



# El País

EL DIARIO DE NUESTRA

PRIMERA EDICIÓN 48 PÁGINAS | 4 SECCIONES | AÑO 65 | No. 23.141

La otra meta

Nairo le cuenta a El País cómo se prepara para la Vuelta a España. Afición: Pág. D5



## DOMIN

## LOS RETOS DE SANTOS II

Sacar adelante el proceso de paz, dar un vuelco a la educación y conseguir los recursos necesarios para concretar las reformas estructurales son algunos de los retos del gobierno que inicia el miércoles. Cali y el Valle, que le pusieron a Santos 830.000 votos, tienen grandes expectativas.

INFORME ESPECIAL

### Paz, la apuesta apremiante

Sacar adelante el proceso de paz es la prioridad de Santos, pero no será fácil. Pág. A2

### Los desafíos sociales

La educación es el mayor reto en el país. También impulsar la vivienda y el empleo. Pág. A3

### Los hombres del Presidente

El 'vice' Germán Vargas, Mauricio Cárdenas, Sergio Díazgranados, entre los alfileres. Pág. A4

### Recursos para sus propuestas

Analistas aseguran que se debe hacer un ajuste tributario para impulsar proyectos. Pág. A5

### Las diferencias que lo marcan

Para su segundo mandato, Santos llega con agenda propia y respaldo en las regiones. Pág. A6

### Oposición desde dos orillas

El Mandatario tendrá control político desde el uribismo y el Polo, en el Congreso. Pág. A7

### Lo que esperan Cali y el Valle

La recuperación de Buenaventura, más apoyo al MIO y a la red vial, las tareas en la región. Pág. A8

## CONTENIDO

### Los sitios más 'quemados'

**ENTORNO.** En cada temporada seca en Cali, año tras año, los bomberos atienden las mismas emergencias en ocho sectores de ladera. Loteo y vándalos, los principales causantes. Pág. A9



**EVOCANDO A LA FANIA GACETA.** Izzy Sanabria, maestro de ceremonias de La Fania y diseñador de las carátulas de sus álbumes, evoca su paso por la orquesta.

### Víctimas invisibles de la guerra

**ORDEN.** Hoy comienza en Cali el Foro Nacional de Víctimas. La viuda del taxista que murió en el atentado contra la Policía de Cali y un campesino que cayó en una mina se sienten olvidados. Pág. A12

### ¿Cuánto cuestan los ataques contra la infraestructura?

**ORDEN.** Buenaventura estuvo tres días sin energía por el derrumbamiento de una torre. Farc y el ELN desatan una guerra contra el sector eléctrico. Pág. A13

### Argentina sigue en su pesadilla

**ACTIVOS.** Se teme que al no poder pagar su deuda a los inversionistas, la crisis económica de Argentina se agrave. Esa nación no tendría acceso al crédito externo y los precios continuarán al alza. Pág. A14

## Protagonistas

FERNANDO MONTAÑO

### De cisne a ángel

La historia del bonaverense Fernando Montaña, solista del Royal Ballet de Londres, quien sorprende al mundo por su talento en el escenario. También por su carisma y labor social. Vé: Págs. C4 y C5



JOHN FRANK PINCHAO

### "Toca creerles a las Farc"

El intendente de la Policía secuestrado por las Farc, habló del proceso con este grupo y de su nueva vida como civil. Pág. A15



PATRICIA DUQUE CRUZ

### "No se ha hablado de intervención"

La Superintendente de Servicios dice que se está haciendo un proceso normal de control. Esperan auditoría. Pág. A16



RÓMULO MARÍN

### "Hay que innovar"

Este empresario vallecaucano del sector del calzado cuenta cómo ha logrado recuperar su empresa, luego de que los problemas con Venezuela lo dejaron en la quiebra. Hoy, Calzado Rómulo produce 5000 pares por día. Pág. A17



JUAN MARTÍN CAICEDO

### Alta inversión

El dirigente gremial dice que Colombia invierte hoy US\$25.000 millones en infraestructura, una de las más ambiciosas de América Latina. Pág. A18

**40% TODO BEBÉ Y ROPA**

**SORPRENDATE ANIVERSARIO**

**PePe ganga**

TAMBIÉN EN WWW.PEPEGANGA.COM

Por tiempo limitado. El descuento se aplica a los productos de la tienda online. No válido en compras por teléfono. No acumulable con otras promociones o descuentos. No aplica a productos de terceros.

## Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, dice que el país está pensando en términos más ambiciosos en materia de inversión en este sector económico.

POR MARGARITA VIDAL GARCÉS



AL BANQUILLO CON MARGARITA

### Entrevista

#### Mayor inversión

■ En Cali, el presidente Santos hizo una advertencia a la guerrilla sobre el peligro que podría correr el proceso de paz si continúan los atentados. ¿Cómo le pareció su declaración?

■ No tengo duda que el país apoya al Presidente porque las Farc no pueden seguir jugando con candela mientras conversan de paz en Cuba. Eso desmotiva al país frente a las conversaciones. Fedesarrollo hizo para la CCI unos estudios que ponen de presente la estrecha relación que hay entre pobreza y escasa infraestructura y eso nos lleva a pensar que en el posconflicto, si queremos llegar a esas zonas donde el Estado no hizo presencia y fueron ocupadas por la guerrilla, hay que hacer grandes inversiones en vías secundarias y terciarias como las que se construyen en Perú, que invierte el 1 % del PIB en ellas, mientras aquí no invertimos ni siquiera el 0.3 %.

Juan Martín Caicedo Ferrer, nacido en Cali - de padre popayaneño y mamá paísa - tiene bien ganada su fama de líder nato desde cuando estudiaba Derecho y Economía en la muy Pontificia Universidad Javeriana. Allí estudió y se formó diligentemente bajo la mirada implacable del poderoso decano Gabriel Giraldo, un cura inteligente y atrabiliario que, como buen jesuita, detectaba al rompe a los alumnos aventajados y los ponía de ministros y presidentes. Eran los tiempos dorados de "La Javeriana al poder".

Más tarde fue discípulo amado del presidente Carlos Lleras Restrepo. A lo largo de una carrera que va siendo larga, Caicedo ha desempeñado numerosos cargos en entidades como Incoolda, Cámara de Comercio, Comité Empresarial, Sociedad Económica de Amigos del País, en el plano regional y en el ámbito nacional, presidente de Fenalco, ministro de Trabajo y ministro encargado de Justicia, Gobierno, Comunicaciones y Agricultura, en el gobierno de Virgilio Barco. Fue alcalde de Bogotá y senador de la República por dos períodos consecutivos. En los últimos diez años se ha destacado como un presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura propositivo y caballeroso, pero también como crítico implacable de los errores y falencias de los gobiernos de turno.

■ ¿Qué explica la excesiva demora en obras de infraestructura de urgencia manifiesta para el país, pero que se encuentran paralizadas como la carretera Mulaló-Buenaventura?

El país tiene que relegitimar el derecho de las comunidades a ser consultadas cuando se adelanta una obra que pasa por su territorio. Lo que ha pasado en el caso de Buenaventura, y perdóneme la expresión, es que ese derecho se ha prostituido y hoy, frente a obras tan importantes como esta, aparecen no solo comunidades legítimas que ejercen su derecho de ley, sino muchas otras de mentiras que salen hasta de debajo de las piedras. Por eso insistimos en que la manera de corregir esa situación es con una Ley Estatutaria, ojalá prioritaria para el siguiente gobierno.

■ ¿Quiénes están detrás de esa situación?

Muchos intereses. Mafias de la minería ilegal, de la politiquería corrupta y, en algunas regiones, las Farc o los paramilitares. Son intereses no legítimos que se disfrazan de comunidad, para chantajear al Estado.

■ ¿No es increíble que organizar el caos dejado por el ministro Gallego en el Ministerio de Transporte haya tomado cuatro años?

Sería mezquino no reconocer avances en estas materias durante la primera administración Santos. Para empezar, la politiquería en el sector transporte



“El derecho a la consulta de comunidades se ha prostituido”

ya no existe. Hoy tenemos unas entidades técnicas que no responden a intereses políticos, como la ANI, la Anla, la Agencia Nacional de Contratación, el Viceministerio del Transporte y, en virtud de unas facultades que a través de la ley de infraestructura, el Congreso le dio al gobierno, se acaba de crear una subdivisión de Planeación Nacional del sector. Esta es una conquista de la ministra Cecilia Álvarez, que creó también una Comisión de Regulación del sector transporte. Así que, desde el punto de vista institucional, hay avances. Colombia es hoy el país de América Latina que está pensando en términos más ambiciosos en materia de inversión en infraestructura; 4G es una inversión de US\$25.000 millones.

■ ¿Cómo entra allí la Ley de APP?

Ese es un esquema normativo para facilitar que se organicen mejor las cosas en el sector, porque incentiva a los particulares a presentar iniciativas privadas, pero, si no resuelve el tema de las consultas a las comunidades, estaremos arando en el desierto.

■ Usted advierte que 4G no garantizará la total modernidad de nuestro sistema de transporte, afectado aún por atrasos muy notorios. La inversión en esta primera fase es gigantesca, ¿de donde saldrán más billos para las obras de segunda y tercera olas de vías?

Lo que nosotros propondríamos y eso lo hago explícito por primera vez ante los medios de opinión, es precisamente que el gobierno estudie la posibilidad de que en esa segunda y tercera olas las obras no se hagan exclusivamente a través de concesión sino también por el sistema tradicional de obra pública. Eso significa cambiar

un paradigma en que está adentrándose el país y que no es del todo conveniente. Primero hay que sacar a Invias de su condición subalterna para que asuma un protagonismo mayor, y entonces podríamos tener a la ANI contratando y liderando las grandes concesiones y a un Invias fortalecido ocupándose de toda la inversión en las regiones y vigilándola.

■ ¿Por qué cree que aunque con 4G habrá un crecimiento en empleo, no tenemos seguridad de que haya también un shock positivo en competitividad y productividad?

Porque las carreteras más importantes del país, que son las que van de Bogotá a los puertos del Caribe y a Buenaventura, se construyeron con unas pendientes muy altas que las hacen muy poco competitivas y ya se están construyendo así. No hacen parte de la 4G. Por eso hay que hacer todos los esfuerzos para que en la base de la Cordillera Central, entre Bogotá y Buenaventura, hagamos un túnel férreo, de más de 20 kilómetros y no tengamos que ascender a La Línea, con una pendiente de casi el 11 %, donde las tractomulas no pueden superar velocidades de 10 kms. por hora, porque eso le cuesta mucho al país. Y lo mismo ocurre con los Altos del Trigo y de la Mona para ir a la Costa Caribe. Salta a la vista que el mejor negocio que puede hacer un país que quiere llegar rápido a sus costas es hacer grandes inversiones en túneles y en viaductos. Las obras de 4G en Antioquia, por ejemplo, van a tener un alto porcentaje de ellos, hasta el punto de que en una tierra tan montañosa esos diseños permitirán carreteras con velocidades promedio de 80 kilómetros por hora. Y, si se puede en Antioquia, ¿por qué no en la Cordillera Central?

■ ¿Está diciendo que no fue buena idea hacer el Túnel de la Línea, que todavía no se ha dado al servicio?

Sí, y que me perdone el ministro Andrés Uriel Gallego, q.e.p.d., pero es un absurdo. Preguntémosnos qué haríamos con el Túnel de la Línea, en el evento de que hiciéramos un túnel férreo en la base de la cordillera. Tendríamos que contestar lo mismo que los suizos, que están haciendo el túnel más largo del mundo para carga por debajo de los Alpes. Dicen que las carreteras que ascienden a las alturas quedarán para los turistas, porque la carga va por debajo de la montaña, es decir, por túneles competitivos.

■ Ha habido malestar por el hecho de que tres de las seis adjudicaciones de las C4 se han hecho a una sola compañía. ¿Cómo lo ve?

Evidentemente, hubiera sido mejor que hubiéramos tenido muchas más ofertas de empresas colombianas e incluso extranjeras. Eso no se dio, probablemente por algo que la Cámara advirtió a tiempo: los contratos de 4G no resuelven una problemática que al mercado le preocupa y que tiene que ver con los riesgos. Los que llegaron fueron constructores colombianos, a uno de los cuales se le dieron tres adjudicaciones porque tiene mucho prestigio, músculo técnico y financiero y es probable que consiga el cierre financiero para realizarlas. En este punto hay que resaltar que muchas veces los riesgos que podrían correrse asustan al mercado y entre ellos vuelve y juega el de las comunidades, los permisos ambientales y la adquisición de los predios.

■ Durante muchos años, usted, a través de la CCI recalcó y recalcó sobre la necesidad de dar un vuelco total al sistema de contratación. ¿Los cambios efectuados lo dejan tranquilo?

Así es. Opinaba que no tenía sentido que en Colombia se siguieran licitando proyectos que no estaban maduros, es decir, sin estudios suficientes porque todo eso deriva en conflictos jurídicos, obras suspendidas a la mitad del camino o desfinanciadas, porque sin suficientes estudios no había manera de calcular su verdadero valor. Eso se corrigió y hay que reconocérselo al gobierno, con la autoridad moral de haber sido muy críticos en su momento.

■ ¿Cómo se corrigió?

En el Estatuto Anticorrupción impulsado por Germán Vargas Lleras este gobierno incluyó una norma, sugerida por este gremio, según la cual no se puede volver a licitar ningún proyecto mientras no cuente con lo que se llama Fase II - Ingeniería y los estudios de prefactibilidad y de factibilidad. Cumplidas esas fases queda pendiente la fase III, o sea el detalle de ingeniería, que el constructor puede desarrollar posteriormente.

■ ¿Por qué la falta de acueductos sigue martirizando a poblaciones enteras en diferentes partes del país?

Fíndeter y el Gobierno nacional están haciendo una labor importante en materia de acueductos, pero el hecho de que en muchas regiones los municipios no lo tengan, es una típica falta de previsión. Hemos estado en llave con el Ministerio de Vivienda para evitar que allí donde se van a hacer acueductos se corrompan los contratos. Y ya que tocamos ese tema, queremos insistir en la necesidad de que en materia de contratación en las regiones se utilicen pliegos-tipo para las obras que se hacen a través de las regalías cofinanciadas por la nación. No tiene sentido que con el pretexto de la autonomía de municipios y departamentos algunos traten de sacar pliegos de licitaciones amañados. Nosotros hicimos una investigación en un número muy amplio de municipios y, óigame bien, descubrimos que en el 60 % de los contratos estaban hechos para un solo oferente.

Eso no se resuelve sino a través de los pliegos-tipo, y aprovecho la oportunidad para insistirle al gobierno en la necesidad de que a través de una norma con fuerza de ley, se obligue a las regiones a trabajar con estos pliegos, porque de lo contrario no se acabará la corrupción. Podríamos decir a este respecto que lo malo no es la "mermelada" porque en todo el mundo se entregan recursos, para invertir en las diferentes regiones, a la clase política; lo malo es cuando la mermelada se pudre y se corrompe. Yo fui senador y pedía obras para mi región y soy testigo de que la mermelada, honestamente manejada, no tiene problemas.



Constructora Meléndez S.A. informa a sus proveedores de materiales, equipos y herramientas, que personas inescrupulosas están haciendo uso de su marca, logo corporativo y nombre de directivos de la compañía, quienes a través de documentos fraudulentos de órdenes de compra, requieren el envío de materiales a obras ubicadas en direcciones y zonas en las cuales la empresa no tiene representantes, ni adelanta ninguna actividad económica acorde con su objeto socioeconómico.

En consecuencia, Constructora Meléndez S.A., no se hace responsable de los daños o perjuicios que puedan incurrirse a los proveedores que decidan atender este tipo de requerimientos y día a conocer que estos medios no son los establecidos por nuestra compañía, por lo tanto dichas órdenes de compra son falsas.

Las órdenes de compra emitidas por nuestra compañía tienen otros mecanismos de envío, siendo verificadas y oficializadas a nuestros proveedores por los empleados legalmente vinculados a nuestra organización.

La empresa está investigando el alcance y responsabilidad de esta documentación fraudulenta a través de los medios legales. Cualquier perjuicio que nuestros proveedores puedan sufrir en relación con la referida documentación, deberá ser denunciada a las autoridades competentes.