzo a las autoridades nacionales y departamentales en la misma escuela, que tenía de música de fondo canciones de "Feng", una famosa cantante china. "Esa es la Celia Cruz china", dijo uno de los intérpretes.

**HAY QUE DOMESTICAR EL RÍO:**  
**CANCELLER**

A bordo de uno de los remolcadores de las dragas chinas, bajo un in-

tenso sol, el Ministro de Relaciones Exteriores, Augusto Ramírez Ocampo, indicó que "en mi opinión esto representa para mí, no sólo una obra de gran trascendencia, sino la necesidad ineludible que tiene el país de ocuparse del Río Magdalena. Yo creo que aquí estamos haciendo claridad que es posible domesticar el río. De hacerlo de una manera que resulte útil para las poblaciones ribereñas. Aquí he estado conversando con el Ministro de Obras Públicas, que aquí se han invertido más de 1.500 millones de pesos, es decir la misma suma de dinero que se invirtió en el Estadio de Barranquilla. Esta obra tiene similar significación. Una es en el campo deportivo. Esta en el campo de la economía colombiana. El país tuvo hace dos años la inundación de 25 mil hectáreas. Una de las catástrofes que ha tenido la República. No tantas pérdidas humanas como la tragedia del Nevado del Ruiz, pero si con

iguales pérdidas materiales".

Agregó que estas obras "son las que van a permitir que no vuelvan a producirse semejantes destrozos de la naturaleza y que al revés, todo esto resulte en bien de la economía nacional".

**SATISFACCION TOTAL: MINOBRAS**

Tras cortar la cinta, declarando inaugurado el canal de alivio en la isla de las Garzas, el Ministro de Obras Públicas, también a bordo de un re-

molcador de las dragas chinas, indicó que "con este canal existe una satisfacción total del Ministerio de Obras Públicas. Si ustedes toman la velocidad de las aguas que se encauzan por el canal se dan cuenta lo que significa ésto para disminuir la presión del otro lado del río, en Caño de Piedra, amenazada por romper la orilla y reinundar el sur del Atlántico".

Sostuvo que "con este canal creo que esa situación se ha despejado del todo. Esta fue una obra que se hizo en seis meses a un costo de mil 500 millones de pesos, que es más o menos el mismo valor del Estadio Metropolitano de Barranquilla".

Preguntado que si esta obra era más importante que la del Estadio Metropolitano, respondió que "ambas son muy importante para la comunidad en su género. Esto es para darle una dimensión de lo que significa esto para los campesinos. Allá se vieron como 60 mil espectadores. Con esto se beneficiaban más de 50 mil campesinos, con sus familias".

"A esto le quedan todavía algunas cosas por hacer que le sirven como de aliño, de asegurarnos que en el futuro trabaje bien. Lo importante es que quizá hace parte de un programa de protección del sur del Atlántico. Además se va a entregar la variante de la carretera Oriental, que es la segunda trinchera de defensa del sur del Atlántico por este lado oriental. Y luego algo muy importante que es la impermeabilización del carreteable que

separa el dique. Allá donde se rompió este carreteable en noviembre de 1984 en Santa Lucía. Se está reforzando este carreteable".

El Ministro Segovia Salas dijo, además, al recibir la obra, que este canal tiene la profundidad y la extensión establecida en el contrato con la Chec. "Lo que hay que hacer son cosas ya por parte del Ministerio, fundamentalmente dos espolones direccionales en la boca del canal para evitar que vaya a sedimentarse. Son trabajos de hidráulica menor, pero muy importante para el canal".

#### NO SE VOLVERA A REPETIR LA CATASTROFE: MINDESARROLLO

Por su parte el Ministro de Desarrollo, Gustavo Castro Guerrero, que también inspeccionó todo el sur del Atlántico, manifestó que con esta obra no se volverá a repetir la catástrofe del mes de noviembre de 1984.

Castro Guerrero recordó que él fue quien coordinó las primeras tareas en el sur para rehabilitar la zona afectada con el rompimiento del canal del Di-

que.

"Recuerdo ese final de diciembre, como primer Ministro que vino, y me tocó llevarle la noticia al Presidente Belisario Betancur y a otras autoridades que no creían inicialmente en lo que estaba ocurriendo en el sur del Atlántico. Así que lo que estoy viendo hoy es muy satisfactorio para todos", puntualizó el Ministro.

#### SE ACABO LA PESADILLA DE CAÑO DE PIEDRA: GOBERNADOR

Tras ser inaugurado el canal de all-

vio, el Gobernador Fuad Char, en diálogo con un grupo de reporteros, dijo que "esta ha sido una de las realizaciones más importantes de todas las que se han hecho en el Departamento del Atlántico. Tal vez la trascendencia de esta obra no tenga la necesaria comunicación y despliegue. Lo importante de este trabajo se apreciará en el futuro, en la tranquilidad que le va a traer a todas las poblaciones del Atlántico y del Magdalena. La inversión fue altísima y la atención fue acertada y atendida por el Ministro Segovia Salas".

Más adelante señaló que "veníamos analizando que la inversión costó tanto como el Estadio Metropolitano. No tiene la trascendencia social, publicitaria que tiene el Estadio. Pero es una obra supremamente importante para la economía de nuestro Departamento".

"Estoy muy contento porque fue una inquietud nuestra. Fue una gran preocupación nuestra antes de la inundación de Santa Lucía. Todos los años hemos estado preocupados por la situación de Caño de Piedra. Creo que la pesadilla de Caño de Piedra ha terminado", destacó Char.

#### SE LE HARA SEGUIMIENTO AL RIO

El director de Navegación y Puertos del MOP, Arturo Torres Conde, dijo que con los resultados que "se han observado hasta el momento, creemos que el canal de alivio va a ser la solución para el sur del Atlántico".

Añadió que "la solución no puede ser inmediata. Tenemos que esperar que el río se acomode. Vamos a hacer el seguimiento del comportamiento del canal a través del Laboratorio Hidráulico del Ministerio en Las Flores.

Entonces desde ahora vamos a hacer un seguimiento para tomar las acciones que sean del caso. Por ejemplo todavía falta por dragar dos millones de metros cúbicos de sedimentos".

"Con los resultados que observemos, procederemos a dragar en profundidad o a ampliar su sección. Eso todavía no lo podemos decir porque hay que ver el comportamiento hidráulico del canal" explicó el funcionario.

Refiriéndose a trabajos adicionales en el canal piloto, Arturo Torres dijo que "efectivamente nos toca construir, unos espolones a la entrada del canal para orientar las líneas de corriente para permitir que runcione mejor la estructura hidráulica y también para defender la orilla contra la posible erosión".

Según el funcionario estos trabajos se ejecutarán en los próximos días, cumpliendo así con una programación trazada por el Ministerio de Obras Públicas.

#### LOS TRABAJOS EJECUTADOS

El director del proyecto de la firma Chec, Zhang Jian Hua, explicó los trabajos ejecutados en los siguientes términos: "Como también lo ha dicho el director de navegación, se contrató la construcción del canal atravesan-

do la isla de Las Garzas, con los siguientes propósitos: dejar pasar las aguas del río Magdalena con tranquilidad por la isla; disminuir la fuerte corriente sobre la cuenca del curso superior y evitar el derrumbamiento de la margen superior, en el sitio denominado Caño de Piedra, ocasionado también por la fuerte corriente. Según el diseño hecho por esta división, el canal tiene una longitud de 6.555 metros, una profundidad de 5.38 metros y una anchura de lecho de 50 metros y la proporción de uno a dos. Conforme a los contratos suscritos, la Chec ofreció un contingente de noventa ingenieros y maestros calificados y los siguientes equipos: tres dragas cortadoras de 1.450 metros cúbicos, tres botes de trabajo con una potencia de 120 caballos y 300 metros de tubería de descargue y 2.500 metros para la tierra".

Explicó que "una vez recibida la orden de iniciación, el pasado 18 de agosto, una de las dragas empezó la operación y las siguieron las otras dos. Hacia el 7 del mes en curso estaban conectados los extremos del canal. Los días reales de trabajo fueron de cinco meses, es decir con 35 días de anticipación para entregar el canal piloto al contratante, el Ministerio de Obras Públicas. La calidad de la obra, cuya excavación se totalizó en 4 millones 683 mil 134 metros cúbicos de sedimentos, alcanza completamente lo que exige el diseño. En el desarrollo de la construcción, se detectó una escasez de botaderos adecuados y se veían por toda la isla frondosas cañas, las cuales podían traernos dificultades".

Dijo que esta situación fue superada gracias a la gestión de la Intendente Fluvial, Alfonso Castro", y después de vencer muchos obstáculos, se logró la victoria".

"El éxito logrado se debe a una unión y cooperación entre los ingenieros de China y Colombia, que sin duda alguna va a contribuir a desarrollar los lazos de los pueblos Colombo-chinos.

#### EL TRIUNFO ES DE TODOS: EMBAJADOR

Por su parte el Embajador de China Popular en Colombia, Li Guoxing, durante su intervención dijo que "realmente sin toda la ayuda recibida del Ministerio de Obras Públicas y de la comunidad del Atlántico y Magdalena no hubiéramos podido realizar estos trabajos".

Agregó que "tanto China como Colombia son dos países en desarrollo. No existe conflicto de intereses entre ambos países. China también ayuda a la amistad y la paz entre ambos países".

Refiriéndose a los trabajos ejecutados en el canal de alivio, el Embajador chino explicó que "ahora el Magdalena corre con más facilidad hacia el mar a través de Panamá de encontrarse en el Pacífico con el Río de China. Y viceversa". Esta apreciación del diplomático causó alegría y los asis-

tentes a la inauguración lo aplaudieron durante varios segundos.

Manifestó también que con estos trabajos se afianza la amistad entre ambos países y pueblos y reveló que "este triunfo es de todos".



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
ARCHIVO DE PRENSA

Periódico **EL TIEMPO**

Ciudad **Bogotá**

Pág. **Ultima A**

Fecha **14 MAY 1986**

Código **ej0572**

Lugar **E7**

# Guerra a la inmoralidad en Ministerio de Obras

Por **HERNANDO RAMIREZ S.**

El Ministerio de Obras Públicas adelanta una campaña moralizadora para erradicar los malos manejos administrativos en los diferentes distritos de Obras Públicas del país.

Se trata de sanear las actividades del personal en la compra de equipos, adjudicación de contratos, manejo de dinero y de personal, etc.

Uno de los proyectos del Ministerio para hacer más eficiente el control de sus dependencias, en vista de que los problemas son muchos por la misma descentralización que existe, es el de crear una división de investigaciones administrativas, que viene a constituirse en la veeduría oficial del MOP, que ahora no cuenta con ella. Este estudio cursa actualmente como proyecto de ley ante el Congreso y ya fue aprobado en primera instancia.

El secretario general del Ministerio, Pedro Bautista, y varios abogados adscritos a su despacho, son los encargados de realizar las investigaciones administrativas tendientes a corregir las faltas cometidas por el personal que pueda estar involucrado en el mal funcionamiento de sus dependencias.

Francisco Forero, abogado de la Secretaría General del Ministerio y encargado de la veeduría de esa entidad oficial, informó a **EL TIEMPO** que esta campaña se viene efectuando desde el comienzo de la actual administración, apoyada en todo momento por el secretario general, Pedro Bautista. "Se han encontrado graves problemas administrativos en algunos de los distritos de Obras Públicas del país y que están causando anualmente pérdidas millonarias, pero poco a poco se han ido solucionando al aplicar los correctivos necesarios en cada caso", manifestó Forero.

## Procesos disciplinarios

El primer proceso disciplinario de esta campaña de moralización se abrió contra el funcionario Jaime Bautista Cabezas, denunciado por la Unidad Investigativa de este diario, en diciembre del año pasado, por haber permitido el fraccionamiento de contratos y adquirir equipos de contrabando cuando desempeñaba el cargo de subdirector del Distrito No. 8 de Fontibón.

Este proceso, por problemas de di-

versa índole, se vino a fallar el 5 de mayo del presente año, según decreto 1443 con destitución del cargo. La procuraduría delegada para la Contratación Administrativa ordenó esa sanción por la gravedad de las faltas que cometió Bautista: "Desconoció y abusó flagrantemente de sus deberes como subdirector de Obras Públicas, al expedir órdenes tendientes a desconocer la prohibición de fraccionar los contratos". En el Distrito No. 13 de Villavicencio, también se concluyó el proceso disciplinario contra el jefe del Distrito, José Estiliano Acosta Vélez, con destitución del cargo, según el decreto 482 de 1985. Acosta Vélez fue destituido por haber contratado a 12 trabajadores sin tener facultad legal para hacerlo; haber pagado a Marta Elvira Rincón la suma de \$ 88.500 por elaboración de cuentas de cobro, pagarle a la misma persona la suma de \$ 75.000 por ordenar el archivo de la subdirección del Distrito y por destinar una vivienda fiscal, de propiedad de la Nación, para servicio de un particular como lo era Marta Elvira Rincón.

Otras investigaciones concluidas con destitución del cargo, por irregularidades cometidas en el ejercicio

del mismo, son: Eduardo Antonio Giraldo Quintero, jefe del Distrito No. 2 de Ocaña; Jairo Adip Pérez Díaz, abogado del Distrito No. 2 de Ocaña; Francisco Moreno, técnico administrativo de planta central y Odilio Aldana Sabie, pagador del Distrito No. 26 de San Andrés.

Las investigaciones que se encuentran en trámite son las de Rodrigo O. Díaz Martínez, ingeniero del Distrito No. 8 de Fontibón, por haber presentado facturas que constituyen irregularidades en caja menor; Alejandro Benítez, asesinado en Fundación y quien era el jefe de la sección de

construcción del Distrito No. 21 de esa ciudad. Los cargos eran: utilización indebida de equipo del Ministerio, abuso del puesto y maltrato al personal subalterno. Almacenistas de materiales, de repuestos y farmacia, jefe de la sección de pagador, jefe de la división administrativa, todos del Distrito No. 2 de Ocaña, por sustracción de bienes, doble facturación y otras irregularidades. La asistente de la dirección comercial, Heidi Clemencia Uribe Duarte, por haber adulterado un cheque de pago a un constratista y por recibir dinero de los mismos.



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
**ARCHIVO DE PRENSA**

*En Cali*

Periódico

EL TIEMPO

Ciudad

Cali

Pág.

113

Fecha

14 MAY 1980

Código

57002

Lugar

E8

# Dos millones de personas aclamarán al Papa

Por Alvaro Burgos Palacios

El arzobispo de Cali, monseñor Pedro Rubiano Sáenz, hizo un llamamiento a recibir con "cariño y austeridad" al Papa Juan Pablo II, quien llega dentro de 50 días a Cali. Dijo que "la visita del padre común sería acogida en la ciudad en forma familiar pero muy digna", y reiteró que los dineros que se inviertan en la adecuación del escenario de la Unidad Deportiva Panamericana "quedarán sirviendo a los habitantes de la ciudad cuando se mejore un lugar para la práctica de los deportes".

Al instalar el sub-comité de divulgación de la visita del Pontífice, el ordinario de la diócesis manifestó que "la presencia del Papa Juan Pablo II será positiva, porque servirá para devolver la fe y la esperanza, y para trabajar en el camino de la paz."

"El Papa viene como peregrino y como mensajero de la paz de Cristo", dijo monseñor Rubiano Sáenz al reunirse con representantes de los medios de comunicación social, ayer al mediodía.

Néstor Arango, en representación del presidente de la Junta Coordinado-

ra Regional, Adolfo Carvajal, expuso los avances en los preparativos que se han adelantado y relevó la importancia de preparar a las gentes de la ciudad para la visita de Su Santidad.

Por su parte Michael Lawrence presentó parte de la campaña de divulgación publicitaria que se hará a través de los medios de comunicación, con motivo del acontecimiento que tendrá lugar desde las siete y quince de la noche del tres de julio cuando el avión que traiga al Sumo Pontífice a Cali toque tierra en la pista de la Escuela Militar de Aviación, Marco Fidel Suárez, al suroriente de esta ciudad.

Un himno de saludo, unas invitaciones a mejorar la ciudad, vallas y consignas cívicas para esos días, están siendo preparados para motivar a los habitantes de Cali.

Se precisó que el desfile inicial que hará el Papa Juan Pablo II, hacia las siete y treinta de la noche de su llegada, no será transmitido por televisión y las informaciones sobre el mismo, cuando se traslade desde ese sector de la ciudad hasta la sede del Seminario Conciliar, al sur de Cali, se escucharán por la radio desde puestos fijos que se

establecerán con ese motivo.

## El itinerario pontificio

Se conoció que durante la primera noche que pernocte el Papa en Cali no habrá actos oficiales y que solamente acudirá a una comida con los obispos de la provincia, con quienes dialogará en privado en el Seminario en La Umbria.

El Santo Padre no visita al país en calidad de jefe del estado Vaticano sino como obispo de Roma. Por esa razón no habrá banquetes oficiales, ni actos de protocolo gubernamental.

"Su misión es religiosa y por lo mismo su palabra será escuchada y acogida por todos los católicos de la región como una muestra de devoción", reafirmó monseñor Rubiano Sáenz.

A la mañana siguiente se trasladará en helicóptero hasta la base aérea de la Escuela de Aviación para trasladarse a Tumaco y Popayán, de donde estará de regreso hacia la una de la tarde. Reposará por un par de horas y a las tres de la tarde tomará el vehículo que lo llevará desde el sur de la ciudad hasta la sede de la concentración en la Unidad Deportiva Panamericana, adecuada para tal efecto, a fin de officiar allí la Santa Misa, acto que está previsto concluya a las siete y media de la noche.

Se informó que el costo de habilitación de esa sede es de unos 130 millones de pesos, de los cuales por lo menos el cuarenta por ciento ha sido donado por las autoridades municipales, Emcali, Emsirva y numerosas firmas de la empresa privada.

Se ha logrado, por ejemplo, que la C.V.C. coloque placas prefabricadas a lo largo de ciento cincuenta metros sobre el canal de la Autopista Suroriental para facilitar la movilización de una multitud que se calcula en 300.000 personas y que asista a los actos centrales de la tarde del viernes 4 de julio.

Esas placas luego serán entregadas a distintos barrios de la ciudad que requieren la dotación de puentes peatonales sobre distintos canales que cruzan diversos sectores.

El costo de tales obras, que se calcula en trece millones de pesos, será asumido por la C.V.C.

Se precisó que el actual muro que existe alrededor de la Unidad Panamericana será demolido para facilitar la concentración de los peregrinos y fieles ese día y que el campo será dotado con una iluminación aproximadamente igual a la mitad de la que dispone hoy el estadio Pascual Guerrero.

“Esas obras quedarán para la juventud deportista de la ciudad”, afirmó el señor arzobispo.

Se dijo que se buscaba “caleñizar” el saludo que hará la multitud, tanto en el lugar de la recepción cuando toque tierra vallecaucana, como en los dos recorridos que haga a lo largo de la ciudad.

Se repartirán 300.000 banderines con el escudo pontificio y la bandera amarilla y blanca del Vaticano y se hará una intensa campaña de embellecimiento de fachadas, antejardines, jardines, locales, muros, vías a lo largo de los sectores que se han acordado para

que transite. Esa campaña de embellecimiento urbano está siendo adelantada por un grupo de señoras voluntarias y está coordinada por Marta Cecilia Calero de Borrero, esposa del alcalde de la ciudad.

El señor arzobispo se mostró de acuerdo en que se componga un himno de saludo que sea de fácil conocimiento e interpretación por el mayor número de personas y el comité está estudiando opciones a ese respecto.



## En Atlántico

# \$ 4.545 millones invierte el Ministerio de Obras

Por JORGE MARIANO

Inversiones por 4 mil 545 millones de pesos ha contratado en el Atlántico el Ministerio de Obras Públicas y Transportes en los dos últimos años, en programas para mejorar las condiciones de navegabilidad del Puerto de Barranquilla, el encauzamiento de la corriente del río Magdalena en la Isla de las Garzas para evitar inundaciones en los pueblos del sur, la recuperación de vías en el Departamento y en la construcción del Estadio Metropolitano.

En este paquete de inversiones se incluyen algunas obras en ejecución y otras que aún no se han iniciado a pesar de que se disponen de las partidas necesarias, como el dragado de los caños del mercado cuya contratación debe hacerla directamente el Municipio de Barranquilla, y la adquisición de predios para la Plaza de la Paz.

Para el Puerto de Barranquilla, recientemente la Empresa Puertos de Colombia adjudicó a la Casa Inglesa el dragado de relimpia del canal de acceso, por 200 millones de pesos, dentro del programa de estabilidad gradual del mismo. Se calcula una remoción de 700 mil metros cúbicos de sedimentos en este dragado.

Igualmente está por terminarse la construcción de un dique permeable, entre el brazo oriental del río y la parte sur de la isla 1972, conformado con pilotes metálicos circulares en una longitud aproximada de 500 metros. Con el dique se busca orientar la corriente del río hacia el canal occidental para mejorar la navegabilidad por el sector.

Esta obra tiene un costo de 150 millones de pesos. Se espera que el dique permeable contribuya a sedimentar el canal oriental y disminuya la anchura del río, para que la energía concentrada sobre el brazo occidental propicie su profundización.

El dragado de relimpia contratado por Colpuertos hará más eficiente el trabajo del dique.

También la Empresa Puertos de Colombia contrató con la Casa Inglesa el dragado de la dársena de traspasso al tajamar oriental, por 7 millones 250 mil pesos. La habilitación de la dársena facilitará el transporte de rocas para reforzar los tajamares. Para el acarreo de materiales también se rehabilita la vía férrea de dicho tajamar.

Por su parte, la Dirección General de Navegación y Puertos contrató con

la Universidad del Norte de esta ciudad la puesta en funcionamiento nuevamente y la administración del Modelo Hidráulico de Las Flores, para adelantar investigaciones permanentes sobre el comportamiento del río en el sector Bocas de Ceniza-Terminal.

El propósito fundamental es el de reconocer los diseños para las obras fijas que se requieren para garantizar el acceso permanente al Puerto. El contrato se hizo por 25 millones de pesos, y el MOP autorizó una adición de 75 millones de pesos. Con la National Oceanographic Atmospheric Administration de los Estados Unidos se busca la asesoría del sabio John Proni para el manejo del Modelo.

### OBRAS EN EL SUR

Para estabilizar la corriente del río Magdalena en el sector comprendido entre Calamar y Puerto Giraldo, el Ministerio de Obras contrató la construcción de un canal de alivio de siete kilómetros de longitud en la Isla de Las Garzas, con un volumen de dragado aproximado de 5.7 millones de metros cúbicos de sedimento.

Los trabajos estuvieron a cargo de la China Harbous Engineering Company, y fueron entregados ayer. Con ellos se busca disminuir el empuje del río hacia Caño de Piedra, y evitar erosiones y desbordamientos en el sur. Su costo fue de 1.500 millones de pesos.

Adicionalmente se construyen espollones de protección en el Piñón, Magdalena y en Ponedera, Atlántico, por 25 millones de pesos.

Como obra complementaria se ha construido un carreteable entre el Cerro de San Antonio y Salamina, pasando por el Piñón, poblaciones que por primera vez tendrán comunicación te-

rrestre con el resto del Departamento. La inversión ha sido de 60 millones de pesos.

Igualmente, el MOP contrató la impermeabilización de los puntos críticos en el terraplén del carreteable Calamar-Santa Lucía-Guájaro, para prevenir inundaciones en el sur. Los trabajos, que tienen un costo de 230 millones de pesos, estarán concluidos a finales de junio.

### CARRETERA AL MAR

Con la firma Edgardo Navarro Vives el MOP contrató la construcción de 24 kilómetros de la vía Puerto Colombia-Santa Verónica, por 440 millones 714 mil 810 pesos.

La obra es financiada con el impuesto de la gasolina y por valorización, y la interventoría está a cargo del Distrito Veinte de Carreteras. Actualmente se terminan los puentes y las obras de arte, y se coloca la base estabilizadora con asfalto.

La carretera Santa Verónica-Galerazamba, fue contratada en dos tramos, el primero de ellos con Castro y Tcherassi y Cía Ltda. por 498 millones 967 mil 480 pesos, y el segundo con Julio Gerleín Echeverría por 296 millones 122 mil 224 pesos.

La interventoría fue encargada al Distrito Veinte de Carreteras y las obras cuentan con suficientes reservas presupuestales.

El complemento de esta vía es la construcción y pavimentación de la carretera Santa Catalina-Galerazamba, donde se han invertido 80 millones de pesos, y el anillo vial de Cartagena, en construcción.

La carretera al mar, como se le denomina, acortará las distancias entre Barranquilla y Cartagena y le dará

gran flexibilidad a la Cordialidad.

#### VIA DEL ALGODON

Mediante convenio con el Departamento del Atlántico se adelanta la rehabilitación y mejoramiento de 40 kilómetros de la vía Barranquilla-Piojó.

Para la ejecución de las obras el Departamento aporta 48 millones de pesos en materiales y el MOP el personal y equipos para parcheo general, colocación de un sello donde se ejecute el parcheo, extensión de una carpeta de 0.07 metros de espesor en los sectores críticos.

#### ACCESOS Y VARIANTES

Con una inversión de 17 millones de pesos se adelanta la interconexión de la Vía 40 con la Circunvalar, a la altura de Las Flores.

Consta de doble calzada en una longitud de 330 metros. Se ha previsto también el resello de la vía a Puerto Colombia, con una inversión de 15 millones de pesos.

Con una inversión calculada en 142 millones de pesos se contempla, además, la rehabilitación de la autopista al aeropuerto Ernesto Cortissoz, colocándole una nueva capa de rodadura. El embellecimiento y funcionalidad de la autopista se complementará con la construcción de aceras a cargo de los vecinos y de la Gobernación del Atlántico.

También se adelanta la habilitación de accesos en los siguientes municipios: Ponedera, 600 metros en concreto asfáltico, por \$8 millones; Campo de la Cruz, en concreto asfáltico, por \$10 millones; en Soledad, pavimentación en concreto rígido, por \$12 millones.

Otro frente de trabajo lo constituye la construcción de la variante de Caño de Piedra, que reemplazará el tramo de la vía Barranquilla-Calamar, parcialmente destruido por las crecientes del río.

Con un nuevo programa de crédito con el BID se proyecta la rehabilitación de 37 kilómetros de la vía Barranquilla-Juan de Acosta, por 216 millones de pesos, y de 25 kilómetros de la carretera Baranoa-Santa Verónica, por \$200 millones.

Para adelantar la señalización horizontal y vertical en la carretera Cartagena-Paraguachón, límites con el Atlántico, se ha presupuestado una partida de 11 millones 552 mil 350 pesos.

#### LOS CAÑOS

El diez de enero de este año el Ministerio de Obras le giró al Municipio de Barranquilla una partida de 39 millones 183 mil 584 pesos para el dragado y rehabilitación de los caños del mercado.

Los estudios de campo están listos y la contratación la hará el Municipio con la China Harbous Engineering Company esta semana. Se busca sanear los caños y restablecer su comunicación con el río.

Para adquirir los predios que serán afectados con los trabajos, el Alcalde solicitará la autorización al Concejo a través de un proyecto de acuerdo. Para este año se aseguró una partida adicional de 70 millones de pesos para estos trabajos.

#### MICROEMPRESAS ASOCIATIVAS

El Distrito Veinte de Carreteras desarrolla dos contratos suscritos con

Microempresas asociativas para el mantenimiento y conservación rutinaria de los siguientes sectores: Circunvalar Barranquilla-Palmar de Varela, en extensión de 50 kms. y Palmar de Valera-Puente de Calamar, también en una longitud de 50 kms.

La inversión es de 24 millones 793 mil 344 pesos. Adicionalmente se conformarán dos nuevas Microempresas para atender los siguientes sectores: Barranquilla-Juan de Acosta-Cruce de Piojó, 52 kms. y Santa Verónica-Juan de Acosta-Baranoa-Isabel López-Empalme Ruta 90, 46 kms.

#### METROPOLITANO Y PLAZA

En la construcción del Estadio Metropolitano el Ministerio de Obras contribuyó con aportes estimados en 100 millones de pesos, en la habilitación de las vías de acceso tanto vehiculares como peatonales, y apoyo con maquinarias, personal y equipo.

También, con recursos del MOP se adelanta la compra de trece predios por 124 millones de pesos para la Plaza de La Paz, que será el sitio de congregación durante la visita que realice a esta ciudad el Papa Juan Pablo II el próximo siete de julio.

#### OTRAS OBRAS

Igualmente, el MOP ha proyectado otras obras que aunque no son para el Atlántico influirán para su desarrollo industrial. Son el dragado de 200 kms. en el río Magdalena entre Barrancabermeja y La Gloria, por 1.500 millones de pesos, estimándose una remoción de 3 millones de metros cúbicos de sedimentos, y contempla, además, cierres de brazos secundarios y en general la mejora del canal natural. Adicionalmente se prevé la señalización, destronque y balizaje para el mismo sector.

Proximamente se abrirá una licitación para dragar en una longitud de un kilómetro en el Puerto de Barrancabermeja, para lo cual se han presupuestado 90 millones de pesos.

La readecuación de la navegación fluvial se complementa con la franquicia de veinte días para el bodegaje de la carga que se movilice por el río y que llegue a los Puertos Marítimos, como el caso de Barranquilla.



# Base Naval de Bahía Málaga será terminada en noviembre de 1987

La Base Naval de Bahía Málaga, en la que se finca la esperanza de una profunda transformación socio-económica de la Costa Pacífica colombiana, quedará concluida en noviembre del próximo año, informó el gerente del proyecto, vicealmirante Manuel Avendaño Galvis.

El oficial presentó un informe sobre las obras al presidente Belisario Betancur, quien estuvo en esa zona costanera de paso hacia la isla de Malpelo, 500 kilómetros mar adentro de Buenaventura.

El programa, cuyo costo total de ejecución asciende a 150 millones de dólares (cerca de \$ 30.000 millones) se adelanta en cooperación con el Reino de Suecia, en virtud de un contrato suscrito en diciembre de 1984.

El cronograma de trabajo se ha cumplido estrictamente, y ya el proyecto se encuentra en la fase de excavación, movilización, construcción de campamentos y adquisición de equipos y sistemas.

El oficial informó que la base como tal estará lista en noviembre de 1987, y solo quedaría faltando la carretera de acceso que tardará un año más, en razón de lo difícil de la topografía y las características del terreno que cruzará, en longitud de 106 kilómetros.

La construcción de la nueva Base Naval y la activación formal de la Fuerza Naval del Pacífico no solamente obedece a exigencias de interés estratégico-militar, sino que, y de manera prioritaria, el proyecto global constituye un polo de desarrollo para vastas zonas costaneras que, junto con Buenaventura, Tumaco y Bahía Solano, articularán un sistema portuario que permita a la región integrarse al proceso de desarrollo económico y social del país, explicó Avendaño Galvis.

Dijo que la realización de ese proyecto le abre horizontes promisorios a los habitantes de la Costa Pacífica, porque alrededor de él se presentan oportunidades para el desarrollo de las comunicaciones terrestres, la agricultura, la industria, la pesca, la recreación y el turismo.

Igualmente, agregó, Colombia se verá, en tiempo relativamente corto, frente al océano del futuro cuando por las aguas del Pacífico se desplace el producto de intercambio comercial, y de sus profundidades se extraigan los alimentos, minerales y materias primas de gran valor estratégico.

## Estado actual

El informe de Avendaño Galvis, señala que de acuerdo con el contrato se tienen los siguientes avances:

En materia de diseño: puerto y canal de acceso, 80 por ciento; estudio urbanístico y arquitectura, 70 por ciento; acueducto, tratamiento y disposición de aguas servidas y basura, 65 por ciento; carretera y estudio de fuente de materiales, 100 por ciento; sistema eléctrico y comunicaciones, 50 por ciento; estudio de impacto ambiental, 75 por ciento; otros estudios, 65 por ciento; topografía, geología, sismología, climatología, meteorología, oceanografía y batimetría, 90 por ciento.

Respecto del puerto, explicó que se está trabajando en el movimiento de tierra de la zona del puerto. Se han excavado 150.000 de un total de 300 mil metros cúbicos. Igualmente se trabaja en la construcción del muelle menor, la vía de acceso, la vía al campamento y la instalación de la planta de concreto.

En materia de arquitectura, edificaciones y urbanismo se trabaja en movimiento de tierra en la zona urbana; se han acondicionado 40 mil metros cúbicos, de un estimado de 150 mil.

En cuanto a comunicaciones, se adjudicó el subcontrato a la firma sueca Ericsson para el diseño, suministro, montaje y puesta en servicio del sistema respectivo.

Acerca del sistema de energía, el informe explica que se firmó un subcontrato con la firma Asea para el diseño y construcción de la línea de transmisión, red eléctrica de toda la

base, transformadores, subestaciones eléctricas, plantas de emergencia y alumbrado público.

Respecto a la carretera, el documento indica que se está construyendo la vía de acceso a ella desde Quebrada Valencia, donde se construye el campamento pionero. En el corregimiento de Córdoba se está montando la planta trituradora de materiales que serán obtenidos del río Dagua.

Dicha carretera, que se desprenderá de la vía Cali-Buenaventura para llegar hasta Bahía Málaga, será uno de los principales multiplicadores de desarrollo, como quiera que acortará amplias distancias a los habitantes chocóanos, que actualmente tienen que navegar largas jornadas para llegar a Buenaventura, y demás poblaciones ribereñas.

El proyecto global cuenta en la actualidad con la totalidad de la maquinaria requerida para la ejecución de las obras, lo mismo que con el equipo flotante para satisfacer las necesidades de transporte logístico, tanto para la fase de construcción como para la operación futura de la nueva base.

El proyecto genera 1.400 empleos directos y 4.400 indirectos.



# Denuncian prácticas leoninas en Obras

Como una práctica leonina, arbitraria y amañada, calificó la Comisión de Obras del Concejo, el manejo que las entidades del Distrito le están dando al otorgamiento de las órdenes de trabajo y a las licitaciones tanto públicas como privadas, con clara violación a las normas contempladas en el nuevo Código Fiscal.

Las denuncias fueron hechas ayer por el concejal Germán Lozano Enciso quien dijo que esas órdenes se están repartiendo a los amigos personales y políticos de los funcionarios, desconociendo el derecho al trabajo consagrado en la Constitución Nacional.

A estos planteamientos se unieron los concejales Aurelio Angarita Cárdenas, presidente de la Comisión y del Concejo, Augusto Bahamón y María Paulina Espinosa de López,

quienes —a través de una proposición— aprobaron solicitar al alcalde mayor, Rafael De Zubiría Gómez, su urgente intervención para que frene las irregularidades denunciadas.

## Denuncias

Las denuncias de Lozano Enciso estuvieron fundamentadas en una carta que le envió la Asociación Colombiana de Profesionales de la Ingeniería y Arquitectura, Adaico, que estableció que el número de órdenes de trabajo adjudicadas son significativamente muy pocas y no guardan proporción con el número de profesionales inscritos.

La secretaria de Obras, por ejemplo, a partir del 30 de septiembre de 1985, fecha en la cual entró en vigencia el nuevo Código Fiscal, ha adjudicado un número aproximado de

19 órdenes de trabajo por el sistema de sorteo público y no por falta de presupuesto porque en la actualidad se están adjudicando 40 órdenes sin mediar sorteo y otras tantas órdenes en cumplimiento de contratos originados en licitaciones privadas.

En el caso de la Empresa de Energía Eléctrica, a partir del 30 de septiembre de 1985 ha efectuado unos 5 sorteos y el número de órdenes de trabajo sujetas a a este método ha ido descendiendo hasta el punto de que en el último de ellos participaron unos 300 ingenieros civiles y se sorteó únicamente una orden de trabajo.

## Inscripciones

Criticaron, igualmente, el precio de las inscripciones en empresas como la Energía y el Instituto de

Desarrollo Urbano. En la primera se cobraba una tarifa de \$300 e inexplicablemente pasó a \$1.000. Esto indica que en el sorteo a que se ha hecho referencia, para una obra de \$3.900.000, se recaudaron \$300.000, fondos que nadie ha explicado qué destino se les da.

No se cumple tampoco el Código Fiscal que indica que para efectos de sorteos de órdenes de trabajo, debe existir publicidad, la cual como su nombre lo indica, debe darse a conocer a los interesados a través de medios de comunicación óptimos para tal fin como un diario de amplia circulación.

Estos requisitos no se cumplen en empresas como: Bienestras Social del Distrito, Corporación La Candelaria, EDIS, Instituto para la Recreación y el Deporte, Acción Comunal, etcétera.



Obra 362

# No es necesario el intercambio vial

Por Ramiro Velásquez Gómez  
 De El Colombiano

Una serie de cruces semaforizados con la utilización de vías adyacentes, es la solución al problema de tránsito que se plantea en la glorieta de Bulerías y no el intercambio vial a tres niveles que pretende el Inval, afirmó el ingeniero Gabriel García Moreno, representante de los afectados con la posible distribución de la llamada Obra 362.

La iniciativa, que surgió de encuestas hechas durante ocho días en la glorieta, fue presentada a la comunidad el martes en la noche en el auditorio Manuel José Sierra de la Bolivariana de Laureles, habiendo asistido alrededor de 100 personas que aclamaron la idea y volvieron a rechazar la solución del intercambio.

García Moreno indicó que la glorieta funcionó bien hasta el año 80 aproximadamente. Pero la desviación de rutas de buses de Belén hacia esa zona y la destinación de la carrera 65 a un solo sentido de circulación, contribuyeron a formar la congestión.

Los análisis hechos por los representantes de la comunidad afectada muestran que el 30% del tráfico en las horas pico proviene de la Avenida Bolivariana desde el parque de Belén, lo que obstruye a la 33 en sentido este-oeste.

Por la 33 oeste-este, circula el 11% del tráfico, el 17% por la Nutibara, el 21% por la Bolivariana desde el centro a Bulerías y el 30 restante en la arteria citada.

## DESVIACION

Por lo tanto, explicó el ingeniero, si se desvía el tráfico de Belén se remedia en buena parte el problema.

Indicó que la congestión presentada en las horas pico coincide con el flujo vehicular de la Avenida Bolivariana de Belén a Bu-

lerías.

Además, dijo que es necesario considerar que si bien sólo hay ocho rutas de buses por la zona, cada bus constituye 2.5 vehiculos, lo que hace que participen en un 16% en el tráfico que congestiona la glorieta.

La estrategia entonces es la de distribuir el tráfico. Se partiría la glorieta en seis para permitir el giro en diferentes formas y se haría una completa semaforización, anotando que todos los cruces, a excepción de los de las laterales de La Picacha con la 33 y de La Picacha con la 66-B, serían de dos fases.

Informó que eso es posible gracias a la tecnología electrónica de los semáforos, que medirían el tráfico en cada momento para variar las fases.

El plan incluiría la utilización de la lateral sur de La Picacha para desviar el tráfico de Belén, de la carrera 66-B y de la calle 34.

Los cruces de la 34 con la Avenida Bolivariana, de la lateral sur con la 66, de esta con la 33, de la lateral norte con la 33 en sentido norte-sur y el de la 33 con estas, estarían semaforizados, además de las divisiones que se harían en la glorieta.

La 33 quedaría con sentido único en un tramo entre la glorieta y la carrera 66-B aproximadamente. De resto todas las vías quedarían como están hoy.

## FUNDAMENTOS

García Moreno calificó de errada la política de desviar todo el tráfico por las vías arterias, cuando las secundarias pueden ser utilizadas igualmente.

Indicó que se requiere desviar las rutas de buses de Belén y darle doble sentido a la carrera 65 ahora que el aeropuerto dejó de tener tanta influencia vehicular.

La solución propuesta, estimó, no va más allá de los 30 millones

de pesos y podría ser acometida directamente por el municipio. Lo único que habría que aguantar serían pequeñas colas en algunos de los cruces semaforizados, problema mucho menor al que se vive actualmente en esa glorieta y en las vías arterias que la sirven, construidas por el sistema de valorización hace más de 20 años.

## CONCEPTOS

En la reunión, que se prolongó por casi dos horas, se escucharon además otros conceptos acerca de la Obra 362 que aparentemente se encuentra suspendida por el Inval mientras se continúan diferentes análisis.

El representante de la comunidad Abel Alzate indicó que es una obra innecesaria y es preciso

seguir en la pelea con el Inval. Dijo que el proyecto del intercambio no es la única solución ni la más conveniente.

García Moreno también anotó que el Inval no ha hecho estudios recientes. Tiene uno del 80, que proyecta cada año. Además, dijo, no es esa la única glorieta congestionada y si se hace el intercambio congestionaría la de la 33 con la 80.

#### **VALOR**

Manifestó que la obra cuesta alrededor de 2.000 millones de pesos y que el Inval nunca ha mostrado un presupuesto fundamentado y sostiene que cuesta unos 1.000 millones, lo que a su juicio no es cierto.

Agregó que el 40% de lo que se cobraría es para mantener la costosa burocracia del Inval y a sus 400 jubilados.

Por su parte, invitado, el congresista Luis Alfredo Ramos, indicó que la valorización está pasada de moda y es injusta porque en otras ciudades la nación ayuda, menos en Medellín. Asimismo, no muestran los estudios cuánto vale un predio hoy y cuánto valdrá luego de la obra, como se demuestra en otras naciones.

Indicó que no se ha escuchado a la comunidad y ésta no se debe dejar imponer la obra.

#### **CONCEJO**

Como único medio de presión sólido, se concluyó que se debe ir al Concejo para exponer el problema y mostrar la solución del ingeniero García Moreno, lo que parece está en marcha porque hay posibilidades de que el concejal Darío Londoño haga una invitación en ese sentido.

Se manifestó que se cuenta con varios concejales que se oponen a la obra y que se presentará una proposición rechazándola por el sistema de valorización.



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
ARCHIVO DE PRENSA

Periódico		Ciudad	BOGOTÁ
Pág.	713	Fecha	16 MAY 1986
Código	250572	Lugar	F2

## *Contratos por \$ 330 millones para vías adjudica Minobras*

Contratos de ampliación, pavimentación, interventoría y rehabilitación de vías de acceso a la capital de la república por \$ 329.713.602, adjudicó el ministerio de Obras Públicas y Transporte.

La negociación la adelantó el titular de Obras Públicas, Rodolfo Segovia Salas, quien señaló que fueron contratados los trabajos de ampliación y pavimentación del sector comprendido entre el kilómetro 0.400 y el 0.925, Los Héroes-La Caro-Chiquinquirá, por \$ 43.853.097, con Mario Alberto Huertas Cortés, con un plazo de ocho meses para la ejecución de la obra.

Igualmente, el ministerio contrató la rehabilitación del tramo Avenida Boyacá-iniciación variante de Fontibón, de la carretera Bogotá-Medellín, por \$ 49.956.240, con la fir-

ma Pavimentos Colombia, y plazo de dos meses.

La interventoría de las obras de construcción y pavimentación del sector El Antojito-Lupas Caraza, de la carretera Bogotá-Villavicencio, a la firma López Arango Ingenieros Ltda., por \$ 75.766.364 y con plazo de 25 meses, contados a partir de la orden de iniciación, expedida por la Dirección de Carreteras.

De las obras de construcción y pavimentación del sector Puente Hila-Villeta, de la carretera Bogotá-La Vega-Villeta, por \$ 92.011.865, con la Compañía de Estudios e Interventorías Ltda.

Y de la pavimentación del sector Saldaña-Espinal, de la carretera Castilla-Espinal, por \$ 68.126.036, con la firma Gama Ltda. a 25 meses de plazo, contados a partir del perfeccionamiento del contrato.



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
ARCHIVO DE PRENSA

Periódico

EL  
COLOMBIANO

Ciudad

Medellín

Pág.

13 A

Fecha

16 MAY 1986

Código

250502

Lugar

F3

En el Suroriente

# Piden cambio de contratista para pavimentación de una vía

Un grupo de concejales y ciudadanos reunidos recientemente en el municipio de La Unión suscribieron una comunicación que dirigieron al jefe del Estado para solicitarle el cambio de la firma encargada de adelantar trabajos de pavimentación de la carretera La Unión-La Frontera-Mesopotamia por considerar que no cumple eficazmente con el compromiso.

Dicha carta al mandatario colombiano es la siguiente:

La Unión, Antioquia, mayo 13 de 1986

Doctor

Belisario Betancur Cuartas  
Presidente de la República  
Bogotá D.E.

Este foro de ciudadanos del Suroeste Antioqueño, La Ceja-La Unión, Abejorral, Sonsón, Argelia y Nariño, reunidos en la Casa de la Cultura del municipio de la Unión, en representación de toda nuestra comunidad expresamos a Ud. nuestra angustia por la situación actual en que se encuentra la pavimentación de la carretera La Unión-La Frontera-Mesopotamia, tan cara a nuestros sentimientos y al desarrollo de nuestra querida comarca y del país en general.

Desde que Ud. Sr. Presidente en su campaña electoral hizo solemne compromiso de hacer una realidad esta pavimentación nosotros hemos estado atentos y vigilantes a su desarrollo. En diferentes oportunidades hemos expresado a Uds los reiterados incumplimientos de la firma Sánchez Ingenieros, de la precariedad técnica y física para la realización, no sólo de esta obra sino también de obras como el

aeropuerto de San Andrés y carreteras en los departamentos de Antioquia, Santander y Nariño, antecedentes estos que dejan a la Luz Pública la deshonestedad de la firma y el acolitaje que ha recibido de los entes gubernamentales encargados de supervisar y hacer cumplir los contratos que ella suscribe con el gobierno.

Es la comunidad la que clama y exige a Ud. la solución a nuestro problema, pues no vamos a permitir de ninguna manera, que la ineptitud e irresponsabilidad de una firma contratista y los vericuetos de la Burocracia oficial, obstaculicen el desarrollo de esta obra, así tengamos que apelar a los mecanismos de presión que las circunstancias nos aconsejen en defensa de nuestros sagrados intereses comunitarios.

Señor Presidente: La única alternativa aceptable que hay para la solución de este problema es que Sánchez Ingenieros ceda su contrato antes del 25 de junio de 1986 a un contratista responsable y capaz, pero parece que Sánchez Ingenieros sólo cede sus intereses ante la intervención directa de la Presidencia de la República.

Señor Presidente Ud. no solamente como antioqueño, sino como gobernante cumplidor de sus compromisos, quisiera haber visto terminada esta obra y estamos seguros que no la dejará enredada en sus mandos medios. Nosotros esperamos que haga oír su voz, haga sentir su presencia y valer su autoridad para que la firma Sánchez Ingenieros no haga burla de nuestros derechos y anhelos.

Compatriotas y amigos:

Jairo Rodríguez; Heriberto Echeverry; Pablo Emilio Jiménez, Francisco Emilio Orozco, Enok Escobar, Jorge de Jesús Ramirez, Oscar Ciro, Armando Gil, Efraín Gómez, Wilson Gil, Jorge Iván Vallejo Escobar, Martha Cecilia López Mejía, Nora López de A.; Gabriel Orozco; Rodolfo Castro, Heriberto Gallego, Julio César Sanín, Héctor Castillo G., Francisco Jaramillo V., Ernesto Rios A., Renilda G. de Posada, Carlos Posada, Oscar Pavas López.



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
 ARCHIVO DE PRENSA

Periódico VANGUARDIA LIBERAL Ciudad Bucaramanga  
 Pág. 14 Fecha 16 MAY 1986  
 Código CJ0502 Lugar F4

# Urge avanzar pavimentación de la vía San Gil-Charalá

● **Hace cuatro años comenzaron los trabajos y la obra vale \$ 500 millones**

Por GABRIEL GALLO PEREZ  
 De Vanguardia Liberal

Urge en estos momentos avanzar la obra de pavimentación de la vía San Gil-Charalá, que son 35 kilómetros, de los cuales solo se han pavimentado siete, restanto 28 kilómetros que exigen una inversión de por los menos \$ 300 millones.

En los trabajos que se han adelantado hasta la fecha, se han destinado alrededor de \$ 200 millones.

Teniéndose el material disponible y la maquinaria pesada, solo falta que el Distrito 15 de Carreteras Nacionales, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, disponga de unos equipos que hacen falta, para proseguir sin tropiezos los trabajos en tan importante vía.

Cabe anotar que, como la mayoría de los municipios del departamento, Charalá ha desarrollado básicas obras de infraestructura en los campos de la salud y la educación, así como en los servicios públicos, pero también carece de otros, que no ha podido adelantar en sus distintas áreas urbanas y rurales, por la ausencia de un adecuado presupuesto de inversión.

Charalá, ubicada en la Provincia de Guanentá, con una población cercana a los veinte mil habitantes, es hoy día capital de un sector muy importante de esa región. En otras palabras, es epicentro de convergencia de otros municipios, tales como Encino, Coromoro, Ocamonte, Páramo y Confines.

## **"Hacen falta algunas cosas"**

Jairo Enrique Reyes Vargas, charaleño, quien llegó a ocupar algunas secretarías dentro de los gobiernos municipal de Bucaramanga y departamental, y hoy día diputado a la Asamblea de Santander y suplente a la Cámara de Representantes por el movimiento político conservador que lidera Feisal Mustafá Barbosa, en amplias declaraciones concedidas a Vanguardia Liberal, explicó



Jairo Enrique Reyes Vargas, charaleño, quien, como sus demás compatriotas, está seriamente preocupado por la falta de terminación de la pavimentación de la vía San Gil-Charalá.

acerca de los problemas y necesidades y situación actual de su tierra natal, en los siguientes términos: "Haciendo la claridad de que faltan algunas cosas, no se puede menospreciar la actividad desarrollada por la dirigencia de la Provincia de Guanentá, encaminada a dar solución con obras importantes de progreso en los últimos años, y para ello podemos citar algunas, como: La construcción de la casa de mercado, la ampliación de la plaza de ferias, la restauración de la plaza de toros, que es la mejor del departamento y una de las mejores del país, la construcción del nuevo matadero público, porque antes había uno que era deficiente".

## **La vía: Principal preocupación!**

- ¿Cuál es la principal necesidad que preocupa a los charaleños?
- La principal necesidad que nos ha preocupa-

do a los habitantes de ese sector de la provincia, es la pavimentación de la carretera San Gil-Charalá, que son 35 kilómetros, de los cuales se tienen siete pavimentados. Hace cuatro años comenzaron las obras de arte, quedando terminados los trabajos de rectificación, ampliación de la vía y con base en un 80%, pero pavimentada solo en unos siete kilómetros. Lo que está hecho hasta el presente vale unos doscientos millones de pesos y lo que falta puede costar unos trescientos millones de pesos.

—¿La maquinaria y equipos para proseguir con la pavimentación ya se consiguió?

— La única planta de pavimento traída en los últimos años por el Ministerio de Obras Públicas para Santander y una de las pocas del país, quedó ubicada en ese sector. Pero desafortunadamente por problemas que el señor director del Distrito 15 de Carreteras Nacionales, Fernando Serrano Peñaloza, ha explicado a la ciudadanía, primero porque tuvo demoras en su puesta en marcha, y ahora problemas para trabajar sobre la vía porque los municipios se opusieron a la extracción del material y, posteriormente, recibió órdenes de trabajar en otras vías, como las de Pinchote y Barranca-bermeja.

La obra está paralizada, pero el funcionario ya manifestó públicamente que el turno le corresponde a Charta, máxime que el material, como ya lo he dicho, sale de esa zona, especialmente del Río Fonce y que la planta está ubicada en ese sector. Estamos los charaleños confiados de esa manifestación.

Recalcó Reyes Vargas que "Charalá no tiene los dineros —para avanzar en la pavimetación de la carretera— pero el material está sobre la vía del Río Fonce; ahí está la planta procesadora de pavimento, que incluye las trituradoras, que son los recursos más importantes para continuar la ejecución de la obra. Lo único que falta es que manden los demás aparatos que posee el Distrito 15 de Carreteras Nacionales".



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
ARCHIVO DE PRENSA

Periódico **EL TIEMPO** Ciudad **Bogotá**  
Pág. **7 B** Fecha **17 MAY 1986**  
Código **CJ0902** Lugar **F6**

## **Contratos por \$ 3.643 millones para vía Bogotá-Villavicencio**

Contratos por \$ 3.643.383.000 para la construcción y pavimentación de dos sectores de la carretera Bogotá-Villavicencio adjudicó el ministerio de Obras Públicas y Transporte.

El titular de ese despacho, Rodolfo Segovia Salas, señaló que fue adjudicado al consorcio Sterling International Civil Engineering Limited y Constructores Asociados de Colombia, Conascol S.A., la construcción y pavimentación de la carretera a Une, kilómetros 47.5 por valor de \$ 1.568.426.008.

Las obras, que serán financiadas por el Fondo Vial Nacional y parcialmente por el Banco Interamericano de Desarrollo, BID, incluyen desmonte y limpieza excavación en roca y en material común, canales, terraplenes, sub-base y base granular, concreto asfáltico, obras de arte y construcción de túneles.

De otra parte, fue adjudicado al consorcio Grancolombiana de Ingeniería y Construcción S.A., Grandición S.A., y Ways Freytag Aktiengesellschaft, contrato por \$ 2.074.954.051

para la construcción y pavimentación del sector kilómetro 47.5 al kilómetro 56.818, de la vía Bogotá-Villavicencio, obras que serán financiadas por el Fondo Vial Nacional y el BID.

El ministro indicó que estos dos contratos tienen un plazo de ejecución de los trabajos de 30 meses, contados a partir de la perfección de los mismos, y puntualizó que al adjudicarlos "el gobierno nacional dio un paso importantísimo para dotar al Llano de una magnífica carretera".



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
ARCHIVO DE PRENSA

Periódico	<b>EL TIEMPO</b>	Ciudad	<b>Bogotá</b>
Pág.	<b>1A-6B</b>	Fecha	<b>17 MAY 1986</b>
Código	<b>CJ0502</b>	Lugar	<b>F7</b>

## **Ventaja del 20% a firmas nacionales en licitaciones**

El gobierno fijó un margen de preferencia del 20 por ciento para las personas naturales o jurídicas nacionales que participen en licitaciones o concursos para Obras Públicas, frente a las ofertas de firmas del exterior.

Al respecto expidió el Decreto 1508 del 9 de mayo que dice:

“Artículo primero. En las licitaciones o concursos en que participen personas naturales o jurídicas extranjeras, se aplicará a las ofertas de

los colombianos un margen de preferencia del veinte por ciento (20%) sobre el valor total de la oferta, durante el año de 1986.

Artículo segundo. Lo dispuesto en el artículo anterior se hará efectivo aplicando a las ofertas de personas extranjeras y a las nacionales consorciadas con extranjeras, un recargo del veinte por ciento (20%) sobre el valor total de sus propuestas. El producto obtenido será la cifra que  
(Página 6-B)

(Viene de la página 1a.)

sirva de comparación para efectos de determinar cuál de las ofertas entre extranjeras y colombianas exclusivamente es la más favorable por factor precio.

Artículo tercero. La no expedición de un nuevo decreto señalando el porcentaje anual de que trata el artículo 107 del Decreto 222 de 1983 implicará la prórroga del presente hasta la fecha en que se produzca su derogación tácita o expresa.



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
ARCHIVO DE PRENSA

Periódico

Ciudad

**BOGOTÁ**

Pág.

**17 A**

Fecha

**17 MAY 1986**

Código

**CJ0572**

Lugar

**F8**

# Embargada la Mannesmann

Diferencias contractuales surgidas entre la firma Pinski Asociados y la compañía alemana Mannesmann Anlagenbau condujeron a la primera a demandar en juicio por \$300 millones sobre el cual la justicia civil decretó el secuestro y embargo de bienes de la segunda.

La Mannesmann contrató con Pinski el montaje de dos estaciones de bombeo en el oleoducto de Caño Limón, por la suma global de \$1.000 millones, con término fijo de cuatro meses, suministrando la contratante todos los equipos constitutivos de tales estaciones.

Sin embargo, por diversas causas Pinski dio principio a la obra antes que se perfeccionara el respectivo contrato y demoró en entregarla nueve meses, tiempo excedido, según el reclamante, por tardanza de la Mannesmann en dar los elementos.

Dice el acusador que la Mannesmann cumplió el pago de facturas hasta el pasado mes de diciembre, inclusive, pero en enero los suspendió en forma casi absoluta.

Ante la mora la firma contratista acudió al juzgado 17 civil del circuito en pleito contra la Mannesmann, y

adujo como título de recaudo ejecutivo, en cuantía de \$280 millones, las facturas respectivas. El juzgado acogió el pleito, decretó el embargo y secuestro de bienes de la Mannesmann, y fijó póliza de caución a Pins-

ki por el 10% del valor reclamado.

Además, el juzgado limitó el embargo hasta \$300 millones y conminó a la Mannesmann Anlagenbau, a depositar los valores respectivos en dicha dependencia judicial.



# Aceleran obras por la visita papal

Por ESPERANZA TALERO

**A** medida que corren los días y se aproxima la visita del Papa Juan Pablo II a Colombia, también se agilizan las obras que se adelantan para recibir al ilustre viajero.

Ayer, el alcalde de Bogotá, Rafael de Zubiría Gómez, pudo apreciar desde lo alto, a bordo de un helicóptero, la forma en que la capital de la República se está preparando para darle la bienvenida al Santo Padre.

Tres son los escenarios: los parques Simón Bolívar y El Tunal y el Estadio El Campín. Todos campos abiertos, porque la experiencia dejada en agosto de 1986, cuando por primera vez Colombia era visitada por un Papa, Paulo VI, dejó como antecedente el hecho de que son millones de personas, entre extranjeros y colombianos, las que llegan a Bogotá para asistir a los diversos actos en donde se presentará el Sumo Pontífice.

Entonces, lo que nos espera para la visita de Su Santidad será un espectáculo muy similar al presenciado hace 18 años, cuando millares de personas se movilizaban difícilmente por entre las calles y asistían en campo abierto, en esa oportunidad también al parque —llamado hoy Simón Bolívar— muy devotamente a los actos públicos de demostración de fe, con banderas multicolores que agitaban, entre aplausos y llanto.

## Las obras del 86

Muchas obras le quedaron en 1968 a Bogotá: hoteles, porque se celebró también el Congreso Eucarístico Internacional y había que alojar a más de 30 mil peregrinos extranjeros que se calculó llegaron a Bogotá. Se iluminó la Avenida Caracas entre las calles 11 y 44 sur; se prendió el alumbrado público, con luces de mercurio en la Avenida Eldorado, entre la Ciudad Universitaria y el aeropuerto.

Se inauguró la carrera 68 entre Muzú y la carrera 7ª, con calle 100; se construyó el Templo y 50 baterías sanitarias distribuidas en diversos sectores de la ciudad. Se construyó el puente de la Avenida 68 con calle 26, entre las más sonadas realizaciones.

Las obras del 86 se extienden a la adecuación de los sitios donde Juan Pablo II se reunirá con los feligreses y las vías por donde transitará al desplazarse de un lugar a otro.

A la Plaza de Bolívar, desde donde el Sumo Pontífice saludará a los colombianos, no se le hará nada especial, únicamente se limpiará el monumento a Simón Bolívar y se barrerá. Al Capitolio, la Alcaldía Mayor, la Catedral, se les "lavará la cara" y el Palacio de Justicia mantendrá el aspecto que hoy presenta.

## En junio se terminan

Las obras iniciadas desde hace pocos meses en Bogotá, ya se encuentran en un 80% ejecutadas, según lo manifestaron los encargados de las mismas, al alcalde de Zu-

biría Gómez, quien en compañía del general Luis Eduardo Rocca, comandante de la XIII Brigada; del general Gustavo González Puerto, comandante del Departamento de Policía Bogotá y de la secretaria de Gobierno del Distrito, Marina Uribe de Eusse, recorrieron los sitios para ver el estado de las obras, que estarán concluidas a mediados del mes próximo.

## En el Simón Bolívar

El Papa estará en el parque Simón Bolívar el miércoles 2 de julio a las 8:30 de la mañana, para celebrar una misa a la que se calcula asistirán 800 mil personas.

Aunque aún no se conoce cómo será el *papamóvil* en el que se transportará Su Santidad Juan Pablo II en las correrías por la capital de la República, los organizadores ase-

guran que es mucho más moderno del que utilizó Paulo VI en el 68, y eso que en esa época se consideró como el "revolucionario" automóvil.

Fue una limosina Lincoln Continental negra, de seis metros de longitud, prevista de una silla tipo trono que podía ser elevada permitiendo así una completa visibilidad del Pontífice durante los desfiles por las calles bogotanas.

El vehículo contaba además con una visera de *plexiglas* de 30 centímetros de alto colocada sobre la cubierta del vehículo, frente a la silla para protegerlo del viento, al igual que banderas del Vaticano y de Colombia colocadas en los guardafangos delanteros.

Para cuando se conozca el *papamóvil* de Juan Pablo II, ya estará terminada la vía carreteable que

recorrerá el vehículo, con una longitud de 2 kilómetros. En el trayecto, a pocos metros de la plaza ceremonial, se está acondicionando el altar para la celebración del oficio religioso.

Los trabajos se adelantan durante el día y la noche, porque hay que mover mucha tierra y así, adaptar el lugar para parqueaderos y el sitio donde se congregará la multitud.

El ingeniero residente de la obra y el interventor de la misma, Jaime Durán y Diego Salazar, respectivamente, informaron que los trabajos de adecuación para recibir al Papa concluirán en el término de un mes.

### **En El Campín**

En el Estadio El Campín se viene rectificando la tribuna oriental la cual estará terminada en el tiempo

acordado para la reunión del Santo Padre con la juventud colombiana.

El alcalde mayor indicó que allí se congregarán cerca de 80 mil personas, que colmarán la capacidad de las tribunas, de la cancha y la pista atlética. El programa señala que el Papa estará en el Campín el mismo día miércoles, a las 6 de la tarde.

No se incrementará el número de baños, sino que se acondicionarán y mejorarán los actuales.

### **En El Tunal**

También se efectuó ayer una revisión de las obras del parque El Tunal, en donde se avanza en la construcción del templete y un helipuerto con capacidad para 14 aparatos.

Se tiene prácticamente lista la zona de los aparcaderos que tendrá una capacidad para cerca de 6 mil

vehículos. Igualmente se trabaja en la construcción de una vía que comunicará al parque con Candelaria La Nueva y todo el sur de la ciudad, de donde provendrá el mayor número de asistentes.

La colaboración interinstitucional, en la que están comprometidas las Fuerzas Militares, la administración distrital y el Banco Central Hipotecario, garantiza también la terminación de los trabajos en la primera semana de junio.

### **La seguridad**

Entre las medidas de control y seguridad anunciadas por las autoridades se cuenta la ubicación de personal de la Policía, el Ejército y la Defensa Civil, en todo el predio del parque, especialmente en las áreas en donde se prevé habrá mayor concentración.



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
**ARCHIVO DE PRENSA**

Periódico

Ciudad

Pág.

113

Fecha

17 MAY 1986

Código

CJ0902

Lugar

F11

## *Más recursos para obras en Aguablanca*

Las Empresas Municipales de Cali (Emcali) adicionaron en \$15 millones el presupuesto para la ejecución de un plan de emergencias destinado a controlar las inundaciones en barrios del sur-oriente colombiano.

El plan beneficiará a miles de personas de escasos recursos económicos, quienes periódicamente tienen que evacuar sus viviendas ante la arremetida de las aguas lluvias y residuales.

Entre las obras figuran la interconexión del Canal CVC con la estación de bombeo de Navarro, así como la limpieza del Canal CVC-Oriental en una longitud de 5 kilómetros, además de la construcción de un jarillón para evitar el desplazamiento de aguas lluvias y aguas negras hacia los barrios El Vergel, El Retiro, El Vallado y Antonio Nariño.

### **Difícil situación**

La puesta en marcha del plan de emergencia fue adoptado y llevado a cabo luego de analizar la crítica situación que viven los habitantes de algunos sectores de los barrios mencionados.

En esos barrios las inundaciones se suceden periódicamente. Cuando llega el invierno comienza el drama.

En el transcurso del presente año, especialmente en los últimos meses, las inundaciones se han presentado en un buen número.



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
ARCHIVO DE PRENSA

Periódico

EL TIEMPO

Ciudad

BOGOTÁ

Pág.

11D

Fecha

19 MAY 1986

Código

CJ0502

Lugar

F12

## **\$ 5 mil millones en 'Plan de ayuda a la comunidad' logra Ministerio de Obras**

Obras por valor de \$ 5 mil millones se realizan en 690 municipios del país en desarrollo del "Plan de Ayuda a la Comunidad", creado por el Ministerio de Obras Públicas.

El programa, que obtuvo el reconocimiento internacional en el reciente Seminario Latinoamericano de Mantenimiento de Carreteras, celebrado en Brasil, ha logrado que los grupos comunitarios ejecuten en los dos años de vida 1.126 obras. Los trabajos consisten en construcción o mejoramiento de vías veredales; elaboración de pequeños puentes; construcción o pavimentación de calles, adecuación de lotes en municipios y veredas.

Además, en la construcción de canchas de fútbol, microfútbol, basquet y voleibol, arreglo de escuelas y colegios; construcción o remodelación de plazas de mercado; remoción de derrumbes; reparación de alcantarillados y acueductos y construcción de redes de energía eléctrica, entre otros.

El titular de Obras, Rodolfo Segovia Salas, señaló que el Programa de Ayuda a la Comunidad—que se desarrolla en todo el país, incluidas las zonas de violencia— confirma su éxito por el hecho de que con una inversión oficial de cerca de \$ 800 millones se han logrado obras de interés comunitario cuyo costo comercial so-

brepasa los \$ 5 mil millones y que, de no existir este plan, seguramente se habrían quedado sin ejecutar.

### **La maquinaria del Estado**

El programa del ministerio acabó con una antigua costumbre, la de mantener inactiva la maquinaria del Estado. Con este plan Minobras presta sus equipos los días festivos y fines de semana a la comunidad, la cual transporta los materiales y construye las obras que ha contratado previamente con esta entidad.

Es así como los habitantes organizados de los municipios o veredas aportan el trabajo, pagan los combustibles, cancelan jornales y horas extras a quienes operan las máquinas y costean los materiales, y el ministerio contrata con ellos obras menores, proporcionando de esta forma fuentes de empleo e ingresos para la región.

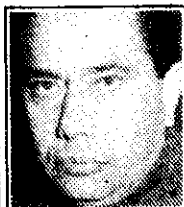
Segovia Salas, interesado en fomentar este tipo de microempresas, ha ordenado a los 26 Distritos de Obras Públicas que tiene el país hacer énfasis en esta forma de trabajo y aplicarlo al máximo de eficiencia con la comunidad, ya que los beneficios que ha traído a los pobladores donde se está desarrollando han sido considerables. La propia comunidad ha expresado su agradecimiento al Gobierno y trabaja con especial dedicación.



**cinep**  
**departamento de**  
**documentación**  
 ARCHIVO DE PRENSA

Periódico	EL SIGLO	Ciudad
Pág.	4	Fecha
Código	CJ0502	Lugar
		F13

**AQUI,  
 HOY LUNES**



Hugo Escobar Sierra

# El canal de las Garzas

En los últimos cien días de este gobierno, como lo ofreció solemnemente el presidente Betancur, son muchas y varias las satisfacciones de los colombianos, lógicamente alternadas con el vaivén y agitación de la campaña presidencial. No obedecen a empeño demagógico y menos al afán de lucimiento de los gobernantes, dados a cortar cintas al final del cuatrienio. Testimonian una probada vocación de servicio público, reiterada hasta la culminación del mandato. Tampoco son trasunto de trucos o maniobras para favorecer a un partido o a un candidato como la truculenta e infantil elocuencia de los oradores juveniles ha querido sugerirlo aviesa y torticeramente a la opinión nacional. Absurdo habría sido que junto con la congelación de la nómina burocrática, reflejo de la imparcialidad oficial, se paralizaran obras y trabajos de beneficio colectivo. Ni tanta malicia ni tanta ingenuidad. Con la honra del deber cumplido ha de terminar la jornada para provecho y ejemplo de la ciudadanía que reconocerá el esfuerzo fecundo si concluye generando prosperidad y bienestar.

Damos fe en el Magdalena y en el sur del Atlántico de la transcendencia y repercusiones sociales del canal de alivio construido en la isla de las Garzas, sobre el lecho del río, para prevenir inundaciones, tragedias y miseria entre los municipios de Campo de la Cruz y El Piñón. En este último, en 1975, el conformismo, la imprevisión y la incapaci-

dad oficiales determinaron una catástrofe gigantesca, sin antecedentes en la región. El pueblo rememoraba las ciudades bombardeadas en la guerra mundial con las casas destruidas, las calles ahuecadas con zanjas y las aguas anegando toda la población, cuyos habitantes, presas del terror, se refugiaban a la intemperie o cubiertos por carpas en el municipio vecino. Los haberes extraviados y los semovientes ahogados, poseídos por la corriente desencadenada, se perdían en la maleza o en el lecho infinito del Mar Caribe, pasando por Bocas de Ceniza. Y se repitió la historia, cual maldición de la naturaleza, en "Mataburro", con una avalancha similar, extendida por varios municipios del Magdalena, destruyendo puentes, cerrando vías, inhabilitando fincas y sepultando los ganados. Por más de un año las aguas del río grande de la Magdalena desafiaron el esfuerzo ímprobo y constante de pontones, dragas, martinets y trincheras. Fue necesario que a la otra orilla, en Caño de Piedra, en la ribera del Atlántico, el drama conmoviera, con el grito herido y potente del alma barranquillera, las más elevadas esferas oficiales para que se invirtieran más de mil millones de pesos en el canal de alivio, con el apoyo y la acción de tres dragas chinas que cegaron a "Mataburro" y el caño de la "Chinita", en El Piñón, para que renaciera la tranquilidad y la confianza por muchos años.

Esta obra excepcional, inaugurada modestamente, y celebrada con sencillez en el aula de una escuela, en ambiente severo, mercede la gratitud de un pueblo generoso y noble. Más de sesenta mil labriegos y cam-

pesinos, padres de familia, hombres, mujeres y niños le dan gracias a Dios, al gobierno, al ministro Rodolfo Segovia, y a la técnica hidráulica china y desde luego a los ingenieros colombianos que construyeron el canal magno, orientando el caudal inmenso en línea recta, sin causar daños y perjuicios a esta sufrida región. Pero el río caprichoso amenaza arriba, en Guaimaro, como si, en actitud de revancha, protestara por el imperio bondadoso de las dragas chinas.

Complementan la grandiosa empresa una variante de dos kilómetros de la carretera marginal del río en el departamento del Atlántico, la nacionalización del sector Cerro de San Antonio - El Piñón y Salamina, con una banca que sirve de dique o muro de contención, transitable, queriendo simular una autopista, lo mismo que la vía que de El Piñón conduce a Cantagallar, Tiogollo, Sabanas, San Basilio, hasta Pivijay, en mi departamento.

Claro que no podía equipararse la olvidada provincia con la capital reluciente. Nunca. La mentalidad de la vida contemporánea goza y se recrea con la majestad del espectáculo, más si la expresión de la arquitectura monumental penetra con más fuerza los sentidos. "El "estadio Metropolitano" recibió en Barranquilla con pétreo cariño, también a sesenta mil personas, entusiastas, festivas, con bandas de guerra y tambores mayores, representando el carnaval magnífico. Durante horas y más horas, desfilaron colegios, autoridades y alegres ciudadanos en trance deportivo. El "Junior" abandonaba el "Romelio Martí-

nez" y se abrazaba al "Flaco" Meléndez. Los camarógrafos, ávidos, proyectaban el campo de juego, las gradas vacías y también colmadas de espectadores, el movimiento del balón y la destreza de los jugadores haciendo malabares con la agilidad de sus piernas en la búsqueda del gol. Dos mundos distintos en un mismo país, próximos y remotos como el viento. En primera plana siempre el Metropolitano; escondida la noticia, en la sección de provincia, del canal de alivio, con la estampa sonriente del Ministro de amplia frente y "abundante" calva. Las garzas dibujaban el bello panorama de la naturaleza majestuosa y el ímpetu "olímpico" de la corriente fluvial, porque los ríos son nuestras vidas que van a dar a la mar, que es el morir...

La isla de las Garzas, en jurisdicción del Magdalena, se partió en dos. El canal se profundizará cada día, ampliando su propio lecho para hacer más seguro el curso del río. Recordará con nostalgia la voracidad de las dragas y la disciplina de los chinos que trabajaron contentos, felices, asentados en Campo de la Cruz. Discurrirán los filósofos, si todavía los hubiere en la región, ¿por qué las aguas, como el hombre, nunca están en el mismo sitio, en incesante devenir? Interrogarán por el misterio de la irrigación postergada, de las poblaciones que viven del agua y de la pesca, sin acueductos ni pescaderías; las escamas en las orillas brillarán como luces doradas reflejadas por los rayos del sol y José Barros, con voz de lamento, cantará para todas las generaciones venideras "La Piragua" como un lamento, un verso o una poesía.



## Proyecto hidroeléctrico de Urrá

# Un retraso que cuesta US\$500 millones

Por JORGE MEDINA

Hace cuatro años el proyecto hidroeléctrico de Urrá tenía un costo básico de 880 millones de dólares. Hoy, como consecuencia de los retrasos en su ejecución, ese valor ha ascendido a mil 400 millones de dólares. Los aplazamientos dispuestos por el actual Gobierno, dispararon en 520 millones de dólares la inversión requerida.

Incluyendo escalamientos, imprevisos y gastos financieros, el valor final de Urrá llegará a 2 mil 157 millones de dólares.

El desarrollo hidroeléctrico del Alto Sinú en su primera etapa estaba proyectado para entrar en operación en noviembre de 1.991 y su fase de construcción a nivel de obras principales, contemplaba un período de 78 meses a partir de mayo de 1.985.

Ese cronograma se despelotó. Corelca abrió en 1.983 la licitación internacional para la construcción de obras civiles en Urrá I y Urrá II. En la presente administración el proyecto ha pasado por las manos de 3 Ministros de Minas y Energía: Carlos Martínez Simahañ, Alvaro Leyva Durán e Iván Duque Escobar, los dos primeros conservadores y el segundo liberal.

En el mes de abril de 1.985 le correspondió a Duque Escobar, en su calidad de Presidente del Consejo Directivo de Corelca, la sesión en la cual se adjudicó la licitación de obras civiles de Urrá I y se declaró desierta la de Urrá II, decisión que fue considerada como "altamente inconveniente" para el país a pesar de los argumentos que esgrimió el Gobierno relacionados con la escasez de recursos y las bajas proyecciones en el crecimiento de la demanda notificadas por el Banco Mundial en extenso documento dirigido a Roberto Junguito Bonnet cuando era Ministro de Hacienda y Crédito Público.

Luego de la adjudicación de obras civiles, se definió concederle a Conidec la construcción de los campamentos a un costo de 800 millones de pesos. La firma barranquillera determinó más tarde una cesión del contrato al Consorcio cordobés Bechara y Sablegh. La cartera de Minas y Energía está analizando esta cesión desde hace seis meses y aún no da a conocer

su posición, situación esta que amarra cualquier concepto del Consejo Directivo de Corelca.

Corelca suscribió un contrato con la empresa soviética Energomachexport por un valor de 250 millones de dólares y 250 millones de pesos colombianos, para el diseño, fabricación, pruebas y entrega de los equipos electromecánicos en los sitios de obra, incluyendo la supervisión en el montaje y en la puesta en servicio de las centrales.

A mediados del 85, la agencia de prensa Novosti divulgó un comunicado en el que se informaba que en el primer semestre del 86 se entregaría la primera parte de los equipos. Los permanentes problemas del proyecto obligaron al Ministerio de Minas y Energía a una renegociación en los plazos de suministro. Con dos representantes de Energomachexport fue posible esa renegociación, lo cual dió pie para que se firmara un acta en la cual quedó como constancia un nuevo aplazamiento. Urrá fue corrida para 1.994, desfasándose así en tres años más. Poco antes de partir hacia la reunión de Arpel, la Presidencia de la República recogió declaraciones del Ministro Duque Escobar ratificando el aplazamiento.

Lo ocurrido entre 1.983 y 1.986, fue lo que volvió un despelote el cronograma de Urrá a pesar de los esfuerzos del actual Director de Corelca, Alvaro Osorio Carbonell, con su equipo de asesores y los miembros de su Consejo Directivo.

En Urrá se han invertido en obras de infraestructura más de cinco mil millones de pesos, se tienen compromisos internacionales por 20 mil millones de pesos. Las dificultades del proyecto hacen tambalear en el exterior la imagen del sector eléctrico nacional y ocasiona enormes sobrecostos al país. Por la sola reprogramación con los soviéticos, Colombia va a tener que desembolsar 10 millones de dólares por concepto de indemnización. Son unos dos mil millones de pesos, un egreso que bien hubiera podido evitarse en una Nación con tantos problemas en servicios públicos, salud y educación.

### ANTECEDENTES, OBJETIVOS

En 1.951 la firma R.J. Tipton y Asociados realizó para la Caja de Crédito Agrario un estudio preliminar sobre recursos hidráulicos, en el que se analizaron las posibilidades de desarrollo de los Ríos San Jorge y Sinú.

Más tarde, en 1.959, la misma firma elaboró otro estudio sobre un posible distrito de riego, pero no pasó de la etapa preliminar.

En 1.964 se creó la Corporación Autónoma Regional de los Valles del Magdalena y Sinú, entidad que revisó los estudios.

En 1.968 se contrató un estudio con las firmas Integral-Tams, esencialmente enfocado hacia regadío.

En este trabajo se planteaba la alternativa de construir un embalse de regulación que podría ser aprovechado como generador de energía como subproducto. En esa época se calculó una potencia de 230 mil kilovatios.

En 1.971 la firma inglesa Huting e Integral de Colombia fueron contratadas para que prepararan un estudio de riego en la parte baja del proyecto.

Corelca contrató en 1.973 con el consorcio Alto Sinú un estudio de factibilidad técnico-económico de un proyecto hidroeléctrico en el extenso paraje montañoso del Departamento de Córdoba.

Como resultado, se presentó un informe que recomendaba la ejecución de Urrá en dos proyectos principales, con generación propia y dos desviaciones de ríos aledaños.

En 1.978 este proyecto se incorporó al Plan Nacional de Expansión del Sector Eléctrico elaborado por ISA, recomendándose su entrada en operación comercial para 1.988.

Ya a mediados de la década de los 50 se sugería con insistencia un compromiso del Gobierno con la obra. Belisario Betancur, cuando ocupaba la subdirección de El Siglo, comentó que su ejecución era impostergable. Durante la campaña electoral que lo llevó a la Presidencia prometió su cons-

trucción, pero ha sido la administración Betancur a la que más le ha tocado aplazarla.

El propósito del proyecto consiste fundamentalmente en el aprovechamiento hidroeléctrico del Río Sinú, con fines de satisfacer la demanda de energía eléctrica de la Costa y del sistema interconectado nacional y a la vez recuperar una gran extensión de tierras productivas media la regulación de la arteria fluvial.

Está diseñado para aumentar en su primera etapa en 1.200 megavatios la capacidad energética instalada y en 5060 gigavatios/año la producción de energía firme del sector que representa el 11 por ciento de la demanda del país en 1.991.

Dada su magnitud, Urrá se presenta como una de las mayores obras de ingeniería no solo en Colombia sino a nivel de América Latina.

La importancia de la obra reside también en la gran capacidad del embalse que le permitirá almacenar grandes cantidades de energía hidráulica. Será un inmenso lago tropical, lo cual le inyecta atractivo turístico.

#### BENEFICIOS SEGUN CORELCA

Según la Corporación Eléctrica de la Costa Atlántica, Corelca, el proyecto de Urrá con sus dos centrales, es una obra multipropósito que además de la generación eléctrica permitirá el desarrollo del Río Sinú y el rescate de 300 mil hectáreas que año tras año sufren inundaciones por el caudal sin regular del río. El Inderena sostiene que de acuerdo con el Himat tal afirmación de inexacta.

Otros beneficios se resumen así:

—Generación de cinco mil millones de kilovatios por año, cifra comparable con la energía producida por proyectos como Chivor o Guavio en el interior del país.

—Por el tamaño de sus embalses, más de 34 mil millones de metros cúbicos se constituirá en el gran regulador del sistema eléctrico nacional, eliminando los racionamientos de energía en verano y permitiendo el almacenamiento de energía en invierno.

—Recuperación de las tierras aguas abajo del río para la agricultura y la ganadería.

—Reactivación de los distritos de riego de Córdoba I y II, cuya utilización actual es muy relativa.

—Eliminación de las inundaciones estacionales con pérdidas de vidas y de cosechas.

—Reiniciación de la navegación por el río Sinú, incrementando el intercambio comercial entre poblaciones ribereñas.

—Creación de empleo durante la construcción y después de esta, derivada de la actividad industrial que genere la disponibilidad de energía eléctrica. Se abaratarán los costos de las tarifas.

—La desviación de parte de las aguas del Río San Jorge al embalse de Urrá II permitirá aminorar las crecientes de este río, a la vez que sus aguas generarán energía.

—El proyecto de Urrá, gracias a la interconexión eléctrica, podrá servir a todo el país. "Por lo tanto adquiere dimensión nacional y no meramente regional", afirma Corelca.

#### PRIMERAS OBJECIONES

A principios de 1985, el Inderena formuló sus primeras objeciones al aspecto ambiental. En carta enviada al Ministro Leyva Durán, la Gerente Margarita Marino dice: "Según los propios estudios ambientales contratados por Corelca y algunos otros informes confiables elaborados por entidades independientes, las centrales de Urrá suponen un altísimo costo para el medio ambiente de la región y para la calidad de vida de sus moradores, que quizás no pueda ser compensado por los probables beneficios que se obtengan; en efecto, tales investigaciones coinciden en advertir contra los siguientes riesgos potenciales del proyecto:

"La deforestación de cerca de 600 kilómetros de bosque húmedo primario en una de las estrellas fluviales más importantes del país, que es además parque nacional natural y reserva indígena; el envejecimiento de la calidad de las aguas del Río Sinú y de sus ríos afluentes y de sus ciénagas adyacentes, como consecuencia directa de la tala y de la descomposición de la biomasa vegetal en los embalses y en los cuerpos de agua de carácter natural; la salinización de los suelos agrícolas y ganaderos del Medio y Bajo Sinú, a resultados del afloramiento y diseminación de sales minerales a través de todo el sistema hídrico de la cuenca; los cambios inevitables en el clima de la región, por obra de la reforestación y de la presencia de los dos lagos artificiales; la desaparición de docenas de especies y de miles de individuos de la fauna silvestre, a raíz de la inundación del área boscosa donde se construirán los embalses; la disminución de la pesca en las ciénagas del Bajo Sinú, a causa del deterioro de la calidad y del descenso del nivel y del caudal de las aguas, debidos a su vez a la eutrofización ya mencionada y al tiempo llenado de los embalses, además de la obstrucción permanente de los ciclos migratorios de las especies icticas que la presencia de las presas supone; la muy probable colmatación de los embalses y de las turbinas de las centrales eléctricas, como consecuencia de la deforestación y el subsiguiente incremento de la eutrofización y la sedimentación; y por fin la relocalización compulsiva de la comunidad indígena Emberakatio, cuyas tierras ancestrales serán inundadas e inutilizadas para habitación, cultivo y caza por el proyecto hidroeléctrico en cuestión".

El Ministro Leyva Durán requirió a Corelca una explicación. El Director de la entidad, Alvaro Osorio Carbone, despachó un largo télex al Ministro concediendo amplias explicaciones.

"Nos permitimos manifestarle que desde los estudios de factibilidad del proyecto iniciados en 1977, han sido

permanente interés de Corelca, identificar y estudiar los impactos negativos del proyecto hidroeléctrico y con base en ello, preparar las medidas que eliminen o mitiguen esos impactos negativos sin escatimar esfuerzos ni recursos económicos, técnicos y financieros con el objeto de garantizar que los impactos de tipo ambiental originados por la modificación del medio ambiente sean minimizados". En efecto, a un costo de 1.200 millones de pesos, Corelca contrató 26 estudios de impacto ambiental. A continuación transcribimos apartes del télex enviado a Leyva Durán sobre el problema ambiental:

"En el área de los estudios de impacto ambiental, la firma Dames and Moore ejecutó una evaluación de los diferentes aspectos a considerar, divididos en dos fases. La primera fase finalizada en 1981 evaluó los impactos probables del proyecto en los órdenes físico, hidrológico y biológico.

Las medidas mitigatorias propuestas por el estudio son las siguientes:

1.- Limpieza de los embalses mediante el retiro de la biomasa arbórea y desmonte parcial de Urrá II.

2.- Construcción de una bocatoma de dos niveles en Urrá I para captar siempre el agua superficial más oxigenada y por lo tanto, de mejor calidad.

3.- Construcción de estructuras de control en las entradas de las ciénagas de Betancí y Lórica para controlar sus niveles y preservar los recursos acuáticos de estas áreas.

4.- Control de las descargas de las represas con el fin de proteger los recursos acuáticos, aguas abajo del sitio de presa.

5.- Programas frecuentes de muestreo, aguas abajo del sitio de presa que permitan verificar cuidadosamente la calidad del agua que fluye hacia los diferentes sistemas de suministro de agua a lo largo del Río Sinú.

6.- Establecimiento de programas de salud pública, muestreo de vectores de enfermedades y establecimiento de programas de control para poder determinar el potencial de las enfermedades en el área del proyecto.

7.- Reubicación de la fauna y flora silvestre con el objeto de preservar las especies que habitan el área.

Sobre cada una de estas medidas mitigantes recomendadas por el estudio de impacto ambiental, Corelca se encuentra trabajando actualmente bien sea en la realización de estudios detallados que le permitan, allegar información más específica, o en la contratación para la puesta en marcha de las medidas recomendadas. El trabajo investigativo y la aplicación de las recomendaciones se viene efectuando en coordinación con la C.V.S. y la Universidad de Córdoba fijando como objetivo la definición de pautas a seguir en la cuenca del Río Sinú y área de los embalses.

Corelca se encuentra realizando un programa de control de calidad del agua en 20 estaciones, para analizar los parámetros de orden físico-químico

y bacteriológico, así como experimentos tendientes a predecir la calidad futura de las aguas embalsadas.

Se adelanta un plan de contingencias para el suministro de agua potable a través de la firma Ingeseries, y anticipándose a cualquier problema eventual hemos suscrito un convenio con el Insfopal para el mejoramiento de los acueductos que captan sus aguas del río Sinú.

Se ha realizado un programa de medición del gradiente de salinidad en la desembocadura del río durante épocas de sequía, con el fin de predecir el

comportamiento de la influencia del mar en las aguas del río Sinú en el período de llenado del embalse. Los resultados obtenidos hasta la fecha muestran que no habrá problemas con la intrusión de la cuña salina.

En lo que hace referencia a los estudios de factibilidad para el retiro y aprovechamiento de la biomasa existente en las áreas a inundar por los embalses de Urrá I y Urrá II se han realizado por parte de la firma Estudios Técnicos Limitada, investigaciones acerca de las alternativas de utilización de la biomasa y las consideraciones sobre el mercadeo y precios de la madera, las que concluyen que la extracción de la madera para su utilización no es factible económicamente, por lo tanto solo consideraciones de tipo ecológico deberán determinar la cantidad de biomasa que debe ser retirada de las zonas de los embalses.

En enero de 1983, la Corporación Regional de los Valles del Sinú y del San Jorge (C.V.S.), delegó en Corelca el manejo parcial de los recursos forestales del área del proyecto de Urrá. La suscripción de un convenio entre las dos entidades permitirá a Corelca abrir licitación internacional para el retiro y utilización de la biomasa, mientras que la C.V.S., participará en las labores de interventoría durante la ejecución de los trabajos.

Con el objeto de crear una fuente de alimentos para la población campesina del Sinú que en la actualidad tiene como recurso económico la pesca, Corelca ha establecido un convenio de colaboración técnica y/o económica al proyecto Piscícola de la Estación de Lorica para repoblamiento y suministro de alevinos en toda la cuenca del río Sinú y sitios inundables, proyecto a través del cual se espera entonces presentar las condiciones necesarias para el desarrollo de una piscicultura intensiva.

Así también y con el objeto de poder relacionar el ecosistema actual con el que posiblemente se originará cuando entren en marcha las centrales hidroeléctricas, Corelca ha suscrito contrato con la Universidad de Córdoba para la ejecución de estudios sobre la biota del río Sinú y ciénagas adyacentes los que hasta la fecha afirman sobre la existencia de dos poblaciones diferentes de peces en el río Sinú y la existencia de tres ecosistemas diferentes en los que se distribuyeron las macrofitas acuáticas del Alto Sinú.

En cuanto al tratamiento de los impactos socioeconómicos que causará el proyecto en la región, uno de los principales aspectos a solucionar es la reubicación de los grupos humanos que habitan las áreas de influencia del proyecto. La zona del Alto Sinú y Alto San Jorge se encuentra habitada por la comunidad indígena Katio-Embera de aproximadamente 900 habitantes y unos 5.000 colonos divididos en pobla-

ciones nucleadas que oscilan entre 30 y 120 familias y colonos marginales en la tercera fase de colonización.

Con el objeto de poder conservar los mitos, tradiciones y formas de vida de la población indígena y evitando así su extinción e impedir la emigración de los colonos campesinos hacia las ciudades, Corelca ha contratado con la Universidad de Córdoba la realización de estudios socioeconómicos en la zona del proyecto que permitan evaluar el impacto de las obras sobre las poblaciones y recomendar nuevos sitios de reasentamiento y planes de desarrollo microregionales.

La Corporación Eléctrica de la Costa Atlántica ha solicitado al Incora la constitución de un resguardo indígena en la zona de Urrá para la población Emberá-Katio, el que se encuentra actualmente en proceso de negociación. Los resultados de los estudios socioeconómicos realizados hasta la fecha demuestran unos bajos índices en los niveles de vida de las poblaciones asentadas en la zona del proyecto, niveles que por ejemplo en lo que hace referencia a la salud llevan a caracterizar el área como "patología de la pobreza"; alta mortalidad infantil, desnutrición, enfermedades infecciosas y parasitarias, tuberculosis, tétanos y enfermedad diarreica aguda, en una población de indígenas y colonos que no han tenido acceso a la atención médica viviendo en una zona endémica para la fiebre amarilla y malaria.

Por ello Corelca ha contratado con una firma especialista en asuntos de salud, "Mercaribe", los estudios sobre el estado actual de salud de la población, sus patrones tradicionales de atención en salud y localización de reservorios y vectores de infecciones para poder así implantar un plan integral de salud para la atención de las personas que involucre el sistema de referencia de pacientes y cuidado progresivo. En el área de la educación se adelantan programas de educación primaria para los niños del Alto Sinú y se ha firmado un convenio Corelca-Sena con el objeto de realizar programas de capacitación técnica que permita a los pobladores de la región beneficiarse con las fuentes de empleo que generará la construcción del Proyecto Hidroeléctrico.

Además de los estudios mencionados, también se adelantán los siguientes:

Interacción río-ciénaga  
Capitalidad de las ciénagas  
Censo predial en Urrá I, Urrá II  
y San Jorge

Tasas de descomposición orgánica  
Parcelas de regeneración de biomasa  
Análisis de seguridad de las presas  
Desgradación del río Sinú  
Habitat de peces y áreas de desove y producción  
Investigación sobre interrelaciones de caudal y la población de peces en el río Sinú  
Evaluación del impacto ambiental en el San Jorge

Dames and Moore

Corelca

Fal

Ambientec

Ambientec

Woodward and Clyde

W. H. Shen

C.V.S.

C.V.S.

Hidroestudios

Se encuentran en proceso de contratación los siguientes estudios:

- Evaluación de beneficios del proyecto hidroeléctrico de Urrá.
- Rescate arqueológico
- Rescate de fauna y flora
- Estudio agroecológico de la futura zona de asentamiento de las comunidades indígenas.

Por último, no queremos finalizar sin hacer mención a los beneficios adicionales a la generación energética que tiene el proyecto hidroeléctrico de Urrá y que lo hacen considerar como un proyecto de propósito múltiple."

#### CONTRAATAQUE

Inderena no sintió que la respuesta de Corelca era satisfactoria. El problema consistía en que el Instituto consideraba legal que fuera su organización la que aprobara los estudios ambientales del proyecto y no la C.V.S., Corporación de los Valles del Sinú y del San Jorge, por estar debidamente autorizado por el Código de Recursos Naturales para el caso de grandes proyectos. Al no acceder Corelca a esa petición porque estimaba que la ley facultaba también a la CVS, el Inderena declaró ilegal el proyecto de Urrá.

Fue entonces cuando intervino el Ministro de Agricultura. El entonces titular de cartera, Gustavo Castro Guerrero, concilió las partes y logró que el Inderena quedara como organismo asesor de la CVS con la responsabilidad de la aprobación.

A pesar de ese compromiso, cuando se dió la rotación de Castro Guerrero al Ministerio de Desarrollo y se nombró de Ministro de Agricultura a Hernán Vallejo, Margarita Marino de Botero decidió romper el compromiso y se fue nuevamente lanza en ristre contra el proyecto.

A los pocos días de asumir Iván Duque Escobar en el Ministerio de Minas y Energía, la Gerente General de Inderena le envió una extensa carta.

"Quiero reiterarle una vez más que la intervención del Inderena en este asunto está inspirado en el cumplimiento de la ley ambiental y en la conservación de la Nación". Decía la señora de Botero. Y agregaba: "Si la licencia ambiental del proyecto que

exige el artículo 28 del Código de Recursos Naturales es un requisito sine qua non para la ejecución de las obras respectivas y si tal licencia sólo puede ser obtenida por Corelca ante el Inderena, la más elemental lógica jurídica y administrativa indica que no puede haber adjudicación ni contratación de obras civiles antes del otorgamiento del permiso por la autoridad competente".

Eso lo dijo el 5 de Marzo. Cinco días después, durante la tertulia en EL HERALDO y en un diálogo cara a cara con el Director de Corelca, la Gerente del Inderena aceptó que no se oponía el proyecto y dejó entrever que se podía dar paso a la adjudicación de obras civiles.

Aunque el concepto no ha sido emitido oficialmente, todo parece indicar que hubo intervención directa del Presidente Betancur para que no se entorpeciera el proceso de adjudicación. Así el asunto, la CVS concedió licencia ambiental provisional al proyecto, horas antes de conocerse la adjudicación de obras civiles.

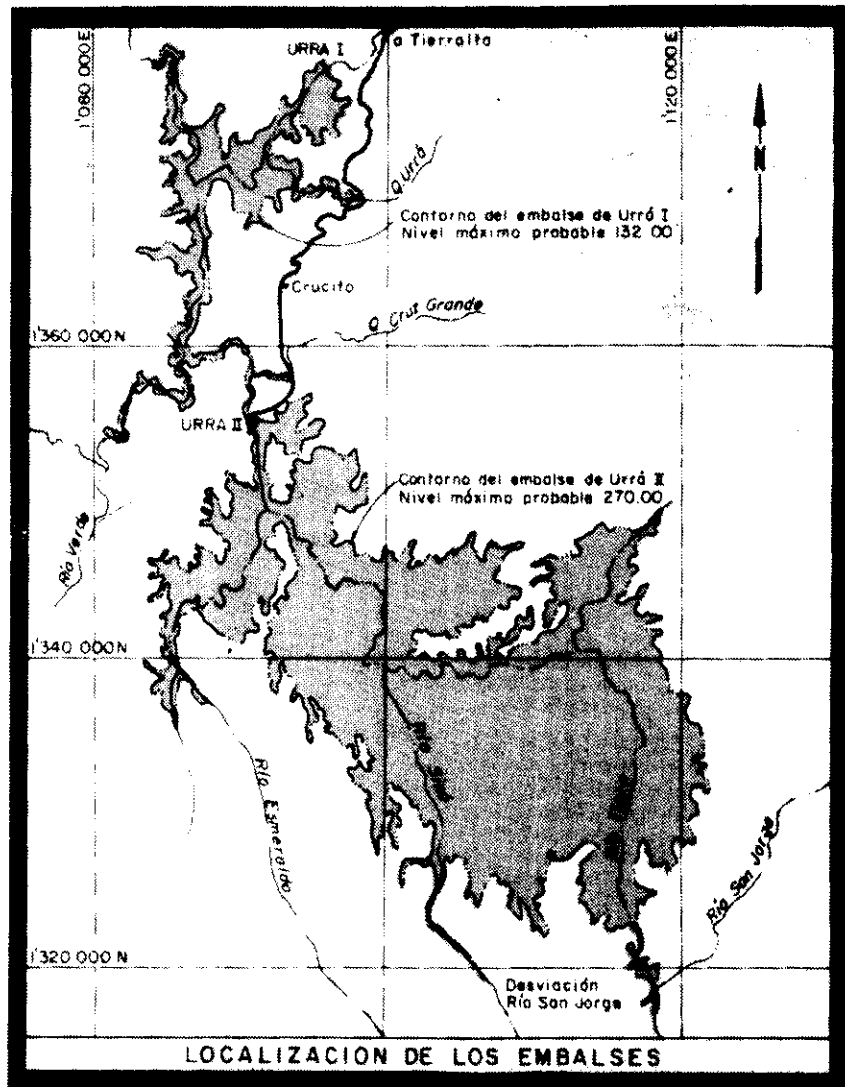
#### UNA ESPECIE DE TRIUNFO

Para construir las dos centrales de Urrá, es necesario inundar cerca de 70 hectáreas de bosque tropical. El solo Urrá II inundará 59 mil hectáreas. En consecuencia, se convierte en el principal punto de discusión.

Por eso, cuando el Ministro de Minas y Energía, Iván Duque Escobar, anunció que el Consejo Directivo de Corelca decidía adjudicar las obras civiles de Urrá I pero declarando desierta la licitación de Urrá II, el Inderena experimentó una especie de triunfo. Según declaraciones recientes de la Gerente del Inderena, el aplazamiento de Urrá permitirá analizar y debatir con más profundidad la fase II del Proyecto. En torno a ese debate se esta gestando un consenso nacional, a sugerencia de los ecólogos.

Además de los tropiezos de carácter ambiental, el proyecto hidroeléctrico de Urrá afronta otras dificultades, específicamente en el área de la financiación.

Una verdad de a puño es que el sector eléctrico nacional atraviesa una delicada situación económica. El país está sometido a una plan de ajuste económico por la magnitud de la crisis fiscal y la recesión del aparato productivo. En esas condiciones es difícil que la Nación asuma financiar el proyecto. Mil 600 millones de dólares no se consiguen de la noche a la mañana. A Colombia le correspondería cerca de 50 por ciento del total de los aportes de la obra. El Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo, en tres télex enviados a las autoridades económicas del Gobierno (los mensajes son del Banco Mundial) son categóricos en su negativa a participar en la financiación de Urrá.



Consideran que el país no está en condiciones de asumir los costos de la gigantesca hidroeléctrica, considerada una de las más importantes de América Latina.

La dirigencia nacional protestó. El Gobierno reiteró su deseo de construir el Proyecto. Hasta el momento parece asegurada Urrá I. Pensando más con la razón, es necesario aceptar el debate sobre Urrá II y esperar que se dé una solución definitiva a la situación financiera por parte del Gobierno.

Y que de ese combate entre el desarrollo, el hombre y la ecología, salga lo que mejor le convenga al país.



# Gremios de la construcción solicitan al Banco Mundial aplicar margen de preferencia

Por GLORIA VALLEJO

Los gremios de la construcción de obras públicas señalaron que el decreto que fija el margen de preferencia del 20% a favor de las firmas nacionales, cuando éstas liciten o concursen frente a las extranjeras, pierde valor si el Banco Mundial insiste en no aplicarla.

En diálogo con EL TIEMPO, el presidente de la Asociación Colombiana de Ingenieros Constructores, Hernán Cadavid Tamayo, manifestó que el nuevo margen es muy importante para la ingeniería colombiana, porque establecerá el equilibrio competitivo entre las empresas nacionales de la construcción de obras públicas y las foráneas.

No obstante, señaló que las entidades multilaterales de crédito hasta la fecha "jamás" han aplicado dicho margen a pesar de que fue establecido desde comienzos de esta administración, que lo fijó, en ese entonces, en el 15% a favor de las firmas nacionales, con el propósito de proteger la ingeniería nacional.

"Hasta la fecha hemos visto cómo con recursos provenientes de los créditos internacionales se han financiado un elevado porcentaje de obras públicas del país, condicionados esos empréstitos a permitir que en las licitaciones se presenten empresas provenientes de los países miembros de las entidades multilaterales de crédito y lo hacen desconociendo las medidas de protección establecidas por el gobierno", dijo el presidente de Acic.

Añadió que de esta forma los empréstitos del país han servido para darles trabajo a las empresas extranjeras en detrimento de las nacionales, y a los ingenieros, técnicos y operarios foráneos, cuando los colombianos están soportando la peor racha de desempleo de toda su historia.

## No sabemos negociar

Acerca de la forma como el país se compromete con los bancos internacionales, el directivo señaló que "nuestros representantes no saben negociar ante ellos y que es importante que tomen conciencia de los perjuicios que le causa al país el dejarse imponer condiciones inaceptables por estas entidades, cuando lo que deben hacer es tratar de lograr condiciones más flexibles en cuanto a la utilización de esos préstamos".

Cadavid Tamayo manifestó que las medidas de protección a las firmas nacionales tienen mayor validez si se parte de la base de que las extranjeras gozan de subsidios en sus países de origen y cuentan con líneas de crédito de los mismos, situación privilegiada de que no gozan las colombianas.

A lo anterior se suma el hecho de que las firmas extranjeras importan equipo bajo el régimen de temporal sin que tengan que pagar gravámenes, mientras las constructoras nacionales, debido al carácter de importación definitiva, cancelan elevadas sumas por impuestos de aduana y demás gravámenes. Esta diferencia es del 40%, en detrimento de las colombianas.

El dirigente gremial manifestó que las firmas extranjeras acuden a nuestro país a participar en la adjudicación de contratos de obras públicas, atraídas por las ventajas que les concede la nación y porque cuentan con capacidad instalada sobrante que les permite darle trabajo a personal proveniente de sus países de origen.

"Desde luego, en ningún momento desconocemos que hay obras en que por su magnitud o complejidad es conveniente una participación extranjera. No obstante, esta injeren-

cia debe ser canalizada de tal forma que permita el intercambio tecnológico que capacite a nuestros profesionales y además que no deteriore la situación económica de nuestras empresas".

## Consortio canadiense

Sobre la adjudicación a un consorcio canadiense, el presidente de Acic indicó que hasta este momento se desconoce si el gobierno nacional a través de Interconexión Eléctrica S.A., ISA, entidad contratante de la línea de interconexión del Arauca por valor cercano a los \$ 8.000 millones, tuvo en cuenta el margen de preferencia que existe a favor de la ingeniería colombiana, que en este momento es del 20%.

"Lo que sí sabemos es que fue adjudicado a un consorcio canadiense y no a uno colombo-canadiense, como se le ha querido denominar", denunció Cadavid Tamayo.

Las expectativas que se habían creado el grupo de firmas colombianas estaban basadas en la reciente concertación establecida entre el gobierno y los gremios de la construcción de obras públicas, para salvaguardar los intereses de la Nación.

De otro lado, el presidente de Acic puso de presente que en este contrato se ha dicho que la firma canadiense hace una donación del 30% del valor de la obra. "No creemos que un país dé a Colombia regalos a título de nada", dijo, y añadió que aunque aún no se tiene una precisión sobre el particular, lo de la donación no es más que un préstamo, dado en condiciones favorables al país.

Por último, hizo un llamado a las entidades contratantes estatales sobre la obligatoriedad de cumplir el decreto 1508 del 9 de mayo de este año, que establece el margen de preferencia de 20%.



# Base naval de Bahía Málaga, clave para la Costa Pacífica

La Base Naval de Bahía Málaga, en la que se finca la esperanza de una profunda transformación socio-económica de la Costa Pacífica colombiana, quedará concluida en noviembre del próximo año, informó el gerente del proyecto, vicealmirante Manuel Avendaño Galvis.

El oficial presentó un detallado informe sobre el estado de las obras al presidente Betancur, quien estuvo en esa zona costanera de paso hacia la isla de Malpelo, 500 kilómetros mar adentro de Buenaventura.

El programa, cuyo costo total de ejecución asciende a 150 millones de dólares (cerca de 30.000 millones de pesos) se adelanta en cooperación con el reino de Suecia, en virtud de un contrato suscrito en diciembre de 1984.

El cronograma de trabajo se ha cumplido estrictamente, y ya el proyecto se encuentra en su mayoría en la fase de excavación, movilización, construcción de campamentos y adquisición de equipos y sistemas.

El oficial informó que la Base como tal estará lista en noviembre de 1987, y sólo quedaría faltando la carretera de acceso que tardará un año más, en razón de lo difícil de la topografía y las características del terreno que cruzará, en longitud de 106 kilómetros.

## -Interés estratégico-

La construcción de la nueva Base Naval y la activación formal de la

Fuerza Naval del Pacífico no solamente obedece a exigencias de interés estratégico -militar, sino que y de manera prioritaria, el proyecto global constituye un polo de desarrollo para vastas zonas costaneras que, junto con Buenaventura, Tumaco y Solano, articularán un sistema portuario que permita a la región integrarse al proceso de desarrollo económico y social del país, explicó Avendaño Galvis.

Dijo que la realización de ese proyecto le abre horizontes promisorios a los habitantes de la Costa Pacífica, porque alrededor de él se presentan oportunidades para el desarrollo de las comunicaciones terrestres, la agricultura, la industria, la pesca, la recreación y el turismo.

Igualmente, agregó, Colombia se verá en tiempo relativamente corto frente al Océano del Futuro cuando por las aguas del Pacífico se desplace el producto de intercambio comercial, y de sus profundidades se extraigan los alimentos, minerales y materias primas de gran valor estratégico.

## Estado actual

El informe presentado al presidente Betancur por el vicealmirante Avendaño Galvis, señala que de acuerdo con los "ítems" del contrato con el reino sueco, se tienen los siguientes avances:

En materia de diseño: puerto y canal de acceso 80 por ciento; estudio urbanístico y arquitectura 70 por ciento; acueducto, tratamiento y disposición de aguas servidas y basura 65 por ciento; carretera y estudio de fuente de materiales 100 por ciento; sistema eléctrico y comunicaciones 50 por ciento; estudio de impacto ambiental 75 por ciento; otros estudios 65 por ciento; topografía, geología, sismología, climatología, meteorología, oceanografía y batimetría 90 por ciento.

Respecto al Puerto, explicó que se está trabajando en el movimiento de tierra de la zona de puerto. Se han excavado 150.000 de un total de 300 mil metros cúbicos. Igualmente se

trabaja en la construcción del muelle menor, la vía al acceso, la vía al campamento y la instalación de la planta de concreto.

En materia de arquitectura de edificaciones y urbanismo se trabaja en movimiento de tierra en la zona urbana; se han acondicionado 40 mil metros cúbicos, de un estimado de 150 mil.

En cuanto a comunicaciones, se adjudicó el subcontrato a la firma sueca Ericsson para el diseño, suministro, montaje y puesta en servicio del sistema respectivo.

Acerca del sistema de energía, el informe explica que se firmó un subcontrato con la firma Asea para el diseño y construcción de la línea de transmisión, red eléctrica de toda la Base, transformadores, subestaciones eléctricas, plantas de emergencia y alumbrado público.

Respecto a la carretera, el documento indica que se está construyendo la vía de acceso a ella desde Quebrada Valencia, donde se construye el campamento pionero. En el corregimiento de Córdoba se está montando la planta trituradora de materiales que serán obtenidos de unas de las fuentes del río Dagua.

Dicha carretera, que se desprenderá de la vía Cali-Buenaventura para llegar hasta Bahía Málaga, será uno de los principales multiplicadores de desarrollo, como quiera que acortará amplias distancias a los habitantes chochoanos que actualmente tienen que navegar largas jornadas para llegar a Buenaventura y demás poblaciones ribereñas.



# Asegurada plaza de La Paz

Por Laurian Puerta

Los propietarios de los terrenos donde será ampliada la Plaza de la Paz se comprometieron ayer a desocupar sus viviendas en menos de una semana, al firmar las promesas de venta y recibir el veinte por ciento de anticipo del valor de sus inmuebles, mientras que el Ministro de Obras Públicas, Rodolfo Segovia Salas, les aseguraba que antes del treinta de julio recibirán el ochenta por ciento restante.

"Ahora sí tiene vía libre la Plaza de la Paz. Solamente nos falta emprender la demolición de las viviendas y esto se puede realizar en

menos de una semana con varios bulldozeros. Yo sé que el Presidente Belisario Betancur se va a alegrar cuando sepa que finalmente podemos darle vía libre a los bulldozeros", dijo el titular de la cartera de Obras, Segovia Salas, quien asistió a la entrega del anticipo a los propietarios.

Por su parte el Gobernador Fuad Char indicó que en la medida en que se vayan entregando las viviendas, operarios de las Secretarías de Obras Públicas Departamentales y Municipales y soldados de la II Brigada y grumetes de la Base Naval, con equipos y personal técnico de firmas constructoras de la ciudad, procederán a demoler las casas.

El Ministro Segovia Salas le solicitó al Alcalde Ramiro Besada Lombana que al momento de la demolición de las viviendas se dejen intactos los árboles frutales y ornamentales que están sembrados en esta zona, "para la sombra de los barranquilleros".

La firma de las promesas de venta se cumplió ayer desde las tres de la tarde en la sala de juntas de la Gobernación del Atlántico. A esta reunión asistieron además del Ministro y el Gobernador Char, el Obispo Auxiliario, Monseñor Ugo Puccini y el párroco de la Catedral.

Monseñor Víctor Tamayo, el Presidente de La Previsora, Raúl Eduardo Arbeláez, el gerente de la misma entidad, Ricardo Vives, los representantes legales de La Previsora, María José García y Mauricio Mutis, el jefe del Distrito 20 del MOP, Alfredo Saade y los propietarios Diógenes H. Quintero, Filomena Bustamante, José Joaquín Rangel y los representantes de los vendedores: Carlos De la Espriella, Eliecer Robles y Susana de Zagarra. Asistió, además, en representación del Alcalde de Barranquilla, el arquitecto Roberto Echeverría, de la división de in-

Pág. 6A

Viene de la Pág. 1A

fraestructura del Departamento de Planeación Municipal.

La representante legal de la Previsora, María José García, dijo que "en Barranquilla es en la única parte donde hemos adquirido esta clase de compromiso para sacar adelante una obra necesaria para recibir al Papa Juan Pablo II".

Dijo que cuando se hayan solucionado dos pequeños problemas que se presentaron con dos propietarios se procederá a firmar esas promesas de venta. Aseguró, además, que la Previsora entregará oportunamente los dineros restantes, correspondientes al 80 por ciento del valor de los inmuebles.

Ayer se le entregaron a trece propietarios el 20 por ciento del anticipo del valor de los inmuebles, cuya suma asciende a los 24 millones 800 mil pesos.

Durante el diálogo con los reporteros, el Ministro Segovia Salas, se refirió a otros temas, entre los que se destacan: la iniciación de la repavimentación de la autopista al aeropuerto Ernesto Cortissoz; la ampliación de la Circunvalar, entre el Estadio Metropolitano a la Cordialidad, destinándose para ello \$13 millones 500 mil pesos y los programas para rehabilitar el transporte fluvial por el río Magdalena.

VIA LIBRE PARA LA PLAZA DE LA PAZ

Al término de la firma de las prome-

sas de ventas, el Ministro de Obras Públicas, Rodolfo Segovia Salas, manifestó que "acabamos de firmar la totalidad de las promesas de ventas y de esa manera se da vía libre para la construcción de la Plaza de La Paz. Quedaron dos problemas menores que el señor Gobernador Char va a diligenciar y tratar de resolver. Estos problemas tienen que ver con dos propietarios que tienen problemas de orden legal para entregar sus viviendas. La gran mayoría han firmado hoy sus promesas".

"Ahora lo importante es empezar a mover los bulldozeros. Eso es la etapa más importante. Esto se hará solamente en pocas semanas", agregó el Ministro.

Referente a la entrega del 80 por ciento del valor de las propiedades, el titular de la cartera de Obras Públicas destacó que "yo creo que antes del 30 de julio se le entregará el resto del dinero a estos propietarios. Esto mientras se corre la escritura, se formulan las cuentas, estarán ya los dineros en el Ministerio, incorporados a esta entidad. Este pequeño trámite se demora unos días más, pero hay seguridad absoluta que cumpliremos con este compromiso".

Dijo también que "el Presidente Betancur se va a poner muy contento cuando sepa que finalmente podemos darle vía libre a los bulldozeros. Le he pedido formalmente al Alcalde que los hermosísimos árboles que hay en esas casonas de la Barranquilla de ayer, no los tumben sino que queden para el

sombrio de los barranquilleros".

SE INICIAN TRABAJOS EN LA AUTOPISTA

Segovia Salas se refirió a la escasez de asfalto que se registró en meses anteriores y explicó que "en Barranquilla no hay planta de asfalto. El único sitio cercano donde hay eso es en Arroyo de Piedra, que es de donde sale todo el asfalto que se pone en la ciudad. Tal vez por la presión del Estadio, de la pavimentación de la segunda calzada de la Circunvalar, se registró una escasez de asfalto. Eso combinado con el asfalto que se está poniendo entre Galarezamba y Santa Catalina. El problema ya está resuelto y ya se ha comenzado con los trabajos de repavimentación de la Autopista al Aeropuerto y el programa está hecho de tal manera que las obras que queremos terminar antes del 30 de junio estarán listas".

## TAMBIEN EN LA VIA CIRCUNVALAR

Agregó, refiriéndose a otras obras, que "nos quedará un mes más para hacer otras obras como son el resello de Puerto Colombia, el puente. Ah!, una buena noticia: la continuación de la ampliación de la Circunvalar hasta la Cordialidad, continuando con los trabajos iniciados cerca al Estadio. Ha sido muy excelente este primer resultado para el tráfico. Así que se le van a girar los dineros cuyo monto asciende

a los 13 millones 500 mil pesos para que se sigan con estos trabajos".

Sobre los trabajos de repavimentación de la Autopista al Aeropuerto, el Ministro dijo que el Presidente Betancur recibió la lista de las propiedades de la Nación que se encuentran a todo lo largo de esta arteria, para que el Jefe del Estado medie ante los representantes legales de estas empresas con el fin de que embellezcan y construyan los bordillos de sus frentes.

Sostuvo que "hemos pensado siempre que esta repavimentación de la avenida al Aeropuerto debe ir acompañada con la construcción de las aceras de los inmuebles construidos a lo largo de esta vía. Esta autopista se ha convertido en una calle más. Así que

los propietarios deben construir sus frentes".

## ESTUDIAN MODIFICACIONES AL CODIGO DE TRANSPORTE FLUVIAL

Al preguntársele sobre las peticiones de los navieros, para que se mejoran las condiciones para el transporte fluvial por el Río Magdalena, dijo que "ellos están muy agradecidos con el Ministerio porque se abrió la licitación pública internacional para el dragado, que vale \$1.500 millones, de los puntos críticos entre Barranca y La Gloria, unos 200 kilómetros aproximadamente. Entonces saber que esa licitación fue abierta y que tiene la financiación del Banco Interamericano de Desarrollo,

los ha dejado muy satisfechos".

"Otra cosa que los ha dejado satisfechos fue la solicitud que ellos me hicieron y que yo transmití a la Empresa Puertos de Colombia y es que le dieran al transporte fluvial un plazo muerto largo en los puertos marítimos, que no tengan que pagar nada por bodega-je", agregó el alto funcionario.

Reveló igualmente que "en estos momentos estamos trabajando en conjunto para introducirle algunas modificaciones al Código de Transporte Fluvial para el río Magdalena y lo estamos haciendo concertadamente con los demás estamentos que están interesados en esta clase de transporte. Con esto buscamos que el transporte fluvial tenga nuevamente vida".



# Peligra estructura del dique permeable

Por Jorge Mariano

Las fuertes corrientes del río Magdalena registradas en los últimos días han socavado la parte inferior de numerosos pilotes y han puesto en peligro la estructura del dique permeable que se construye entre la ribera oriental y el sur de la Isla 1972.

Funcionarios de Bocas de Ceniza confirmaron el hecho y señalaron que las lantitas colocadas en la pata de los pilotes el año pasado para impedir la socavación, no han dado los resultados técnicos que se esperaban y hoy el dique está en peligro de ser arrastrado por la corriente del río, como sucedió el año pasado con un tramo ya construido.

Alrededor de los pilotes se vienen observando remolinos que poco a poco van debilitando el hincamiento de los pilotes, según explicaron técnicos. El movimiento circular o remolino en la parte inferior del dique mantiene preocupados a los funcionarios del Ministerio de Obras Públicas.

El dique permeable es construido desde la margen oriental hacia el centro del río para desviar la corriente hacia el canal occidental, con el propósito de lograr en éste una mejor anchura y mayores profundidades para la navegación. Su costo es de 70 millones de pesos y la construcción está a cargo de Ricardo Hernández Suárez.

Igualmente, se ha originado una erosión de cerca de seis metros sobre la ribera oriental, en proximidades donde se hincó el primer pilote.

Pág. 6A

Viene de la Pág. 1A

## PILOTES AMARRADOS

En noviembre del año pasado, cuando varios pilotes fueron arrastrados por la corriente, se determinó arrostrarlos o amarrarlos unos a otros, para darle más resistencia a la estructura. También se decidió continuar su hincamiento con una inclinación de veinte grados, aproximadamente.

"Al arrostrarlos transversalmente se hizo un solo bloque agudizando el problema ya que la socavación se produce en mayor grado en la zona donde está enfrentada la corriente. Al estar amarrados unos a otros, la sección afectada por la socavación termina por destruir a la que no está afectada y por eso todo el dique está en peligro de ser arrastrado por las corrientes del río Magdalena", explicó un técnico de Colpuertos.