

Mayo de 2023

Pacífico 1

Sinfonía inconclusa en el suroeste antioqueño

Carlos Mario Castaño Posada

Director de Ingeniería Civil— Universidad EIA

Los cambios ocurridos en la cartera de transporte en las últimas semanas constituyen una buena oportunidad para hacer balance de los proyectos viales estratégicos de la competitividad nacional y territorial. En esta perspectiva, la Universidad EIA considera pertinente en la actual coyuntura, hacer un examen de los tropiezos enfrenta la conexión Pacífico 1, un proyecto a todas luces clave de las Vías 4 G y de la articulación de departamentos vitales en la integración territorial.

Las Vías 4G o las nuevas vías de la competitividad

Las Vías 4G, o Vías de Cuarta (4ª) Generación, son un programa de infraestructura vial que Colombia diseñó para mejorar la competitividad del país, buscando la disminución de tiempos y costos en el transporte de carga y de pasajeros entre sus orígenes y destinos.

Es uno de los proyectos más ambiciosos del país, en el que se presupuestaron inicialmente unos 47 billones de pesos, y con el que se espera impactar positivamente el PIB.

Uno de estos grupos de obras son la Conexión Pacífico 1, 2 y 3 que permiten, en su conjunto, mejorar el desempeño del comercio exterior de Antioquia y la facilitación de corredores estratégicos de los departamentos del eje cafetero, desde Buenaventura hasta Urabá.

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) es la agencia gubernamental que, como parte del Ministerio de Transporte, está a cargo de las concesiones para el diseño, construcción, mantenimiento, operación y administración de la infraestructura vial en Colombia.

Pacífico 1, 2 y 3: infraestructura para la internacionalización

El Pacífico Colombiano es nuestra otra “puerta” de entrada al continente y “plataforma” de inserción del país en los actuales motores de la economía global, situados en el Asia Pacífico. Con las vías 4G Conexión Pacífico 1, 2 y 3, el país estará más conectado y tendrá una mejor movilidad en carga y pasajeros.

Estas tres super autopistas suman 293 Kilómetros que van desde Medellín hasta el eje cafetero, mejorando el flujo hacia Chocó, el Valle del Cauca y el Puerto de Buenaventura. Con ellas se mejorará mucho la conexión entre el centro del país y el Eje Cafetero, con Antioquia y con el Pacífico Colombiano.

Sin esta conexión, un camión que sale desde Medellín se demora unas 15 horas para llegar al puerto de Buenaventura, y con estos proyectos se reduciría una tercera parte del tiempo, según el Ministerio de Transporte. El viaje entre Medellín y Manizales también se reduciría en casi la mitad del tiempo.

El presupuesto inicial para las tres mega obras es de aproximadamente 6,7 billones de pesos, según las fuentes oficiales.

La Vía 4G Pacífico 1: La “puerta” del Suroeste Antioqueño

La puerta del Suroeste: Se le denomina así porque se convertiría en la conexión más eficiente desde el Valle de Aburrá hasta Bolombolo en el Suroeste Antioqueño y el Río Cauca.

La obra Pacífico 1 consiste en la conexión entre Ancón Sur y Bolombolo, en unos 50 kilómetros: 32 Km de construcción de vía nueva, y 18 Km de adecuación de la vía existente. La Concesionaria Vial del Pacífico (Covipacífico), es la concesionaria a cargo de esta vía, y el contrato comprende la construcción, mantenimiento y operación de esta vía en doble calzada.

En esos 50 kilómetros se construyeron 2 sistemas de túneles en doble calzada, el primero son los túneles de Amagá con dos tubos de 3,6 Km cada uno, los cuales se espera que entren en operación este año, y el segundo sistema son los túneles de Sinifaná con dos tubos de 1,4 km cada uno y que ya están en operación. También consiste de 67 puentes y 3 intercambios viales para Titiribí, Sinifaná y Camilo C. Esta vía reducirá el trayecto entre Amagá y Bolombolo en aproximadamente media hora.

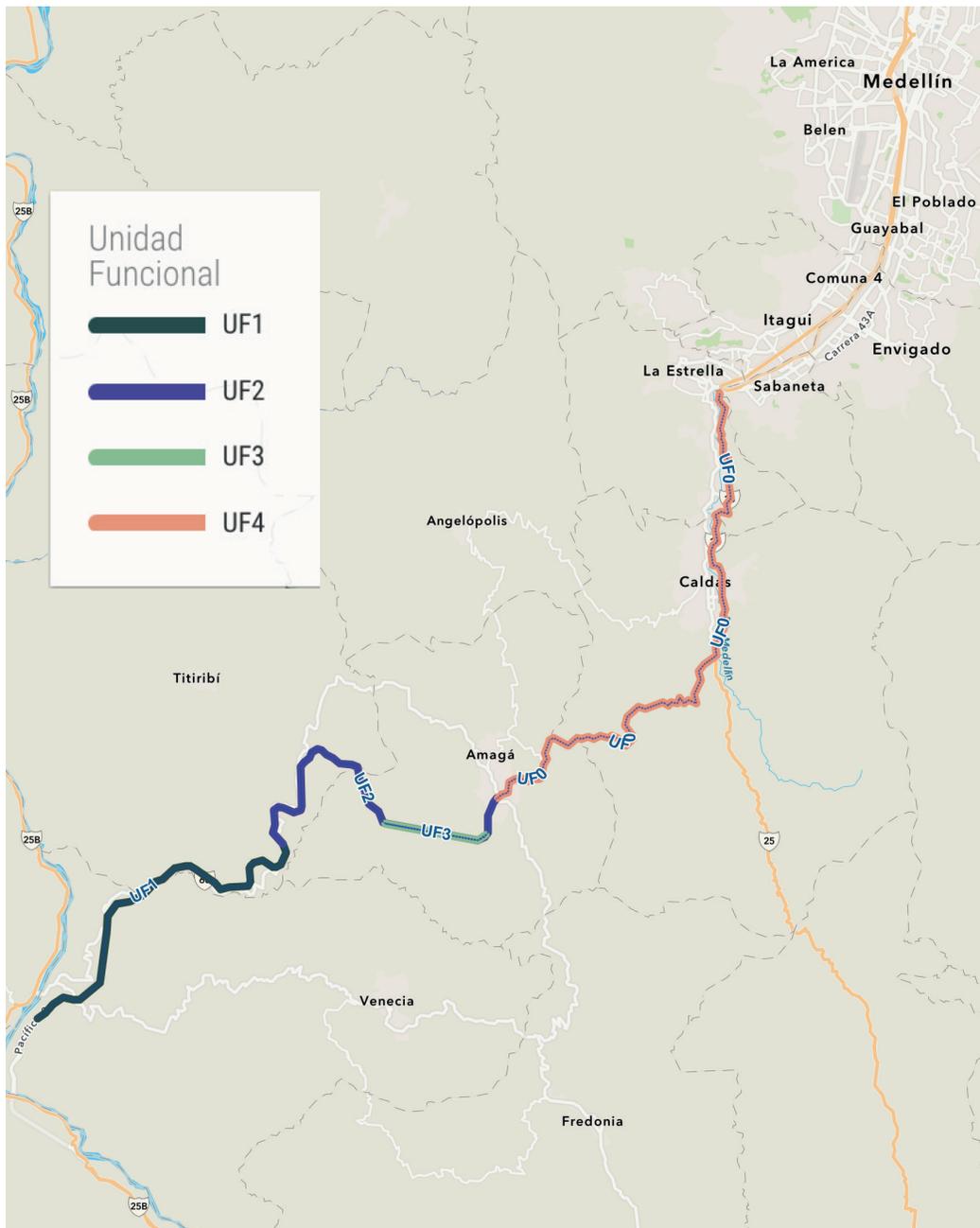
El proyecto se programó en 4 fases o tramos o Unidades Funcionales (UF), que desde Medellín serían así:

UF4 - Ancón Sur – Camilo C.

UF3 - Túnel de Amagá.

UF2 - Camilo C. – Puerto Escondido.

UF1 - Puerto Escondido – Bolombolo.



METI/NASA, USGS. Powered by ESRI.

<https://aniscopeo.ani.gov.co/reportes/carreteros/proyectoDetalle/3>

Este proyecto se encuentra con un avance del 95.40% que se refleja en sus unidades funcionales de la siguiente manera:

UF4 - Ancón Sur – Camilo C.: Tiene un Avance del 93.26%.

UF3 - Túnel de Amagá: Tiene un Avance del 100.00%.

UF2 - Camilo C. – Puerto Escondido: Tiene un Avance del 97.65%.

UF1 - Puerto Escondido – Bolombolo: Tiene un Avance del 87.98%.

Para este proyecto se invertirán 3,12 billones de pesos en las obras de construcción, y 1,3 billones de pesos en operación y mantenimiento, de acuerdo con <https://aniscopio.ani.gov.co/reportes/carreteros/proyectoDetalle/3>

Cronología de un viacrucis

El 3 de junio de 2014 la ANI adjudicó el contrato de construcción de Pacífico 1 a Covipacífico. El contrato se firmó el 15 de septiembre de 2014, el acta de inicio de preconstrucción el 11 de noviembre de 2014, y en el año 2015 se inició la gestión predial y el trámite de licenciamiento ambiental.

Desde estos inicio en 2015 ya hubo algunos problemas, se retiró la estación de peaje de Caldas, afectando la ingeniería financiera del proyecto:

<https://www.elcolombiano.com/antioquia/rechazo-a-peajito-social-en-doble-calzada-de-caldas-IC2721129>

Adicionalmente, el INVIAS incumplió con la entrega de la doble calzada entre la intersección de Primavera y la estación del peaje de Amagá, a la que le quedaron faltando casi 3,3 km y el intercambiador vial de Primavera; que no se han incluido en el contrato de la concesión, y tampoco el INVIAS tiene recursos para ejecutarlos.

El acta de inicio de la construcción se suscribió el 22 de marzo de 2018, sin ningún percance importante, logrando un avance del 8% ese mismo año.

Pero, el 28 de mayo de 2019 ocurrió un enorme deslizamiento de tierra durante la obra que destruyó la calzada en el sector conocido como Sinifaná, y que generó grandes pérdidas económicas en Bolombolo y La Albania, y en la subregión, debido al cierre. Tanto que en agosto de 2019 se declaró la calamidad pública por este hecho. Siete meses se demoró la concesionaria en remover el derrumbe totalmente. Pero la nueva doble calzada sigue interrumpida en este tramo, y la solución propuesta para pasar por la zona

inestable, es que se deben construir un par de túneles y varios puentes que tampoco se han incluido en el contrato. Incluir las obras faltantes en el contrato de concesión, costaría aproximadamente 880 mil millones de pesos. A la fecha la ANI y el Concesionario vienen negociando los términos de esta adición.

Según un comunicado emitido por varios líderes de la región, desde el 2019 las comunidades del Suroeste han manifestado a través de 2 plantones pacíficos, uno el 16 de agosto en Bolombolo y otro el 21 de octubre en Peñalisa, su inconformidad en la forma como actúa y responde la concesionaria frente a los llamados y solicitudes de las comunidades y los gremios: <https://ifmnoticias.com/las-vias-del-suroeste-un-asunto-de-voluntad-politica-y-presupuesto/>

Para el mes de agosto de 2020 la obra ya tenía un avance del 46%, pero se esperaba un pequeño retraso con ocasión de la pandemia del Covid-19. Este mismo mes, el día 27, el Periódico Regional El Suroeste (<https://periodicoelsuroeste.com/en-riesgo-la-constructividad-de-pacifico-1/>) emitió un comunicado evidenciando o cuestionando los problemas constructivos de la vía, por desestabilización de laderas, los cuales ya venían siendo recurrentes según este medio; y señalando enfáticamente el problema de ocurrencia de derrumbes e inestabilidad, es decir, problemas en donde convergen disciplinas como la hidrología, la geología y la geotecnia. La nota fue escrita por el reconocido Ingeniero *Geólogo José Hilario López A.*

Más adelante, el 20 de mayo de 2022, en la obra de la vía Pacífico 2, entre Santa Bárbara y La Pintada, ocurrió una pérdida de banca en el sector de La Quiebra, con el consecuente cierre total de la vía; lo cual afectó a la comunidad, el comercio y la economía. Y el tráfico se desvió hacia el corredor de la concesión Pacífico 1, que en ese momento se encontraba en construcción, aumentando el tráfico por el mismo, el cual no estaba preparado para recibirlo.

La otra vía alterna por Bolombolo – Santa Fé de Antioquia – Medellín, que hace parte de la concesión MAR 1, también se encontraba en construcción en ese momento, y con dificultades de inestabilidad, ocasionado cierres totales temporales.

A mediados de 2022 se anunciaba un avance del 90%, pero, con varios puntos pendientes y con la falta de más presupuesto para resolverlos. Se mostraba un avance de obra positivo con respecto a la terminación, pero esos puntos críticos nublaban tal expectativa, sin mencionar la insatisfacción de los grupos de interés afectados.

Tanta ha sido la inconformidad de los ciudadanos usuarios de esta vía que en septiembre de 2022 las protestas estallaron mediante la reunión de manifestantes en el peaje de Amagá que expresaban las afectaciones y los impactos económicos y sociales que la construcción de Pacífico 1 les estaba ocasionando.

Todos declaraban que un viaje que antes se demoraba de 2 a 3 horas, con los obstáculos de la construcción de la vía, ahora se estaban demorando 5 o 6. Ellos le solicitaban al Gobierno Nacional y a la ANI que le exigieran al constructor mejorar las condiciones del tránsito y darle mayor celeridad al proceso de construcción.

El pasado 12 de marzo, hace apenas un mes, se derrumbó un gran muro de contención de la obra en el kilómetro 8 de la vía, municipio de Titiribí, que afortunadamente no dejó víctimas mortales, pero obviamente sí grandes pérdidas de tiempo y recursos.

Actualmente la UF1 va en un 92%, la UF2 en 97%, la UF3 en 100% y la UF4 en un 93%. El avance general es del 95% (<https://www.covipacifico.co/conexion-pacifico-1/el-proyecto/>). Los túneles ya están listos. Pero, a pesar de estos altos porcentajes de avance, las incomodidades y los cuellos de botella de las obras pendientes, aún son un dolor de cabeza para los usuarios recurrentes de esta vía y para las comunidades aledañas.

Faltan 12 puentes y varias dobles calzadas; por esto hay varios tramos nuevos que aún están sin estrenar. Otra obra que al parecer queda pendiente es el intercambio vial de Primavera.

Los trancones son insalvables, principalmente en temporadas de alto turismo como en la pasada Semana Santa, entonces, la insatisfacción se expande hacia los turistas. Hay varios kilómetros todavía en calzada sencilla formándose así varios cuellos de botella importantes, sobre todo en la UF4 ente Primavera y Cuatro Palos.

Se debe tener en cuenta que, a raíz de la pérdida de banca en La Quebra, la concesión Pacífico 1 recibió todo el tráfico que sale hacia el eje cafetero por la Pintada, sin estar terminada ni en condiciones de uso.

Aunque la concesionaria pudo tomar medidas para facilitar el tráfico sobre su corredor, no estaba obligada a hacerlo, al contrario, el tráfico por el corredor en construcción ha afectado el rendimiento de los trabajos, retrasando la entrada en la operación de las UF del proyecto. Y es claro que en la medida en que se van finalizando tramos del corredor, la movilidad ha ido mejorando.

En conclusión. Una sinfonía para desbloquear

Las mega obras de infraestructura, como las vías 4G, y como en el particular de la conexión Pacífico 1, son obras estratégicas para el país, son fundamentales para el desarrollo y la competitividad regional y nacional. Merecen todo el apoyo. Sus impactos positivos en empleo, encadenamientos y gestión socio-ambiental son enormes y significativos. Es loable la gestión y la ingeniería que hay detrás de cada proyecto; es invaluable el gran esfuerzo, dedicación e ingenio de nuestros ingenieros para sacar adelante estas mega obras.

Pero también es cierto que sus percances nos dejan grandes aprendizajes; varios factores importantes por revisar y mejorar desde el diseño, la construcción y finalmente en la operación y el mantenimiento de las mismas.

El cambio climático, que ya se debería llamar crisis climática, obliga a los diseñadores de vías a considerar una hidrología distinta a la que se aplicaba hace apenas unos años, con unos períodos de retorno distintos a la hora de establecer factores de seguridad en el diseño geotécnico y en la estabilidad de taludes. En Geotecnia ya hay que considerar una nueva Hidrología, los suelos ya no se comportan igual con este nivel de pluviosidad.

Tener un deslizamiento o un derrumbe de gran magnitud durante el desarrollo de una obra de este tipo es bastante perjudicial. Y tener muchos de ellos es muy grave. La atención de los derrumbes evidentemente desvía de forma significativa la atención y los recursos de los programas iniciales de obra.

Por otro lado, la crisis climática también obliga a los constructores de vías a trabajar en condiciones adversas de lluvia durante largos periodos de la obra; a lo que tienen que adaptar los métodos constructivos considerando estar bajo lluvias casi permanentes, y a gestionar todos los riesgos asociados a esto, incluyendo los retrasos.

También queda claro que la construcción de distintos proyectos viales interconectados entre sí, como la Conexión Pacífico 1, 2 y 3, en un sistema complejo, los imprevistos o dificultades de uno, afecta directamente el proceso de construcción del otro.

Se ha aprendido que tales condiciones adversas probables, al no ser proyectadas, finalmente terminan convergiendo en una serie de inconvenientes, no sólo de más tiempos y costos para las obras, sus constructores y la ANI, sino también para los usuarios de las vías y para las comunidades aledañas, que, insatisfechas y alteradas, obviamente terminan haciendo mesas de trabajo, audiencias, protestas y emitiendo múltiples quejas sobre las afectaciones recibidas.

Es un reto enorme construir grandes obras o vías sin que se traumatice la operación normal de los muchos y diversos usuarios (rutinarios y no rutinarios) y de los residentes aledaños a estas obras.

Mientras tanto, la adecuada diligencia y la empatía en las respuesta a las solicitudes de los usuarios y de las comunidades asentadas alrededor de las vías, y de las agremiaciones que los representan, deberían ser los pañitos de agua tibia que alivien un poco los perjuicios ocasionados por los imprevistos y los percances durante la construcción y operación de estas grandes obras.