

LA VERDAD SOBRE EL TLC COLOMBIA - UE

12

Red Colombiana de Acción Frente al Libre Comercio, RECALCA – Marzo de 2009

BANCOS Y MONOPOLIOS ALEMANES Y ESPAÑOLES, ESQUILMARON A LA CIUDAD Y AL PAÍS ENTERO EN LA CONSTRUCCIÓN DEL METRO DE MEDELLÍN

La construcción del Metro de Medellín estuvo rodeada de escándalos de corrupción. Los sobrecostos causados, que han llevado a litigios, aun no terminan de dirimirse y provocaron una estafa enorme para la nación.

Estos hechos fueron provocados por las mismas transnacionales que hoy pretenden, a través de la Unión Europea, suscribir un Tratado de Libre Comercio con Colombia, en el cual el gobierno colombiano brinda toda clase de garantías al capital extranjero a través de la llamada “confianza inversionista”.

En este documento se describen los hechos que llevaron a que el Metro de Medellín haya sido el más caro del mundo.

El Metro de Medellín: el más caro del mundo

*Por: JORGE ALBERTO GÓMEZ GALLEGO
Investigador de CEDETRABAJO*

La presencia de multinacionales europeas en Medellín ha tenido su más visible y significativa expresión en la construcción y puesta en funcionamiento del Tren Metropolitano, obra ejecutada por un consorcio integrado por las alemanas Siemens A.G., MAN A.G., DYWIDAG, y las españolas Entrecanales y Tavora S.A. y Construcciones y Contratas S.A.

El desarrollo del contrato, cuya liquidación final aún se encuentra pendiente por estar sujeta a varias reclamaciones, principalmente por parte de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, propietaria del sistema de transporte, ha estado rodeado de escándalos, irregularidades y hechos bastante dudosos.

En estas líneas se compilan los principales hechos y las más relevantes características de este vergonzoso capítulo de la historia del despojo de nuestra riqueza.

EL DE MEDELLÍN, EL METRO MÁS CARO DEL MUNDO.

El valor final del Metro de Medellín, estimado por el Departamento Nacional de Planeación en la suma de 2.700 millones de dólares, terminó siendo el valor más alto, traducido al equivalente de dólares por kilómetro de que se tenga noticia en el mundo.

El siguiente cuadro es una comparación elaborada por el economista José Alvear Sanín, incluida en su libro "El negocio del Metro", publicado en 1990, en la que toma como base un valor final estimado de 1.600 millones de dólares, que era la cifra que se manejaba en ese momento, y se hace relación de los sistemas de tren metropolitano contemporáneos del proyecto paisa.

Ciudad	Número de Habitantes	Longitud Kilómetros	Valor total Dólares	Valor Kilómetro Dólares	Costo por habitante Dólares
El Cairo	13'000.000	42	320'000.000	7'800.000	24,61
Singapur	3'000.000	67	1.339'000.000	19'200.000	446,33
Shangai	12'000.000	14	225'000.000	16'000.000	18,75
Medellín	1'500.000	29	1.600'000.000	55'900.000	1.066,66

Pero, como el costo final del proyecto ascendió a la cifra arriba mencionada, el valor final del kilómetro del tren metropolitano fue de 93'103.448 dólares, lo que significó un costo final por habitante de 1.800 dólares. Esto significa que, por el metro de Medellín, se pagó el equivalente a 6 veces más por kilómetro y a 96 veces más por habitante, que lo que se pagó por el metro de Shangai, un sistema con tecnología de punta, muy superior al que opera hoy en la capital de la montaña, que usa el obsoleto sistema de transporte de acero sobre acero.

La cosa es más aberrante si la comparamos con el Metro de la capital egipcia, pues éste tiene un buen porcentaje de su línea subterránea, lo que al menos en la teoría lo debería hacer más caro. En este caso el metro antioqueño valió 12 veces más por kilómetro y 73 veces más por habitante que el cairota.

Una de las explicaciones para semejante despropósito consiste en que la obra fue contratada de manera fraudulenta, como un proyecto "llave en mano", y terminó, mediante otro-sí, en una obra pública contratada por precios unitarios reajustables. Para completar el asunto, el contrato incluyó diseño, construcción y hasta la interventoría, ya que en la parte electromecánica, ésta fue realizada por la firma suiza Electrowatt, subsidiaria del líder del consorcio constructor, la alemana SIEMENS A.G.

El negocio no podía ser mejor: la banca europea financiaba el proyecto, los contratistas europeos lo diseñaban y ejecutaban, y una subsidiaria de uno de los contratistas ejercía el control de la parte más voluminosa del contrato.

El Metro de Medellín: el más caro del mundo

Estos precios unitarios reajustables, los cuáles no fueron sometidos a licitación alguna, los fijó arbitrariamente el contratista, facturando a la ETMVA –propietaria del proyecto– un metro cuadrado de cielo falso en aluminio y placas de fibra de vidrio a razón de \$42.000, cuándo el precio del mercado para ese elemento, y en ese entonces, no superaba los \$2.500.

Por otro lado, el alto costo de los empréstitos adquiridos para llevar a cabo la obra disparó su valor. Los créditos consolidados para la financiación del proyecto en el año de 1984, según informa el ya citado José Alvear Sanín en su libro, fueron los siguientes:

a. Con el Kredistantalt Fuer Wiederaubau (K.F.W)

Moneda	Valor crédito	Gracia (años)	Plazo (años)	Comisión compromiso	Comisión Administ. Gestión	Tasa de interés
Marco (D.M.)	52'006.515	15.0	30.0	0.25% Anual pago semestral	2% Sobre saldos semestre	La comisión son los Intereses
Marco (D.M.)	89'500.000	4.5	14.5	0.375% Anual pago Semestral	0.325% Una vez sobre el monto	9.75% Anual semestre vencido
Marco (D.M.)	205'738.881	4.5	14.5	0.375% Anual pago Semestral	0.325% Una vez sobre el monto	9.75% Anual semestre vencido
Marco (D.M.)	60'000.000	4.5	14.5	0.375% Anual pago Semestral	0.325% Una vez sobre el monto	9.75% Anual semestre vencido
Marco (D.M.)	130'000.000	4.5	8.5	0.375% Anual pago Semestral	0.5% Una vez Sobre el monto	12% máximo Variable según mercado

Estos cinco créditos tenían distintas aplicaciones, como el pago de consultorías, diseños, trenes, entre otros. Pero hay uno bastante oneroso (60 millones de Marcos) cuyo destino fue "la cancelación de intereses generados durante la utilización del crédito con Dresdner Bank, que totalizó como se verá más abajo, la suma de 355'238.881 Marcos Alemanes (D.M.).

b. Con el Compagnie Luxembourgoise de Banque*

Marco (D.M.)	130'000.000	4.5	8.5	0.5% Anual trimestre Vencido.	1% Una vez sobre el monto	Libor + 1 ¾ % anual semestre vencido
---------------------	-------------	-----	-----	---	---	--

* Con este banco se pactó una comisión adicional de agencia de 30.000 Marcos Alemanes (DM) anuales.

c. Con el Dresdner Bank

Marco (D.M.)	295'238.881	4.5	14.5	0.5% Anual trimestre vencido	0.5% Una vez sobre el monto	9.75% Anual semestre vencido
Marco (D.M.)	60'000.000	4.5	14.5	0.5% Anual trimestre vencido	0.5% Una vez sobre el monto	9.75% Anual semestre vencido

d. Con el Banco Exterior de España*

Pesetas	37.828'871.000	4.5	14.5	0.5% Anual trimestre vencido	3% Una vez sobre el monto	10.7% Anual semestre anticipado
Eurodólar	30'000.000	4.5	8.5	0.5% Anual trimestre vencido	1% Una vez sobre el monto	Libor + 1 ¾ % Anual semestre vencido

* Con este banco se pactó una comisión adicional de agencia de US \$ 10.000 anuales, para el crédito en Eurodólares.

e. Con el Instituto de Crédito Oficial de España

Peseta	4.468'000.000	7	20	0.25% Anual vencido	NO	5.5% Anual vencido
--------	---------------	---	----	---------------------------	----	--------------------------

f. Con el Credit Suisse

Francos suizos.	32'663.000	4.5	8.5	0.5% Anual trimestre vencido	1% Una vez sobre el monto	7% Anual semestre vencido
--------------------	------------	-----	-----	---------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------

Estos créditos, que en un principio equivalían a 653 millones de dólares, por efecto de la reevaluación del Marco y de la Peseta frente al Dólar terminaron costando en realidad 1.100 millones de dólares.

Los cambios de diseño y las modificaciones al contrato inicial explican el resto de los sobre costos, que al final se han estimado en otros 1.600 millones de dólares.

Además, la tasa de interés pactada es muy superior a la que de manera corriente se acostumbraba para negocios similares, teniendo en cuenta que estos créditos estaban avalados por el Gobierno Nacional. Esto quiere decir que eran préstamos con un riesgo prácticamente inexistente.

Comparando los plazos y las tasas de interés que se pactaron para la construcción del Metro de Shanghai, en la República Popular China, éste tuvo un plazo de treinta años, con diez de gracia, y la tasa de interés osciló entre el 2 % y el 2.5% anual. Mientras tanto, el Metro de Medellín tuvo una tasa entre el 9.5% y el 10.5% anual, y los plazos en la mayoría de los casos, son de 14 años y medio con 54 meses de gracia.

Precios pactados de manera irregular y ventajosa para el contratista, y créditos en monedas "duras", y a tasas de interés mucho más duras, son apenas una parte de la explicación del por qué en Medellín, y gracias a un

contrato con instituciones financieras monopolistas europeas y a multinacionales contratistas de esa misma procedencia, se tiene el sistema de tren metropolitano más caro de que se tenga noticia en el mundo.

LA CORRUPCIÓN, COMPAÑERA INSEPARABLE DEL SAQUEO TRANSNACIONAL: Cómo España sirvió de puente para “aceitar” la adjudicación.

No es posible saber a ciencia cierta quienes cometieron más irregularidades para que se produjese la adjudicación del contrato al denominado Consorcio Hispano Alemán Metro Med, si las autoridades colombianas y los comisionistas locales, o las autoridades y los comisionistas de la península ibérica, que como se verá, actuaron como puente para hacer llegar los sobornos con los que se pagaron todas las actuaciones irregulares y lesivas al patrimonio nacional colombiano.

La idea de construir un sistema de transporte masivo para el Valle de Aburrá se venía cocinando desde 1966, pero había sido descartada de manera sucesiva por inconveniente y costosa. Sin embargo, en 1979 se creó la ETMVA, Empresa de Transporte Masivo del Valle del Aburrá, con el objeto de diseñar un sistema de transporte férreo que integrase los municipios del Valle de Aburrá, que actualmente se compone de diez municipios, con una población total cercana a los tres millones de habitantes.

Al acceder a la Presidencia de la República a finales de 1982, Belisario Betancur, quien había sido Embajador en España, y cuyos vínculos como intermediario de empresas españolas eran ampliamente conocidos, le da el espaldarazo a la ETMVA para que arranque el proceso de contratación de las obras para la construcción de un sistema de Tren Metropolitano para la ciudad.

Se nombra a Juan Felipe Gaviria Gutiérrez, Alcalde de la ciudad, al tiempo que se selecciona a Diego Londoño White para la Gerencia de la ETMVA. El señor Londoño White, que había sido Tesorero de la campaña

El Metro de Medellín: el más caro del mundo

de Belisario Betancur, tuvo un trágico final, pues al involucrarse como testaferro del capo del narcotráfico y jefe del cartel de Medellín, Pablo Escobar, fue asesinado por los denominados "Pepes".

A este oscuro personaje se le comprobó plenamente al menos una de las comisiones recibidas por la adjudicación del contrato del Metro. En la edición del 3 de julio de 2001, el periódico El Colombiano de Medellín publicó la noticia de que el Fiscal General de la Nación había proferido un documento en el que nuevamente se insistía en la existencia de gratificaciones en el proceso licitatorio para el Metro de Medellín. Se presenta a continuación:

Una comisión de \$1.009 millones

Medellín

A manera de ejercicio sobre lo que pudo significar, a la hora de las decisiones, el pago de comisiones a personajes vinculados o cercanos a la empresa del Metro, bien vale reflexionar sobre el tamaño de las mismas.

En el informe revelado por la Fiscalía se expresa que el entonces gerente, Diego Londoño White (actualmente privado de la libertad por el delito de secuestro), fue señalado como destinatario de las comisiones, en cuantía de \$50.000.000.00, consignadas a su favor en una cuenta de un banco belga.

Si se parte de la base de que en 1.984, cuando se adjudicó el contrato, el cambio del dólar estaba a \$113.89, aquellos \$50.000.000.00 representaban US \$439.000.

Es decir que aquellos aparentemente devaluados 50 paquetes, mirados en su peso de hoy, eran ni más ni menos que \$1.009 millones en su valor real cuando se pagaron al o a los beneficiados. Y los US \$20 millones, cifra en la que están tasados los sobornos, hoy representan más de \$45.000 millones.

(Al cambio de hoy, 13 de Febrero de 2009 los 50 millones de pesos de Londoño White equivaldrían a \$ 1.097'500.000, y el total conocido de los sobornos a colombianos ascendería a 50.000'000.000 – cincuenta mil millones de pesos.)

El burgomaestre, Gaviria Gutiérrez, que se desempeñó como tal entre enero de 1983 y abril de 1984, terminó siendo parte de la Junta Direc-

tiva de Siemens Colombia, como su presidente, por dos periodos consecutivos.

La licitación, sin estudios previos, se abrió el 28 de Febrero de 1983, se cerró el 31 de Julio, y se adjudicó el 24 de Noviembre de ese mismo año.

Al otro lado del Atlántico, se movía muy eficazmente el español Enrique Sarasola, radicado en Colombia y perteneciente a las filas del PSOE, como hombre de confianza de Felipe González. Según el periódico *El Mundo* de España, Sarasola hizo un contrato en 1983 con la firma española Entrecanales y la alemana MAN, cuyo representante en Colombia era Iván Puyo, en el que se les garantizaba la adjudicación de la construcción del Metro de Medellín a cambio de una comisión cercana a los 40 millones de dólares.

Este sujeto murió en noviembre de 2002; a su sepelio acudieron, además de su amigo Felipe González, el presidente del poderoso *Grupo PRISA*, Jesús de Polanco, actual propietario de la cadena radial Caracol, y aspirante a ser propietario del tercer canal de televisión abierta en Colombia y desde luego, lo más granado de la política, la banca, las finanzas y el "jet set" español.

Según la Revista *Semana*, que reproduce apartes de la investigación llevada a cabo por el periódico madrileño *El Mundo* "en mayo de 1983 Sarasola invitó a un almuerzo al restaurante Jockey de Madrid a los representantes de cada una de esas seis compañías (las integrantes del consorcio hispano alemán) y les informó que si trabajaban con él tenían garantizada la adjudicación del metro de Medellín. Fundamentaba esta convicción en que, según él, contaba con el respaldo de los gobiernos español y colombiano. Se planteó desde ese primer día que esperaba una comisión del 7% sobre el volumen de la obra por contratar. De esa cifra la mitad sería para él personalmente y la otra mitad para algunos colombianos que serían clave en el proceso de adjudicación. Como el contrato del metro ascendió a 655 millones de dólares, esto significaría que habría 20 millones de dólares para Sarasola personalmente y 20 millones de dólares para sus aliados colombianos".

El Metro de Medellín: el más caro del mundo

Según la misma investigación del periódico *El Mundo*, las autoridades españolas encontraron un contrato en el cual las firmas española Entrecanales y la alemana MAN acuerdan con Enseco, propiedad de Sarasola, el monto de su comisión y la forma de pago. El contrato es del 2 de noviembre de 1983, firmado en Hamburgo y la frase clave en este es: “*Enseco, valiéndose de su experiencia, se compromete a asesorar al consorcio en lo necesario para lograr la adjudicación del contrato*”. El pago de los 20 millones de dólares está pactado en cinco entregas a lo largo de 18 meses.

Otra revelación de las autoridades españolas fue que también se pagaron comisiones en 1992, ocho años después de la adjudicación del Metro, como remuneración por haber revivido el proyecto después de que se le había decretado la caducidad en 1991. Las comisiones adicionales por el salvamento del proyecto ascendieron a cerca de 2,5 millones de dólares.

¿Qué fue lo que se logró con los sobornos? Inicialmente, que se contratara a la firma suiza Electrowatt, para elaborar los análisis de las propuestas y asesorara a la Junta Directiva de la ETMVA en el proceso de adjudicación. Eso no tendría nada de raro, a no ser por el detalle de que Electrowatt era socia en ese momento de SIEMENS A.G., al ser la propietaria del 22 por ciento de Siemens Albines, una filial de Siemens. Pero las relaciones de estas dos compañías eran tan estrechas, que en el año de 1997 la SIEMENS A.G. adquirió el control mayoritario de Electrowatt.

Esto ocurrió a pesar que la propuesta francesa, no sólo era más barata, sino que –según los expertos– ofrecía mejores condiciones de financiación y tecnología equiparable.

Hay más. Fue pública y reconocida la presión ejercida por el gobierno español. El 10 de octubre de 1983, un mes y medio antes de la adjudicación del contrato del metro, el diario *El País* de España publica:

España presionará para conseguir el contrato para construir el "Metro" de Medellín (Colombia)

GUSTAVO MATÍAS – MADRID.

La visita que el presidente de Colombia, Belisario Betancur, inició el viernes 7 en Madrid para recibir el premio Príncipe de Asturias de Cooperación Iberoamericana, que le fue concedido en julio último por el Instituto de Cooperación, será aprovechada por la Administración española para presionar con el fin de lograr la adjudicación del Metro de la ciudad de Medellín a uno de los consorcios tres consorcios españoles que se la disputan, según noticias recogidas por este periódico. Se trata del principal contrato exportador esperado para el presente año, por un valor superior a los 75.000 millones de pesetas.

La competencia de los otros ocho consorcios internacionales que han pujado por la obra es muy fuerte; medios españoles creen que sus respectivos gobiernos han presionado ya por diversas vías. Precisamente el ministro de Desarrollo Económico de Colombia, Rodrigo Marín Bernal, llegó el jueves 6 a Madrid al frente de la delegación que se reunirá con la parte española.

El ministro colombiano indicó que España tiene grandes posibilidades de adjudicarse el proyecto de construcción del Metro de Medellín, que ahora se encuentra a la espera de la decisión de un comité intergubernamental, ya que no sólo se tomará en consideración las condiciones de financiación, sino también las circunstancias en que se están cumpliendo las relaciones de intercambio con los países interesados en el proyecto.

La consideración de Colombia como el país latinoamericano más solvente ha aumentado el interés que le otorgaban la Administración y las empresas españolas. Actualmente, le intentan vender aviones y tendidos radioeléctricos, y una planta cementera por valor de 4.000 millones de pesetas.

Según fuentes informadas, la Administración española está dispuesta a empeñar ayudas en numerosos frentes para conseguir el contrato del Metro de Medellín, tras el cual se construirá el de la capital colombiana, Bogotá. No sólo porque sería el mayor negocio exportador que se firmaría el presente año, equiparable al contrato del siglo pactado en 1982 con Egipto; aparte de su importe, la construcción se sitúa en la nueva línea de buscar más el efecto multiplicador o de arrastre para futuras ventas.

El Metro de Medellín: el más caro del mundo

Otra perla en el proceso de contratación, estriba en el engaño mediante el cual se adjudicó. Supuestamente era un “contrato llave en mano”, modalidad que no requería revisión por parte del Consejo de Estado, pero inmediatamente fue adjudicado se le trocó la naturaleza por la de un contrato de obra pública a precios unitarios reajustables, que de haber surtido el proceso licitatorio en semejante condición, hubiese requerido esa revisión posterior a la adjudicación, pero previa a la firma del contrato.

En este tenebroso episodio faltan algunos datos que ayudan a ubicar el entorno. El primero de ellos es la cercanía entre Belisario Betancur y Gil Miller Puyo Jaramillo, dos de cuyos hijos se enriquecieron e hicieron escandalosos negocios en su administración. Para decirlo con nombre propio: Iván Puyo, ya mencionado como comisionista confeso y reconocido en el Metro de Medellín y Fabio Puyo, quien se enriqueció de forma ilícita en la construcción de la hidroeléctrica del Guavio.

Una curiosidad, o coincidencia, como se quiera llamar. En el proyecto hidroeléctrico del Guavio, en el que según se demostró claramente ante las autoridades judiciales, Fabio Puyo Vasco se enriqueció de manera ilícita, siendo a la vez hijo de Gil Miller Puyo Jaramillo, quien a su vez fue íntimo amigo de Belisario Betancur, participó como contratista el consorcio Vianini – ENTRECANALES.

En el proyecto del Metro de Medellín, en el que recibió jugosas comisiones a través de la cuenta numero 174003 del Banco Credit Suisse, giradas por el consorcio ganador, el abogado Iván Puyo Vasco, hermano de Fabio Puyo Vasco, al tiempo que hijo de Gil Miller Puyo Jaramillo, quien a su vez fue íntimo amigo de Belisario Betancur, uno de los socios españoles del consorcio, fue ENTRECANALES y Tavora S.A.

A pocos días de adjudicado el singular contrato, se ordenó una modificación sustancial al contrato, denominado la Orden de Cambio # 1, en la que se establecen modificaciones favorables al contratista, tanto en el trazado del metro, en las especificaciones del equipo electromecánico, y desde luego en el precio.

En 1989 el consorcio europeo paralizó la construcción del Metro alegando incumplimientos por parte de la ETMVA. Dos años después, se declaró la caducidad del contrato, junto con la aplicación de la multa establecida en el contrato.

Sin embargo, después de un intenso cabildeo se acordó un documento para reiniciar labores denominado el "Protocolo de Madrid", en el que además de una exótica figura, porque no está contemplada en la legislación colombiana, denominada de "amigables componedores", se estableció que los litigios se definirían en tribunales de arbitramento internacionales, y no en la jurisdicción nacional

Hoy, después de más de 10 años de la entrada en funcionamiento del Metro de Medellín, siguen pendientes las reclamaciones de la empresa contra el consorcio en los tribunales jurisdiccionales nacionales, y una enorme reclamación ante un tribunal de arbitramento instalado en Panamá, del consorcio hispano – alemán contra los intereses del Metro de Medellín, por una suma cercana a los 700 millones de dólares.

CONCLUSIÓN:

Si sumamos los sobre costos de la obra, los intereses, las reevaluaciones y la eventual reclamación, el Metro de Medellín terminará costando, cuando se termine de pagar la deuda, aproximadamente 7.000 millones de dólares; el metro más caro del mundo. Todo ello en beneficio del capital transnacional europeo. Los mecanismos para que tuviera estos sobre costos incluyen el uso de toda las instituciones financieras internacionales para otorgar créditos usurarios, el valerse de la interconexión de las empresas contratantes con los bancos para presionar la firma de los contratos, el uso de la influencia política para negociar con funcionarios corruptos y la búsqueda de ganancias adicionales al recurrir a tribunales internacionales para la resolución de controversias. Toda esta mecánica al servicio del capital financiero multinacional europeo es la que se pretende consagrar a través de la suscripción de un TLC con la Unión Europea y de Tratados Bilaterales de Inversión con varios países

El Metro de Medellín: el más caro del mundo

Contrario a quienes piensan que gracias al Metro de Medellín esa ciudad es cuna del progreso nacional, por cuenta de ello se defraudó extraordinariamente el patrimonio de todos los colombianos, que han tenido que ver aplazados sus esperanzas de construir para el país una infraestructura que sirva realmente a los intereses nacionales.

El Metro de Medellín es un caso más que ejemplifica las infortunadas actuaciones de las multinacionales europeas en el país, quienes pretenden profundizar su presencia en el país y garantizar sus beneficios a través del Tratado de Libre Comercio que el gobierno colombiano negocia actualmente con la Unión Europea.

BIBLIOGRAFÍA

- José Alvear Sanín, *El negocio del Metro*. Medellín. 1990.
- José Alvear Sanín. *El Metro de Medellín: historia de una perfecta planificación para esquilmar al país*. Revista *Deslinde*. Bogotá. Abril-Junio de 2001.
- Periódico *El Colombiano*, Medellín. Junio 3 de 2001.
- Revista *Semana*, Bogotá. Junio 3 de 2001.
- Periódico *El Mundo*. Madrid. Enero 15 de 1996.
- Periódico *El Mundo*. Madrid. Enero 31 de 1996.
- Página web del "Grupo de propaganda marxista": <http://www.nodo50.org.gpm>- Julio César García Vásquez. *Belisario Betancur*. En página web www.interconexioncolombia.com
- Miguel Ángel de Lucas. *Rentas millonarias para una tranquila vejez. - González, un hombre lobby en América*. Periódico *El Mundo*. Madrid. Febrero 19 de 1996.
- Ministerio de Economía y Hacienda de España – Dirección General de Política Económica y Defensa de la Competencia. Servicio Defensa de la Competencia. Memoria de Actividades 1997. Página web www.meh.es/Documentacion/Publico.
- José Luis de Vilallonga. *Biografía autorizada del rey Juan Carlos*. Madrid. 1994.

ORGANIZACIONES QUE CONFORMAN RECALCA

Acción Permanente por la Paz; Asociación de Cabildos Indígenas del Norte del Cauca, ACIN; Asociación Censat Agua Viva; Asociación Colombiana de Ingenieros Agrónomos, ACIA; Asociación de Industriales de Bogotá; Asociación de Empresarios por la Salvación Industrial; Asociación Nacional de Mujeres Campesinas indígenas y negras, ANMUCIC; Asociación Nacional por la Salvación Agropecuaria; Central Unitaria de Trabajadores, CUT; Centro de Estudios del Trabajo, CEDETRABAJO; Centro de Estudios Nueva Gaceta; Centro de Investigación y Educación Popular, CINEP; Coordinadora de Mujeres Trabajadoras Andinas, capítulo Colombia, Comuande; Confederación de Pensionados de Colombia, CPC; Confederación de Trabajadores de Colombia, CTC; Confederación General de Trabajadores, CGT; Consumidores de Colombia, COCO; Corporación Cactus; Escuela para el Desarrollo de la Democracia, ESCUDE; Federación Colombiana de Colegios de Contadores Públicos; Federación Colombiana de Educadores, FECODE, Federación Colombiana de Estudiantes de Contaduría Pública; Federación Nacional de Profesores Universitarios; Fundación América Latina; Fundación Friedrich Ebert en Colombia, FESCOL; IFARMA; Red Internacional de Género y Comercio, punto Focal Colombia; INDEPAZ; Instituto Latinoamericano de Servicios Legales Alternativos, ILSA; Marcha Mundial de Mujeres; MENCOLDES; Mesa Mujer y Economía; Movimiento Comunal Comunitario; Movimiento Popular Artístico Colombiano, MOPAC; Organización Colombiana de Estudiantes, OCE; Periódico Desde Abajo; Planeta Paz; Plataforma de Derechos Humanos, Democracia y Desarrollo, capítulo Colombia; Colectivo Somos Sudacas; Sindicato de Trabajadores del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, SINBIENESTAR; Red de Veedurías Ciudadanas; Corporación Viva la Ciudadanía; Colectivo Libertario Banderas Negras; Organización Nacional Indígena de Colombia, ONIC; Coordinadora Nacional Agraria, CNA; Convergencia Nacional Indígena, Negra y Campesina; Acción Campesina; Comisión Colombiana de Juristas; Fundación de Apoyo Comunitario, FUNDAC; Unidad Cafetera; Liga de Usuarios de Servicios Públicos Domiciliarios; Unión Nacional de Usuarios y Defensores de Servicios Públicos Domiciliarios; Asociación Departamental de Usuarios Campesinos de Cundinamarca, ADUC.