



CAMARA NACIONAL DE REPRESENTANTES

ACTA No. DIECISEIS

Sesión: CONGRESO ORDINARIO
(VESPERTINA)

Fecha: MIERCOLES 31 DE AGOSTO DE
1983

SUMARIO:

CAPITULO

- I Instalación de la sesión.
- II Orden del día.
- III Informe del señor Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, Ingeniero Edwin Ripalda Bonilla (con continuación).
- IV Clausura de la sesión.





CAMARA NACIONAL DE REPRESENTANTES

ACTA No. DIECISEIS

Sesión: CONGRESO ORDINARIO
(VESPERTINA)

Fecha: MIERCOLES 31 DE AGOSTO DE
1983

INDICE:

<u>CAPITULO</u>		<u>PAGINA</u>
I	Instalación de la sesión.	4
II	Lectura del Orden del Día.	4
	Intervención del H. Zambrano García, para pedir que el Sr. Ministro de Obras Públicas conteste personalmente su pregunta.	4 - 5
	Intervención del H. Huerta Rendón, para solicitar que se apruebe el Acuerdo recordatorio de la muerte de Atahualpa.	5
	Intervención del H. Valdez Carcelén, para pedir que el Sr. Ministro de Obras Públicas conteste a sus preguntas relacionadas con la vialidad de la Provincia de Los Ríos.	6
III	Informe del Sr. Ministro de Obras Públicas Ing. Edwin Ripalda Bonilla (continuación).	6
	Lectura de la 4ª pregunta formulada por el H. Chica.	6 - 7
	Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas, para contestar a la 4ª pregunta del H. Chica.	7
	Lectura de la 5ª pregunta formulada por el H. Chica.	7 - 8
	Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas, en referencia a la 5ª pregunta.	8



CAMARA NACIONAL DE REPRESENTANTES

ACTA No. DIECISEIS

Sesión: CONGRESO ORDINARIO
(VESPERTINA)

Fecha: MIERCOLES 31 DE AGOSTO DE
1983

INDICE:

CAPITULOPAGINA

Intervención del H. Chica García, en relación a las respuestas dadas a sus preguntas, por parte del Sr. Ministro de Obras Públicas.	8 - 9
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas, en relación a la exposición del H. Chica.	9 - 11
Lectura de las preguntas formuladas por el H. Hugo Caicedo Andino.	11 - 15
Intervención del H. Caicedo Andino.	15 - 18
Intervención del H. Arosemena Monroy, para exigir que por intermedio de la Cámara, se pida copia certificada del proceso relacionado a la extorsión en el tráfico de drogas, por parte de Oficiales de Policía.	18 - 19
Lectura de la 1ª pregunta del H. Caicedo.	19 - 20
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	20 - 23
Lectura de la 2ª pregunta.	23
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	23 - 24
Lectura de la 3ª pregunta.	24 - 25
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	25 - 28
Lectura de la 4ª pregunta.	28 - 29
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	29 - 31



CAMARA NACIONAL DE REPRESENTANTES

ACTA No. DIECISEIS

Sección: CONGRESO ORDINARIO
(VESPERTINA)

Fecha: MIERCOLES 31 DE AGOSTO DE
1983

INDICE:

<u>CAPITULO</u>	<u>PAGINA</u>
Se pasa lista para constatar el quórum.	31 - 33
Lectura de la 5ª pregunta.	33
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	33 - 34
Lectura de la 6ª pregunta.	34
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	34 - 35
Lectura de la 7ª pregunta.	35
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	35 - 36
Lectura de la 8ª pregunta.	36
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	36 - 37
Lectura de la 9ª pregunta.	38
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	38 - 39
Lectura de la 10ª Pregunta.	39
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	39 - 40
Lectura de la 11ª pregunta.	40
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	40 - 43
Lectura de la 12ª pregunta.	43
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	43 - 45
Lectura de la 13ª pregunta.	45



CAMARA NACIONAL DE REPRESENTANTES

ACTA No. DIECISEIS

Sesión: CONGRESO ORDINARIO
(VESPERTINA)

Fecha: MIERCOLES 31 DE AGOSTO DE
1983

INDICE:

CAPITULOPAGINA

Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	45 - 47
Lectura de la 14 pregunta.	47
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	47 - 48
Lectura de la 15 pregunta.	48
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	48 - 49
Lectura de la 16 pregunta.	49 - 50
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	50 - 51
Lectura de la 17 pregunta.	51
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	51 -
Lectura de la 18 pregunta.	51 - 52
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	52
Lectura de la 19 pregunta.	52
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	52 - 54
Lectura de la 20 pregunta.	55
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	55 - 56
Lectura de la 21 pregunta.	56
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	56 - 57



CAMARA NACIONAL DE REPRESENTANTES

ACTA No. DIECISEIS

Sesión: CONGRESO ORDINARIO
(VESPERTINA)

Fecha: MIERCOLES 31 DE AGOSTO DE
1983

INDICE:

<u>CAPITULO</u>	<u>PAGINA</u>
Lectura de la 22 pregunta.	57
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	57
Lectura de la 23 pregunta.	58
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	58
Lectura de la 24 pregunta.	59
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	59 - 60
Asume la dirección de la sesión, el H. Arquímedes Valdez Carcelen.	60
Se procede a correr lista.	60 - 62
Lectura de la 25 pregunta.	62
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	62 - 63
Intervención del H. Caicedo Andino, en referencia a la contestación dada a sus preguntas, por el Sr. Ministro de Obras Públicas.	63 - 66
Lectura de la pregunta formulada por el H. Carlos Falquez Batallas.	66 - 67
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas.	67 - 68
Lectura de la pregunta formulada por el H. Jorge Zambrano García.	68
Intervención del H. Zambrano García.	68 - 70
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas, en relación a la pregunta del H. Zambrano.	70 - 72



CAMARA NACIONAL DE REPRESENTANTES

ACTA No. DIECISEIS

Sesión CONGRESO ORDINARIO
(VESPERTINA)

Fecha: MIÉRCOLES 31 DE AGOSTO DE
1983

INDICE:

CAPITULOPAGINA

Intervención del H. Falquez Batallas, para reiterar su pedido de que sus preguntas sean contestadas personalmente por el Sr. Ministro de Obras Públicas.	72 - 73
Lectura de la 1ª pregunta formulada por el H. Arquímedes Valdez.	73
Intervención del Sr. Ministro de Obras Públicas, en relación a la pregunta del H. Valdez.	73 - 74
Intervención del H. Valdez Carcelén.	74 - 75
Lectura de la pregunta formulada por el H. Cleómedes Ollague.	76
Intervención del H. Valdez Carcelén, para indicar que hizo cuatro preguntas.	76
Lectura de la 2ª pregunta del H. Valdez.	76
Intervención del H. Falquez Batallas, para reiterar su pedido de que sean contestadas sus preguntas.	76
Intervención del H. Félix Navarrete, para observar que sus preguntas formuladas con anterioridad no han sido contestadas.	76 - 77
Intervención del Sr. Ministro de Obras - Públicas, en referencia a la pregunta 2 del H. Valdez.	77 - 78
Lectura de la 3ª pregunta del H. Valdez.	78
Intervención del Sr. Ministro de Obras - Públicas.	78 - 79
Lectura de la 4ª pregunta del H. Valdez.	79 - 80



CAMARA NACIONAL DE REPRESENTANTES

ACTA No. DIECISEIS

Sesión: CONGRESO ORDINARIO
(VESPERTINA)

Fecha: MIERCOLES 31 DE AGOSTO DE
1983

INDICE:

CAPITULOPAGINA

Intervención del Sr. Ministro de Obras Pú
blicas.

80

Intervención del H. Valdez Carcelén.

80 - 81

IV

Clausura de la sesión.

En la ciudad de San Francisco de Quito, a los treinta y un días del mes de agosto de mil novecientos ochenta y tres, en la Sala de Sesiones de la H. Cámara Nacional de Representantes, bajo la Presidencia del H. señor GARY ESPARZA FABIANY, Presidente de la H. Cámara Nacional de Representantes, se instala la Sesión Vespertina de Congreso Ordinario, siendo las diecisiete horas quince minutos de la tarde.-----

En la Secretaría actúan el señor doctor Francisco Garcés Jaramillo y el señor doctor Carlos Jaramillo Díaz, Secretario y Prosecretario de la H. Cámara Nacional de Representantes.-----

Concurren los siguientes HH. señores Representantes:-----

ARMIJOS VALDIVIESO RAFAEL

AROSEMENA MONROY CARLOS JULIO

AYALA SERRA JULIO O.

CABA CARBO RAUL

BAQUERIZO NAZUR RODOLFO

BARRAGAN ROMERO GIL

BOWEN CAVAGNARO RICARDO

CAICEDO ANDINO HUGO

CALLEJAS CHIRIBOGA GONZALO

CARRION PEREZ ALEJANDRO

CAZAR CADENA SALVADOR

CISNEROS DONOSO RODRIGO

CLAVIJO MARTINEZ EZEQUIEL

CORDOVA MALO ARTURO

CORDOVA GAYBOR VICTOR HUGO

CORDERO ESTRELLA VICENTE

CUEVA PUERTAS PIO OSWALDO

CHAMOUN SAKER JUAN

CHICA GARCIA JOSE

CHIRIBOGA GUERRERO JORGE

DAVALOS DILLON PABLO

DANA PALACIOS FRANCISCO

FADUL SUAZO JORGE

FALQUEZ BATALLAS CARLOS

FELIX NAVARRETE NELSON

GARRIDO JARAMILLO EDGAR

GAVILANES VILLAGOMEZ LUIS A.

GONZALEZ REAL GONZALO

HURTADO GONZALEZ JAIME

HUERTA RENDON RAUL CLEMENTE

KUBES WEINGART VILEM

LARA QUIÑONEZ ANTONIO

LEDESMA GINATTA XAVIER

LOOR RIVADENEIRA EUDORO

LUCERO BOLAÑOS WILFRIDO

LLERENA MARQUEZ CARLOS J.

MARQUEZ MORENO RAFAEL

MEJIA MONTESDECCA LUIS

MONCAYO PERLAZA VICTOR

MORA SOLORZANO MEDARDO

MORENO QUEZADA FRANKLIN

MUÑOZ HERRERIA LUIS

NICOLA LOOR GABRIEL

OLLAGUE CORDOVA CLEOMEDES

ORBEA RUBIO EDGAR

ORDOÑEZ MONSALVE TEODORO

ORTIZ GUBBERTO SIGIFREDO

PICO MANTILLA GALO

.../..

.../...

PIEDRA ARMIJOS ARTURO
 PLAZA CHILLAMBO GILBERTO
 PROAÑO MAYA MARCO ANTONIO
 REAL ASPIAZU JUAN MANUEL
 RIVAS AYOPA EDUARDO
 ROSERO SANCHEZ MAXIMILIANO
 VALDEZ CARCELEN ARQUIMEDES
 VALENCIA VAZQUEZ MANUEL

VALLEJO ESCOBAR FAUSTO
 VAYAS SALAZAR GALO
 VELAZQUEZ HERRERA JACINTO
 VELIN RIVADENEIRA TIMOTEO
 VIVANCO RIOFRIO FRANCISCO
 YANCHAPAXI CANDO REINALDO
 ZAMBRANO GARCIA JORGE

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Secretario, por favor pase lista.--

EL SEÑOR SECRETARIO.- Sí, señor Presidente.- HH. Legisladores:-

ARMIJOS VALDIVIESO RAFAEL.- Presente.-----

AROSEMENA MONROY CARLOS JULIO.- Presente.-----

AYALA SERRA JULIO.- Ausente.-----

BACA CARBO RAUL.- Presente.-----

BAQUERIZO NAZUR RODOLFO.- Presente.-----

BARRAGAN ROMERO GIL.- Presente.-----

BOWEN CAVAGNARO RICARDO.- Ausente.-----

BURNEO BURNEO VICENTE.- Ausente.-----

CAICEDO ANDINO HUGO.- Presente.-----

CALLEJAS CHIRIBOGA GONZALO.- Presente.-----

CARRION PEREZ ALEJANDRO.- Ausente.-----

CAZAR CADENA SALVADOR.- Ausente.-----

CISNERO DONOSO RODRIGO.- Presente.-----

CLAVIJO MARTINEZ EZEQUIEL.- Presente.-----

CORDOVA MALO ARTURO.- Ausente.-----

CORDOVA GAYBOR VICTOR HUGO.- Presente.-----

CORDERO ESTRELLA VICENTE.- Presente.-----

CIEVA PUERTAS PIO OSWALDO.- Ausente.-----

CHAMOUN SAKER JUAN.- Ausente.-----

CHICA GARCIA JOSE.- Presente.-----

CHIRIBOGA GUERRERO JORGE.- Presente.-----

DAVALOS DILLON PABLO.- Ausente.-----

DAZA PALACIOS FRANCISCO.- Ausente.-----

FADUI SUAZO JORGE.- Ausente.-----

FALQUEZ BATALLAS CARLOS.- Ausente.-----

FELIX NAVARRETE NELSON.- Presente.-----

GARRIDO JARAMILLO EDGAR.- Ausente.-----

.../...

.../..

GAVILANEZ VILLAGOMEZ LUIS ANTONIO.- Presente.-----
GONZALEZ REAL GONZALO.- Ausente.-----
HUERTA RENDON RAUL CLEMENTE JUERTA.- Presente.-----
HURTADO GONZALEZ JAIME.- Ausente.-----
KUBES VILEM.- Presente.-----
LARA QUIÑONEZ ANTONIO.- Ausente.-----
LEDESMA GINATTA XAVIER.- Presente.-----
LOOR RIVADENEIRA EUDORO.- Presente.-----
LUCERO BOLAÑOS WILFRIDO.- Ausente.-----
LLERENA MARQUEZ CARLOS JULIO.- Ausente.-----
MARQUEZ MORENO RAFAEL.- Ausente.-----
MEJIA MONTESDECCA LUIS.- Presente.-----
MONCAYO PERLAZA VICTOR.- Presente.-----
MORA SOLORZANO MEDARDO.- Presente.-----
MORENO QUEZADA FRANKLIN.- Ausente.-----
MOSQUERA MURILLO PEPE MIGUEL.- Ausente.-----
MUÑOZ HERRERIA LUIS.- Presente.-----
NICOLA LOOR GABRIEL.- Ausente.-----
OLLAGUE CORDOVA CLEOMEDES.- Presente.-----
ORBEA RUBIO EDGAR.- Ausente.-----
ORDÓÑEZ MONSALVE TEODORO.- Presente.-----
ORTIZ GUDBERFO SIGIFREDO.- Presente.-----
PICO MANTILLA GALO.- Ausente.-----
PIEDRA ARMIJOS ARTURO.- Presente.-----
PLAZA CHILLAMBO GILBERTO.- Ausente.-----
PRADO VALLEJO JULIO.- Ausente.-----
PROANO MAYA MARCO ANTONIO.- Ausente.-----
REAL ASPIAZU JUAN MANUEL.- Ausente.-----
RIVAS AYORA EDUARDO.- Presente.-----
ROSERO SANCHEZ MAXIMILIANO.- Presente.-----
SUAREZ MORALES RODRIGO.- Presente.-----
VALDEZ CARCELEN ARQUIMIDES.- Presente.-----
VALDIVIESO EGAS CESAR.- Ausente.-----
VALENCIA VAZQUEZ MANUEL.- Ausente.-----
VALLEJO ESCOBAR FAUSTO.- Ausente.-----
VAYAS SALAZAR GALO.- Ausente.-----
VELAZQUEZ HERRERA JACINTO.- Ausente.-----

.../..

.../..

VELIN RIVADENEIRA TIMOTEO.- Ausente.-----
 VIVANCO RIOFRIO FRANCISCO.- Ausente.-----
 YANCHAPAXI CANDO REINALDO.- Presente.-----
 ZAMBRANO GARCIA JORGE.- Presente.-----
 EL SEÑOR PRESIDENTE.- Constate el quórum, señor Secretario.---
 EL SEÑOR SECRETARIO.- Señor Presidente, se encuentran en la Sa
 la, cuarenta HH. Legisladores; por tanto existe el quórum re -
 glamentario para la instalación.-----

- I -

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Existiendo el quórum reglamentario para
 la sesión, se instala la misma.- Dé lectura al Orden del Día,
 señor Secretario.-----

- II -

EL SEÑOR SECRETARIO.- Orden del Día para la Sesión Vespertina
 del día miércoles 31 de agosto de 1983.- 1.- "Informe del se -
 ñor Ministro de Obras Públicas, ingeniero Edwin Ripalda Boni -
 lla (continuación). 2.- Continuación del trámite del Proyecto
 de Reformas al Decreto Legislativo sobre la Expropiación de Te
 rrenos en las Zonas Marginales de Guayaquil. 3.- Primer Debate
 del Proyecto de Ley reformativa del Artículo 26 de la Ley de
 Elecciones. 4.- Segundo Debate del Proyecto de Ley Orgánica de
 la Función Legislativa. 5.- Primer Debate del Proyecto de Ley
 del Consejo Nacional de Desarrollo -CONADE-. 6.- Primer Debate
 del Proyecto de Ley Orgánica del Tribunal de Garantías Consti
 tucionales".- Hasta ahí el Orden del Día, señor Presidente.---
 EL SEÑOR PRESIDENTE.- Señores Legisladores, de conformidad con
 el primer punto del Orden del Día, la Presidencia encarece a -
 los HH. Representantes Teodoro Ordóñez y Eudoro Loor, para que
 tengan la gentileza de invitar al señor Ministro para que con
 curra a esta Sala.- Tiene la palabra el H. Jorge Zambrano.----
 EL H. ZAMBRANO GARCIA.- Señor Presidente, colegas Legisladores;
 el día de ayer, cuando creí que tocaba al señor Ministro de -
 Obras Públicas, dar información sobre una pregunta que oportu-

.../..

.../..

namente me había permitido formular, el señor Secretario se apresuró a contestar en el sentido de que no era posible eso, - porque el señor Ministro me había dado por escrito una respuesta. Pero en realidad, yo de ninguna manera me limité a que eso sucediera así; yo no pedí la comparecencia del Ministro; pero cuando otros Legisladores lo pidieron, yo creí procedente de - que se diera contestación, al margen de lo que él me hubiera - enviado por escrito aquí al Parlamento Nacional. En esas consideraciones, concretamente, señor Presidente, solicito que como me tocaba el turno a mí, para que el señor Ministro se refiera a mi pregunta, una vez que termine el cuestionario del - Legislador que está interviniendo, se le permita al que habla, hacer un alcance a la explicación que el señor Ministro se ha permitido enviar. Porque de otra manera no tendría importancia mi inquietud sobre los problemas de la Provincia de Manabí, - porque en realidad yo conozco algunas informaciones que directamente se me han dado, pero que es necesario que el pueblo manabita y el pueblo ecuatoriano conozcan algunas realidades que suceden en el Ministerio de Obras Públicas, y que en realidad no son culpa del señor Ministro de Obras Públicas; pero sí es necesario que se comenten esas cosas aquí en el Parlamento Nacional, para que quede inteligenciado el pueblo manabita y el pueblo ecuatoriano. Por consiguiente, le ruego, señor Presidente, que tome en consideración mi pedido.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El H. Raúl Clemente Huerta, tiene la palabra.-----

EL H. HUERTA RENDON.- Señor Presidente, sólo para pedirle que como está terminada la redacción definitiva del Acuerdo recordatorio del asesinato de Atahualpa, se lo apruebe mientras llega el señor Ministro de Obras Públicas, ya que creo que todos los señores Legisladores tienen el proyecto definitivo.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El H. Valdez, tiene la palabra.-----

EL H. VALDEZ CARCELEN.- Señor Presidente, dentro del llamado - que se hizo al señor Ministro de Obras Públicas aquí a la Cámara, yo presenté cuatro preguntas para que el señor Ministro - contestara. Parece que el señor Ministro ha mandado la contestación a Secretaría de la Cámara, por escrito. Yo tengo que ha

.../..

.../..

cer ciertas observaciones a la contestación del señor Ministro de Obras Públicas, pero si yo estoy considerado dentro del cuestionario que se le está preguntando al señor Ministro de Obras Públicas aquí en la Cámara; no sé yo en qué momento pudiera aisladamente hacer la contestación a las observaciones que me hace el señor Ministro, y no podría hacerlo. De ahí, señor Presidente, que Secretaría ha omitido las preguntas que he formulado, - que son cuatro, que tienen que ver con la vialidad de la Provincia de Los Ríos, por ser obras que están reclamando con mucha - insistencia. Entonces, señor Presidente, yo deseo que por Secretaría se dé lectura a esas preguntas, para que el señor Ministro se sirva contestarlas, y a su vez yo poder hacer las observaciones al respecto.

EL SEÑOR PRESIDENTE.- En su momento oportuno, la Presidencia - dispondrá, señor Legislador, pierda usted cuidado.- Señor Secretario, dé lectura al Artículo treinta y seis del Reglamento de la Cámara.

Siendo las diecisiete horas cuarenta minutos de la tarde, ingresa el señor Ministro de Obras Públicas, ingeniero Edwin Ripalda Bonilla.

EL SEÑOR SECRETARIO.- Artículo 36 del Reglamento Interno.- "Es prohibido a las personas que concurren a las tribunas y galerías expresar, de cualquier manera, su aprobación o desaprobación a las opiniones de los Legisladores durante las sesiones".

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La Presidencia debe recalcar a la barra - esta disposición reglamentaria, e instruye a la Escolta Legislativa, para que en el evento de que no se observe el comportamiento establecido en el Artículo treinta y seis, proceda inmediatamente al desalojo de quien infringiere esta disposición.- Dé - lectura, señor Secretario, a la cuarta pregunta del H. Chica.-

- III -

EL SEÑOR SECRETARIO.- Pregunta 4.- "Solicito informe amplio y detallado, sobre la construcción de la carretera Chone-Colorado-Balzar, cuyos trabajos se encuentran paralizados; así como la fecha de iniciación, la entrega de la obra, extensión de carre-

.../..

.../..

tera a construirse, y si el Ministerio ha evaluado los trabajos realizados por dicha compañía y si estos justifican los valores recibidos por ella".-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO - EDWIN RIPALDA BONILLA.- Gracias, señor Presidente. En relación a la carretera Chone-Colorado-Balzar, debo informar que esta carretera está siendo construida por la Compañía Salvador-De la Torre; el monto a que asciende el contrato, es de sesenta y ocho millones seiscientos sesenta mil sucres, con una longitud de treinta kilómetros; la cantidad de trabajo efectuado a partir del 24 de julio de 1982, es de nueve punto setenta y cinco por ciento, cuando el contrato fue suscrito en el mes de julio y la compañía después de treinta días iniciales de la instalación de campamentos, inició también el trabajo. En el mes de septiembre comenzó el invierno que todos conocemos, y por lo tanto tuvo solamente un mes y medio posible de trabajo. Por lo tanto, el cronograma de realización de estos trabajos se halla retrasado y es necesario efectuar una programación. El Ministerio ha dispuesto ya, ha ordenado a la mencionada compañía, que proceda a la iniciación inmediata de estos trabajos; no hemos tenido la respuesta que el Ministerio deseaba de esta compañía, como en algunas otras oportunidades; y hemos dado también un plazo a la mencionada empresa, para que si hasta fines del mes de agosto que termina hoy. Así está sucediendo con algunos otros contratos, lamentablemente tenía plazo hasta el 31 de agosto del presente año. Si no está el equipo contractual trabajando debidamente en el sitio, tendremos que rescindir los contratos. Vuelvo a insistir que es una preocupación del Ministerio, el tener que tomar este paso, porque hay muchas compañías que están en estas condiciones de no iniciación inmediata sin ninguna justificación; pero después de dar el paso legal que lo iniciaremos a partir de mañana, procederemos en consecuencia, si no existe ninguna justificación, como estamos pensando desde nuestro punto de vista.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Quinta pregunta, señor Secretario.-----

EL SEÑOR SECRETARIO.- Pregunta 5.- "Solicito que me informe en

.../..

.../..

qué condiciones se encuentran los estudios de la carretera a -
construirse, Zapallo-Eloy Alfaro-Convento y las posibilidades
de iniciar lo más pronto posible esta obra".-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO -
EDWIN RIPALDA BONILLA.- Esta vía consta de dos tramos: Eloy Al
faro-Convento, este sector tiene los estudios debidamente ter-
minados en forma definitiva, que están siendo revisados y ac -
tualizados por el Ministerio de Obras Públicas. La longitud de
este tramo es veinte y tres punto dos kilómetros. En lo que se
refiere al sector Zapallo-Eloy Alfaro, de diez kilómetros apro
ximadamente, no existen estudios. El Ministerio ha previsto la
realización de estos estudios en el Presupuesto del próximo a -
ño, y una vez que se hallen terminados, considerará en forma -
inmediata la realización de la construcción también en los pri
meros meses del año 1984.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El H. Chica, tiene la palabra.-----

EL H. CHICA GARCIA.- Señor Presidente, señores Legisladores; -
el día de ayer el señor Ministro manifestaba todo color de ro
sa, pero se había olvidado de las espinas que tienen herida a
la Provincia de Manabí. Manifestaba en el informe el señor Mi
nistro, los trabajos no han estado bien atendidos por las em -
presas, por las razones anotadas; pero en ningún momento ha -
existido abandono, porque más bien se ha insistido permanente
mente en la limpieza de la vía y colocación de materiales pé -
treos para dar paso al tránsito pesado, que con la subrazante
saturada, ha causado permanentes y considerables daños. Señor
Presidente. Manabí se encontró un mes aislada de la Provincia
del Guayas. Además me resalta una inquietud, señor Ministro, -
en lo concerniente a los datos que usted el día de ayer hacía
conocer. Durante el recorrido que hizo la Comisión que tuve el
honor de presidir, un alto funcionario de Obras Públicas, me
hizo un cuadro de la construcción de vías, que puso: movimiento
de tierra, sub-base, base y asfalto. Usted, según planillas y
anticipo a la compañía JORGE HIDROVO, se ha otorgado cincuenta
y cinco millones trescientos cuarenta y cinco mil quinientos -
nueve sucres, y según aquí, simplemente esta compañía ha hecho

.../..

.../...

un diez por ciento de movimiento de tierras, sub-base cero, base cero y asfalto cero. Cómo se justifica tanto dinero, señor - Ministro? La ECUATORIANA DE CONSTRUCCION, que tiene el tramo - Banchal-Pedro Carbo, perdón, la anterior JORGE HIDROVO, es de Banchal-Jipijapa, y solamente, sin un cálculo, tiene adelantado un dos y medio por ciento, señor Presidente y señor Ministro.

El tramo de Banchal-Pedro Carbo, que corre a cargo de la compañía ECUATORIANA DE CONSTRUCCIONES, tiene un avance de un seis - por ciento, y el Ministerio ha entregado una cantidad de ochenta y un millones ochocientos cuarenta y siete mil trescientos - treinta y tres sucres, señor Presidente. Cómo tanta generosidad del Ministerio hacia estas compañías, pregunto yo, señor Ministro? Usted mencionaba que en el aspecto de caminos vecinales - había suscrito algunos contratos con cantones manabitas. Yo deseo que me haga conocer cuáles son los cantones que han suscrito contratos?, porque algunos cantones me han hecho conocer que no hay ningún contrato con el Ministerio de Obras Públicas para caminos vecinales. Creo, señor Ministro, que no podemos perder el tiempo en papeleos, es necesario utilizar estos tres meses - de verano en una permanente ejecución de reconstrucción; de lo contrario la historia y la Provincia de Manabí juzgará en la - historia de los pueblos, que nadie puede detener, porque es algo que se encuentra en movimiento perenne en el desarrollo de - todas las ciudades del Ecuador y el mundo.- Muchas gracias.----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta.- Desea intervenir, señor Ministro?. Puede hacerlo, señor Ministro.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.- Sí, señor Presidente, simplemente una aclaración que es importante, para tranquilidad del H. Chica. En los datos entregados se menciona claramente que los valores indicados como pagos efectuados a las dos compañías a que hacía - referencia, JORGE HIDROVO y ECUATORIANA DE CONSTRUCCIONES, ascienden en verdad a cincuenta y cinco millones trescientos cuarenta y cinco mil, en el un caso; y ochenta y un millones ochocientos cuarenta y siete mil, en el otro caso. Pero esto no corresponde a trabajos ejecutados, y así lo mencionamos; corresponde a trabajos ejecutados de la Compañía JORGE HIDROVO, únicamente quin-

.../...

.../..

ce millones ochocientos cuarenta y cuatro mil, que en definitiva se refiere al porcentaje de movimiento de tierras realizado en esa zona; y así mismo, los valores de la compañía ECUATORIANA DE CONSTRUCCIONES, son de cuarenta y cuatro millones quinientos sesenta y nueve mil, que están establecidos en las planillas entregadas por los ingenieros fiscalizadores; el resto de valores que están contemplados, que ascienden a treinta y nueve millones y medio; treinta y siete millones trescientos mil, en el otro caso, son anticipos no devengados. Por lo tanto, no están contabilizando ningún trabajo, sino que tendrán que ser descontados por parte del Ministerio de Obras Públicas, cuando las compañías realicen los trabajos. De cualquier manera, el Ministerio de Obras Públicas, en todas las carreteras que están en construcción, y específicamente después de esta temporada de invierno, está efectuando las evaluaciones pertinentes, no solamente para comprobar si estos valores han sido debidamente planillados, sino para comprobar -como decíamos también anteriormente- los daños que han sufrido muchas carreteras, algunos de los cuales serán imputables a los contratistas, y algunos de los cuales serán imputables a fuerza mayor. En verdad que nuestra preocupación se refiere también a no perder tiempo, y así hemos estado operando permanentemente. Pero, y diré lamentablemente en este caso, tenemos que cumplir nuestras Leyes, porque el estado de derecho subsiste en nuestro país, aun cuando esté decretada la emergencia, únicamente para no someter a consideración de la Contraloría y Procuraduría, las bases de los trabajos que tienen que realizarse, todo el resto del proceso es exactamente igual; es decir, hacemos un concurso rápido muy rápido, un Comité evalúa las propuestas, y tenemos que recurrir a los informes de todas las entidades: el Ministerio de Finanzas, Contraloría General de la Nación, Procuraduría General del Estado; esto significa que solamente ahorramos una parte del proceso de licitación, y lo que podemos ahorrar, en vez de dar sesenta o noventa días para evaluar una obra, lo damos diez o lo damos doce; esos son en definitiva los ahorros; pero tenemos que estar encerrados dentro del marco legal absoluto; y ese marco legal absoluto que lo veremos posteriormente, nos significa una serie

.../..

.../..

de días que tenemos que emplear en este trabajo. De cualquier manera, simplemente para no demorarme, en lo que se refiere a caminos vecinales en la Provincia de Manabí, yo había indicado que íbamos a firmar algunos contratos, ese es el caso del Consejo Provincial, y de varios caminos vecinales que están totalmente listos en espera precisamente de ese chequeo de nuestra Comisión Técnica, de las capacidades técnicas y económicas de los varios Consejos a los cuales podemos ayudar, y quienes nos pueden ayudar en forma definitiva. Adicionalmente, en las Provincias de Guayas, Manabí, Los Ríos, El Oro, las provincias que tienen producción exportable, existe un programa adicional que está coordinándose con el Ministerio de Agricultura, y que con fondos de emergencia será atendido, está siendo ya atendido, específicamente iniciado desde la semana pasada en la Provincia del Guayas, con otra serie de caminos vecinales determinados por una Comisión del Banco Nacional de Fomento, Ministerio de Agricultura y Ministerio de Obras Públicas, para atender a los centros de producción en forma inmediata.- Gracias, señor Presidente.- La siguiente Pregunta solicitada por el H. Caicedo, señor Secretario.-

EL SEÑOR SECRETARIO.- Sí, señor Presidente, el oficio con el que se consignan las preguntas, dice:- "Señor Ministro, para fines de política vial seguida por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones en los últimos cuatro años, y hoy a su digno cargo, agradeceré a usted responder al cuestionario adjunto sobre el que basaré mi réplica en el día de hoy en que el Congreso Nacional cite a usted para comparecer ante él, a petición del suscrito y de otros Legisladores.- Las preguntas han sido agrupadas en aspectos relativos a la Política Vial en general, a la Política de Contratación, a los aspectos administrativos y legales de la contratación, al estado económico de la Industria de la Construcción Vial y en aspectos varios; con el fin de obtener una concreción en las respuestas, obviar las generalidades y, en lo posible, evitar prolongadas lecturas de documentos oficiales que deben ser enviados con anticipación a los HH. Legisladores.- Señor Ministro, el objetivo único del llamado a información, es el de que, a través de una adecuada política vial,

.../..

.../..

el Ecuador no se vea desprovisto de medios de solución frente a los embates de la naturaleza y que sirva para fomentar una planificada ampliación de nuestras zonas agrícolas para beneficio de nivel de vida del pueblo ecuatoriano.- Aspectos Generales de la Política Vial.- Pregunta 1.- Tomando en consideración que si la iniciación de la próxima estación invernal fuese normal, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones contaría con cuatro meses de tiempo para reparar y rectificar la Red Vial Fundamental, sobre todo de la región litoral, a fin de que no se repita la carestía y escasez de productos de primera necesidad imputables a la destrucción de las vías de comunicación.- A cuánto estima, señor Ministro, aproximadamente en porcentaje, la cobertura de reparación de la red vial fundamental que será realizada con la programación establecida por el MOP, en el presente verano".- Hasta ahí la pregunta uno.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Secretario, dé lectura a todas las preguntas, para luego darle la palabra al H. Caicedo.-----

EL SEÑOR SECRETARIO.- "Diversas Instituciones Internacionales de Meteorología, como la Universidad de Utha de Estados Unidos, y especialistas nacionales como el ingeniero Maggio preveen que la próxima estación invernal podría ser tan prematura y rigurosa como la del presente año.- Qué medidas preventivas para evitar una nueva destrucción de la red vial fundamental, de las carreteras secundarias y caminos vecinales está tomando el MOP?.- Pregunta 3.- En la opinión de numerosos constructores nacionales, las especificaciones técnicas que utiliza el MOP para la construcción de carreteras y puentes (MOP-001-F 1976) no se ajustan a la realidad nacional.- Qué está haciendo el MOP para obtener especificaciones que se fundamenten en la experiencia que se tiene en el país, de construcción vial?.- Qué está haciendo el MOP para que las vías no sufran cambios substanciales en la construcción con relación a los estudios originales, lo que origina que no se termine los contratos en los plazos estipulados y a un costo superior al presupuesto inicial?.- 4.- La Ley de Vialidad Agropécuaria y de Fomento de Mano de Obra, aprobada por la Cámara en mayo pasado y sancionada por el Ejecutivo, establece un plan vial a ser ejecutado en

.../..

.../...

los próximos cinco años.- Cuál es el cronograma de aplicación de este plan vial?.- Cuánto dinero ha ingresado y cuáles son las proyecciones de ingreso originadas por el financiamiento de la Ley de Vialidad en los próximos cinco años?.- Cuál es el sistema de manejo de estos fondos para evitar los trámites que toman ingentes energías a los contratistas y la consiguiente elevación de costos al Estado?.- Pregunta 5.- Cómo el MOP piensa solucionar y terminar una vez por todas con vías definitivas, que no sean construidas y reconstruidas a lo largo de decenas de años, que unan en forma estable las principales ciudades del país con los puertos de exportación y los centros de producción?.- II Grupo.- Aspectos Relativos a la Política de Contratación Vial.- Pregunta 6.- Cuántos contratos de reconstrucción o mejoramiento se ha suscrito durante los períodos: Agosto de 1982 y desde esta última fecha hasta el presente mes? Pregunta 7.- Cuál es la actual política de contratación para no repetir el fenómeno de concentración de más de dos obras por empresa constructora y así evitar los fracasos del pasado? Pregunta 8.- Cuántos Entes Estatales construyen vías en el país. Opina, el señor Ministro, si existe duplicación de funciones y desperdicios de recursos.- Pregunta 9.- Cuánto ha invertido el MOP en los últimos cuatro años en: a) Contratación con empresas privadas. b) Contratación en entes estatales (Consejos Provinciales, Municipios, Cuerpo de Ingenieros), indique el monto de cada grupo de organismos.- Pregunta 10.- A cuánto asciende el número de kilómetros construidos en los últimos cuatro años y su costo promedio según se trate de constructores privados y entes estatales.- Pregunta 11.- Cuáles son los criterios que se aplican para seleccionar la construcción de caminos vecinales y sus constructoras?.- III Grupo.- Aspectos Administrativos y Legales de la Construcción Vial.- Pregunta 12.- Cuánto tiempo toma el sistema de licitación en: preparar bases, publicarlas, recibir propuestas, evaluar las propuestas y adjudicar la propuesta ganadora, solicitar y recibir informes, preparar los contratos y adjudicar y firmar el contrato?.- Pregunta 13.- Cuánto tiempo toma bajo el Régimen de Concurso de Precios, en el caso de declaratoria de emergencia, suscri-

.../...

.../..

bir un contrato?.- Pregunta 14.- Podría indicarnos que ha hecho su Secretaría para, de ser necesario, reformar la Ley de Licitaciones y Concurso de Ofertas y así adaptarla a las exigencias de la realidad actual y futura de la industria de la Construcción Vial?.- Pregunta 15.- Cuánto tiempo tomaba hace cuatro años cobrar una planilla en el MOP y cuánto tiempo toma ahora?. Qué costo tiene este trámite para la contratista?.- Pregunta 16.- Cuáles acciones ha emprendido el MOP para que exista una debida coordinación entre el MOP y la Contraloría a fin de agilizar los trámites de contratación cuya demora actual ocasiona graves pérdidas para el Estado?.- Pregunta 17.- Qué medidas legales y administrativas se están llevando adelante para agilizar y modernizar el aparato burocrático que por su obsolescencia retrasa el desenvolvimiento vial del país?.- Pregunta 18.- Cuántas recomendaciones ha recomendado el comité especial que ha manejado los concursos privados para obras de reconstrucción en el último año?.- IV Grupo.- Aspectos referentes a la situación económica de la Industria de la construcción vial.- Pregunta 19.- Cuál es el estado económico de las empresas nacionales de construcción vial?. Porqué se discriminó en favor de aquellas empresas que contrataron al amparo del préstamo del B.I.R.F y del BID?.- Pregunta 20.- Qué políticas se ha diseñado para analizar el estado económico de las constructoras nacionales y así evitar su quiebra?.- Pregunta 21.- Qué medidas ha tomado el MOP para asegurar la normal provisión de repuestos para sus equipos por desabastecimiento del mercado local?.- Pregunta 22.- Por qué no se dictan los Reglamentos de la Ley de Reajustes de Precios, colocando así a la empresa al borde de la paralización?.- V y último Grupo.- Aspectos Varios. Pregunta 23.- Cuánto y a qué contratistas se ha pagado por reajustes de precios originados en la elevación de costos en los últimos cuatro años?. Qué porcentajes representan los contratos reajustados hasta la presente fecha de la totalidad de contratos a ser reajustados?.- Qué incidencia tuvo y tiene la inflación en los últimos cuatro años en la Industria de la Construcción Vial?.- Pregunta 25.- Qué acciones ha emprendido el MOP para garantizar que los precios oficiales se cumplan en hierro

.../..

.../..

y en cemento?".- Hasta aquí el pliego de preguntas formuladas -
por el arquitecto Hugo Caicedo.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El H. Hugo Caicedo, tiene el uso de la -
palabra.-----

EL H. CAICEDO ANDINO.- Señor Presidente, señores Legisladores;
escuché muy cuidadosamente en la sesión a ayer al señor Minis-
tro de Obras Públicas, y a medida que lo escuchaba, me sentía
cada vez más insatisfecho, porque creo que hasta el momento no
ha llegado a tocar el fondo de este problema; y toca, señor -
Presidente, señores Legisladores, buscar, analizar el fondo de
este problema, es fundamental porque la vialidad es la parte -
más importante de la infraestructura de una nación. Sin vali-
dad, podríamos decir que el resto de la infraestructura no -
tiene validez, no tiene mayor utilidad. El Milagro alemán, se-
ñor Presidente, señores Legisladores, de la Segunda Guerra Mun-
dial, de la Primera Guerra Mundial, se debe a la rápida recons-
trucción de su red vial fundamentalmente. Estados Unidos solu-
ciona en gran parte, y logra salir de la recesión sin mayores
sacrificios al pueblo norteamericano, precisamente por la enor-
me acometida y el enorme esfuerzo exitoso que logran realizar
en obras públicas, básicamente en autopistas. Nosotros, señor
Presidente, en la década de los cincuenta y de los sesenta, es-
tas dos décadas logramos por primera vez en la historia ecuato-
riana, hacer nuestra incipiente vialidad que nutrió la econo-
mía del país, hasta que llegó la época del petróleo. La viali-
dad, señor Presidente, no es solamente una inversión; es un -
magnífico negocio para la nación. Basta recordar que por ejem-
plo el tramo de Durán a Cochancay, costó cuando se lo constru-
yó, treinta y cinco millones de sucres, y en el primer año, so-
lamente por impuestos a la exportación, se recaudaron veinte -
millones de sucres, en dos años se pago este tramo. El tramo -
Santo Domingo-Quevedo, costó cuarenta y ocho millones de su-
cres, y también fue pagado en dos años. Sin embargo, cuál es -
la realidad, señor Presidente?, la realidad es que llegó la -
época petrolera, llegaron los fáciles dólares de la renta pe-
trolera, y nos olvidamos de nuestra vialidad. Ayer hablaba por
ejemplo el doctor Carlos Julio Arosmena, del "general invier -

.../..

.../..

no, el invierno al cual el Ministerio de Obras Públicas, el Gobierno y muchas autoridades culpan del actual desastre. Yo pienso que fue el mariscal incompetencia el realmente responsable - de nuestra actual crisis tanto en la economía como en la cuestión vial. Ha sido la incompetencia sostenida, institucionalizada, permanente, y con esto no quiero atacar a los funcionarios; pero sí quiero atacar una situación crónica que lamentablemente está incrustada en el mismo espíritu de los últimos Gobiernos y por qué no decirlo también, parece que todavía prevalece en estos meses de emergencia. Ha sido de competencia, señor Presidente, el autor de este desastre vial, no solamente el invierno; - el invierno lo agravó simplemente. Y el invierno nos ha demostrado que nuestra vialidad, con un poco de lluvia, un poco más un poco menos, retrocede a la época de Eloy Alfaro, de García - Moreno, porque la comparación no es injusta, señor Presidente. Hoy tenemos una población mucho mayor, mayores expectativas de tener un buen sistema vial, y no lo tenemos. Es decir, que comparativamente me atrevo a afirmar que estamos tan mal o más mal que en la época de García Moreno o de Eloy Alfaro. Y podemos - probarlo esto muy rápidamente, señor Presidente: Cuál es la vialidad en nuestro litoral?, insuficiente y destrozada en el primer invierno fuerte de los últimos años, La Troncal del litoral inconclusa. Qué sucede en la Sierra, señor Presidente? Acaso tenemos una magnífica vialidad?. Lo que pasa es que algo nos ayuda el drenaje natural, nuestra topografía, pero por ejemplo no hemos terminado ni siquiera la vía panamericana, vieja aspiración que no se termina; y en el Oriente, existe vialidad en el Oriente?, me permitiría afirmar y creo que no falto a la razón y creo que los colegas del Oriente están de acuerdo conmigo, - cuando afirmo que la única infraestructura vial que existe, es la que permite sacar el petróleo, solamente por esa razón. Resultado, señor Presidente y señores Legisladores, un enorme y - un colosal fracaso ante el cual no debemos cerrar los ojos culpando a la naturaleza, sino que debemos tratar de encontrar soluciones. La excusa ahora ha sido el invierno, la excusa permanente la penuria económica, la falta de presupuesto.....

EL SEÑOR PRESIDENTE.- H. Representante, la Presidencia le enca-

.../..

.../..

rezco sustentar el tema propiamente dicho.-----
EL H. CAICEDO ANDINO.- Sí, a eso voy, señor Presidente, a eso voy. Decía que la excusa permanente ha sido la falta de dinero, la penuria económica de nuestro Presupuesto. No hay riqueza - porque no hay caminos; y no hay caminos porque no hay dinero. Señor Presidente, esta excusa ya no es válida de hoy en adelante, la Cámara Nacional de Representantes, con la Ley de Desarrollo de Vialidad Agropecuaria y de Fomento de Mano de Obra, - ha dado la solución económica -diría yo- definitiva, en términos económicos a este problema; y esto hay que decirlo claramente, porque el Parlamento ha cumplido su tarea. Ayer, el señor Ministro de Obras Públicas, cuando se le preguntaba: "Cuánto va a rendir la Ley de Desarrollo de Vialidad Agropecuaria y Fomento de Mano de Obra?", indicaba que "no tenía cifras exactas". Sin embargo, en una carpeta, en una información que me hizo llegar anteriormente, me daba cifras aproximadas, mil quinientos, mil seiscientos millones de sucres el primer año, y seis mil millones de sucres desde el segundo año. Yo le digo al señor Ministro, que está terriblemente equivocado. La Ley de Vialidad Agropecuaria va a producir los primeros cinco años.....

EL SEÑOR PRESIDENTE.- H. Representante, le encarezco, no se trata de una réplica, le concedí la palabra para efectos de la sustentación de las preguntas por usted formuladas; de lo contrario no vamos a avanzar en el desarrollo de la sesión.--

EL H. CAICEDO ANDINO.- Señor Presidente, creo que por Reglamento tengo veinte minutos, así que le suplico.....

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Pero concretándose al tema, H. Representante.....

EL H. CAICEDO ANDINO.- Hasta que yo no termine el tema, usted no sabe a dónde voy. Yo creo que estoy enmarcándome dentro de una de mis preguntas, que creo que es la doceava o treceava, - señor Presidente. Señor Presidente, lo que estoy indicando y lo que quiero indicar al pueblo ecuatoriano, es de que aquí en adelante el argumento de que no hay dinero para reconstrucción vial, para construir vías, no es válido. Con la Ley que aprobó el Parlamento, hemos asignado setenta y dos mil millones de su

.../..

.../..

cres en los próximos cinco años, si es que las minidevaluaciones se mantienen hasta fines de fin de año el dólar se detiene en su cambio oficial, con cincuenta y cinco sucres, y logramos mantener o importar un promedio anual de cincuenta y cuatro millones de barriles. Así que le doy esta información, señor Presidente. Además, como ya se dijo ayer, se establece también otro mecanismo que se lo debería haber utilizado, bonos dólares pagaderos en sucres; y finalmente, se establece también posteriormente, lo que se recaude de peaje y de pontazgo cuando la red fundamental sea habilitada. Tenía que hablar sobre este Proyecto de Ley, porque ya no es el problema económico. El problema económico se vuelve más bien una decisión política, de establecer nuevos sistemas de una nueva mentalidad para enfrentar al problema vial; y por eso, señor Presidente, mi largo número de preguntas, pero que espero sea contestado concretamente, porque lo que queremos nosotros es una política vial; una política vial que rompa todas las estructuras y todos los defectos del pasado y del presente. Nada sacamos simplemente si el señor Ministro nos indica que que está haciendo en este momento, mal o bien, si es que no establece las grandes pautas para que estos setenta y dos mil millones de sucres que se agregan al presupuesto anual y ordinario del Ministerio de Obras Públicas, no sean utilizados debidamente, y demos paso de nuevo al despilfarro y a lo que ha existido hasta ahora, un sistema vial que constituye para mi modo de ver, una verdadera estafa para el pueblo ecuatoriano.- Gracias, señor Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Secretario, la primera pregunta de lectura.- Punto de Orden, H. Arosemena.-----

EL H. AROSEMENA MONROY.- Y esto si es en verdad un Punto de Orden. El señor Representante de la Izquierda Democrática, ingeniero Hugo Caicedo, ha hablado del general invierno. Esa frase no es de él ni mía. La utilizaron los historiadores franceses chauvinistas para explicar el retiro de Napoleón de Moscú. Ellos no se habían dado cuenta que Napoleón con sus águilas imperiales y su talento no pudo vencer al pueblo ruso que luchaba por su santa madre la tierra, ni a las mañoserías de ese viejo zorro que fue Kutúzov. Pasan los tiempos, pasan los si-

.../..

.../..

glos y ahora sólo se dice invierno, simplemente invierno. Por eso fue que yo en un momento dado hablé del general invierno. El hecho de que no tenga ahora una casa donde vivía en la costa ecuatoriana es una culpa del general invierno. Pero tal vez -lo confieso paladinamente- la culpa fue del que me construyó la casa y no del general invierno. Hace bien el Representante Caicedo en manifestar que hay otros generales que no son precisamente el general invierno. En lo que coincido con él, y posiblemente se deba a que no tengo su formación profesional, es en aquello de que lo más importante en un país son las comunicaciones. Entre burros se comunicó García Moreno con el pueblo de Guayaquil, y entre burros se comunicó el General Alfaro con sus macheteros. Quienes no podemos comunicarnos ahora somos nosotros, los hombres que no nacimos en la era del burro. Me va a permitir, señor Presidente, con su gentileza, que trate otro asunto. Hoy me entero de algo realmente extraordinario. Todas aquellas personas que yo pensé estaban sindicadas en el tráfico de drogas, han acusado al Coronel Placencia de ser el autor de una extorsión. Y, cuando demando copias certificadas, que ahora las voy a exigir a través de la Cámara de los procesos que se dice están en marcha, se responde que tal petición no es procedente por ser secreto de estado. Al distinguido Ministro Fiscal General Díaz Durán o Durán Díaz, auténtico heredero de Pilatos, le pregunto desde esta insoborbable Cámara cómo es posible que afirme que sólo hay extorsión y no tráfico de drogas. Cómo es posible que se extorsione a un narcotraficante, si no existe el negocio del tráfico de drogas? Al que me refiero tiene más de un año. Rompí la ley de la omerta; la ley del silencio, la ley sacrosanta de la mafia. No tengo temor alguno. Repito, sin ser santo, lo que dijo un santo: la vida podéis quitármela, jamás el honor.

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Primera pregunta, señor Secretario.

EL SEÑOR SECRETARIO.- 1.- "Tomando en consideración, que si la iniciación de la próxima estación invernal fuese normal, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones contaría con cuatro meses de tiempo para reparar y rectificar la Red Vial Fundamental, sobre todo de la región litoral, a fin de que no se repita

.../..

.../..

la carestía y escasez de productos de primera necesidad imputables a la destrucción de las vías de comunicación.- A cuánto estima, señor Ministro, aproximadamente en porcentaje, la cobertura de reparación de la red vial fundamental que será realizada con la programación establecida por el MOP, en el presente verano?".- Hasta ahí la pregunta primera.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.- Gracias, señor Presidente. Obviamente trataré de ser lo más conciso en mis respuestas, pero considero de muchísima importancia lo expresado por el H. Hugo Caicedo, que tiene mucha razón en cuanto señala la preocupación de que la vialidad ecuatoriana es el servicio primario y que sin él no hay posibilidad de ningún otro servicio y por lo tanto de ningún desarrollo integral del país. Coincidimos plenamente en eso; y por esto tendré que hacer referencia -para cumplir precisamente sus pedidos, a las pautas a que se refería- a los criterios, a los conceptos, a las políticas que el Ministerio de Obras Públicas en este último período está desarrollando y tendrá que seguir desarrollando para preocuparse primordialmente de nuestra vialidad. Ayer lo mencioné y lo ratifico expresamente, que la Ley de Vialidad Agropecuaria, sancionada en el mes de junio del presente año, será la solución de la vialidad nacional en el futuro, y ha sido ya, está siendo una solución para acelerar la reconstrucción nacional de las carreteras y de las vías destruidas por este fenómeno natural de este año. Es menester reconocer que no todo se ha destruido por el invierno, y que no todo se seguirá destruyendo por el invierno; es menester reconocer -digo- que hay muchas vías que debían haber sido ya mejoradas, mantenidas, arregladas, reconstruidas; y probablemente por criterios de alguna otra factura o simplemente por falta de medios económicos bien organizados, no se ha dado paso a aquella reconstrucción. Se ha seguido construyendo caminos nuevos, y entonces aquellas vías resultan este momento obsoletas para resistir las solicitaciones de este momento en que el tránsito es una de las materias fundamentales en nuestro país. De aquí en adelante, con la Ley de Vialidad Agropecuaria, se podrá realizar

.../..

.../..

esa reconstrucción, se podrán mejorar las vías como un mantenimiento preventivo, antes de que éstas sean destruidas por el invierno o por su uso; y precisamente esto lo podremos hacer y esto lo vamos a planificar y lo estamos ya planificando, con los recursos que arroje la Ley de Vialidad Agropecuaria, que vuelvo a insistir, es la solución de la vialidad nacional. Me atenderé a la primera pregunta: Para calcular el porcentaje de trabajo - que se puede realizar en los contratos de reconstrucción en este período, debemos partir del supuesto aquel mencionado en la pregunta, que podamos trabajar normalmente hasta el mes de diciembre, primer supuesto. Pero es necesario recalcar que existen condiciones técnicas previas que se deben cumplir antes de iniciar aquella reconstrucción. Nosotros quisiéramos que el porcentaje más alto quede debidamente terminado; pero los ríos que estuvieron altos hasta el mes de julio, permanecen todavía altos en muchos sectores, y los materiales que deben ser obtenidos de allí para los pavimentos, no han podido y no pueden ser obtenidos desde el primer día de verano. Ayer mencionábamos que los taludes de las carreteras se hallan saturados, que las zonas subrazantes de las carreteras que todavía están inundadas y que hasta hace un mes estaban inundadas con agua sobre su rasoante, están saturadas. En el caso concreto de Manabí por ejemplo, todos sabemos que con excepción del sector de Manta, todas son arcillas expansivas, y por lo tanto necesitan tiempo para perder esa agua y poder ser manipuladas normalmente. Condicionamientos técnicos que nos impiden y que impiden a las empresas y que impiden a nuestro deseo, iniciar la reconstrucción desde el primer día de verano. Pero las compañías están ya triturando materiales, están preparando sus canteras, están arreglando sus campamentos, y se ha dado ya inicio específicamente en las Provincias de Guayas y Manabí, a la reconstrucción propiamente en el sitio. Por otro lado, existen demoras administrativas, nosotros tenemos que esperar la terminación del hecho, para conocer a cabalidad la magnitud de los daños, y poder evaluar, prever establecer las cantidades de trabajo a realizar, nos permitirían efectuar nuestro presupuesto, y en base a él nuestra fórmula de reajuste de precios, y someter - a lo que decía hace un mo

.../..

.../..

mento- a los organismos o a las instituciones de Gobierno, que tienen que revisar esos valores técnicamente y legalmente y autorizarnos la contratación. Aquello se ha hecho, y de inmediato tenemos que pasar a pedir las propuestas, a analizarlas, a adjudicarlas y a pedir los informes pertinentes. Después de aquello es necesario tener todo en orden para poder iniciar el trabajo. Yo mencioné alguna vez, hace algún tiempo, no refiriéndome a la Ley de Vialidad Agropecuaria, que es la solución financiera y técnica de nuestra vialidad en el futuro, que no tenemos Leyes de emergencia. Y no tenemos, HH. Legisladores, Leyes de emergencia, porque el Ministerio de Obras Públicas está sometido absolutamente a todos los trámites, solamente quitando aquel nombre de llamarlo licitación; está sometido a concurso de precios. Quiero mencionar dos o tres casos, sin mencionar, sin hacer referencia expresa a la carretera Durán-Manuel J. Calle que está debidamente contratada y que está iniciada en sus trabajos. Nosotros hemos tomado una compañía fiscalizadora, porque tenemos una cantidad de trabajo que realizar; fiscalizadora, basándose en el Artículo quinto acápite dos de la Ley de Licitaciones que dice que "no se necesitan contratos de emergencia". Pero las instituciones del Estado, que tienen que controlar la inversión, se basan en el acápite once, que dice que "tiene que hacerse un concurso que tiene que evaluarse y que tiene que revisarse en cada una de las empresas". Tenemos que proceder a ese concurso, tenemos que evaluar un Sobre número 1, tenemos que evaluar un Sobre número 2, con su consiguiente tiempo para cumplir el criterio emanado en aquella interpretación de la Ley. Estos son trámites que tenemos que cumplir, porque si hubiera una Ley de Emergencia que permita bajo la responsabilidad de los funcionarios pertinentes, el tomar las decisiones inmediatas y contratar como estamos contratando ahora los contratos de menos de once millones de sucres que están a responsabilidad directa del Ministro y los firma él en forma directa; aun cuando después de suscritos los somete a la Procuraduría General del Estado, podríamos obviar todos los problemas. Evidentemente, necesitamos en nuestro país, Leyes de control, y esto es lo que tenemos que pensar para el futuro, que esperemos que no haya una nueva emer

.../..

.../..

gencia adicional; pero quizá para ese momento haya una Ley de emergencia que permita actuar inmediatamente en pocos días, sin demasiado sometimiento a las interpretaciones legales. Por todo eso el porcentaje es difícil de calcular. Hemos calculado en cuarenta por ciento la cantidad que debe realizarse este verano. Por eso me permití decir que probablemente nos demoraremos tres veranos en la reconstrucción. Evidentemente, en este verano hemos suscrito contratos exclusivamente hasta el mes de diciembre; pero hay contratos que están suscritos ya para éste y el próximo verano. Tomando en consideración ese valor de seis mil millones de sucres que mencionaba ayer, de la destrucción de la red vial ecuatoriana, este período estaremos en capacidad de realizar entre un treinta y un cuarenta por ciento, si es que el tiempo permite realizar el trabajo normalmente, y si conseguimos seguir venciendo cotidianamente todas nuestras trabas a que el H. Caicedo también se refería, de organización, de administración, legales, etc.- No sé si con esto...-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Segunda pregunta, señor Secretario.-----

EL SEÑOR SECRETARIO.- 2.- "Diversas Instituciones Internacionales de Meteorología, como la Universidad de Utha, Estados Unidos, y especialistas nacionales como el ingeniero Maggio preven que la próxima estación invernal podría ser tan prematura y rigurosa como la del presente año.- Qué medidas preventivas para evitar una nueva destrucción de la red vial fundamental, de las carreteras secundarias y caminos vecinales, está tomando el MOP?"

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BORRILLA.- De ser inmediata la llegada de un nuevo invierno con características similares o mayores al pasado, me atravesaría a decir claramente, que tendríamos que pasar días muy difíciles. Porque mencionaba al contestar la pregunta anterior, que necesitamos un tiempo para reconstruir. Pero tenemos que ver esto desde dos puntos de vista: mientras se piensa y se realiza la reconstrucción, se estuvieron ya durante el invierno y en estos días de verano, realizando muchos trabajos preventivos; se están cambiando muchas alcantarillas y tuberías que eran insuficientes. En muchas carreteras todavía hay rellenos en los

.../..

.../..

cauces, que están cambiándose aquellas alcantarillas para permitir el paso de los torrentes con mayor facilidad; se están limpiando los cauces de acceso en aquellos ríos que están junto a las vías, y en aquellas quebradas que tienen acceso a las carreteras. Estamos cambiando el tendido, el porcentaje de inclinación de los taludes; porque ese era otro problema, que con la saturación permitía los derrumbes constantes y permanentes. Se está en muchos casos elevando los razantes de las vías donde ha existido una inundación. Esperamos tener tiempo de hacerlo, porque ello es parte de la reconstrucción, constituye ya una medida preventiva, en el caso de que el invierno sea inmediato y poderoso como el pasado. Pero quizá tengamos que ver el otro punto de vista, el punto de vista positivo. La experiencia que nos ha dejado la crisis, la experiencia para encontrar los valores humanos que han permitido a técnicos de nuestro Departamento, de nuestro Ministerio, a personas de la colectividad constituirse en líderes, para poder solucionar muchos problemas que no han podido ser solucionados en ocasiones similares. Es decir, la experiencia -vuelvo a insistir- que nos deja este fenómeno. La concientización de este fenómeno deja en la colectividad; la concientización para que no esperemos cada uno de nosotros el que se nos dé haciendo todo, sino que pongamos nuestra voluntad y nuestro esfuerzo para sacar al país de este problema de crisis y de este problema básicamente referido, producido por el invierno. Quizá con esta concientización del personal, de la gente en general de nuestro pueblo y de los sectores administrativos de todos los organismos, podamos lograr una ejecución, una realización más rápida y más efectiva. Esto quizá puede pensarse como una posibilidad de que el invierno viene en forma inmediata, tengamos una conciencia mejor, para poder juntos combatirlo con más efectividad.- Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.

EL SEÑOR SECRETARIO.- 3.- "La opinión de numerosos constructores nacionales, las especificaciones técnicas que usa el MOP para la construcción de carreteras y puentes (MOP-001-F-1976) no se ajustan a la realidad nacional.- Qué está haciendo el

.../..

.../..

MOP para obtener especificaciones que se fundamenten en la experiencia que se tiene en el país, de construcción vial?.- Qué pasos está dando el MOP para que en la actual reconstrucción no se repitan los errores de diseño del pasado?.- Qué está haciendo el MOP para que las vías no sufran cambios substanciales en la construcción con relación a los estudios originales, lo que origina que no se terminen los contratos en los plazos estipulados y a un costo superior al presupuesto inicial?.- Hasta ahí la pregunta tres.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.- Esta pregunta tiene tres acápites. En referencia al primero, de las especificaciones técnicas que contemplan la realidad nacional, yo me permitiría en esto sí decir, que las especificaciones técnicas contemplan la realidad nacional, hay ciertos puntos que quizá se alejan, no digamos de la realidad nacional sino del sistema constructivo que empleamos en nuestro medio. Es verdad que una gran parte de aquellas especificaciones son traducciones de especificaciones americanas. Tenemos que reconocerlas, es una edición de 1976, entregada a empresas consultoras. Pero si bien tienen todas las consideraciones necesarias para que la fiscalización pueda realizar un trabajo efectivo y un control perfectamente establecido desde el punto de vista técnico, quizá lo que adolecen es de expresiones tajantes y terminantes, para no permitir interpretaciones. Eso puede estar dentro de nuestra realidad nacional, o puede estar fuera de nuestra realidad nacional o de cualquier otro país. Por esto es necesario que en cada uno de los contratos especiales se establezcan disposiciones que las llamamos también disposiciones especiales, que aclaren, que especifiquen adicionalmente cualquier trabajo adicional que tenga que realizarse y que no esté perfectamente definido en nuestra especificación técnica. Tiene un error nuestra especificación, y esto es verdad, tiene al comienzo de cada uno de sus capítulos, una interpretación legal. Esta interpretación legal no está de acuerdo siempre a nuestra realidad nacional. Por eso es que me he permitido dividir la parte técnica propiamente y la parte legal de aque-

.../..

.../..

llas especificaciones técnicas, que no debería existir en aquella especificación, o que debería simplemente referirse a lo que exige y obligan nuestras Leyes; es verdad eso, y por esto es que hemos puesto ya en manos del equipo del Ministerio de Obras Públicas, para que revise aquella parte y pueda ajustarse a la parte legal, o pueda eliminar todo aquello que deja obscuridad en las interpretaciones de fiscalización y de los constructores. La segunda parte de la pregunta se refiere a "Qué pasos está dando el MOP, para que en la actual reconstrucción no se repitan los errores de diseño del pasado". Y esta es una pregunta muy importante y muy interesante. Tenemos que reconocer que hay errores de diseño; hay errores de diseño como en el caso de los puentes de la carretera Guayaquil-Machala, que han sido un fin de semana arrastrados por falla de las fundaciones de aquellos puentes; pero no todos sus errores son de diseño. Hay errores por falta de registros de información. Nadie conocía que después de cincuenta o sesenta o cien años, este fenómeno que puede ser centenario, traería fuerzas desconocidas e imponderables que atacan las obras hechas por la ingeniería. Existen errores de localización de algunas obras. Hay algunas vías que pasan por sectores que no son los debidos. Problemente había algún momento, fallas de estudios geológicos o geotécnicos al respecto. Existen errores de concepción, cuando se usa por ejemplo alcantarillas metálicas en rellenos de veinte o de veinte y cinco metros de altura, para cambiarlos después de diez, quince o veinte años, destruyendo todo aquel material o todo aquel relleno, o dejando que la alcantarilla se hunda porque se terminó su vida. Existen -digo- muchos problemas que no necesariamente son errores, porque tenemos también que ver que la ingeniería tiene sus limitaciones. Existe imposibilidad de prever todos los fenómenos. Y si podemos prever todos los fenómenos, existe imposibilidad de prevenirlos; es decir, si nosotros podríamos hacer obras para que resistan los fenómenos que vendrán después de cincuenta o setenta años, como mencionaba, los costos económicos serían intolerables. Necesitamos vías que resistan naturalmente los fenómenos normales y que permitan irse arreglando en una forma progresiva, para resistir el resto de fenómenos;

.../..

.../..

pero necesitamos kilómetros de caminos para que lleguen y salgan de los centros de producción. Si hacemos vías que resistan poderosos esfuerzos, van a ser contados kilómetros los que podamos hacer. Es decir que tenemos tantos imponderables que tenemos que preverlos. Y por esto esta pregunta es interesante, porque tenemos que corregir nuestros conceptos de diseño, tenemos que hacer estudios de factibilidad económica del proyecto en sí para que puedan ser inversionistas rentables para el Estado ecuatoriano. Tendremos nosotros que rediseñar en definitiva, nuestros criterios, en atención a lo que ha sucedido ahora, en la revisión que estamos haciendo de lo que sucede ahora; porque también un equipo de estudios del Ministerio de Obras Públicas, está tratando de llegar a todos los sitios que son abundantes y obtener estos datos, para estudiar las razones y las consecuencias. Y en base a ese estudio de razones y consecuencias, prever nuestro diseño y nuestra posibilidad para el futuro. El tercer acápite de la pregunta indica: "Qué está haciendo el MOP para que las vías no sufran cambios substanciales en la construcción con relación a los estudios originales, lo que origina que no se terminen los contratos en los plazos estipulados y a un costo superior al presupuesto inicial". Es verdad que muchas obras se retrasan por razones de estudios. Nuestra principal preocupación es y será de que -como decía hace un momento- los criterios de modifiquen; y no solamente los criterios, los fondos necesarios para nuestra Dirección Técnica, para nuestro Departamento de Estudios, tienen que ser revisados en el próximo año. Las cantidades de personal, la clase de personal tiene que ser revisado. Contamos con limitaciones legales otra vez, en asunto sueldos; pero tendremos que recurrir a compañías consultoras solventes, y tendremos que recurrir a que nuestro personal técnico se incremente, para poder revisar aquellos estudios y aquellas decisiones tomadas por aquellas compañías, a fin de que no haya los cambios sustanciales que ahora existen, es verdad. Existen sustanciales cambios; es decir cantidades de contratos originales que se han modificado sustancialmente, haciendo necesario contratos complementarios, uno o más contratos complementarios; y cuando la Ley no permite más contratos complementarios,

.../..

.../..

se ha tenido que terminar aquellos contratos complementarios, - se ha tenido que terminar aquellos contratos con la obra no terminada, para volver a hacer nuevos contratos. Es verdad, que ha habido un problema de estudio en definitiva, en muchas obras. Pero solamente por eso los tiempos y los costos se han modificado. Lamentablemente existen contrataciones que han sido efectuadas son los estudios terminados debidamente. Cuando existen contrataciones que se las han hecho sin estudios terminados debidamente, o escogiendo sitios por donde no necesariamente debía pasar la vía, quizá sometidos a algún tipo de presión, los contratos han sufrido grandes modificaciones y se han extendido el tiempo enormemente. Ahora trataremos también, y así lo estamos haciendo, de no aceptar aquellas presiones que nos obliguen a contratar o a realizar este tipo de contrataciones. Muchos de ustedes son testigos, y muchos son testigos en todos los organismos seccionales, que nosotros estamos empeñados en la terminación debida, exhaustiva, actualizada de los estudios, para que puedan, exceptuando los imponderables, realizarse los contratos dentro de nuestra realidad del tiempo.- Gracias.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.-

EL SEÑOR SECRETARIO.- 4.- "La Ley de Vialidad Agropecuaria y de Fomento de Mano de Obra, aprobada por la Cámara en mayo pasado y sancionada por el Ejecutivo, establece un plan vial a ser ejecutado en los próximos cinco años.- Cuál es el cronograma de aplicación de este plan vial".- Cuánto dinero ha ingresado y cuáles son las proyecciones de ingreso originadas por el financiamiento de la Ley de Vialidad en los próximos cinco años?.- Cuál es el sistema de manejo de estos fondos para evitar los trámites que toman ingentes energías a los contratistas y la consiguiente elevación del costo al Estado?".-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Sí, H. Arosemena.-----

EL H. AROSEMENA MONROY.- Señor Presidente, le ruego sugerirle al señor Secretario, que lea en una forma que hasta los analfabetos lo entendamos.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Repita la pregunta, señor Secretario.-----

EL SEÑOR SECRETARIO.- "La Ley de Vialidad Agropecuaria y de Fomento de Mano de Obra, aprobada por la Cámara en mayo pasado y

.../..

.../..

sancionada por el Ejecutivo, establece un plan vial a ser ejecutado en los próximos cinco años.- Cuál es el cronograma de aplicación de este plan vial?.- Cuánto dinero ha ingresado y cuáles son las proyecciones de ingreso originado por el financiamiento de la Ley de Vialidad en los próximos cinco años?.- Cuál es el sistema de manejo de estos fondos para evitar los trámites que toman ingentes energías a los contratistas y la consiguiente elevación de costos al Estado?.- Hasta ahí la pregunta, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.- En el plan futuro de la Ley de Vialidad Agropecuaria, tenemos dos fases: La una fase que la llamaría yo, de mejoramiento y reforzamiento de las vías que necesitan aquel proceso. Y la otra fase, de construcción propiamente dicha, de obras nuevas, tanto en lo referente a las otras de la red fundamental o carreteras principales, como caminos vecinales y puentes. Y la fase actual inmediata que la mencionamos, llamada fase de emergencia. Sobre aquella fase de emergencia -mencionamos ayer- el monto de dos mil ochocientos millones de sucres aproximadamente, de contratos que están siendo aplicados a aquella Ley. Para el futuro estamos realizando la priorización, hemos hecho una programación rápida, entregada al H. Caicedo; una programación rápida que asciende a catorce mil millones de sucres en contratos. Pero hemos dicho que prevemos únicamente la posibilidad de ingreso de cinco a seis mil millones, el próximo año. Esperemos que esta posibilidad sea muy superior, porque aquella programación se aceleraría considerablemente. Lamentablemente, nosotros tenemos que contar con los datos que nos entrega el Ministerio de Finanzas y el Banco Central, y a ellos son a los que me refería ayer. Solamente en la parte de emergencia, quisiera un solo párrafo mencionar, el oficio número 4994 del señor Ministro de Finanzas, que me indica: "De la consulta realizada en el Banco Central del Ecuador, conocemos que no se ha procedido todavía a liquidar los valores correspondientes, así lo mencioné ayer- por cuanto el Artículo 3º de la Ley, requiere de ciertas aclaraciones para su aplicación. Como dato referen-

.../..

.../..

cial podemos indicar que se ha estimado en 1.420 millones los recursos destinados al Plan de Vialidad Agropecuaria para el período de julio a diciembre de 1983, con un volumen de exportación de 22 millones de barriles de crudo; 3'300.000 de derivados, y 41.000 barriles de petróleo recuperado del lastre, y a una cotización promedio en el período, de 48.60 por dólar. Una vez que el Reglamento sea legalizado y el Banco Central efectúe las liquidaciones respectivas, estaremos gustosos de proporcionar la información solicitada". Por esto es que sin una realidad exacta, hemos partido de cifras aproximadas a ésta, entendiéndose naturalmente, que si hay un incremento de venta de petróleo, estos valores se incrementarán notablemente, pero si hay un decremento en la venta de petróleo, estos valores se reducirán. Por eso es que no hemos permitido este momento, hemos preferido situarnos en un punto bajo de la recaudación de esta Ley, para nuestra programación inicial. Es simplemente inicial, que será ratificada durante los próximos meses, en cuanto dispongamos de los estudios de priorización de cada una de las obras que estamos realizando en nuestro Departamento de Planificación. Referente a la tercera parte de la pregunta, que se refiere a: "Cuál es el sistema de manejo de estos fondos para evitar los trámites que toman ingentes energías a los contratistas y la consiguiente elevación de costos al Estado?". Debo reconocer que los trámites son molestos, molestos para el contratista que tiene que estar en las oficinas de los varios organismos del Estado, para que puedan realizarse los pagos en forma inmediata; pero el manejo de esos fondos está complementando la Ley. La Ley de Administración Financiera y Control, establece también cuál es el manejo de estos fondos; y la Ley indica que vayan a la Caja Fiscal, de la cual tendrán que ser entregados al Ministerio de Obras Públicas, contra una programación establecida. Por eso hemos establecido de inmediato esta programación, para entregar al Ministerio de Finanzas, solicitándole lo que podemos hacer, la agilitación de la entrega de estos cupos y la autorización de pago en forma inmediata a los contratistas. En lo que corresponde a nosotros, al Ministerio de Obras Públicas, hemos establecido una planilla de trámite, para que todas las fac

.../..

.../...

turas de los contratistas vayan por los diferentes departamentos, con un tiempo establecido. El responsable de cada departamento establece la fecha, pone su firma y entrega al otro departamento, para que podamos seguir todo este proceso y podamos establecer las responsabilidades, a fin de que pueda acelerarse este proceso de pago en forma inmediata.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Secretario, antes de dar lectura a la siguiente pregunta, proceda a correr lista.-----

EL SEÑOR SECRETARIO.- Sí, señor Presidente.- HH. Legisladores:-

ARMEJOS VALDIVIESO RAFAEL.- Ausente.-----

AROSEMENA MONROY CARLOS JULIO.- Ausente.-----

AYALA SERRA JULIO OSWALDO.- Ausente.-----

BACA CARBO RAUL.- Ausente.-----

BAQUERIZO NAZUR RODOLFO.- Presente.-----

BARRAGAN ROMERO GIL.- Presente.-----

BOWEN CAVAGNARO RICARDO.- Ausente.-----

BURNEO BURNEO VICENTE.- Ausente.-----

CALCEDO ANDINO HUGO.- Presente.-----

CALLERIAS CHIRIBOGA GONZALO.- Ausente.-----

CARRION PEREZ ALEJANDRO.- Presente.-----

CAZAR CADENA SALVADOR.- Ausente.-----

CISNEROS DONOSO RODRIGO.- Presente.-----

CLAVIJO MARTINEZ EZEQUIEL.- Presente.-----

CORDOVA MALO ARTURO.- Ausente.-----

CORDOVA GAYBOR VICTOR HUGO.- Presente.-----

CORDERO ESTRELLA VICENTE.- Presente.-----

CUEVA PUERTAS PIO OSWALDO.- Ausente.-----

CHAMOUN SAKER JUAN.- Ausente.-----

CHICA GARCIA JOSE.- Presente.-----

CHIRIBOGA GUERRERO JORGE.- Presente.-----

DAVALOS DILLON PABLO.- Presente.-----

DAZA PALACIOS FRANCISCO.- Presente.-----

FADUL SUAZO JORGE.- Ausente.-----

FALQUEZ BATALLAS CARLOS.- Ausente.-----

FELIX NAVARRETE NELSON.- Ausente.-----

GARRIDO JARAMILLO EDGAR.- Presente.-----

GAVILANEZ VILLAGOMEZ LUIS ANTONIO.- Ausente.-----

.../...

.../..

GONZALEZ REAL GONZALO.- Presente.-----
HURTADO GONZALEZ JAIME.- Ausente.-----
HUERTA RENDON RAUL CLEMENTE.- Presente.-----
KUBES WEINGART VILEM.- Presente.-----
LARA QUINONEZ ANTONIO.- Ausente.-----
LEDESMA GINATTA XAVIER.- Ausente.-----
LOOR RIVADENEIRA EUDORO.- Presente.-----
LUCERO BOLAÑOS WILFRIDO.- Presente.-----
LLERENA MARQUEZ CARLOS JULIO.- Presente.-----
MARQUEZ MORENO RAFAEL.- Presente.-----
MEJIA MONTESDEOCA LUIS.- Ausente.-----
MONCAYO PERLAZA VICTOR.- Presente.-----
MORA SOLORZANO MEDARDO.- Presente.-----
MORENO QUEZADA FRANKLIN.- Ausente.-----
MOSQUERA MURILLO PEPE MIGUEL.- Ausente.-----
MUÑOZ HERRERIA LUIS.- Presente.-----
NICOLA LOOR GABRIEL.- Presente.-----
OLLAGUE CORDOVA CLEOMEDES.- Presente.-----
ORBEA RUBIO EDGAR.- Ausente.-----
ORDONEZ MONSALVE TEODORO.- Presente.-----
ORTIZ GUBERTO SIGIFREDO.- Presente.-----
PICO MANTILLA GALO.- Presente.-----
PIEDRA ABMIJOS ARTURO.- Presente.-----
PLAZA CHILLAMBO GILBERTO.- Ausente.-----
PRADO VALLEJO JULIO.- Ausente.-----
PROAÑO MAYA MARCO ANTONIO.- Presente.-----
REAL ASPIAZU JUAN MANUEL.- Presente.-----
RIVAS AYORA EDUARDO.- Presente.-----
ROSERO SANCHEZ MAXIMILIANO.- Presente.-----
SUAREZ MORALES RODRIGO.- Ausente.-----
VALDEZ CARCELEN ARQUIMIDEDES.- Presente.-----
VALDIVIESO EGAS CESAR GUSTAVO.- Ausente.-----
VALENCIA VAZQUEZ MANUEL.- Presente.-----
VALLEJO ESCOBAR FAUSTO.- Presente.-----
VAYAS SALAZAR GALO.- Ausente.-----
VELAZQUEZ HERRERA JACINTO.- Presente.-----
VELIN RIVADENEIRA TIMOTEO.- Presente.-----

.../..

.../..

VIVANCO RIFRIO FRANCISCO.- Ausente.-----

YANCHAPAXI CANDO REINALDO.- Presente.-----

ZAMBRANO GARCIA JORGE.- Presente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Verifique el quórum, señor Secretario.---

EL SEÑOR SECRETARIO.- Señor Presidente, están en la Sala, cua -
renta y cinco Legisladores.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Continúe con la siguiente pregunta.-----

EL SEÑOR SECRETARIO.- Pregunta 5.- "Cómo el Ministro de Obras -
Públicas piensa solucionar y terminar una vez por todas con vías
definitivas, que no sean construidas y reconstruidas a lo largo
de decenas de años, que unan en forma estable las principales -
ciudades del país con los puertos de exportación y los centros
de producción?".- Hasta ahí la pregunta, señor Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO ED
WIN RIPALDA BONILLA.- Decía hace un momento, que no es posible
prevenir los imponderables, pero evidentemente se tiene que con
siderar mayores períodos de diseño este momento. El aumento -
del tráfico y el aumento de las cargas que esto produce perma -
nentemente de día en día o de año en año, está siendo debidamen
te realizado, para establecer las proyecciones y poner en consi
deración para nuestros diseños. En resumen, es necesario que -
demos mayor preocupación a nuestros estudios y a nuestros dise
ños, y que demos posibilidad a que aquellos diseños establezcan
o consideren mayores períodos de diseño. Es decir un tiempo ma
yor, en que las solicitudes y las cargas producidas por el -
tránsito puedan actuar en estas carreteras, para que no suceda
-como decía anteriormente- una destrucción en poco tiempo. Las
carreteras actuales están diseñadas para diez o para quince a
ños en el mejor de los casos, en la mayoría de los casos, para
diez años, y ustedes saben que dentro de esos diez años, sola -
mente se hace un mantenimiento rutinario, y no se hace al final
de ese período ningún mejoramiento, ningún reforzamiento en to
das las carreteras, para que duren otro período adicional posi
blemente de diez o quince años más. Ahora, si tenemos más posi
bilidades económicas, tendremos y estamos tomando ya considera
ción a este respecto, de establecer mayores períodos de diseño,

.../..

.../..

de considerar las verdaderas cargas y frecuencias de tránsito - que incidan en nuestras vías, que podamos nosotros tener un ser- vicio más eficiente. Pero de cualquier manera, tenemos que pen- sar en que en todos los países del mundo la construcción de cami- nos es progresiva, no es definitiva de una sola vez; es progre- siva. Tienen que realizarse reconstrucciones o mejoramientos, - cuando se termina aquel período de diseño; en eso estaremos empe- ñados, en establecer esa planificación; y esperemos que en el - futuro, quienes tengan a su cargo el Ministerio de Obras Públi- cas y los departamentos pertinentes, obren en este sentido, de que cuando termine el período para el cual fue diseñada o esta- blecida una vía, se realice el reforzamiento, se realice aquel mantenimiento preventivo, no simplemente rutinario actual; sino aquel preventivo, que no permita que se destruyan las obras por cualquier causa adicional que se presente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.-

EL SEÑOR SECRETARIO.- Sí, señor Presidente.- Pregunta 6.- "Cuán- tos contratos de reconstrucción o mejoramiento se han suscrito durante los períodos: Agosto de 1979 a agosto de 1982 y desde - la última fecha hasta el presente mes?"-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO ED- WIN RIPALDA BONILLA.- En esto puedo ser muy concreto, la pregun- ta es muy concreta. Los contratos de reconstrucción y mejoramien- to, suscritos durante el período de agosto del 79 a agosto del 82, son cinco mil seiscientos noventa y tres millones cero cua- renta y nueve mil doscientos cuarenta y nueve sucres en proyec- tos de carreteras fundamentales; y cincuenta y ocho millones - trescientos setenta y cuatro mil setecientos sesenta y nueve su- cros, en proyectos de mejoramiento, de caminos vecinales, obras de arte, etc, dando un total de contratos de reconstrucción y - mejoramientos suscritos en aquel período del 79 al 82, de cin- co mil setecientos cincuenta y un millones cuatrocientos veinte y cuatro mil cero veintiocho. En el período de agosto de 1982 a 1983, los contratos de reconstrucción y mejoramientos, ascienden a cuatro mil dieciséis millones ochocientos cuatro mil setecien- tos ochenta y cuatro. De esa cantidad, están suscritos ya en es

.../..

.../...

te período, mil seiscientos veinte y cuatro millones cero dos mil setecientos trece, y se encuentra en proceso y trámite final; es decir en invitaciones por la prensa, en adjudicación por el Comité Especial, en espera de los informes respectivos, esperando las garantías de los contratistas, para la firma del Ministro, dos mil trescientos noventa y dos millones ochocientos dos mil cero sesenta y un sucres. En total, -vuelvo a mencionar- en el período de agosto del 79 al 82, cinco mil setecientos cincuenta y un millones, y en las obras de emergencia, de agosto del 82 a agosto del 83, cuatro mil dieciséis millones.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.-

EL SEÑOR SECRETARIO.- Pregunta 7.- "Cuál es la actual política de contratación para no repetir el fenómeno de concentración de más de dos obras por empresa constructora y así evitar los fracasos del pasado?",-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALBA BONILLA.- Nosotros tenemos que referirnos y respetar las Leyes: Ley de Licitaciones y Concurso de Ofertas, y ahora la Ley de Vialidad Agropecuaria, que especifica también condiciones para la contratación. Es verdad que hay muchas compañías que tienen contratos que superan su capacidad de contratación, de aquí los problemas que surgen permanentemente, y de aquí los problemas que tenemos ahora en nuestras manos, de vernos en muchos casos forzados a rescindir aquellos contratos que son incumplidos por haberse muchas veces superado la capacidad de contratación de las diferentes compañías. Estaremos preocupados de que en adelante no se supere esta capacidad de contratación, pero me atrevería a decir que esto no delimita a uno o dos contratos en cada empresa, sino que delimita a montos posibles de contratación de aquellas empresas. Aquellos montos los estamos revisando para que no se supere la posibilidad de contratación; porque si tuviéramos el criterio solamente de adjudicar a uno o dos contratos, la cantidad de contratos que están siendo realizados hoy, que tienen obligatoriamente por necesidades nacionales, que seguirse realizando, no podrían hacerse; la cantidad de compañías constructoras no asciende a tanta can-

.../...

.../..

tividad. Por lo tanto, tendremos necesidad de controlar más que el número propiamente de contratos, los sitios en donde tienen la contratación las diferentes empresas, su capacidad económica, su capacidad técnica, su capacidad de equipos para impedir el problema a que se refiere perfectamente la pregunta, de que se supere esa capacidad de contratación, y no se logre la terminación debida de los contratos, y tengamos que ampliar los plazos cuando hay justificación, o tengamos que rescindir los contratos, causando siempre un problema social especialmente ahora en nuestro medio, si tenemos que tomar esas medidas en una cantidad considerable.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.-

EL SEÑOR SECRETARIO.- Sí, señor Presidente.- Pregunta 8.- "Cuántos Entes Estatales construyen vías en el país. Opine, señor Ministro, si existe duplicación de funciones y desperdicio de recursos?"-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene el uso de la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.- Yo creo que hay duplicación de funciones. Hay duplicación de funciones, porque construyen caminos, los gobiernos seccionales, muchos organismos del Estado, construyen caminos que muchas veces no están bajo el control y la autorización del Ministerio de Obras Públicas. Ayer mencionaba que no soy partidario de que se haga construcción en forma grande por medio de los gobiernos seccionales; y no soy partidario, porque necesitamos que esos gobiernos seccionales nos ayuden y se preocupen de aquel mantenimiento preventivo y de aquel mantenimiento rutinario que necesitan nuestras vías para que alarguen su período de vida. Pero ahora en estas circunstancias, es necesario que los gobiernos seccionales realicen algunas rehabilitaciones, realicen algunas construcciones; porque la cantidad de trabajo que tenemos que realizar, no se complace con la capacidad de equipos por administración del Ministerio de Obras Públicas, y ni siquiera con la cantidad de equipos que disponen las compañías contratistas. Este momento hay equipos desocupados que están empezando a ser ocupados; pero conforme avance esta posibi-

.../..

.../..

lidad con la Ley de Vialidad Agropecuaria, y si los fondos de aquella Ley superan a nuestras predicciones, habrá la necesidad de seguir aumentando la capacidad constructiva de nuestras compañías nacionales. Al momento, es necesario que los gobiernos seccionales nos ayuden a construir. Pero me refiero que la mejor posibilidad sería que esos gobiernos seccionales, con ciertas excepciones, construyan caminos vecinales especial y específicamente; y luego se dediquen al mantenimiento de estas obras. Ayer mencioné también, que hay un Programa Piloto del Ministerio de Obras Públicas, financiado con el Banco Mundial, en el que los Concejos Provinciales de Guayas, El Oro y Los Ríos, recibirán equipo y recibirán entrenamiento para que puedan realizar todo el mantenimiento de la red vial de cada una de sus provincias; y este es un Programa Piloto, que nos gustaría seguir ampliando, si el Banco Mundial ve posibilidad de aquella ayuda en este programa, y de que este Programa Piloto es efectivo, conseguiremos la posibilidad de que se siga ampliando esto, o podremos ya quizá ampliar dentro de nuestras posibilidades ese criterio, para que los gobiernos seccionales se dediquen al mantenimiento. Los organismos del Estado, tienen ciertas funciones específicas de desarrollo que cumplir. Pero, decíamos hace un momento, el desarrollo está íntimamente ligado a la construcción vial, y muchas veces no ha habido anteriormente la posibilidad de llegar a las zonas en donde se necesitan estas vías de penetración, y hay organismos seccionales que dedican sus esfuerzos a construcción de vías. No estamos de acuerdo nosotros con este criterio, y me permito manifestarlo en estas condiciones. Pero sí creo que para que esto no suceda, el Ministerio de Obras Públicas debe reforzar su capacidad y poder dar atención a aquellos organismos regionales, para que no se vean obligados a realizar esta construcción. Porque de ser así, como está sucediendo hasta este momento, hay duplicación de funciones; puede haber desperdicio de recursos, si no están debidamente fiscalizados, y si aquellos caminos no han recibido su aprobación o su autorización de parte de estudios de los departamentos correspondientes del Ministerio de Obras Públicas.-----
EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.-

.../..

.../..

EL SEÑOR SECRETARIO.- Pregunta 9.- "Cuánto ha invertido el Ministerio de Obras Públicas en los últimos cuatro años en: a) Contratación con empresas privadas. b) Contratación con entes estatales -entre paréntesis- (Consejos Provinciales, Municipios, Cuerpo de Ingenieros), indique el monto de cada grupo de organismos".-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Ministro.-----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BGNILLA.- La inversión del Ministerio en los últimos cuatro años, de 1979 a la fecha 1983, está dividida en lo que corresponde a las carreteras de la red fundamental. Para contestar expresamente a la pregunta, mencionaré que la contratación con empresas privadas, asciende a un valor de once mil millones setecientos dieciséis setecientos cinco novecientos treinta. La contratación con entes estatales, Consejos Provinciales, Municipios, Cuerpo de Ingenieros, trescientos diez millones ochocientos ochenta y un mil trescientos treinta y ocho, en lo que se refiere a Consejos Provinciales. Ciento veinte y cuatro millones novecientos cincuenta y siete mil cuatrocientos noventa y tres, al Cuerpo de Ingenieros. Ciento ocho millones quinientos treinta y cinco mil doscientos cincuenta y uno, en lo que se refiere a entidades seccionales, Municipios u organismos estatales. El monto asciende en carreteras de la red fundamental, a doce mil doscientos sesenta y un millones cero ochenta mil cero doce. En caminos vecinales, la contratación con empresas privadas, asciende a mil veinte y siete millones setecientos treinta y cinco mil setecientos setenta; con Consejos Provinciales, mil cincuenta y cuatro millones seiscientos noventa y seis mil doscientos ochenta y dos; Concejos Cantonales, ciento setenta y seis millones ochocientos diecinueve mil novecientos cincuenta y ocho; con otras entidades estatales, ciento nueve millones trescientos cuarenta y cinco mil ochocientos setenta y cuatro. Es importante mencionar, en lo que se refiere a longitud de caminos terminados, asfaltados en las carreteras de la red fundamental, son ochocientos setenta y seis kilómetros y medio; y setecientos cuarenta y cinco kilómetros de carreteras terminadas, sin capa de rodadura. En los caminos vecinales, se

.../..

.../..

tiene seiscientos noventa y seis kilómetros de contratación con empresas privadas; pero se tiene mil noventa kilómetros de contratación con Consejos Provinciales; ciento dos kilómetros con Concejos Cantonales; y ciento diez kilómetros con otras entidades. El resumen de inversiones en carreteras en los últimos cuatro años, es el siguiente: Contrato con empresas privadas, doce mil setecientos cuarenta y cuatro millones trescientos cuarenta y un mil setecientos; con Entes Estatales, mil trescientos sesenta y cinco millones quinientos setenta y siete mil seiscientos veinte; con Municipios, ciento setenta y seis millones ochocientos diecinueve mil novecientos cincuenta y ocho; con el Cuerpo de Ingenieros, ciento veinte y cuatro millones novecientos cincuenta y siete mil cuatrocientos noventa y tres; con otras entidades, doscientos diecisiete millones ochocientos ochenta y un mil ciento veinte y cinco. Dando un gran total: Con Entes Estatales en todo lo que es carreteras, mil ochenta y cinco millones doscientos treinta y seis mil ciento noventa y seis; mientras que el gran total con empresas privadas, es de doce mil setecientos cuarenta y cuatro millones trescientos cuarenta y un mil setecientos.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.-

EL SEÑOR SECRETARIO.- Sí, señor Presidente.- Pregunta 10.- "A cuánto asciende el número de kilómetros construidos en los últimos cuatro años y su costo promedio según se trate de constructores privados y entes estatales".-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, Ingeniero EDWIN RIPALDA BONILLA.- La pregunta número diez también se contesta concreta. En lo que se refiere a la red fundamental, se han construido mil setecientos veintiún kilómetros, en el resumen de lo que mencionaba anteriormente, con doce mil setecientos sesenta y un millones, arrojando un promedio de siete millones quinientos sesenta y tres mil sucres, cuatrocientos treinta y dos por kilómetro, red fundamental. En caminos vecinales, es muy difícil establecer un promedio propiamente, por la enorme diversidad de condiciones que significan estos caminos; hay caminos de diferentes anchos y de diferentes terminados. Solamen-

.../..

.../...

te a nivel de una capa de sub-base, dos capas de sub-base, pavimento con tratamiento vituminoso, carpeta asfáltica; es decir, tenemos siete clases de caminos vecinales; pero menciono naturalmente, la cantidad de mil novecientos noventa y nueve kilómetros, aproximadamente dos mil kilómetros construidos, con dos mil trescientos sesenta y ocho millones cuatrocientos noventa y siete mil ochocientos ochenta y cuatro sucres. Y así pues estimaríamos un promedio general, que en realidad no nos da verdaderamente una realidad; cuanto en las carreteras de la red fundamental, que tiene una posibilidad similar en promedio, tanto en lo que se refiere a compañías constructoras como entes estatales, para las vías construidas, siete millones quinientos sesenta y tres mil sucres. Tenemos que indicar que los contratos con los entes estatales, Consejos Provinciales, Consejos Municipales, en muchos casos están entre diez y quince por ciento por debajo del costo de las compañías privadas; por que no siendo organismos que deben dar una utilidad considerable, tienen una utilidad de menor factura, y en esa razón, los presupuestos establecidos en estos entes estatales, tienen esta pequeña diferencia -podría decir- en las condiciones actuales, porque al momento también están siendo reajustados permanentemente.

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.

EL SEÑOR SECRETARIO.- Pregunta 11.- "Cuáles son los criterios que se aplican para seleccionar la construcción de caminos vecinales y sus constructoras?".

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.- Tenemos dos puntos de vista. Criterios que se aplican para seleccionar caminos vecinales -no sé si este es el alcance de la pregunta- y criterios que se aplican adicionalmente, para seleccionar las constructoras que realizan esos caminos vecinales. Los caminos vecinales son estudiados bajo un sistema de priorización. En lo que se refiere a préstamos de los organismos externos internacionales, la única priorización aceptable hasta hace unos pocos años, era la priorización técnica y económica. Al momento, el Banco Mundial

.../...

.../..

y el Banco Interamericano de Desarrollo, aceptan también como punto de consideración en aquella priorización, los conceptos sociales a los que tiene que atenderse con aquellos caminos. Esto significará un estudio de factibilidad económica. Lamentablemente, en los préstamos internacionales, el aspecto económico es primordial y es fundamental. Nosotros tenemos que considerar como mencionaba ayer muy rápidamente también al responder alguna pregunta- diferentes conceptos de priorización, priorización técnica. Es decir, hay la posibilidad de pasar esa vía, por esa zona en definitiva, o estamos escogiendo como mencionaba antes una zona que no es estable o que no es aconsejable para ese camino, hay la posibilidad técnica o no de realizar ese camino. Priorización o factibilidad económica, es posible que nuestra inversión retorne en un tiempo prudencial el costo invertido en esa construcción, es el asunto de priorización económica. La priorización socioeconómica que exigen los organismos internacionales, se refiere al contaje de tránsito relacionado en forma directa al monto de inversión. Pero ese contaje de tránsito, no hay posibilidad de tenerlo en nuevos caminos vecinales; por ejemplo en las zonas orientales o en las zonas que se van a abrir recién a producción. Por eso es que los fondos internos del Ministerio de Obras Públicas, tienen que servir a esos proyectos, porque el concepto anterior de los organismos internacionales, sirve y serviría únicamente para los caminos que están ya en servicio y para su reconstrucción y para su rehabilitación; y es esa precisamente una de las condiciones de nuestros préstamos, que se rehabilite, se mejore o se construyan los caminos vecinales que están sirviendo. Pero en nuestro caso tenemos que considerar adicionalmente la priorización social, tenemos conglomerados a servir, tenemos obligación de servir a fuertes conglomerados en algunas zonas, o a menos conglomerados en algunas otras zonas. Tenemos nuestra priorización estratégica, hay necesidad de servir a los sectores de frontera, los sectores de frontera bastante alejados. En lo que respecta a caminos vecinales, no tienen una factibilidad económica, no tienen siquiera una verdadera factibilidad social inmediata, pero podrán tener una incidencia social considerable; Y finalmente, al hablar

.../..

.../...

de incidencia estratégica, tenemos que hablar de priorización geográfica; porque naturalmente tenemos que escoger sectores de la Patria. No sería posible que solamente con la factibilidad socioeconómica o la factibilidad técnica que estamos refiriéndonos, construyamos caminos en las zonas de mayor desarrollo; y las zonas de menos desarrollo relativo, quedarían abandonadas. Tenemos que considerar aquella posibilidad, por eso estoy hablando de priorización geográfica, que nos permita dar la posibilidad de construcción a todas las provincias de nuestra Patria. Naturalmente, dentro de aquello, haciendo una nueva priorización en donde existen más zonas de producción, en donde hay más posibilidad de servicio a la economía de nuestro país; en donde tenemos accesos de entrada y salida, con carreteras de la red fundamental. Porque los caminos vecinales solos no sirven; y los caminos vecinales, sin estar terminados no nos sirven. Ahora mismo, tenemos nosotros un préstamo solicitado al Banco Ecuatoriano de Desarrollo del Ecuador, para dos mil metros lineales de puentes en caminos terminados como tales, que no tienen terminados sus puentes, y no retornan el capital debidamente; todo el capital que ha sido invertido en ellos. Es necesario concluirlos naturalmente, y dar paso al servicio de aquellos caminos vecinales, y es necesario acercarlos a las obras de la red fundamental. Porque la red vial del país es un flujo hidráulico, simplemente pues los caminos vecinales tienen que llegar a arterias de mayor tránsito, y a ellas de mayor tránsito para poder desarrollarse aquel tránsito y aquella posibilidad de comunicación. Si no tenemos las vías de la red fundamental, los caminos vecinales tampoco dan su función debida; esto como priorización o criterios de selección de caminos vecinales. Como criterios de selección de empresas constructoras para caminos vecinales, estábamos diciendo hace un momento, que preferimos hasta hoy utilizar gobiernos seccionales en estas obras pequeñas, para incrementar la posibilidad técnica de estos gobiernos seccionales, para después cambiar el concepto y dejarles en un mantenimiento intensivo, para que con el inicio de la construcción y con el conocimiento de los diferentes pasos, ellos sepan la necesidad de mantener; que tendrán en el futuro en las manos de ellos. Aho-

.../...

.../..

ra sucede lo contrario, se construye y generalmente los organismos seccionales no mantienen los caminos, primer criterio de selección de constructores. El segundo criterio nos da la Ley de Licitaciones y Concurso de Ofertas, nos indica expresamente, - que tenemos que revisar la capacidad, hacer un estudio de la capacidad técnica y de la capacidad económica de estos constructores; y evidentemente, como se trata de caminos pequeños, esa selección se hará hacia empresas pequeñas especialmente, que son las que más pueden atender a estos caminos vecinales, a fin de que comenzando allí, puedan desarrollarse, para que mañana tengan una capacidad mayor de construcción, y sigan pasando al servicio de la red fundamental que necesitamos conjuntamente con esta red de caminos vecinales.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.-

EL SEÑOR SECRETARIO.- Sobre aspectos administrativos y legales de la construcción vial.- Pregunta 12.- "Cuánto tiempo toma es sistema de licitación en: preparar bases, publicarlas, recibir propuestas, evaluar las propuestas y adjudicar las propuesta ganadora, solicitar y recibir informes, preparar los contratos y adjudicar y firmar el contrato?".-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Ministro, tiene la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.- De acuerdo con lo exigido por la Ley de Licitaciones y con las necesidades para realizar ese proceso, - no se puede establecer con absoluta precisión, porque hay mucha variación. Obras grandes que necesitan el estudio inicial más grande, necesitan más tiempo para dejar al contratista o al proponente más bien dicho, que estudie y prepare sus propuestas, - sus ofertas, obras pequeñas en las cuales podemos dar treinta días, ahora mismo, la emergencia, que no es licitación, estamos dando diez a doce días. Obras más grandes que necesitan sesenta sesenta días, generalmente los puentes de consideración, sesenta a noventa días. Por eso pues no es posible establecer una duración exacta de este proceso. Pero hemos tomado un promedio naturalmente, normal, sin irnos a las obras pequeñas, sin irnos a las obras grandes que aumentan esta cantidad de procesos; y estos días que yo voy a mencionar, están estrictamente dentro de

.../..

.../..

lo normal. Esto es lo que sucede cuando todo esta normal; pero cuando hay alguna dilación pues, esto se altera notablemente. En los procesos de licitación se emplea ocho días primero, para certificar la existencia de estudios, revisarlos y certificar - los, certificar la existencia de fondos en las partidas; prepara - rar las cantidades de obra de parte del Departamento de Estudios, y llenar los formularios de propuesta. Si todo está bien, esto sucede en ocho días. Para realizar los análisis de precios uni - tarios, porque inmediatamente eso pasa al Departamento de Pro - gramación, que recibe las cantidades y los proyectos, analiza - los precios unitarios, determina ahora la fórmula de reajuste - de precios, establece el presupuesto global completo, que esta - mos entregando ya como una norma al contratista. Anteriormente no se entregaba los presupuestos, ahora se entrega el presupue - sto referencial del Ministerio de Obras Públicas, demora de ocho a quince días. Hemos establecido ocho días, porque estoy dicien - do en una forma optimista. Después hay que enviar las bases así preparadas; el Comité de Licitaciones recibe las bases, cada u - no de los miembros las estudia, las aprueba o pide sus rectifi - caciones pertinentes, durante una semana. Cuando este Comité de Licitaciones se reúne de inmediato a la siguiente semana, aprue - ba las bases, y en un día más a la Procuraduría General del Es - tado, para que puedan ser aprobadas antes de la publicación por la prensa. Eso en total, entre el Comité de Licitaciones y las aprobaciones de los entes estatales, demora veinte días, debe - ría demorar máximo veinte días. Se publica la convocatoria, se concede a los oferentes un tiempo determinado, para que prepa - ren sus ofertas y las presenten al MOP, treinta días, sesenta - días, digamos treinta días en este caso, para no alargarme. Lue - go de recibidas las propuestas o los proyectos son considera - bles, se toma mucha mayor cantidad de días. Una vez recibido el informe de la Comisión, del estudio del Sobre Número 1, el Comi - tá de Licitaciones procede a calificar o descalificar a las com - pañas y procede a la apertura del Sobre Número 2. Ese Sobre Nú - mero 2, de todas las empresas calificadas, se entrega a otra Co - misión, estoy indicando los pasos establecidos por la Ley. La - Comisión se encarga de evaluar todas las ofertas desde el punto

.../..

.../..

de vista técnico-económico, programas o cronogramas realizados, cantidad de equipo, cantidad de personal, hojas de vida de cada personal, etc., quince días. Luego el estudio del Sobre Número 2, pasa al Comité de Licitaciones nuevamente, el Comité se reúne, y si no hay problemas en la adjudicación, adjudica en forma inmediata y envía a Contraloría y Procuraduría el contrato. Se adjudicó el contrato, se realizó el contrato y se envió a Contraloría y Procuraduría. Deberíamos recibir esto en quince días, más el tiempo de ejecución del contrato, etc., son veintidós días, optimistamente siempre hablando. Y luego de recibir estos informes, se procede a la suscripción del contrato, para esta suscripción del contrato, se necesitan muchos trámites de pago de impuestos, tasas, contribuciones, escriturar, gastos notariales y entrega de las garantías de parte de los contratistas; esto se demora generalmente cuarenta y cinco días. Esta significando por lo tanto, que el total de días empleados, es de ciento cincuenta y siete. Por eso mencionábamos que generalmente el proceso de licitación absorbe al menos cinco meses, estando en forma optimista con proyectos tamaño medio, y esperando que todos los organismos y los departamentos de todos los organismos cumplan a cabalidad el tiempo establecido en la Ley.

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.

EL SEÑOR SECRETARIO.- Pregunta 13.- "Cuánto tiempo toma bajo el Régimen de Concurso de Precios, en el caso de declaratoria de emergencia, suscribir un contrato?"

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Ministro.

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.- Bajo el régimen de emergencia, se obvian los primeros pasos de preparar las bases de licitación y enviar a Contraloría; y naturalmente se disminuyen considerablemente los tiempos de espera de las posibilidades que se les da a los contratistas, a los oferentes, para establecer sus estudios y realizar sus propuestas. Otra vez, indicamos que para recibir la información del sitio, en caso de emergencia, se demora cuatro días; una información inmediata, una evaluación en sitio, eminentemente rápida, cuatro días. Se prepara de inme-

.../..

.../..

diato con aquella información, las cantidades de obra, que antes se demoraban pues algunos días más, ocho días, hemos establecido tres días para preparar esas cantidades de obra y establecer los formularios, se realiza de inmediato el análisis de precios unitarios de todo este proceso; el análisis de precios unitarios, se establece el presupuesto general de la obra, se establecen las fórmulas de reajuste y se imprime de inmediato las bases de licitación; en todo ese proceso que antes nos demorábamos veinte días, hemos establecido ocho días. Se publica la convocatoria porque ya no mandamos esto pues a los organismos pertinentes. El siguiente paso es publicar la convocatoria y conceder un tiempo prudencial a los oferentes, para que vayan al sitio, estudien, determinen sus precios y preparen sus ofertas y entreguen al Ministerio; esto hemos establecido en quince días como máximo. Debo indicar que en todos los procesos que hemos realizado hasta este momento, hemos recibido una o dos solicitudes de ampliación de plazo, que no las hemos aceptado precisamente por la emergencia. Para conocer y adjudicar las ofertas, se reúne un Comité Especial, abre los sobres de inmediato, que no son uno o dos, es un solo sobre que abre inmediatamente, califica la solvencia moral, económica, técnica de la empresa, y estudia rápidamente los presupuestos, los precios unitarios, con la ayuda de un equipo adicional de personas, que trabajan insistentemente. Con aquellos resultados, recomienda de inmediato la adjudicación; hemos tomado para este proceso, cuatro días. Se adjudica los contratos, si no hay ningún problema en la adjudicación, se prepara los contratos, se envía a la Contraloría y se envía a la Procuraduría General del Estado, y se pide la autorización al Ministerio de Finanzas. Esto de record que mantenemos hasta este momento, ha demorado siempre más de quince días, con ciertas excepciones. Hay algunas excepciones, y debo reconocer que personalmente el señor Contralor General del Estado, ha ayudado intensamente a que este proceso que está en los mandos medios, que los mandos medios tienen en sus manos el legalismo, y necesitan un documento adicional o una explicación adicional, no demoren excesivamente este proceso de autorización. Sin embargo de eso, esta

.../..

.../..

mos poniendo quince días en el mejor de los casos. Luego se prepara un Decreto Ejecutivo por la emergencia, para que el señor Presidente Constitucional de la República, autorice al Ministro de Obras Públicas, la firma de los contratos; y digamos tres días, porque se prepara, se envía y retorna; es decir, tres días adicionales para tener la autorización; y luego de recibir aquella autorización, se convoca al contratista para la suscripción del contrato, quien naturalmente, siempre empieza a buscar las garantías. Tiene que hacer la escritura pública, tiene que pagar los impuestos, y no podemos hasta este momento, lograr la posibilidad de que ese proceso sea inferior a quince días. Esto significa que el tiempo promedio establecido es de sesenta y siete días para los contratos de emergencia, si todo marcha otra vez correctamente, ajustado a la Ley y con la aceleración que se trata de imponer en todos los organismos del Estado.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.-

EL SEÑOR SECRETARIO.- Pregunta 14.- "Podría indicarnos qué ha hecho su Secretaría para, de ser necesario, reformar la Ley de Licitaciones y Concurso de Ofertas y así adaptarlas a las exigencias de la realidad actual y futura de la industria de la construcción vial?".-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Ministro.-----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.- La Ley de Licitaciones y Concurso de Ofertas debe ser reformada, tiene muchos criterios, que sin necesidad de la emergencia, tenían que ser reformados y están en preparación del Ejecutivo para estudiarse y para enviar a la Cámara, la nueva Ley de Contrataciones. Cabe mencionar que hace algunos meses, la Contraloría General del Estado, convocó a un concurso para que preparen documentos para esta Ley de Licitaciones y Concurso de Ofertas, y no tuvo ningún resultado absolutamente. El Estado inició la preparación de esa nueva Ley de Contrataciones, que está en la Asesoría Legal de la Presidencia de la República, este momento; pero que está siendo actualizada, y digo actualizada, porque ahora tenemos algunos criterios adicionales que hemos podido obtener de estos problemas de emergencia. Quizá valga la pena, por ejemplo mencionaba hace un momento, la

.../..

.../..

interpretación del acápite dos o del acápite once o del acápite nueve, en cada uno de los artículos, porque el un organismo utiliza el un acápite, el otro utiliza el otro acápite, y el otro utiliza un diferente acápite. Porque no está establecido en la Ley, que con una emergencia para todos los casos, se procederá en esa forma, sino que determina una serie de acápites, porque esa Ley no estaba preparada para solventar los problemas de emergencia. Concretamente, hemos participado no activamente, no insistentemente como Ministerio de Obras Públicas, simplemente con algunas opiniones, algunas recomendaciones, porque está como estaba diciendo hace un momento- en la Asesoría Legal de la Presidencia. Nuestros departamentos respectivos, durante este período, han tenido que dedicarse a la Ley de Reajuste de Precios, que hablábamos ayer, los Departamentos Legales y Técnicos; hemos tenido que referirnos a la preparación de bases de precalificación para la Ley de Concesión de Peaje, y hemos tenido que revisar y ayudar en la preparación de algún Reglamento solamente de algunos artículos, a la Ley de Vialidad Agropecuaria. Gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.--

EL SEÑOR SECRETARIO.- Pregunta 15.- "Cuánto tiempo tomaba hace cuatro años cobrar una planilla en el MOP y cuánto tiempo toma ahora?.- Qué costo tiene este trámite para la contratista?".

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Ministro.

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.- Entendemos que el tiempo que la contratista espera en el cobro de planillas, significa un costo del dinero que no recibe en forma inmediata, y que probablemente tiene que financiarlo en ciertas condiciones de intereses bancarios o de las entidades prestamistas. No se puede calcular con precisión, porque esto depende de la capacidad de la empresa, de los montos en definitiva, que tiene que trabajar aquella empresa y que tiene que cobrarlos; y además se tiene que considerar que durante todo el tiempo de contratación, la empresa recibe un anticipo sin intereses, que es precisamente un capital de operación para tenerlo a la vista, no en su ciento por ciento, sino en una cantidad parcial; recibe un capital de operación que le

.../..

.../...

solventan estas posibilidades de demora que le solventan los anticipos, están contemplados generalmente en los contratos y se refieren a cuarenta y cinco y sesenta días de espera solamente. Pero la verdad es que en nuestro Departamento Financiero había un promedio de demora de cuatro meses, al menos, en forma normal, para el pago de las planillas; y digo en forma normal, porque si se encontraba algún pequeño problema en alguna planilla, entonces los trámites administrativos se multiplicaban considerablemente. Por eso digo, como un trámite optimista, en forma normal, se demoraba aproximadamente cuatro a cinco meses. El Ministerio de Obras Públicas, ahora precisamente ha analizado la posibilidad de mecanizar todo este sistema técnico y financiero. El sistema técnico y financiero, y sobre todo el contable del Ministerio, es absolutamente obsoleto; todas las planillas de todos los contratistas son procesadas manualmente; y entonces son grandes cantidades de papeles que tiene que procesarse, y se confunden por todas las oficinas. La única posibilidad de que ahora que el monto de los contratos es considerable, permita que el contratista cobre sus planillas dentro del tiempo estipulado o estimado, es el de tecnificar esta contabilidad, el tecnificar el proceso técnico también, a través de todos los departamentos; y por eso para 1984, hemos estimado un valor que asciende aproximadamente a doce millones de sucres, con las últimas facturas, para las computadoras y los terminales necesarios, que nos permitirán empezar el proceso de tecnificación, a partir del año 1985, e ir entrando en él todos los procesos de diseño de ingeniería, todos los procesos de trámite de fiscalización, en lo que se refiere a técnica y todos los procesos contables, que nos permitirán pagar dentro del tiempo máximo de cuarenta y cinco días. Al momento, las planillas se demoran entre dos y tres meses.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.-

EL SEÑOR SECRETARIO.- Pregunta 16.- Cuáles acciones ha emprendido el MOP para que exista una debida coordinación entre el MOP y la Contraloría, a fin de agilizar los trámites de contratación cuya demora actual ocasiona graves pérdidas para el Estado?"

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.-----

.../...

.../..

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.- Las demoras que ahora ocurren, se deben - muchas veces a las interpretaciones de la Ley, que hacen los diversos funcionarios. Los diversos niveles medios de los diferentes organismos, tienen sus interpretaciones sui géneris de algunos artículos de la Ley. Esto es lo que me permitiré llamar el entorpecimiento sucedido por los legalismos. Este entorpecimiento sucedido por los legalismos en nuestro Ministerio de Obras - Públicas y en los organismos de control del Gobierno, es muy difícil de romperlo, y debe serlo en forma inmediata. Porque precisamente en nuestro país se ha creado un concepto acerca de todos los funcionarios que manejan dinero, que tienen que ser controlados desde el punto de vista de duda inmediata de su honestidad; y todos los funcionarios de todos los niveles inferiores y medios, tienen que llenarse de justificaciones, tienen que llenarse de documentaciones, para no caer en desgracia. Y este problema de llenarse de documentaciones y de justificaciones, significa que los informes no se los tramiten y se los suscriban a tiempo; significa que los trámites que deben hacerse ya en los departamentos técnicos, se vean entorpecidos por informes pedidos al campo y a la fiscalización, se vean entorpecidos por la necesidad de revisar permanentemente nuevamente las planillas que ya fueron autorizadas anteriormente, y esto es muy difícil de romper, si no se rompe la posibilidad o el concepto de temor que tienen los funcionarios, de ser mañana ejecutados. Se decreta la responsabilidad, y esa responsabilidad es un temor que no le permite al funcionario obrar en forma inmediata. Pero aparte de estos legalismos, para ser concreto en relación a la pregunta del H. Caicedo, hemos establecido una coordinación de nivel personal, un acercamiento entre el Departamento técnico y Legal de Contraloría, y el Departamento Técnico Legal de nuestro Ministerio; y cabe decir un acercamiento permanente y una relación entre el Ministro, el Contralor y el Procurador de la Nación, para que podamos tramitar lo más pronto posible, para que cuando encontremos algún documento faltante, para que cuando encontremos algún trámite no cumplido dentro del legalismo, podamos telefónicamente llamarnos, dar las instrucciones de

.../..

.../...

bidas, y establecer una relación inmediata que nos permita acelerar el proceso. Pero esto depende de las personas, y esto no es generalizado; y tiene que generalizarse el proceso que debemos establecer. Por eso digo que es necesario la concientización de todos los funcionarios que tienen en sus manos este trámite, y quizá haya necesidad de Leyes específicamente mencionadas, para que no den lugar a interpretaciones antojadizas de todos los niveles.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.-

EL SEÑOR SECRETARIO.- Pregunta 17.- "Qué medidas legales y administrativas se están llevando adelante para agilizar y modernizar el aparato burocrático que por su obsolescencia retrasa el desenvolvimiento vial del país?".-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.-

Decía hace un momento, que los problemas de interpretación y de temor, están en todos los funcionarios de todos los organismos. De aquí que es necesario como medida inicial, la concientización de las personas, de asumir su responsabilidad y trabajar para el país. Pero esto sería un medio psicológico por decirlo así, de que pueda acelerarse los trámites y evitarse la excesiva demora burocrática. Pero el medio práctico es aquel que mencionaba hace un momento: tecnificación de los sistemas, que estamos ya buscando en este momento, y por lo tanto, no solamente tecnificación del sistema como equipo, sino preparación y capacitación del personal. Con la capacitación y preparación del personal para que pueda manejar los equipos debidamente actualizados, creemos nosotros que podemos lograr una mayor aceleración en lo que corresponde al Ministerio de Obras Públicas. Por eso decía, los trámites, las demoras están en todos los organismos. Nosotros quizá podamos lograr en el futuro, una aceleración estableciendo una búsqueda de mayor responsabilidad, una mayor mística de trabajo de las personas, y una capacitación y tecnificación que haga efectivo el trámite en las oficinas del Ministerio de Obras Públicas.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.-

EL SEÑOR SECRETARIO.- Pregunta 18.- "Cuántas adjudicaciones ha

.../...

.../..

recomendado el Comité Especial que ha manejado los concursos - privados para obras de reconstrucción en el último año?".-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Ministro.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.- La pregunta es muy concreta. El Comité Especial fue nombrado en el mes de marzo del presente año, cuando la emergencia estaba en su apogeo. Ha empezado a funcionar muy poco en el mes de abril y mayo, y actualmente está funcionando permanentemente. Este Comité Especial tiene en sus manos el trámite de todos los contratos de emergencia, que tienen que ser suscritos después de aquel trámite, que hace un momento me permitía mencionar. Los contratos recomendados por el Comité Especial, son treinta y dos, que se refieren a obras de arte, empedrados, carreteras de la red fundamental, etc., de los cuales han sido aceptadas las recomendaciones. Esta es simplemente una recomendación del Comité Especial, que está en la autoridad del Ministro el aceptarlo o no. La mayor parte de aquellas recomendaciones han sido aceptadas, algunas recomendaciones han sido revisadas, muy pocas por cierto.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.-

EL SEÑOR SECRETARIO.- III.- Aspectos referentes a la situación económica de la industria de la Construcción Vial.- Pregunta 19.- "Cuál es el estado económico de las empresas nacionales de construcción vial?.- Por qué se discriminó en favor de aquellas empresas que contrataron al amparo de préstamos del BIRF y del BID?".-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.- Conocemos que la situación económica de las compañías constructoras es mala, y hace un momento decía que tenemos una considerable preocupación de que en muchos casos de incumplimiento de contrato, tendremos que legalmente rescindir aquellos, causando un mayor perjuicio a la industria de la construcción. Recibí hace algunos días una carta de la Asociación de Constructores de Obras de Infraestructura, en que hacían referencia a las disposiciones que dio el Ministerio de Obras Públicas, exigiendo en forma inmediata durante este mes, la colo-

.../..

.../...

cación de todos los equipos y el trabajo dentro de un cronograma establecido, para que se aproveche el tiempo con la mayor posibilidad; y el Ministerio de Obras Públicas indicaba que si en un plazo determinado, esas compañías no procedían a dar cumplimiento a los contratos establecidos, se aplicarían las multas del caso, en algunas posibilidades, o se rescindirían los contratos en otras, cuando no tienen posibilidad de compostura. Pero nos preocupa aquello -digo- porque significa un costo social, porque las compañías constructoras tienen cientos de personas bajo su administración, y no es una solución tan efectiva el proceder de inmediato a la rescisión de los contratos. Por eso es que aquella actitud o decisión, la controlamos y la estudiamos con toda atención, para proceder en forma lo más justa posible y lo más legal posible. Las compañías constructoras han estado once meses paralizadas prácticamente, en algo que no sea mantenimiento, especialmente las que tienen trabajos en la Costa, y muchas en el callejón interandino; y después de once meses de trabajo que han tenido que pagar al personal, no tienen liquidez evidentemente, no existe planillas mayores de las compañías constructoras, con sus contratos de arrastre suscritos anteriormente, en los meses de invierno. Esto significa que además de la falta de trabajo durante este período, han consumido su liquidez, y aparte del consumo de liquidez, por las condiciones de crisis económica de nuestro país, no pueden recibir fácilmente créditos bancarios o garantías de las Compañías de Seguros; y aquí otra preocupación nuestra, si rescindimos varios contratos de construcción de carreteras, no será posible como ya sucedió, que los Compañías de Seguros se resistan a continuar dando garantías a las compañías contratistas. Todo esto dentro de un problema general en definitiva, exige verdaderamente una atención primordial a esta industria que es importante y es preponderante para nuestro desarrollo integral. La segunda parte de la pregunta se refiere a: "Por qué se discriminó en favor de aquellas empresas que contrataron al amparo de préstamos del Banco Mundial y del Banco Interamericano de Desarrollo?". Yo diría más bien, que no es una discriminación como empresas mismo; y yo diría que los contratos realizados por el Banco Mundial, -

.../...

.../..

han tenido fórmulas de reajuste; desde ese punto de vista, si se tiene que pensar que es una discriminación general en el sistema, quizá no en la empresa, en el sistema. Porque esos contratos que obedecen a un préstamo internacional, han tenido desde hace algún tiempo, fórmulas de reajuste que no ha sido posible obtenerlas en los contratos pagados con el Ministerio de Obras Públicas. Aquí sí pensemos que es una discriminación del sistema; porque allí se aplicó una fórmula, y no se aplicó una fórmula en los contratos suscritos con fondos del Ministerio de Obras Públicas. Pero, todas las compañías tenían posibilidad de acceder a esos contratos una vez que presentaban sus propuestas. Por eso indicaban que no es una discriminación propiamente hacia esas empresas, sino al sistema, que con la suerte de aquellas empresas que tuvieron posibilidad de acceder, están en mejores condiciones indiscutiblemente, que el resto de empresas que han tenido Decretos para los reajustes; pero los Decretos que han sido sometidos a interpretaciones legales. Aquí otra vez a lo que me refería, existen tres Decretos en nuestro medio, para poder reajustar algunos insumos de la construcción; pero esos Decretos no son específicos y tajantes como una fórmula de reajuste, como una Ley de Reajuste, que ahora está vigente, y por lo tanto, estuvieron sometidos a interpretaciones de los mandos medios de diferentes organismos de Estado. Y como esas interpretaciones fueron perjudiciales a los contratistas de Obras Públicas, prefirieron ellos, no cobrar aquellos anticipos reducidos, para no perder su derecho en el momento en que se podía arreglar, interpretar, reajustar también aquellos Decretos, con la nueva Ley que fue publicada anteriormente y que se refiere al Reajuste de Precios. Con esta nueva Ley, dejarán de existir las diferencias en los sistemas, el Banco Mundial con sus obligaciones de Préstamo, y las obligaciones de contratación del Ministerio de Obras Públicas y del Banco Interamericano de Desarrollo, son iguales. Es menester reconocer que la única diferencia existe en los contratos del Banco Mundial, pero en el Banco Interamericano de Desarrollo no existe fórmula de reajuste, y esos contratos están ajustados a los mismos sistemas de Obras Públicas.-----

.../..

.../..

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Prosiga, señor Secretario.-----

EL SEÑOR SECRETARIO.- Pregunta 20.- "Qué política se ha diseñado para analizar el estado económico de las constructoras nacionales y así evitar su quiebra?".-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.- El análisis propiamente del estado económico, no está dentro de nuestra posibilidad, porque pertenece más bien a otros organismos del Estado. Pero sí ha habido preocupación de considerar -como decía al responder la pregunta anterior- el estado malo de las compañías de construcciones. Considerando aquel estado que no era el mejor, después de tanto tiempo de espera sin cobrar sus valores por falta de trabajo, el Ministerio ha pensado en algunas ayudas a aquellas compañías, y ustedes conocen que estuvo en nuestra preocupación la formulación de la Ley de Reajuste de Precios; y ha estado en nuestra preocupación la realización del Reglamento a la Ley de Reajuste de Precios. Adicionalmente estamos tratando de ayudar a las compañías constructoras, entregando materiales específicos, por su falta de liquidez. Las compañías que este momento están utilizando asfalto, han solicitado que el Ministerio entregue aquellos materiales para ser descontados posteriormente, y ese proceso está establecido ya en el Ministerio de Obras Públicas, para ayudar a las compañías a que solventen en parte su falta de liquidez. Por otro lado, hemos pensado la posibilidad de diferir el cobro de los anticipos durante un período establecido inmediato, también para incrementar su liquidez. Este diferimiento del cobro de los anticipos, choca con problemas legales. Los contratos expresamente dicen: "Deberán ser descontados los anticipos en la cantidad proporcional igual al valor del anticipo". Esto no nos permite resolver o decidir en forma inmediata en todos los contratos. La mayoría de los contratos que tienen esas cláusulas, no serían atendidos; quedarían atendidos muy pocos contratistas. De aquí que estamos estudiando la posibilidad de contrato complementario inmediato, o de algún contrato complementario general, que está en estudio ya, de nuestro Departamento Legal, y está en estudio de la Asesoría Legal de la Presiden

.../..

.../..

cia de la República, que a nuestra solicitud hemos pedido que se pueda encontrar o que se pueda buscar alguna posibilidad de ayuda en este caso, a las compañías contratistas, en todo lo que está al alcance del Ministerio de Obras Públicas.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.-

EL SEÑOR SECRETARIO.- Pregunta 21.- "Qué medidas ha tomado el MOP para asegurar la normal provisión de repuestos para sus equipos y para los contratistas que hoy ven paralizarse sus equipos por desabastecimiento del mercado local?".-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.- En lo referente a los repuestos necesarios para el Ministerio de Obras Públicas, mencionábamos ayer, concretamente algunos pasos dados ya. Primero, la actualización y el uso de fondos del Gobierno Brasileño, para el envío de préstamos y el envío de repuestos para los equipos que hace algunos años fueron comprados con financiamiento de ese Gobierno. Un millón setecientos mil dólares han sido tramitados ya, y están - decía ayer- en viaje una parte y la otra parte está ya aquí en nuestro país, para abastecer los equipos del Ministerio de Obras Públicas, es esa factura. Por otro lado, hemos actualizado y hemos conseguido del Banco Mundial, la posibilidad de pago en el exterior, para el envío de repuestos que también está ya en viaje para el Ministerio de Obras Públicas y para los equipos de los Consejos Provinciales del Guayas, El Oro y Los Ríos. Nosotros creemos que cuando se hace una adquisición de equipos, esta adquisición tiene que ser complementada con al menos un diez por ciento de repuestos. Esto lamentablemente no se logró en fechas anteriores; por eso los repuestos brasileños están viniendo con algunos años de atraso. Pero los repuestos financiados por el Banco Mundial, vendrán conjuntamente con la maquinaria que está pedida para el Ministerio de Obras Públicas y para los tres Consejos antes mencionados, en el Plan Piloto de mantenimiento de aquellas tres provincias esencialmente. Pero no era solamente la solución el conseguir repuestos para el Ministerio de Obras Públicas; hay problemas de restricciones en la Junta Monetaria, y a aquellos problemas de restricciones nos hemos referi

.../..

.../..

do ya en el Frente Económico, y el Frente Económico ha nombrado una Comisión que está trabajando este momento, en lograr la aceleración de trámites de consecución de repuestos, y en lograr y conseguir en forma inmediata los permisos de las autoridades monetarias competentes, para que los contratistas y los proveedores de aquellos contratistas, puedan traer sus repuestos en forma inmediata. Esperemos que esta Comisión que -vuelvo a repetir- está trabajando, pueda conseguir nuestros deseos que han sido expuestos expresamente en el Frente Económico, y que a través de aquella Comisión se pueda solventar la escasez de repuestos que en este momento existe; y sobre todo el alto costo de repuestos que este momento existe en los proveedores, que en definitiva también ha sufrido o han llevado un alto proceso de especulación para proveer a los contratistas de maquinarias y de los repuestos pertinentes.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.-

EL SEÑOR SECRETARIO.- Pregunta 22.- "Por qué no se dictan los Reglamentos de aplicación de la Ley de Reajuste de Precios, colocando así a las empresas al borde de la paralización?"-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIBALDA BONILLA.- Esta pregunta fue respondida ayer, será muy concreto por eso. Indicaba que hubo mucha demora en coordinar los criterios o los conceptos de las diferentes instituciones del Estado, que tienen diferentes clases de contratos, en coordinar los conceptos de las Asesorías o Departamentos Legales de cada una de aquellas instituciones, y después de haber realizado ese primer Proyecto o Anteproyecto de Reglamento del Reajuste, de coordinar con las sugerencias, las recomendaciones y discutir con las Asociaciones de Constructores de Obras de Infraestructura y con las Cámaras de la Construcción, Las Cámaras y la Asociación nombraron Comisiones, y aquellas Comisiones han estado permanentemente en la ejecución de aquel Reglamento que fue finalizado y -vuelvo a decir- este momento está en manos del señor Presidente de la República, que probablemente después del informe de Asesoría Legal, de estos días, lo sancionará.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.-

.../..

.../..

EL SEÑOR SECRETARIO.- V.- Aspectos varios.- Pregunta 23.- "Cuán to y a qué contratistas se ha pagado por reajuste de precios o riginados en la elevación de costos en los últimos cuatro años? Qué porcentaje representan los contratos reajustados hasta la - presente fecha, de la totalidad de contratos a ser reajustados?"

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.- Los valores pagados por reajuste de pre - cios a los diferentes contratistas, ascienden aproximadamente a trescientos millones de sucres, pagados -según la pregunta del H. Caicedo- a la Compañía COLISA, en la carretera Babahoyo-Bal - sapamba, ciento once millones cero veinte y cinco mil; Babahoyo - Balsapamba, de la Compañía PORTILLA&PORTILLA, once millones qui - nientos noventa y cinco mil; Autopista Durán-Boliche, Consorcio COINCA-TRAMESA, veinte y cinco millones cero setenta y siete - mil. Autopista Durán-Boliche, Consorcio COINCA-TRAMESA, Tramo - número 2, sesenta y siete millones cero catorce mil; Autopista Durán-Boliche Tramo número 3, Compañía COLISA, noventa y cinco millones ochocientos treinta y dos mil; Puerto Hila-Doblones, - Compañía COINCA, diecinueve millones cero veinte y siete mil; - carretera Yangana-Zumba, ingeniero Jorge Vergara, novecientos - cincuenta y cinco mil quinientos noventa y siete; Yangana-Zumba, ingeniero Jorge Vergara, Tramo número 2, un millón setecientos ochenta y ocho mil; Tramo 3, dos millones setecientos cincuenta y seis mil, y dos millones setecientos cuatro mil. Dando un to - tal aproximado de trescientos millones de sucres. Las cantida - des que debían haber sido pagadas, aproximadamente ascienden a mil trescientos millones de sucres. Es decir, que la cantidad - que queda por pagarse y que será ahora reajustada y pagada con la Ley de Reajuste de Precios, asciende aproximadamente en lo - que corresponde al Ministerio de Obras Públicas, a mil millones de sucres. Esto significa que aproximadamente se ha pagado un vein - te y cinco por ciento del valor total que debía haber cancelado, de mil trescientos millones de sucres; el setenta y cinco por - ciento aproximado en números redondos, tendrá que ser absorbido y pagado con las Disposiciones Transitorias de la nueva Ley de Reajuste de Precios.-----

.../..

.../...

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario.-

EL SEÑOR SECRETARIO.- Pregunta 24.- "Qué incidencia tuvo y tiene la inflación en los últimos cuatro años en la industria de la construcción vial?".-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Ministro.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BOMILLA.- La incidencia de la inflación en los últimos cuatro años, es muy considerable. Y llamemos dentro de aquella incidencia, todo lo que dificulta y encarece el proceso de construcción; es decir el aumento del costo de los equipos. Los equipos están aproximadamente variando en dos punto cincuenta y cuatro por ciento mensual, a partir del año 1979. Esto un promedio naturalmente, porque en los últimos meses han variado en valores más considerables. Pero podemos establecer como promedio, este dos punto cincuenta y cuatro por ciento mensual, a partir de marzo del 79. La legislación ha decretado aumento en la mano de obra, que no establece un porcentaje exacto, porque cada uno de los contratos de construcción, tiene diferentes porcentajes de incidencia de la mano de obra, y diferente utilización de aquella mano de obra. Pero evidentemente, todos los Decretos que han sido sancionados para el aumento de mano de obra, inciden predominantemente en el aumento de costos de la construcción. Así, los aumentos también del costo de combustible, Acuerdos del Frente Económico, en el caso del cemento, Acuerdos en el caso del hierro, etc. Es decir, todos estos valores que están incidiendo en el campo económico, causan una influencia perniciosa en la posibilidad de trabajo de las compañías contratistas. Este aumento de costos acelerado, descapitaliza a estas compañías contratistas. Es obvio entender que si el Ministerio de Obras Públicas va a reconocer sus reajustes con la fórmula ahora, dentro de cada planilla mensual, todavía allí el contratista tiene que financiar ese acelerado incremento de costos, para recibirlo posteriormente, peor así. En lo que sucede anteriormente, en que había pues una incidencia de aumento aunque menor, pero sin la posibilidad de una Ley de Reajuste de Precios. Esa descapitalización de las empresas, les lleva pues a una necesidad como decíamos hace un momento- de financiamiento parcial, que cuenta

.../...

.../..

desgraciadamente como contrapartida, con la falta de créditos bancarios. Esta falta de créditos bancarios adicionalmente, causa incidencia mayor; es decir, los problemas laborales que ya se han presentado en algunas empresas. Problemas laborales, porque no han podido ser cumplidos los compromisos de aquellas empresas con sus trabajadores, porque no han podido ser aceptadas probablemente las conquistas pedidas y que son muchas veces ahora de parte de los trabajadores, que necesitan ver también incrementada su posibilidad de adquisición y de medios económicos. Estos problemas laborales, también significa una incidencia adicional y un aumento calculado, en el momento en que esto sucede, porque no puede ser previsto anteriormente. Esto en forma general, tanto en términos numéricos, como asunto filosófico podríamos decirlo, de la incidencia de la inflación en los costos de construcción y en el trabajo de las empresas.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Secretario, antes de la siguiente pregunta, proceda a correr lista, y por unos instantes encargo la Presidencia al H. Arquímedes Valdez.- Corra lista, señor Secretario.-----

Por encargo del señor Presidente Titular, H. Gary Esparza Fabianny, asume la Dirección de la sesión, el H. Arquímedes Valdez Carcelén.-----

EL SEÑOR SECRETARIO.- Los HH. señores Legisladores:-----

ARMIJOS VALDIVIESO RAFAEL.- Ausente.-----

ARGSEMENA MONROY CARLOS JULIO.- Ausente.-----

AYALA SERRA JULIO.- Presente.-----

BACA CARBO RAUL.- Ausente.-----

BAQUERIZO NAZUR RODOLFO.- Presente.-----

BARRAGAN ROMERO GIL.- Presente.-----

BOWEN CAVAGNARO RICARDO.- Presente.-----

BURNEO BURNEO VICENTE.- Ausente.-----

CAICELO ANDINO HUGO.- Presente.-----

CALLEJAS CHIRIBOGA GONZALO.- Presente.-----

CARRION PEREZ ALEJANDRO.- Ausente.-----

CAZAR CADENA SALVADOR.- Presente.-----

CLAVEJO MARTINEZ EZEQUIEL.- Presente.-----

CORDOVA MALO ARTURO.- Ausente.-----

.../..

.../...

CORDOVA GAYBOR VICTOR HUGO.- Presente.-----
CORDERO ESTRELLA VICENTE.- Presente.-----
CUSVA PUERTAS PIO OSWALDO.- Ausente.-----
CHAMOUN SAKER JUAN.- Presente.-----
CHICA GARCIA JOSE.- Presente.-----
CHIRIBOGA GUERRERO JORGE.- Presente.-----
DAVALOS DILLON PABLO.- Ausente.-----
DAZA PALACIOS FRANCISCO.- Ausente.-----
FADUL SUAZO JORGE.- Presente.-----
FAÑQUEZ BATALLAS CARLOS.- Presente.-----
FELIX NAVARRETE NELSON.- Presente.-----
GARRIDO JARAMILLO EDGAR.- Presente.-----
GAVILANEZ VILLAGOMEZ LUIS ANTONIO.- Presente.-----
GONZALEZ REAL GONZALO.- Presente.-----
HURTADS GONZALEZ JAIME.- Presente.-----
HUERTA RENDON PAUL CLEMENTE.- Presente.-----
KUBES WEINGART VILEM.- Presente.-----
LARA QUIÑONEZ ANTONIO.- Presente.-----
LEDESMA GINATTA XAVIER.- Presente.-----
LOOR RIVADENEIRA EUDORO.- Presente.-----
LUCERO BOLAÑOS WILFRIDO.- Presente.-----
LLERENA MARQUEZ CARLOS JULIO.- Presente.-----
MARQUEZ MORENO RAFAEL.- Presente.-----
MEJIA MONTESDEOCA LUIS.- Presente.-----
MONCAYO PERLAZA VICTOR.- Presente.-----
MORA SOLORZANO MEDARDO.- Presente.-----
MORENO QUEZADA FRANKLIN.- Ausente.-----
MOSQUERA MURILLO PEPE MIGUEL.- Ausente.-----
MUÑOZ HERRERIA LUIS.- Ausente.-----
NICOLA LOOR GABRIEL.- Presente.-----
OLLAGUE CORDOVA CLEOEMDES.- Presente.-----
ORBEA RUBIO EDGAR.- Ausente.-----
ORDONEZ MONSALVE TEODORO.- Presente.-----
ORTIZ GODBERTO SIGIFREDO.- Presente.-----
PICO MANTILIA GALO.- Presente.-----
PIEDRA ARMEJOS ARTURO.- Ausente.-----
PLAZA CHILLAMBO GILBERTO.- Ausente.-----

.../...

.../...

PRADO VALLEJO JULIO.- Ausente.-----

PROAÑO MAYA MARCO ANTONIO.- Ausente.-----

REAL ASPLAZU JUAN MANUEL.- Presente.-----

RIVAS AYORA EDUARDO.- Presente.-----

ROSERO SANCHEZ MAXIMILIANO.- Presente.-----

SUAREZ MORALES RODRIGO.- Ausente.-----

VALDEZ CARCELEN ARQUIMEDES.- Presente.-----

VALDIVIESO EGAS CESAR.- Presente.-----

VALENCIA VAZQUEZ MANUEL.- Presente.-----

VALLEJO ESCOBAR FAUSTO.- Presente.-----

VAYAS SALAZAR GALO.- Presente.-----

VELAZQUES HERRERA JACINTO.- Presente.-----

VELIZ RIVADENEIRA TIMOTEO.- Presente.-----

VIVANCO RIOPRIO FRANCISCO.- Ausente.-----

YANCHAPAXI CANDO REINALDO.- Presente.-----

ZAMBRANO GARCIA JORGE.- Presente.-----

Resume la dirección de la sesión, el señor Presidente titular.

EL SEÑOR SECRETARIO.- Señor Presidente, se encuentran en la Sala, cuarenta y cinco HH. Legisladores.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Continúe, señor Secretario, con la siguiente pregunta para el señor Ministro.-----

EL SEÑOR SECRETARIO.- Pregunta 25 y final de este pliego.- "Qué acciones ha emprendido el MOP para garantizar que los precios oficiales se cumplan en el hierro y el cemento?"-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIBALDA BONILLA.- En lo que corresponde a esta pregunta, el Ministerio de Obras Públicas participa más bien en el Frente Económico, en la fijación de precios de hierro y de cemento específicamente. Ha habido necesidad de considerar algunas variaciones en aquellos insumos, por diferentes problemas que han sufrido las fábricas que abastecen de aquellos productos; ha habido naturalmente, aparte de eso, una especulación, como en todos los demás productos, una especulación de especuladores, como la palabra lo dice, que aprovechan la más mínima posibilidad para enriquecerse a costa de la necesidad ajena. Esta especulación, específicamente en lo que se refiere al cemento, ha tratado de

.../...

.../..

ser controlada con la mayor posibilidad por el Ministerio de Gobierno. El Ministerio de Obras Públicas, exclusivamente en el Frente Económico -vuelvo a insistir- ha participado en la aplicación de precios y ha manifestado su inquietud de que aquellos precios deben ser respetados por las fábricas. Hay fábricas que respetan aquellos precios, pero la falta de producción ahora, - de algunas fábricas, ha dado lugar a una altísima especulación en este producto, que no está bajo el control del Ministerio de Obras Públicas, ni está en manos del Ministerio de Obras Públicas el poder realizar el control de esos productos. Legalmente ese control pertenece al Ministerio de Gobierno.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El H. Cacicdo, tiene la palabra.-----

EL H. CAICEDO ANDINO.- Señor Presidente, señores Legisladores, a confesión de parte relevo de pruebas. El señor Ministro nos ha pintado un panorama sombrío, un panorama complicado, en donde una serie de problemas, una serie de factores se superponen precisamente para evitar lamentablemente una eficacia mínima en el sector de vialidad. Esto es sumamente lamentable, señor Presidente, porque un país que tiene que marchar a la velocidad de cien kilómetros por hora -si lo puedo decir metafóricamente- marcha para atrás. Pero el llamado, señor Presidente, no ha sido negativo, comprendemos que el problema no es solamente del señor Ministro, no podemos responsabilizar solamente a la actual administración, es una acumulación de todo un proceso que desemboca ahora, y que impide que el país tenga un sistema vial, y que pueda enfrentar la reconstrucción con eficacia. Señor Presidente, voy a referirme muy ligeramente a algunos aspectos expuestos por el señor Ministro. El señor Ministro indica que en este verano aspira a construir el cuarenta por ciento de lo destruido. Pero esta es una simple suposición, que desaparecería -sobre todo en la proyección que tiene de dos veranos más, para solucionar el problema, si se cumple lo que vaticinan ciertos -meteorólogos. Tengo aquí un informe del ingeniero Ruso, que indica que las lluvias de 1983, podrán repetirse durante 1984. Un organismo americano indica también que hay que esperar una temporada de lluvias muy intensa para 1984. Hace pocos días "El Universo" informaba que un equipo de norteamericanos había lle-

.../..

.../..

gado para tomar información, para estudiar a Guayaquil, al litoral. Y este equipo decía lo siguiente: "Esto es alentador, es alentador, esperábamos poder encontrar señales más positivas de que el Niño se está debilitando, pero la anomalía persiste, la temperatura sigue siendo muy alta". Las predicciones científicas son pesimistas, se concluye en un sesenta y cinco por ciento, a un sesenta de probabilidades que nuevamente llueva con la misma intensidad que en la misma época que llovió en este último invierno; y cuando hablamos de un sesenta y cinco o un setenta por ciento, técnicamente tenemos que tomarlo como un hecho. Si esto no pasa, mejor; pero si pasa, tenemos que estar preparados, y la impresión que yo tengo, señor Presidente, es que no estamos preparados, no estamos preparados en la capacidad de poder solucionar de una manera efectiva el problema que se nos viene encima, si estos vaticinios se cumplen. Se queja el señor Ministro, de que está entorpecido por la Ley de Licitaciones; no tengo sino respeto por el ingeniero Ripalda, respeto también a todos sus técnicos de Obras Públicas, he querido ser positivo y me he permitido hacer este llamado, porque he contribuido previamente a darle la solución económica, aunque sea para el futuro. Pero tenemos que recordar, yo aspiro a que el Ministro recuerde que cuando discutíamos, cuando yo presenté el Anteproyecto para la Ley de Vialidad Agropecuaria, intenté darle toda la facultad para que pueda contratar o adjudicar los contratos sin la Ley de Licitaciones, y el señor Ministro no aceptó este asunto. No acepto porque señaló que esto podría traer una serie de problemas administrativos. Hubo la intención, estuvo en el primer anteproyecto, y con el deseo de armonizar con él, retiramos esta disposición, que hoy sí él reconoce, hubiera sido de gran importancia para el momento que vivimos. Pero, señor Presidente y señores Legisladores, lo importante es que hemos descubierto que hay que cambiar prácticamente todo el sistema. Yo me voy a referir a una de las preguntas: "Qué está haciendo el MOP, para que las vías no sufran cambios substanciales en la construcción con relación a los estudios originales?". El señor Ministro ha indicado que en muchas veces el rato de ejecutar las vías se devían los diseños originales de los estudios. La informa -

.../..

.../..

ción que yo tengo, es que esto sucede en el ciento por ciento - de los casos, por dos razones fundamentales: primero, porque - los diseños muchas veces son deficientes los estudios técnicos; y segundo porque hay una presión política que impide que el trazado vial se lo mantenga en la realidad; y hay que referirse lamentablemente al caso de Chunchi, el deslave que ocasionó decenas de muertos en el Ecuador. Nunca nosotros hablamos de querer localizar a los responsables o de encontrar los factores reales, echamos la culpa a la naturaleza, y esto sucedió en cierta manera en el caso de Chunchi. La verdad, señores Legisladores, es que el derrumbe de Chunchi fue porque no hubieron estudios geológicos, no se llevó el trazado de esa carretera, a través de los diseños originales; habían dos estudios, el uno no sirvió para nada, y del otro se utilizó muy poco, se hizo prácticamente lo que se llama un señalamiento directo; y esto ocasionó la tragedia, unida a otros factores; es decir, fue una falla humana, si podemos decir, un trazado deficiente o presión tal vez en ciertos pueblos; pero un trazado que no debería ser. Y esto si lo multiplicáramos por muchos otros casos, nos da la idea, nos da la pauta de la tremenda anarquía que existe en la construcción vial. Sería importante aclarar nuevamente los ingresos reales de la Ley de Vialidad Apropetuaría. Nosotros hemos hecho los cálculos, y los cálculos arrojan la cantidad de catorce mil cuatrocientos millones de sucres por año, estudio para hacer llegar al Ministerio de Obras Públicas, porque esta cantidad multiplicada por cinco años, representa sesenta y dos millones de sucres. Pero evidentemente, tenemos que ver la metodología de estimación, distribución de los ingresos petroleros provenientes del Consorcio CEPE-TEXACO, cómo se va a realizar esta metodología, y también la estimación de la distribución de los mismos, provenientes de los yacimientos del Nororiente; es decir que hay que hacer un estudio para que los fondos no sean desviados y lleguen a su objetivo principal, que es conseguir el financiamiento de una nueva red vial en el Ecuador. Me voy a referir rápidamente, señor Presidente, al aspecto del entorpecimiento burocrático. Las planillas, que de acuerdo con el señor Ministro, se tramitan en sesenta o noventa días en este mo-

.../..

.../..

mento. Yo tengo aquí una información de cuántos pasos para cobrar una planilla, de acuerdo a la información que ha sido cursada con varios constructores, se requieren de ochenta y un pasos, ochenta y un pasos para cobrar una planilla, desde el momento de la presentación al fiscalizador, después al jefe de zona; y podría ir leyendo, ochenta y un pasos para poder cobrar una planilla. Creo que este es el ejemplo más grande del entorpecimiento burocrático. Cómo pueden los constructores trabajar, si tienen que vencer ochenta y un pasos para poder cobrar una planilla, tomando en cuenta que cada paso toma a lo mejor uno o dos días, y vivimos un proceso de minidevaluación. Si esto no se ha solucionado hasta el momento, pues quiere decir que básicamente el cuello de botella sigue. Señor Presidente, señores Legisladores, es evidente que el problema es mucho más complejo de lo que se puede tratar de analizar en pocos minutos. El señor Ministro ha hablado varias horas, esta es la segunda sesión, pero los resultados son pesimistas, el cuadro -repito nuevamente- es un cuadro sombrío, si no se impone una nueva mentalidad en el Ministerio de Obras Públicas; no es cuestión de atacar al Ministro, porque a lo mejor el Ministro pasa, y la maquinaria -obsoleta sigue. Lo principal, señor Presidente, señores Legisladores, es ver si podemos reformar de aquí en adelante, toda esta estructura cargada de partes oxidadas, que mira para atrás, que no mira para adelante y que está convirtiéndose en el factor más grande del atraso del país. Tenemos el elemento humano, gente capaz; pero elemento humano que no puede funcionar por la misma naturaleza obsoleta, anacrónica de esta maquinaria. Si nosotros logramos transformar eso, habrán esperanzas, de lo contrario, señor Presidente, los setenta mil, ochenta mil, noventa mil millones de sucres, serán botados de nuevo en las carreteras que en el primer invierno serán destruidas nuevamente. - Gracias, señor Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Ministro, si desea hacer una intervención en relación a esto? No.- Señor Secretario, continúe con las preguntas consignadas por el H. Carlos Falquez.-----

EL SEÑOR SECRETARIO.- Sí, señor Presidente.- Pregunta formulada por el H. Legislador Carlos Falquez Batallas.- "Sírvasse indicar

.../..

.../..

el señor Ministro las condiciones de financiamiento en que se encuentra la carretera Alamor-Arenillas y cuándo considera que se terminará esta importante obra vial del sur ecuatoriano, que une las Provincias de El Oro y Loja".-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene el uso de la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.- La carretera Alamor-Arenillas está financiada con cargo a la partida presupuestaria de Carreteras Fronterizas, ésta es una carretera de contrato reservado. La terminación de esta carretera, me referiré por esto pues en términos muy cortos a ella, que son conocidos extensamente, porque legalmente no podríamos dar datos del sistema constructivo de las cantidades de la obra, ni de las especificaciones usadas en esa carretera. La terminación de esta carretera, en lo que se refiere al tramo cero al veinte, está a cargo de la Compañía Caracol, y ha sido contratada ya a nivel de asfalto, ese sector se encuentra este rato con una considerable cantidad de derrumbes, en tal forma que el Ministerio de Obras Públicas ha ordenado a la Compañía Caracol, proceder en primer lugar, a la limpieza de aquellos derrumbes y arreglo de la calzada de la vía, antes de la colocación de la base y del asfaltado. En el tramo del kilómetro veinte al cincuenta y dos, la Compañía SAME, que tiene a cargo, terminará en diciembre de 1983, a nivel de sub-base, para lo cual se ha contratado ya, se ha efectuado ya un contrato complementario que hacía necesario para efectuar las reparaciones de los daños sufridos durante este período; y del tramo cincuenta y dos al tramo ochenta y dos, está a cargo de la Compañía Constructora de Caminos, y ha sido recibido ya definitivamente a nivel de Sub-base. El primer tramo -vuelvo a insistir- está con pavimento vituminoso; y los otros dos tramos en los contratos que actualmente están vigentes, no tiene su terminación hasta pavimento, pero ratificamos al H. Legislador Carlos Falquez, que son fondos reservados, si se quiere utilizar esa palabra. Apenas se termine la construcción de la base del tramo intermedio, se contratarán los trabajos de pavimentación, para dejar la carretera completa a nivel de tratamiento vituminoso.-----

.../..

.../..

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El H. Falquez desea hacer uso de la palabra?.- Señor Secretario, la pregunta del H. Jorge Zambrano.-----

EL SEÑOR SECRETARIO.- Sí, señor Presidente. Pregunta formulada por el H. Legislador Jorge Zambrano.- "Hasta la fecha no se firman los contratos de reparación de las carreteras manabitas que se vienen anunciando desde el mes de mayo en la prensa del país. Si los trámites de adjudicación son tal largos, por qué dicho Ministerio no las hace por administración, ya que Manabí no puede seguir en la situación de aislamiento permanente en que se encuentra?".-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Ese es todo el interrogante del H. Zambrano?-----

EL SEÑOR SECRETARIO.- Es todo, señor Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- H. Zambrano desea usted sustentar su pregunta?.- Tiene la palabra.-----

EL H. ZAMBRANO GARCIA.- Señor Presidente, un comentario muy breve a la respuesta que por escrito se dignó enviarme el señor Ministro de Obras Públicas. Debo dejar en primer lugar, muy en claro, señor Presidente y señor Ministro, que no es mi intención ni ha sido, molestar de alguna forma su desempeño como profesional capacitado y honesto en la Cartera de Obras Públicas. Mi intención es realmente lo que ha escuchado esta noche el Parlamento ecuatoriano y el pueblo ecuatoriano, de los mecanismos que hay que cumplir en el Ministerio de Obras Públicas, para que se logre una contratación de cualquier nivel, que pretenda de alguna manera solucionar el álgido problema vial que vive el litoral ecuatoriano y particularmente la Provincia de Manabí. Yo ponía como una alternativa en mi pregunta al señor Ministro, de que conociendo lo engorroso del trámite que hay que perfeccionar para la suscripción y legalización de un contrato, por qué no se prefería en algunos casos de emergencia, a fin de salir de esa situación, la vía de administración directa del Ministerio de Obras Públicas. El señor Ministro ha contestado de que por lo escaso de la maquinaria que dispone el Ministerio, realmente es imposible, ante la cantidad de peticiones que se originan por la emergencia que viven las provincias de la Costa, poder satisfacer de alguna manera esto. Yo estoy de acuerdo con

.../..

.../..

esa exposición que el señor Ministro ha contestado. Pero es lógico pensar, señor Presidente, que en realidad con esas respuestas, los problemas que se suscitan en nuestras provincias, tampoco se van a solucionar. Estamos en este rato en la Provincia de Manabí, con un veranillo que ha permitido salir realmente de esa inquietante posición de aislamiento a que estaba sometida la provincia; y en realidad que hay que reconocer que el señor Ministro de Obras Públicas, el señor Subsecretario, han viajado a la provincia un sinnúmero de veces, para darse cuenta de la realidad vial de la provincia, y ese fue el resultado -entiendo yo- por el cual se incluyó una serie de reparaciones de significativa consideración, de las carreteras manabitas. Pero mi preocupación es de que a pesar de esa buena voluntad, de cuatro meses transcurridos de la fecha del anuncio, realmente pues es poco lo que en ese terreno de reconstrucción vial se ve en la provincia. Estamos condenados, según muchos pronósticos, a que se reanude la estación invernal mucho antes del mes de diciembre. Entonces la preocupación mía radica y está centrada en qué será de la Provincia de Manabí, cuando nuevamente se reanude la estación invernal, y los contratos de reparación aún unos por suscribirse y otros por adjudicarse, no vayan a merecer el cumplimiento que la tragedia vial lo exige. También tengo que hacerle una mención, señor Ministro, cuando usted en la respuesta que me da, dice que no se adjudicará el tramo de la carretera Porto Viejo-San Antonio-Chone, por cuanto mereció un informe desfavorable del Contralor General del Estado. Comprendo, y ese es un trámite que hay que aceptarlo; pero a renglón seguido, se me informa de que en vista de que eso mereció dos concursos, dos invitaciones; y ante esta última negativa de que por procedimiento legal se suscribe ese contrato, el Ministerio a su cargo, lo va a hacer por administración. Realmente que esa podría ser una solución, pero en su intervención de ayer, o tal vez oí mal, se rectifica ese criterio y se dice que en unos pocos días más, se llamará a licitación o a concurso o a invitación para que participen algunas compañías. La importancia y la trascendencia del arreglo de ese tramo de carretera, sería ocioso repetirlo, pero fundamentos como lo dije hace un momento, mi preocupación y su

.../..

.../..

exposición, señor Ministro, han demostrado hasta la saciedad, - que realmente en la estructura administrativa del Ministerio, y en todos los cumplimientos legales que es menester realizar, poco o mucho en lo que este año se podrá dar en cuanto se refiere a rectificaciones, reparaciones, contrataciones que optimista - mente los pueblos nuestros piensan salir de la trágica situación en que se vive. Yo considero muy positiva, señor Ministro, su - venida al Parlamento, su exposición - como lo dijo el H. Caicedo - demandará de su Portafolio y de su responsabilidad, a través - del señor Presidente de la República o a través de alguna ini - ciativa nuestra, que se alguna manera se trate de corregir todo este engorroso trámite que significa la contratación en el Mi - nisterio de Obras Públicas. Así mismo, señor Ministro, debo re - conocer que con dos Decretos que aprobó la Cámara Nacional de - Representantes, a través del Plenario, y que fueron motivo de - disposiciones al pueblo ecuatoriano....-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- H. Zambrano, la Presidencia le concedió - la palabra para efecto de la sustentación de su pregunta. Le - ruego concretarse a ese punto.-----

EL H. ZAMBRANO GARCIA.- Eso estoy fundamentando, señor Presiden - te. También mereció eso la atención optimista del pueblo equato - riano, cuando se dictaron esas dos Leyes. Sin embargo, los trá - mites administrativos, financieros, realmente poco es lo que - van a reflejar a corto plazo, en el beneficio de esa Ley. Por - todas esas consideraciones, señor Ministro, yo justifico plena - mente mi preocupación en lo que se refiere a las carreteras ma - nabitás. Le agradezco su información y ojalá que para el futuro a través del Ejecutivo, de la Cámara Nacional de Representantes, podamos solventar esta trágica situación administrativa, que li - mita la buena voluntad, su deseo y el patriotismo que ha demos - trado en el ejercicio de esa Cartera de Gobierno.- Muchas Gra - cias.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.-----

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO ED - WEN RIPALDA BONILLA.- Gracias, señor Presidente. Comprendemos - claramente la preocupación del H. Zambrano, agradecemos su in - tervención y queremos referirnos solamente a los contratos para

.../..

.../..

las seis obras de la red fundamental en la Provincia de Manabí, que han sido tratados como contratos de emergencia a las que - de refería la pregunta. Y es verdad que hubo una primera invi - tación a dieciocho compañías, para los seis contratos, que la - lamentablemente no tuvo recepción, y fueron únicamente cuatro - propuestas que no nos permitieron decidir ni revisar las posi - bilidades de conveniencia a los intereses del Estado. Tuvimos - que declarar desierta aquella primera convocatoria de los prime - ros días de junio, y convocamos por la prensa en pocos días más pidiendo la entrega de propuestas a todos los contratistas. Re - cibimos propuestas otra vez, con la excepción de un tramo que - lo perfeccionamos en forma directa, pero lamentablemente en dos tramos, en el sector Portoviejo-Tosagua-San Antonio y en el sec - tor de la Y de Bahía-Bahía, las propuestas entregadas por las - compañías y que fueron inicialmente calificadas, fueron revisa - das posteriormente, y el Ministerio decidió no suscribir aque - llos contratos. Sin embargo de lo cual, solicitó la revisión pa - ra justificar aquella decisión de Contraloría General de la Na - ción, que ha ratificado aquella decisión. Esto significa que e - sos dos contratos tendrán que ser construidos - como usted decía H. Zambrano - por administración. Pero nosotros hemos mencionado repetidas veces, que el Ministerio de Obras Públicas no es un - constructor directo; el Ministerio de Obras Públicas construye a través de la empresa y tiene sus equipos especializados en - mantenimiento, y estamos haciendo mantenimiento de aquellas - vías, con equipos del Ministerio y con equipos arrendados y ma - teriales adquiridos en forma directa, precisamente por la falta de capacidad del Ministerio de Obras Públicas, de triturar una cantidad suficiente de materiales, y por la falta de canteras - en la Provincia de Manabí. Estamos adquiriendo aquello y segui - remos trabajando en esta forma, pero precisamente para ratifi - car mi criterio, hemos decidido nuevamente en forma posterior, en la semana pasada, el efectuar una nueva convocatoria para es - tos dos tramos, con la esperanza de tener propuestas que sean - adjudicables, que convengan a los intereses del Estado, y que - sean presentadas por oferentes que también convengan a aquellos intereses del Estado y de la Provincia de Manabí. Pero insisto,

.../..

.../..

en el caso de que no podamos por tercera vez, tener aquella posibilidad, a pesar de nuestra falta de equipos y de organización de construcción, tomaremos a cargo directo nuestro por administración, porque ya este momento, a través de los equipos como estaba diciendo- del Ministerio y arrendados, estamos tratando de mantener todas las vías de Manabí, en lo que significa la provincia internamente, y en lo que significan de acceso, inclusive por encima del incumplimiento, que no sabemos todavía, no queremos calificarlo si de ilegal o legal, de algunas compañías que no han podido realizar ese mantenimiento en la forma en que el Ministerio ha insistido y desea para la provincia.---

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Punto de Orden, H. Falquez.-----

EL H. FALQUEZ BATALLAS.- Señor Presidente, en la noche de ayer había solicitado a usted muy comedidamente, que el señor Ministro de Obras Públicas, en base a su oficio y comunicación, en donde manifiesta: "De cualquier manera estamos dispuestos, si es del paracer de los HH. Legisladores, a ampliarlas personalmente". Yo he creído conveniente, señor Presidente, no solamente basado en esta gentileza del señor Ministro, sino basado en el derecho como Representante de una provincia, que las preguntas hechas al señor Ministro de Obras Públicas, sean contestadas de manera pública y personalmente en este Parlamento. He manifestado esta inquietud, porque aquellas carreteras como en el caso de la Cumbe-Pasaje, los puentes destruidos de la carretera Guayaquil-Machala, el puente sobre el Río Jubones, la carretera Piñas-Zaruma y la carretera Pasaje-Chilla, son carreteras que revisten de verdadera importancia no solamente para la provincia sino para el país. He conversado con el señor Ministro de Obras Públicas, y estoy totalmente consciente de los planteamientos y de los razonamientos que el señor Ministro me ha expuesto. Pero como bien lo dijo el Ministro de Obras Públicas al inicio de su intervención. la presencia de los Ministros, y en el caso de Obras Públicas, reviste la oportunidad para que el Secretario de Estado pueda expresar a la provincia de la que es Representante un Legislador, y al país, la preocupación, los pasos dados, de manera pública. De tal manera, señor Presidente de la Cámara Nacional de Representantes, que le solicito a usted

.../..

.../..

muy encarecidamente, que en el momento que usted crea conveniente, disponga que el señor Ministro de Obras Públicas me informe, no a mí, no a mi provincia sino al país, de la manera personal y pública la situación de la carretera Cumbe-Pasaje. Alguna vez hablamos con el señor Ministro, y me manifestó que precisamente porque se había incluido en la Ley de Vialidad Agropecuaria y Fomento de Mano de Obra, esta carretera que estaba desfinanciada por más de trescientos millones de sucres, y que la viene reclamando tantos años la Provincia del Azuay y la Provincia de El Oro, el señor Ministro estaba totalmente consciente, estaba satisfecho, y esta es la oportunidad para que un hombre de la característica del criterio técnico que tiene el Ministro, y que lo digo públicamente, como lo han manifestado varios Legisladores; esto no es para molestar a nadie, más bien para dar oportunidad para que el Ministro de Obras Públicas le informe al país de los grandes avances, pese a los grandes problemas que ha vivido el país con la emergencia que todavía subsiste en esta República.- Gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Secretario, las preguntas del H. Arquímides Valdez.

EL SEÑOR SECRETARIO.- 1.- "Cuál es la razón por la que la Compañía CONCIVIL no ha continuado los trabajos de la construcción de la carretera Palestina-Vinces-San Juan, si ya ha concluido el invierno, y dentro del mantenimiento contratado de la misma, no se le exige el empleo de mayor maquinaria".

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Ahí concluye, señor Secretario?

EL SEÑOR SECRETARIO.- Sí, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE.- H. Valdez, desea antes de que intervenga el señor Ministro, hacer alguna sustentación de su pregunta?

EL H. VALDEZ CARCELEN.- No, señor Presidente, quisiera escuchar primero al señor Ministro.

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONIALLA.- Sí, hemos respondido a la pregunta del H. Valdez, con un detalle de las condiciones en que se encuentra la vía en los diferentes tramos. La compañía que está a cargo de aquella carretera, ha iniciado solamente trabajos de tri-

.../..

.../...
...uración, y no ha colocado todavía los equipos para completar -
el trabajo que tenía a su cargo. En los últimos meses del año -
pasado, se suscribió un contrato complementario con aquella em-
presa, para que pueda terminarse a nivel de capa de rodadura
asfáltica, toda aquella vía que no tenía su financiación defini-
tiva. En base a aquel contrato complementario, está financiada
la construcción de la obra, hemos dado instrucciones inmediatas
a la compañía para que inicie ese trabajo; el fiscalizador nos
indicó que solamente el primer trabajo -vuelvo a insistir- que
la compañía está realizando, se refiere al arreglo de minas y -
al arreglo de sus campamentos para poder iniciar el trabajo, y
le hemos dado también a ella un período prudencial, que de ven-
ce el 15 de septiembre; y si es que la compañía no está con to-
do su equipo reglamentario hasta esa fecha, nos veremos obliga-
dos a imponer multas o rescindir el contrato, si no nos demues-
tra una capacidad suficiente, como en algunos casos que he men-
cionado anteriormente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- H. Valdez, desea intervenir luego?.- Tiene
la palabra.-----

EL H. VALDEZ CARCELLEN.- Sí, señor Presidente, en lo que respec-
ta a esta carretera que cruza parte de la Provincia del Guayas
y la región central de la Provincia de Los Ríos, ha sido una -
vieja aspiración de todos los pobladores de este sector, de que
esta carretera se la construya. Desde la vez que construyó el -
Comité de Vialidad del Guayas, hace como treinta años, la carre-
tera Palestina-Vinces quedó abandonada y prácticamente se des-
truyó totalmente; mucho más ahora, con este duro invierno, don-
de ha sido afectada no solamente en este tramo, sino también -
hasta el tramo Vinces-San Juan. La preocupación es, señor Presi-
dente, que notamos que tanto el año pasado cuando esta compañía
inició los trabajos de construcción de la carretera, esos traba-
jos eran hechos muy lentamente; es decir que habíamos notado -
que no tenía la cantidad de maquinaria suficiente para que esta
empresa efectúe los trabajos a cabalidad. Sin embargo, en los -
actuales momentos en que ya desapareció el invierno, no existe
a pesar de que el señor Ministro acaba de informar que se ha da-
do un plazo hasta el 15 de septiembre, para que esta compañía -
.../...

.../..

pueda establecer nuevamente los campamentos y pueda reiniciar los trabajos de la continuación de esta obra. Pero hasta el día de ayer, señor Ministro, no se da ni un paso, la compañía no da ni un paso para hacer notar que está atendiendo los requerimientos que el señor Ministro de Obras Públicas los ha hecho, tanto por su preocupación como también por los reclamos que hemos planteado en varias oportunidades al señor Subsecretario de Obras Públicas, quien ha atendido esta petición y ha cursado indudablemente las órdenes para que sean cumplidas. Yo quisiera, señor Ministro, que a pesar de que el Ministerio ha dado las órdenes pertinentes, tengo entendido que si hasta la presente no ha hecho ningún trabajo para establecer estos campamentos, creo que el Ministerio a través de sus ingenieros que controlan la obra, del ingeniero fiscalizador, del ingeniero que tiene a cargo la red provincial de carreteras, creo que se debería continuar insistiéndole a la compañía, si es que va a hacer caso de esta obra, que hasta la presente no lo ha hecho; o en su defecto, va a reiniciar los trabajos a la brevedad posible; porque si esperamos que venga hasta el 15 de septiembre, el 15 de septiembre se dará cualquier justificación, estoy seguro que pedirá nuevos plazos. De acuerdo a los datos que según manifiesta el arquitecto Caicedo, de que se va a repetir este duro invierno, prácticamente vamos a encontrar de que vamos a tener otro invierno encima, y prácticamente en esta carretera no se ha hecho mayor cosa. Porque usted comprenderá, señor Ministro, y con la remoción de tierras, esta carretera ante cualquier invierno es pasto de la destrucción total, y la inversión que se ha hecho, quedaría totalmente abandonada y no sería de ningún beneficio para el Estado ecuatoriano. De ahí, señor Ministro, que yo insisto para que a través de los funcionarios correspondientes, se perurja a la compañía; porque si estamos viendo que no está dando ni un paso hasta la presente fecha, no creo que en quince días más pueda tener listos los campamentos que ellos deberían instalar.- Eso es todo, señor Ministro.

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Secretario, las preguntas del H. Cleómedes Ollaque.

.../..

.../..

EL SEÑOR SECRETARIO.- "Solicito a usted hacer llegar al señor -
Ministro de Obras Públicas, el siguiente cuestionario, para que
informe el estado en que se encuentra.....

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Punto de Orden, H. Valdez. Un momento, se
ñor Secretario.....

EL H. VALDEZ CARCELÉN.- Parece que hay una confusión, yo creí -
que usted me daba la palabra para que contestara ante la prime-
ra pregunta. Pero yo hice cuatro preguntas al señor Ministro, -
faltarían tres preguntas más.....

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Pregunté al señor Secretario, y me indicó
que una sola.- Señor Secretario, las preguntas del H. Valdez,--

EL SEÑOR SECRETARIO.- 2.- "por qué no se ha iniciado.....

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Punto de Orden H. Falquez.....

EL H. FALQUEZ BATALLAS.- Señor Presidente, para que no suceda -
lo mismo que al Diputado Valdez, es la tercera vez que interven
go. En el caso de los planteamientos de las cinco preguntas, va
a pedir usted que el Ministro las conteste?.....

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Pero el momento oportuno, señor Legisla -
dor, no puede forzar usted los procedimientos, porque.....

EL H. FALQUEZ BATALLAS.- No estoy forzando procedimientos, se-
ñor Presidente.....

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Si usted hubiera hecho su pedido en con -
formidad con la primera pregunta que se le atendió, ya hubieran
estado procesadas. Entonces yo le ruego que tenga paciencia, si
todavía no concluimos.....

EL H. FALQUEZ BATALLAS.- No, solamente con una especie de acla-
ración, señor Presidente. He presentado por Secretaría, y puede
dar fe el señor Secretario, la fecha que he hecho las preguntas.
En todo caso, la pregunta de la carretera Amor-Arenillas, fue
posterior al pliego de preguntas que había presentado en el mo-
mento oportuno. Yo no tengo ningún inconveniente, señor Presi-
dente, que hoy o mañana o cuando lo crea conveniente y el señor
Ministro tenga la documentación respectiva.....

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Siga con las preguntas del H. Valdez.- Pun-
to de Orden, H. Félix.....

EL H. FÉLIX NAVARRETE.- Francamente a mí me admira cómo se está
procediendo en la contestación de las preguntas que formularon

.../..

.../...

los señores Legisladores. Yo me había sumado a la moción del ingeniero Baquerizo Nazur, para llamar al Ministro de Obras Públicas, al seno de la Cámara.

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Cuál es el Punto de Orden, H. Félix?

EL H. FELIX NAVARRETE.- El día 15 de agosto, formulando mis preguntas.

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Cuál es el Punto de Orden, H. Nelson Félix?

EL H. FELIX NAVARRETE.- El Punto de Orden, señor Presidente, es que aquí, señores Legisladores que formularon preguntas el 20 y el 22 de agosto, se les ha dado prioridad; y yo que presenté el 15 de agosto, todavía no se ha contestado.

EL SEÑOR PRESIDENTE.- H. Félix, lamentablemente los Legisladores tienen una fluctuación evidente, están un momento en la Sala de sesiones, otro momento no lo están. Entonces nosotros no podemos tener aquí pendiente a que conteste el señor Ministro, en circunstancias en que no está el Legislador. Por eso estamos siguiendo un proceso inclusive de la segunda, tercera y a lo mejor vamos a llegar a la cuarta vuelta. Le ruego tomar asiento, y continúe, señor Secretario. Le ruego tomar asiento H. Félix.- Señor Secretario, continúe con la pregunta del H. Valdez.

EL SEÑOR SECRETARIO.- 2.- Por qué no se ha iniciado la construcción del nuevo puente sobre el Río Quevedo, ubicado en la parte sur de la ciudad de Quevedo, si está debidamente contratado y cubierto con el respectivo financiamiento?"

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Ministro,

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO EDWIN RIPALDA BONILLA.- El contrato de construcción del puente sobre el Río Quevedo, fue suscrito al inicio del período de invierno, con un diseño anterior, que estaba efectuado por una compañía consultora, y aprobado debidamente por el Ministerio de Obras Públicas. Los problemas ocurridos en la zona de la Costa, especialmente en los puentes en donde se ha colocado fundaciones planas, nos han hecho pensar en la necesidad de modificar aquel diseño o de modificar probablemente las cotas, los niveles de fundación de aquellas cimentaciones. Esta es la

.../...

.../...

razón por la que conociendo durante el período de invierno los problemas surgidos con los demás puentes, hemos dado instrucciones inmediatas para que el Departamento Técnico realice una revisión en sitio, de las condiciones actuales en que se encuentra el sitio de ubicación del puente sobre el Río Quevedo, y haga una revisión inmediata de la posible erosión que pudiera surgir con fenómenos similares al que hemos sufrido durante este invierno, para ver si hay la necesidad de colocar pilotajes o de colocar fundaciones a más bajo nivel; esta es la razón específica por la que no hemos instruido al contratista el que inicie la construcción de ese puente, y le hemos indicado más bien, que en estos días que estamos revisando los diseños, se prepare con sus campamentos, ect., para que una vez tomada la decisión de cuál es el sistema que vamos a emplear en las fundaciones del puente, se puede dar inicio inmediato. El problema en este puente, son las fundaciones y la salida inmediata de eso, porque después la construcción se superestructura, es mucho más fácil, porque es una estructura lanzada de la parte superior, sobre los estribos y las pilas que ya pueden estar construidas durante este verano. Esperemos que en los próximos días tengamos ya la solución de las fundaciones, para poder tomar la decisión inmediata.

EL SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta, señor Secretario,

EL SEÑOR SECRETARIO.- 3.- "El viaducto de Babahoyo se está destruyendo en varias partes y se ha procedido a su reparación.

Pregunto si el señor Ministro considera que es suficiente los trabajos realizados o es necesario construir un nuevo puente y qué pasos se está dando al respecto?"

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO -

EDWIN RIPALDA BONILLA.- Sí, el viaducto Babahoyo, tiene problemas también en sus fundaciones. Las fundaciones del viaducto Babahoyo que fueron ejecutadas hace algunos años, están realizadas sobre pilotes, probablemente por la excesiva humedad del sitio, la estructura del suelo no ha resistido la fricción que esos pilotes tenían que resistir en las condiciones de diseño. El incremento de las cargas y las vibraciones de impacto en el

.../...

.../..

viaducto Babahoyo, probablemente superó un coeficiente de seguridad que fue muy bajo en el diseño de aquellas fundaciones; es ta es la razón de que no por este invierno, sino anteriormente, las fundaciones del viaducto Babahoyo están penetrando. De aquí que a finales del año pasado, ya había algunas pilas de ese viaducto, que estaban en reconstrucción y reforzamiento para colocar nuevo pilotaje. Durante el invierno, con el nivel de las aguas en el sector de Barreiro, no ha sido posible continuar con esa reparación; evidentemente; pero felizmente durante el invierno en que el agua permanece allí sin ningún flujo específico, - el agua está hincando los materiales de la fundación, y sostiene los pilotes con el elemento de fricción que está dándose lugar en este suelo. Cuando se va el agua, los materiales entumescerán y el viaducto Barreiro empezará también a perder el soporte de sus fundaciones. De aquí se han iniciado ya las nuevas reparaciones, y se ha iniciado en ocho pórticos en forma inmediata, que ya tienen deformaciones. Pero creemos que este es un problema amplio, no es un problema sectorial solamente, individual, y va a seguir sufriendose estos mismos problemas en el futuro. Tendremos que seguir reforzando el viaducto Babahoyo, pero creemos que quedaría la posibilidad de usarlo para tránsito liviano únicamente. Si vamos a continuar con ese puente, utilizando para tránsito pesado, probablemente vamos a tener sorpresas mayores en los próximos años. de ahí que ya se han dado instrucciones terminantes, y el Ministerio de Obras Públicas ha preparado los términos de referencia ya, para convocar a compañías consultoras en los próximos días, para un nuevo estudio de un nuevo puente en el sector de Babahoyo, a fin de que podamos por allí poner el tránsito pesado, y de fijar el viaducto Barreiro únicamente para el tránsito liviano; porque no creemos que la solución que estamos dando este momento, sea definitiva. Para que la solución fuera definitiva, el costo que tendríamos que emplear va a ser superior, según datos que ya han sido arrojados por el Departamento Técnico, a la construcción de un nuevo puente. De tal forma que procederemos a un nuevo puente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Existe alguna otra pregunta del H. Valdez?

EL SEÑOR SECRETARIO.- La última, número 4, que dice así:- "Qué

.../..

.../..

se ha realizado dentro de la rehabilitación de caminos vecinales, en la Provincia de Los Ríos y concretamente en el Cantón Vinces?"

EL SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro tiene la palabra.

INTERVENCION DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, INGENIERO - EDWIN RIPALDA BONILLA.- Sí, en la Provincia de Los Ríos se ha dado lugar a rehabilitación de caminos vecinales en forma directa, con equipos del Ministerio de Obras Públicas, y a mantenimiento de esos caminos. Concretamente, en forma adicional a eso, están preparados varios contratos que serán realizados por medio de compañías particulares y serán realizados por medio de convenios con los Concejos Cantonales. Específicamente en el caso del Municipio de Vinces, están preparadas ya tres obras de rehabilitación de los caminos San Sebastián-Matecito, por once millones doscientos veintiocho mil setecientos setenta y ocho sucres; Vinces-Abras de Mantequilla-Loma del Tigre, por dieciocho millones quinientos cincuenta y tres mil cuatrocientos diez; y Vinces-Poza Seca, por doce millones ciento sesenta y un mil cuatrocientos doce. Esto concretamente en lo que se refiere a convenios con el Municipio; el primero de los cuales puede ser suscrito por el Ministro de Obras Públicas en forma directa por su monto, y los otros dos están para autorizaciones y tendrán que ser suscritos mediante autorizaciones de Centraloría General del Estado y Procuraduría General del Estado. Adicionalmente a lo que menciono de caminos vecinales, en Vinces propiamente, se está dando paso al diseño del puente que fue arrastrado en los primeros meses de la emergencia, y en donde se colocó un puente Bayley de sesenta metros de longitud; esos estudios junto con los estudios de la carretera Guayaquil-Machala, están terminados, están en revisión del Ministerio de Obras Públicas, y en cuanto sean revisados y autorizados se convocará a la construcción.

EL SEÑOR PRESIDENTE.- H. Valdez, desea hacer alguna intervención? - Tiene la palabra.

EL H. VALDEZ CARCELÉN.- Sí, indudablemente, señor Presidente, que el señor Ministro de Obras Públicas ha contestado a satisfacción las preguntas que he planteado. Pero de la exposición

.../..

.../..

del señor Ministro, claramente podemos entender que si el viaducto de Babahoyo, solamente va a servir para carros livianos, indudablemente siendo esta carretera de Babahoyo-Quevedo, la principal arteria del país, pienso yo, que todo el tráfico pesado va a utilizar la carretera San Juan-Vinces-Palestina. Siendo así, señor Ministro, y por informaciones que tengo y por haberlo constatado personalmente, el mantenimiento de lo que se refiere al tramo de Vinces-San Juan, es un mantenimiento que no se lo hace con la oportunidad del caso, ni se lo hace permanentemente. Si este tráfico tiene que desviarse por esta carretera, creo que el señor Ministro debe tomar todas las providencias del caso, para no esperar en el momento dado, que el viaducto ya no pueda ser utilizado, para en ese momento comenzar a hacer los trabajos que necesitan en ese tramo de carretera. Por otro lado, señor Ministro, pienso yo, que los contratos que se están realizando, deberían de hacerse a la brevedad posible, para aprovechar de lo que resta de este verano. Esperamos así mismo, que la construcción del puente sobre el Río Quevedo, en la parte sur de la ciudad de Quevedo, se den los pasos necesarios de la manera más urgente, para que así mismo pueda este puente comenzar la construcción a la brevedad posible. Porque según conozco, este último invierno demostró de que el puente actual sobre el Río Quevedo, en la parte norte de la ciudad de Quevedo, es un puente, por los años de construcción, que no presta las seguridades del caso, y podría llegarse a que este puente se destruyera; y si este puente se destruye, está destruyéndose el viaducto de Babahoyo, prácticamente esta arteria principalísima va a sufrir serios tropiezos para mover la producción de la Provincia de Los Ríos, como así mismo la producción que viene de las provincias interandinas hacia la Costa ecuatoriana.- Gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE.- Señores Legisladores, estando expirado el tiempo reglamentario de sesión, la Presidencia quiere informarles que está señalada para el día de mañana, la presencia del señor Presidente del Tribunal Supremo Electoral y del señor Directos de INEC. Consiguientemente, como hay también una resolución de la Cámara, en el sentido de que tienen que concluirse -

.../..

.../..

con el procesamiento de las preguntas y respuestas de los informes de los señores Ministros de Estado. Mañana en primer momento continuaremos con el señor Ministro de Obras Públicas, entendido que eso concluirá aproximadamente en un lapso de una hora, y de inmediato entraremos a recibir al señor Presidente del Tribunal Supremo Electoral.- Se clausura la sesión y se convoca para el día de mañana a las dieciséis horas.-----

- IV -

Se da por terminada la sesión, siendo las veinticuatro horas veintete y cinco minutos de la noche.-----



Cary Esparta Fabiany
PRESIDENTE DE LA H. CAMARA NACIONAL DE REPRESENTANTES

ARCHIVO

Arquimedes Valdez Carcelén
REPRESENTANTE NACIONAL

GOD/.

.../..

.../..

Dr. Francisco Garcés Jaramillo
SECRETARIO DE LA H. CAMARA NACIONAL DE REPRESENTANTES



Dr. Carlos Jaramillo Díaz
PROSECRETARIO DE LA H. CAMARA NACIONAL DE REPRESENTANTES

ARCHIVO

GOB/.