

## LA SIERRA, UN PROYECTO LLAVE EN MANO ... UNA HISTORIA DE PERSONAS ...

Me han solicitado refrescar la memoria para contar la parte menos técnica del primer Proyecto "llave en mano" de lo que más tarde se convertiría en la Línea de Energía del Segmento de Negocio de Grandes Proyectos de Duro Felguera.

Mi historia, como la del Contrato con "Las Empresas" (EEPPMM) se inicia antes de su firma en los primeros días de diciembre de 1996.

En los inicios de aquel año, Montajes había absorbido la Línea de Proyectos de Electrofiltros y el Director de Marketing y Nuevos Productos a la vez que recién nombrado Director de La Línea de Proyectos de Felguera Montajes y Mantenimiento, como así rezaba su tarjeta de presentación comercial, manifestaba su ansiedad (hoy *stress*) por la falta de Contratos. Había pasado algún tiempo desde el pedido innovador de "recargue por soldadura robotizada" de las Válvulas de Vapor Principal de la Nuclear de Garoña, por el que se subcontrató a Welding Services de Atlanta, GA y aprovechando nuestra buena entrada en el Mantenimiento de Nuclenor (Rubén "el de Cristina", Eduardo y también, como no, Efrén y Falcón habían hecho buenas migas con Luis, el Jefe de Mantenimiento de la Central). Ese había sido uno de los últimos Contratos que había traído Paco.

El empeño y estrategia de Juan Carlos guiaban a Paco en la faena de intentar conseguir grandes proyectos de clientes y negocios nuevos. Para conseguirlo, hacía lo que por otro lado siempre le ha encantado, viajar, y si era por los EEUU, mejor. Así logró llamar a la puerta de GE en Schenectady, NJ y que le atendieran. Hasta ese instante, los contactos con los Tecnólogos americanos se ceñían con abrumadora exclusividad al por entonces Westinghouse (hoy Siemens) en Orlando y esto a través de Mario en Westinghouse y el único Teodoro en Mompresa. Según tengo entendido, Teodoro casi siempre viajaba en Preferente y se cuenta que podía llegar a firmar un contrato con un cliente en una servilleta de restaurante, ¡Vivan las cláusulas contractuales!

Conocíamos ya los Ciclos Simples y Combinados porque Mompresa, filial de Montajes, se encargaba de la instalación de las turbomáquinas. En Barranquilla el grupo de Chamorro ya había montado algún ciclo y Montajes había intentado instalar un cable enterrado por el medio de la ciudad. No conseguíamos participar en mayores retos y Contratos, muy a pesar de lo que podría desear Juan Carlos, Director General de Montajes desde 1990. Otro objetivo que se marcaba la Dirección de la Compañía era el de cruzar el charco y en "piojoso", yo mismo había pasado 18 meses en Puerto Plata (RD) hasta el fin de 1995, en un contrato que Teodoro como Mompresa no quiso firmar porque no le olía nada bien y en su lugar lo firmó Montajes en Consorcio con la local IEMCA.

Antes de iniciarse el montaje del grupo de carbón de Almería en UTE con Babcock Montajes, ya se estaba gestando el Contrato de "Termolasierra". Después de 4 años en la empresa y varias obras por España y América, fui propuesto como Jefe de Obra de la UTE Litoral al detectársele a Gil la insuficiencia renal que luego acabó con su vida en 2008, estando yo en Argentina en otra obra de Duro. Sin embargo, en el verano de 1996, recién acabada la última de las primeras Transformaciones de las Calderas de As Pontes, y conociendo por Paco "lo caliente" que estaba el Consorcio con GE me ofrecí a él diciéndole: "Para la obra de Colombia, ya tienes Jefe de Obra, me tienes a tu total disposición y no hace falta que busques a nadie más". Afortunadamente así fue, tanto para mí como para la Duro, a la vista de quien somos hoy ambos. Finalmente no me fui a Carboneras y después del verano me incorporé a la oficina de Fomento para trabajar con Liñero, Antón, Gil, Solís, Gaspar López, Huskin, Miguel, Capelástegui, Esteban y el resto del equipo comercial, en el desarrollo de la oferta y las negociaciones del Contrato. Se supone que ya éramos los finalistas en la Licitación Pública Internacional. Esto me hace recordar que unos meses o años atrás Montajes también había absorbido a Genisa y por tanto teníamos un

Departamento Eléctrico liderado por Quico y una flamante secretaria de Dirección, Raquel, que se encargaba de todos nuestros viajes, hoy sólo de los del Presidente.

Uno de los problemas con que contábamos era el del idioma. La empresa no estaba preparada para comunicarse en inglés, salvo Paco, que sobresalía sobre los demás – Ciertamente no éramos demasiados los que pudiéramos defendernos. Creo que eso facilitó las cosas para que yo fuera el elegido como Jefe de Obra, aparte de la disposición y ofrecerse voluntario. Por el motivo del idioma se comenzaron a impartir clases de Inglés en la Oficina, con Luz, que primero fue la profesora nativa y luego la Secretaria del Proyecto.

Ocasionalmente, en un viaje a Albany, NJ sería en octubre o noviembre, para celebrar reuniones con GE (nuestro socio), fuimos en perfecto "piojoso", como siempre, un grupo de siete u ocho personas como equipo de oferta capitaneado por Paco. Desde la maravilla de Hotel con toques tradicionales americanos Desmond solíamos viajar de vuelta a Manhattan por carretera, porque a Paco le gustaba conducir y ver el otoño del estado de Nueva York. En aquella ocasión, y en el mismo aeropuerto JFK, cuando íbamos a entregar la "Van" al garaje del Rent-a-Car, y como siempre con Paco a las prisas (nadie decía nada porque todos pensábamos que llegábamos tarde al avión), en un bote, Liñero se golpeó con la cabeza contra el techo de la furgoneta y sufrió una contractura en la espalda que le mantuvo de baja varios meses. Mi mujer me está mirando y me pregunta por qué sonrío. La verdad, cuando recuerdo a Liñero, sus ocurrencias y las caras de dolor que puso tras el bote, no puedo menos que echar unas risas. Una de sus ocurrencias era: ¿Sabéis por qué un barco se llama barco? – Pues porque flota, porque si no se llamaría coche, o carro, o .... Esas ocurrencias tenía y sus cuentos sobre los paseos con su perro.

Volviendo a mi mujer y lo que aquel Proyecto supuso en nuestras vidas, nunca me lo perdonará y ya han pasado trece años desde su finalización. Mi hijo Álvaro tenía dos años y Loli, mi mujer, quedaba sola en Gijón con él y sin ayuda alguna de familiares por no ser asturiano ninguno. En el período que duró el Proyecto y

cuando tocaba regresar de permiso cada tres meses (realmente porque caducaba el visado de turista ya que estábamos ilegales como casi siempre, aún hoy en día, por esos mundos de Dios), lo que solía hacer era irme a la segunda planta del edificio de Fomento para seguir trabajando en el Proyecto. Llegué a decirle a mi esposa que no podía dejarlo porque lo consideraba como un hijo más. Eso es lo que no me perdona, que les dejara de lado por mi trabajo. Era tan así mi obsesión profesional por el Proyecto que a veces, durante esos días de permiso en España, llevaba a mi hijo de dos años a la oficina. En una ocasión en el despacho de Dirección en la sexta planta de la calle Rodríguez San Pedro, nos descuidamos hablando y con los rotuladores que el mismo Juan Carlos le había dado para que jugara, no hizo otra cosa que colorear la moqueta del despacho. Desde entonces Juan Carlos cuando me preguntaba por él me decía: ¿Cómo está "terrorin"?.

De regreso a la historia del Proyecto, en aquella segunda planta del Edificio de Fomento se gestó el embrión de los Proyectos Llave en Mano de Energía. De allí surgió, por ejemplo, el grupo de documentación liderado por Vallejo, el manejo del incipiente Internet y los correos electrónicos en lugar de los faxes, menos para Quico que sólo enviaba faxes interminables porque decía que los correos no llegaban nunca. Todavía no teníamos móviles o estaban empezando. Yo, por ejemplo, no estrené el mío hasta el día de Reyes de 1998 y fue precisamente para hablar con Vilhelm Lund, Director de Proyecto por parte de GE. También aparecieron los informes fotográficos de obra con la primera y segunda cámaras digitales que le hice comprar a Juan Carlos en el J&R de Nueva York. ¡Qué tiempos de primigenia innovación!

Y a primeros de diciembre de 1996 se firmó el Contrato entre EEPMM y la UTE Termosierra, en Medellín (Antioquia, Colombia), cuna del presidente Uribe. Ese día hubo una cena de celebración con Mariano presidiendo, viandas de carne de res sangrante y aguacate en la gran mesa, más tarde aguardiente, ron y los vasos de chupito de regalo, ¡Qué Rico Todo! Del restaurante no recuerdo su nombre, pero sí que se encontraba enfrente del Intercontinental en

la subida a Rionegro de camino al aeropuerto Internacional. En mi memoria el mismo Juan Carlos, atemorizado, cuando bajaba o subía con nuestro taxi de confianza por el trayecto al aeropuerto de Medellín, ni hablaba por pavor al secuestro, como todos. Yo mismo, en toda la estancia de más de 18 meses en Colombia, nunca me dirigí verbalmente a un taxista para evitar que supiera que era extranjero, siempre era algún acompañante el que hablaba. La prudencia y el miedo lo aconsejaban aunque Paco y yo tuviéramos un seguro antisequestro con un corredor británico.

A propósito de seguros, que le pregunten a Nicanor cómo aprendió lo que era un Todo Riesgo de Construcción y el juego de los seguros y reaseguros. En el intento desde Bogotá de confirmar la activación de la póliza del ARBR para poder cobrar de "las Empresas", Nica se mantuvo toda una noche en vela esperando que en Europa amaneciera para conseguir el beneplácito de una reaseguradora.

En el Intercontinental de Medellín se hospedaba el personal de GE por razones de seguridad, impuestas por su Jefe de Seguridad, Ojeda, un ex-agente de la CIA con maneras chulescas. Después de aquello, Nancy y el departamento comercial de GE dejó paso al equipo del Proyecto, en aquellos momentos el Director de Proyecto propuesto por GE era Larry, un texano con botas camperas y vaqueros, imenuda pinta!, luego lo cambiaron por Willy, un argentino nacionalizado americano, que incluso fue Director de Operaciones en Duro Felguera Energía durante casi tres años hasta 2009. Con la que había montado Ojeda, no había persona de GE que quisiera ir a ese Proyecto, ni siquiera de viaje.

Por el lado de la Línea de Proyectos de Felguera Montajes los participantes en la fase de oferta conformaríamos el grupo del Proyecto - ¡No había más! y el Director del Proyecto el mismo Paco, aunque Liñero se le ofreció como tal pero lo desechó.

Se inició, pues, oficialmente el Proyecto. A la carrera se incorporó Alfonso en Bogotá y se contrató al representante de GE en Colombia, Jairo, quien pasó a nuestras filas, mejor dicho a las suyas, según deparó luego el futuro. Jairo

había estado vinculado a EPCistas en Colombia y fue el encargado de buscarnos tanto la oficina definitiva de Bogotá, como la Ingeniería Strycon de un amigo suyo y los primeros empleados de Felguera Montajes Sucursal Colombia, entre ellos algún familiar, como luego casualmente conocimos y porque al final siempre se entera uno, Carlos el administrador de contratos. Jairo también se ocupó de asesorarnos en un arranque de Proyecto en que estábamos muy perdidos, al no haberlo hecho ninguno nunca. También se encargó de nuestros hospedajes en Bogotá, en el Aparta-hotel Los Andes, mientras nuestra primera oficina la habría Alfonso en el edificio del exclusivo Club el Nogal, donde en febrero del 2003 y cuando ya no estábamos allí, hubo un atentado terrorista con coche-bomba y veinte muertos.

Pasamos las Navidades del 96 en casa y en el inicio del año nuevo, primer mes del Proyecto, Coque y yo hicimos las maletas para irnos a Bogotá e intentar organizar el arranque de la Obra inmediatamente. Nunca antes habíamos hecho obra civil y Liñero recomendó a José Ramón, un jefe de obra jubilado de Agromán, que aunque Químico, toda su vida la había pasado entre tierras y hormigones – concretos en Colombia. José Ramón continuó varios años después subcontratado con Duro hasta los ochenta y tantos a cargo del diseño civil de las desulfuraciones de Energía, cuando Paco ya decidió que era hora de jubilarlo de verdad. Con José Ramón venía Teresa, su mujer, como hecho singular luego en la vida cotidiana de la obra, más tarde Josín, su hijo, para ayudarlo con los cálculos, pues estaba estudiando Arquitectura. Eran concesiones que teníamos que hacer para satisfacer las necesidades del único que sabía de Obra Civil de nosotros. Los demás no veíamos a la familia en tres meses y José Ramón con setenta y tantos la supo llevar en la maleta.

En el primer mes del proyecto, mi único viaje a la obra en avioneta particular desde Bogotá supone un gasto que luego vimos como irrepetible salvo excepciones, como una visita a obra de Juan Carlos. Luego los viajes serían por carretera con Rubén Darío, nuestro chófer con todoterreno y bajando la cordillera Andina hasta llegar al valle del río Magdalena, durmiendo en un hotel en Puerto Boyacá para pasar luego el

día siguiente completo en el sitio. Esos viajes no eran recomendables por razones de seguridad pero el presupuesto no admitía alquilar avionetas todas las semanas y era más barato y cómodo que volar a Medellín, dormir en hotel y madrugar a las cuatro o cinco de la mañana para montar en el primer vuelo de la avioneta regular a Puerto Nare desde el céntrico aeródromo, donde se estrelló Carlos Gardel en 1935.

Los primeros vuelos regulares desde Medellín eran una odisea. A veces entre las montañas de los Andes (que casi rozaban la avioneta), y con vientos y tormentas, el aparato se tambaleaba. En alguna ocasión Coque sufrió las agujetas en los brazos por el esfuerzo de agarrarse a la silla con todas sus fuerzas de lo que se movía aquel trasto y fue él también quien más utilizó esas avionetas. De hecho, era quien se encargaba, como Jefe de Campamento, de toda la logística de nuestros viajes en Colombia. Desde el campamento, por lancha hasta el aeródromo de Puerto Nare o al de Puerto Berrío a 35 km en canoa por el río (esquivando en el agua limosa restos vegetales, animales y algún que otro ocasional "cadáver" hinchado por los gases producto de la descomposición) y desde allí en avioneta hasta Medellín como punto intermedio previo a nuestro destino nacional o internacional.

Entretanto, en España, la Ingeniería la dirigía el hermanísimo Gaspar, pues era el único que tenía experiencia en Ingeniería, todos los demás éramos "montadorones". En momentos de máxima necesidad de documentos, estos no llegaban. El problema, que Parsons estaba en Boston y nosotros en Gijón y que el equipo liderado por Bryan y Sarah no era capaz de producir la documentación que se requería. Miguel fue enviado dos meses de residente a Parsons para desbloquear el envío de planos que no salían. Finalmente el lío en Ingeniería fue tan grande que Gaspar salió de la Empresa (antes debió salir su hermano, creo) y se canceló el pedido de Parsons, quedándonos con su ingeniería subcontratada en Bogotá, Gomez Cajiao. Para la Subestación, la elección resultó mejor que para el balance de planta. Como la subestación sería transferida a ISA, la alternativa no era otra que seleccionar a una de sus Ingenierías colaboradores, Mejía Villegas en Medellín.

El emplazamiento era una laguna inundable en la margen izquierda del río, sobre un terreno que no era sino una turba lodosa. La decisión obligada por la Ingeniería y la Geotecnia para colocar los grupos generadores era la de subir el nivel de la planta un mínimo de tres metros desde el terreno natural. Hacia falta material de relleno para llegar a esa cota, nada menos que trescientos mil metros cúbicos o treinta mil camiones si es que esa cantidad se entiende mejor. El material salió de unas antiguas explotaciones mineras de oro a unos pocos kilómetros de la obra. El primer problema al visitarlas, que estaban en medio de un territorio de paso de la Guerrilla hacia el pueblo. El segundo, que había que negociar con los dueños la servidumbre y el precio del material. El tercero, que debían tener permiso de explotación medioambiental.

Allí fuimos con José Ramón y César, el ingeniero civil colombiano subcontratado y un geólogo muy callado con un aparato de geolocalización por satélite (primera vez que vi funcionar un GPS en mi vida). El supervisor civil enviado por Julián desde España, regresó tan pronto como había venido. No soportaba la presión del miedo. Continuamente protestaba por todo: porque había víboras en las canteras, porque nos iba a entrar la Guerrilla a través de la endeble valla de cerramiento que se estaba instalando, porque hacía calor, humedad y había mosquitos, porque tenía que trabajar horas extras y los sábados y domingos. No hubo más remedio que invitarle a regresar a Gijón, de lo que se ocupó Coque.

En aquellos días aún no se había construido nuestro campamento, así que los únicos expatriados por entonces, Coque, José Ramón y yo decidimos que las idas y venidas a Bogotá eran improductivas, y Coque, a través de su ya amigo el Alcalde, nos consiguió un apartamento sin aire acondicionado en el mismo pueblo de La Sierra ¡Qué Calor de noche!, con cierto grado de protección como para que nuestros escoltas pudiesen vigilarlo. No era lo más seguro, pero para nosotros sí lo más cómodo. Cuando bajábamos a la calle a nuestro regreso diario de la obra atravesando la "carrilera" (la vía del tren), a veces parábamos a tomar una cerveza o un refresco en un ultramarinos pegado al apartamento, yo miraba a Coque intentando

decirle que cuando fuese a pagar la consumición (y la de todo el bar como hacía Coque siempre) no sacara todo el fajo de billetes, porque nadie de los que nos miraba había visto tanto dinero junto en su vida. Coque nunca me hizo caso y yo seguía estando temeroso de que me secuestraran.

Poco antes de mi cumpleaños en marzo y habiendo arrancado ya el movimiento de tierras, regresé a España después de dos meses y algún día – del apartamento, por el río en lancha y luego en todoterreno hasta el aeródromo de Puerto Nare, con el chófer-escorta en nuestra camioneta pick-up y el resto de escoltas en moto, apartando las gallinas y vacas de la pista de tierra para que la avioneta de doce plazas saliese, hasta el aeropuerto del centro de la ciudad de Medellín, luego en taxi hasta el aeropuerto Internacional, de allí en Avianca hasta Bogotá y en el aeropuerto de “El Dorado”, pasar la seguridad (DEA) y embarcar con Iberia para Madrid y en Barajas con Aviacó hasta Ranón, esperando en la cinta la entrega de maletas, con ellas al taxi de Jesús y por fin a casa. Todo en “piojoso” como ahora. De permiso compré el uniforme de batalla que luego se puso de moda en la obra, los pantalones “Boomerang” kaki con múltiples bolsos. Coque me consiguió en Medellín las botas de seguridad que estaba buscando, unas “Caterpillar” que le había visto a Jairo y como accesorio me llevé la primera cámara digital de Duro, un modelo Kodak con la maravillosa resolución de 640x480 píxeles, para poner en marcha mi idea de informar diariamente a Gijón de la marcha de la obra vía correo electrónico.

En el tercer mes de Proyecto comenzamos el desbroce, la retirada de árboles protegidos (alguno creo que estaba hasta seco) que hubo que replantar motivado por los Programas Ambientales. Esto me lleva a recordar la búsqueda por Medellín de una empresa que nos ayudase a manejar los diversos programas ambientales y sociales a que nos obligaba el Contrato y sobre los que el Cliente no hacía más que reiterarnos su obligado cumplimiento. Así apareció Integral y el que luego denominamos GGA (Grupo de Gestión Ambiental), que se encargó de todo este tejemaneje que jamás habíamos visto en España. Resulta que en el pueblo la basura

estaba por las calles y en nuestra obra nos obligaban a clasificarla (reciclaje), a entregar a la Comunidad la madera clasificada y a contratar a la gente del pueblo para hacerlo. En momentos posteriores de obra alquilamos una casa que utilizamos para dar charlas de capacitación y para la contratación donde las personas del pueblo se apuntaban y por riguroso orden eran seleccionados por nuestros subcontratistas de ejecución tanto de obra civil como de montaje electromecánico.



Foto: árbol transplantado

En el cuarto mes de Proyecto comenzamos el pilotaje, se colocó la Planta de Hormigón y se comenzaron a extraer los áridos del río por la comunidad de areneros (artesanos que buceando sacaban grava y arena del río a sus canoas).



Foto: areneros sacando arena y grava del barrado río Magdalena

El terreno de base era tan malo que aunque subimos el terraplén tres metros con material traído de cantera, las recomendaciones geotécnicas obligaron a pilotar “in situ” todas las construcciones y edificios. Galante perforó más de 700 pilotes con cuchara hasta 30 metros de profundidad y diámetros de 600 y 800 mm durante cuatro meses. En ese mes estrenamos el campamento con tres expatriados y más

compañeros colombianos, casi todos ellos de la empresa Strycon y de sexo masculino, porque nuestro campamento no era mixto, salvo Tere, la mujer de José Ramón.

El personal femenino subcontratado a Integral y que conformaría el GGA (Quico les llamaba GAC como las bicicletas) finalmente dormiría en el Apartamento que había sido utilizado por Coque, José Ramón y yo antes de estar operativo el Campamento de Obra.



*Foto: Iniciando la perforación del primer pilote cuatro meses después de la firma del contrato.*

En ese mismo mes se abrió una oficina en Medellín para estar cerca del cliente y porque los planos no llegaban. De esta forma se perseguía mejor a los subcontratistas de Ingeniería. Empezaron los días interminables de trabajo de Quico, Solís, Miguel, Michi, Nicolás, Esteban, Antón y otros que he perdido en mi memoria hace ya más de catorce años en el momento de escribir estas letras. Primero la oficina fue un local cedido, aunque alquilado, en la planta baja del edificio de Mejía & Villegas, más tarde el apartamento donde vivían todas esas personas se convertiría también en la oficina de trabajo. No había, pues, tiempo para la desconexión, lo mismo que en la oficina de España, la empresa se volcó con el Proyecto. El mismo planteamiento se llevó a Bogotá y allí se buscó otro piso "franco". Mientras tanto, en obra el campamento se ponía en marcha con todas sus instalaciones, catering, lavandería, enfermería con médico, bar. La cancha de tenis vendría varios meses más tarde debido a estancias más largas de Paco y Quico, que eran los únicos que la utilizaban.



*Foto: Nuestro campamento y casetas temporales, vivienda y oficinas. Cuarto mes.*

Por el quinto mes del Proyecto, mes de mayo de 1997, el terraplén de generación y subestación ya estaba a cota y el pilotaje de las turbomáquinas había finalizado, continuándose por el resto de la obra a toda pastilla con tres máquinas de Galante y el hormigón de AIA (con quien luego acabaríamos en Arbitraje Internacional por las discrepancias en el valor final del Contrato de obra civil). En el PowerGen de mayo-97 Duro Felguera llevó una presentación de la Sierra en base a las fotos mosaico enviadas desde la obra. Ese mismo quinto mes se hormigonó la cimentación del turbogruppo 1 y se iba preparando la obra del puerto-muelle en el río para poder desembarcar las máquinas.



*Foto: Hormigonado de la bancada en segunda fase del generador de la TG1 en el quinto mes de Proyecto.*

El sexto mes fue para recibir a Mompresa, Fidalgo, Javier, Rafa, Gaspar y otros tantos, también se acabarían el muelle y las cimentaciones de las dos máquinas y se iniciarían los preparativos para el montaje del pórtico de izado con el que Lastra colocaría en sitio los turbogeneradores que llegarían pocos días más tarde. La obra ya ha cogido el ritmo de crucero, los problemas crecen al tener que convivir las diferentes especialidades, civiles,

mecánicos y más tarde eléctricos y nuestro campamento comienza a llenarse de más españoles.



Foto: El contenedor de herramienta de Mompresa.



El séptimo mes se convirtió en el de los embarques. Las turbinas, generadores y auxiliares de GE procedentes de EEUU habían embarcado un mes antes y habían llegado a Barranquilla, puerto desde el que se transfirieron a barcazas que surcarían río arriba el cauce cambiante del río Magdalena. Tan cambiante que el convoy tuvo que dormir amarrado literalmente a un árbol debido a la falta de calado para llegar a la obra. Todo el mundo preocupado por la seguridad del convoy, aún cuando iba escoltado por barcos de la Armada Colombiana. Vitin nos informaba por radio del punto kilométrico por el que se encontraba el convoy en un parte horario. ¿Milagrosamente?, aguas arriba se abrieron las compuertas de una presa y durante unas pocas horas hubo calado suficiente como para que pudiera llegar el convoy al flamante muelle fluvial de la Termoeléctrica.



Foto: Convoy esperando calado suficiente para seguir el remonte.

El octavo mes es el de la recepción de más embarques con el resto de grandes piezas e inicio del Montaje Mecánico con mayúsculas, por encima de los civiles que no han acabado. Los eléctricos empiezan el montaje de la Subestación y nos encaminamos a los meses de máximo número de personas en obra, unas 1000, con unos 325 electromecánicos y 675 civiles.

El noveno mes, el del gasoducto y cruce subfluvial dirigido de 750 metros. Llegan los Transformadores.



Foto: Máquina para la ejecución de la perforación dirigida de 750 m por debajo del río Magdalena en la margen opuesta a la de la obra

En el décimo mes, se reciben las cabinas eléctricas, algunas de ellas de sustitución, pues el camión que las transportaba se salió de la carretera en Vizcaya, cayéndose por un talud y obligando a fabricar de nuevo algunas de ellas.

En el undécimo mes, el avorágine es el del montaje eléctrico. Los turnos son de 24 horas porque llega diciembre y hay que acabar. También soplamos el gasoducto con el mismo gas que transporta, esta es la primera y única

obra donde hemos hecho soplado con gas natural.



*Foto: soplado del gasoducto.*

Un año después de la firma del contrato a duras penas se energiza la subestación. Y gracias a ese hito se produce una inauguración oficial de la Central con la presencia del Presidente Samper y el Gobernador Uribe. Como hecho singular podemos comentar que ese día tomamos sidra y comimos jamón ibérico. Las cabinas eléctricas que se embarcaron desde España lo habían traído en su interior por orden de Quico. Dado el hecho de haberse tenido que enviar algunas más tarde por el accidente de camión, las que vinieron por avión trajeron ese "premio" para el hambriento personal de la obra.



*Foto: Carpa y mesa de presidencia donde Samper inaugura la primera máquina.*

En las Navidades de 1997 organizamos turnos para mantener la obra viva y poder terminar todo lo pendiente para arrancar la primera turbina, el personal de Puesta en Marcha de GE deja lista durante esos días la máquina uno para entrar en operación en los primeros días del mes de enero de 1998, trece meses después de la firma del contrato y diez meses después del primer movimiento de tierra.

La historia continúa en 1998 con la parte desagradable de una obra en que los esfuerzos se pagan ... Pero eso es otro relato.