

CARTAGENA

¿Qué pasará con los macroproyectos en el 2020?

La ciudad está expectante con la llegada de la nueva administración, pero también de la continuidad de macroproyectos como la protección costera y la APP del Corredor Portuario y Turístico.

| Super GIROS | |
|------------------|------|
| Sinuano Día | 2259 |
| Caribena Día | 8826 |
| Corona | 3108 |
| Culona | 3849 |
| Prata | 3658 |
| Fantástica Noche | 2495 |
| Caribena Noche | 1040 |
| Sinuano Noche | 5149 |



CANAL DEL DIQUE

Otro de los temas que tiene expectantes a las comunidades ribereñas de Bolívar y también a la comunidad cartagenera es el macroproyecto del canal del Dique, el cual, según manifestó hace poco la ministra de Transporte, Ángela María Orozco, empezaría proceso licitatorio a principios de este año. Respecto a esto, Orozco dijo que se están buscando nuevas fuentes de financiación para lograr un cierre financiero que permita arrancar con las licitaciones.

“El presidente de la ANI está a cargo personalmente del tema. Falta poco para el cierre. Faltan recursos. La Nación está poniendo \$1,6 billones, las gobernaciones de Atlántico, Sucre y Bolívar \$800 mil millones, la Alcaldía de Cartagena \$230 mil millones; esperamos que Ecopetrol va a poner recursos por impuestos y falta realmente muy poco”, sostuvo.

La ministra aseveró que

este proceso se ha extendido debido a que el gobierno de Juan Manuel Santos dejó desfinanciadas las obras públicas. “Este país le apostó en el gobierno anterior a las autopistas de cuarta generación, fue una apuesta de 90 billones de pesos, apuesta que dejó desfinanciada totalmente la obra pública. Fue una apuesta con costos y ahora el reto entre todos es conseguir los recursos y creemos que falta poco, pero no puedo dar una fecha exacta, estoy segura que será dentro del primer semestre de 2020”, concluyó.

Al igual que la protección costera, el macroproyecto del Dique ha tenido varios anuncios para el inicio de contratación que no se han cumplido. Estas obras son trascendentales, ya que la sedimentación del cuerpo de agua es un problema para su navegabilidad y para el abastecimiento de agua en comunidades cercanas, entre esas Cartagena.

MARYLIN MARTÍNEZ MARTÍNEZ
EL UNIVERSAL

Desde el pasado 27 de octubre, tras culminada la jornada electoral, se ha hablado de

todos los retos que tiene el alcalde William Dau Chamatt, desde los diferentes frentes: salud, educación, movilidad, seguridad y empleabilidad. Pero más allá de estos, una

de las realidades de la ciudad y que permitirá su desarrollo a corto plazo es que se concreten los macroproyectos, que a cierre del 2019 generaron noticias, algunas optimistas y

otras negativas. Y aunque Dau se ha referido a alguno de estos, solo el tiempo y la asesoría de su gabinete con el Gobierno nacional permitirán que salgan a flote.

PROTECCIÓN COSTERA

Este macroproyecto fue presentado el 3 de mayo de 2018 a cargo del entonces presidente Juan Manuel Santos, durante la firma de un convenio interadministrativo para trasladar la Base Naval. Desde ese momento, tanto la administración local como la nacional, a cargo de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (Ungrd), empezaron con la estructuración de diseños y obtención de recursos, de los cuales \$100 mil millones los aportó el Estado y \$60 mil millones el Distrito. En enero de 2019, desde Cartagena, fue presentado el cronograma oficial de contratación y ejecución de obras, el cual establecía que la ejecución en firme se daría a partir de agosto, pero pasaron los meses y esto no ocurrió.

Solo hasta finales de noviembre pasado fue que la Ungrd volvió a presentar un nuevo cronograma para la contratación de obras, que establecía que la firma del contrato se daría en enero de



2020, pero por la ola de protestas que cobijó al país para esta época hizo que este ente prorrogara varias veces la etapa de inscripciones, teniendo en cuenta que parte de la documentación se tenía que entregar en físico en una oficina en Bogotá, que estuvo con labores suspendidas por las marchas y demás manifestaciones en la capital. Fue el 21 de diciembre que

se conoció que son 49 las firmas interesadas en ejecutar las millonarias obras de protección costera. De estos proponentes, 18 son firmas internacionales que se inscribieron a nombre propio o en asociación con compañías colombianas. Entre ellas hay pesos pesados de las obras hidráulicas y oceanográficas del mundo, como las holandesas Van Oord Dredging Con-

tractors y Boskalis International; las chinas China United Engineering Corporation Limited y Shanghai Dredging; la portuguesa Mota Engil, y la multinacional española Obrascon Huarte Lain. También hay empresas de México, Panamá, Brasil y Costa Rica.

Los otros 31 interesados son colombianos, 11 de ellos de Cartagena.

CORREDOR PORTUARIO Y QUINTA AVENIDA DE MANGA

La adjudicación del contrato para la construcción del Corredor Portuario, que también contempla la Quinta Avenida de Manga a través de una Alianza Público Privada (APP) para la ejecución del megaproyecto, fue firmada en diciembre por el entonces alcalde encargado Pedrito Pereira, otorgándole la concesión a la firma KMA Construcciones, lo que motivó rechazo de la ciudadanía, que a través de mensajes en redes sociales y protestas mostró su

oposición, teniendo en cuenta que este macroproyecto trae dos nuevos peajes. El actual alcalde, William Dau, también se opone. Y aunque KMA invitó a Dau para encontrar un punto de equilibrio para el método de recaudo en los puestos de control con peajes, el mandatario aún no ha abierto este espacio. “Estamos abiertos a encontrar esquemas que el proyecto, en vez de desunir a la ciudadanía, termine uniendo a la ciudad, porque es una inversión muy

importante para Cartagena. Se puede revisar el esquema de financiación del proyecto de acuerdo a un interés común”, dijo el vocero de KMC.

Es de resaltar que sobre esta APP, el Juzgado Octavo Civil Municipal le envió una misiva al entonces alcalde (e) Pedrito Pereira, en la que lo notificó sobre la admisión de una tutela que busca suspender el trámite que da vía libre a este macroproyecto. En esta solicitud el juez ordenó a Pereira suspender el trámite, au-

torización y/o suscripción de la APP como medida provisional hasta tanto tome una decisión. Le dio un plazo de tres días para que rindiera un informe acerca de los hechos contenidos en la tutela y en los que se destaca el estudio que sustente la necesidad de estructurar la APP, y la copia y constancia de las publicaciones del proyecto. Lo último que se supo es que por el cierre de juzgados por motivo de vacaciones el caso está pendiente.

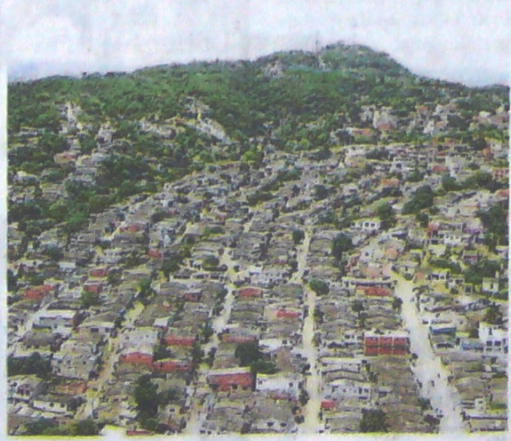
SOLUCIÓN CRUCIUNIVERSAL

INCONDICIONAL
IATAJARRETE
GRESCAATRAS
ELACIONEOLLO
RARASISNOS
PINRAYO
PAJARRACOLES
CERIOACOPLE
URENTEANIMO
PEOASISNO
MUZOROCOCOYAF
NLAFOOREALZAR
TEMPRANILLAABANO
HUMORGOLEADORESL
REOSOEERRORACAL
ARABEUSANARRAR
ICAROENIA
CATAROSGARDEL
SORSO SUITE
PTIOS SUFLE
CEROSO MISC
RENOSIANR
ETAERORNATO
AZADONESAGARERA
ALOSASAMEBASUAN
COSENENCUTM
APREMUNERAR
LATACIRLADERA
ALOCADOORAL
ROCOLAOMASO

POT Y PEMP

El Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) del Centro Histórico y el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) son vitales para el crecimiento urbano de la ciudad. Sobre este último, que está desactualizado desde el 2001, las noticias no son alentadoras, ya que un fallo del Consejo de Estado ratifica en segunda instancia la sentencia del Tribunal Administrativo de Bolívar, que derriba el Acuerdo 033 de la modificación excepcional del 3 de octubre de 2007 y deja prácticamente a la ciudad y su zona rural sin las áreas de expansión industrial y suburbanas de la Zona Norte.

Según le expresó el pasado secretario de Planeación de Cartagena, Iván Castro, se regresa a la condición del 2001 en los siguientes aspectos del ordenamiento territorial: la norma VIS, suelos de expansión industrial se reducen un 75%, disminución de los suelos de



expansión en un 30% aproximadamente y la centralidad portuaria de Barú se acaba y no se pueden desarrollar más puertos en esa zona.

Después de este traspás, los gremios no se demoraron en pronunciarse. El primero en hacerlo fue Camacol Bolívar, en el que su gerente, An-

gélica Salas, expresó que “esto hace aún más urgente que la administración de Dau adelante aclaraciones normativas en el corto plazo que permitan una reactivación del sector y en el mediano plazo adelantar la formulación, concertación y aprobación del nuevo POT de Cartagena

de Indias”. Por otro lado, el Concejo Gremial de Bolívar (CGB) manifestó que: “En su momento el CGB se opuso a la reforma parcial de POT, presentando observaciones que hoy coinciden con lo determinado por el Consejo de Estado, lo cual hace necesario revisar las implicaciones que esto tiene para el desarrollo urbano y territorial de la ciudad, y adelantar acciones que permitan gestionar los impactos que esta decisión pueda traer después de casi 12 años de haberse hecho el plan parcial del POT”.

En cuanto al PEMP, se desató una polémica, ya que la Secretaría de Planeación presentó ante el Ministerio de Cultura el que se dijo que era un documento definitivo de esta herramienta de planeación. Los primeros en reprochar fueron los gremios, alegando que este no ha sido debidamente socializado.