

Seguimiento a las obras de la doble calzada Buga-Buenaventura

No se sabe en cuántos años será entregada la doble calzada Buga-Buenaventura

La demora en la negociación entre el Gobierno y las comunidades es el principal problema.

- El Tramo I tiene los mayores retrasos en la ejecución de las obras. Según el contratista, el contratante y la interventoría, por la demora en la gestión socio-predial y ambiental.
- El tramo III, que ha presentado menos dificultad con las comunidades, tiene un 95% de avance, pero desde hace tres años viene negociando con una comunidad afrodescendiente.
- Aunque en el Tramo IV avanzan los trabajos de construcción de puentes, viaductos y túneles, también existen problemas con las comunidades.
- No hay coordinación en el Ministerio del Interior y Justicia, que ha reconocido nuevas comunidades en la zona, quienes reclaman que se agote la consulta previa con ellos y se le reconozca el derecho a la compensación por la ejecución de las obras, lo que ha demorado la negociación, entrega de predios y licencias ambientales.
- También falta compromiso de las alcaldías de Dagua y Buenaventura para ejercer control sobre los invasores de vía.
- El tramo II, que no ha presentado problemas con las comunidades, está casi listo para ser entregados al servicio, pero el retraso en la adición de los recursos por parte del Invías no ha permitido que las obras fueran terminadas. En diciembre serían entregados siete kilómetros de doble calzada, incluido el viaducto de Bendiciones.

Cali, 19 de julio de 2011. El Observatorio de la Infraestructura del Valle del Cauca, creado el pasado 12 de abril por la Cámara Colombiana de la Infraestructura, CCI, y la Fundación para el Desarrollo Integral del Valle del Cauca, FDI, (Cámara de Comercio de Cali), ha realizado seguimiento a las obras de la doble calzada Buga-Buenaventura, en el tramo comprendido entre Citronela y Loboguerrero, a cargo del Instituto Nacional de Vías, Invías.

La gestión social, predial y ambiental es particularmente delicada en el área de influencia del proyecto de la doble calzada entre los sectores de Citronela (Buenaventura) y Loboguerrero (Dagua) debido a la aparición de nuevas comunidades pertenecientes a las minorías étnicas del país, quienes deben ser consultadas para poder obtener las licencias ambientales que permiten el desarrollo de las obras.

Según documentos conocidos por el Observatorio, cuando se inició el proyecto el Ministerio del Interior y de Justicia sólo tenía certificadas tres comunidades

afrodescendientes e indígenas, denominadas Alto y Medio Río Dagua, Nasa-Kiwe y Chamí Aizama (Embera).

Sin embargo, con el desarrollo de las obras fueron apareciendo nuevas comunidades, que han tramitado la certificación en el Ministerio del Interior, entidad que las ha certificado y con ello les ha reconocido derechos que impactan el proyecto. A partir de la certificación, el Invías debe realizar la consulta previa con estas comunidades y suspender los trabajos hasta tanto se surta ese trámite, lo que retrasa aún más la ejecución del proyecto. Estos grupos han aparecido entre el 2008 y el 2010.

Las nuevas comunidades son: En el tramo I (Citronela – Altos de Zaragoza), el consejo comunitario de Citronela, La Caucana, La Esperanza y Córdoba-San Cipriano. De estas, el Invías solamente ha llegado a acuerdos con el consejo comunitario de Córdoba-San Cipriano. En resumen, no existen acuerdos y por lo tanto no hay licencias ambientales para hacer obras en los kilómetros 15 al 16+100 y 22+533 al 25+336, tramos estos últimos especialmente importantes pues en ellos se tiene proyectada la construcción de dos viaductos.

Y no se ve solución a corto plazo debido a que en la comunidad de La Esperanza existe un conflicto interno porque fueron elegidas dos juntas directivas para este consejo, lo que ha imposibilitado la negociación con ellos. El Ministerio del Interior es la autoridad encargada de dirimir el conflicto, y según lo informado por Invías y la firma interventora Consorcio Gómez Cajiao - Consultécnicos, la decisión será tomada a finales de este año, decisión que no involucra la licencia ambiental y que sólo sirve para establecer con quien es que el Invías debe realizar la consulta previa.

En el tramo III (Triana – Cisneros) apareció el consejo comunitario Pacífico Cimarrón, que reclama derechos sobre el territorio ubicado en el kilómetro 45+780 hasta el 51. El Invías lleva tres años negociando con esta comunidad sin obtener resultados. Debido a este escollo, está sin culminar el viaducto de Tres Chorros y la calzada nueva en estos 6,3 kilómetros.

En el tramo IV (Cisneros – Loboguerrero) reclama derechos el consejo comunitario de El Naranjo y la comunidad indígena del río Pepitas, ubicados entre los kilómetros 51 al 61. Por esta reclamación también se afecta el desarrollo de los trabajos en los túneles 1 y 2 y el viaducto de Cisneros. No obstante, en el año 2009 **el Ministerio del Interior certificó que “no se registra la presencia de comunidades negras dentro del área de influencia del proyecto”**.

El Observatorio invita a los ministerios del Interior y de Justicia, Ambiente, Transporte y/o Invías a coordinar el manejo que se les debe dar a las comunidades afro e indígenas que se reconocieron y se reconozcan con posterioridad al inicio del proyecto (abril de 2006, según el Conpes 3422) pues en la medida que se otorgan reconocimientos a nuevas comunidades le crean al Invías la obligación de hacer consultas previas, que, como se ha demostrado, generan grandes retrasos en la ejecución de las obras, situación que sólo beneficia a los contratistas, por cuanto estos retrasos no son generados por ellos y encarecen el proyecto.

Ejecución de las obras

El tramo más atrasado es el correspondiente al **Tramo I (Citronela – Altos de Zaragoza)**, contratado con el Consorcio Metrovías Buenaventura, el cual tiene un avance del 12% a casi tres años (35 meses) de haberse iniciado.

El contrato prevé como fecha de entrega el 30 de noviembre de 2012, que con el grado de avance que lleva, será muy difícil de cumplir por parte del contratista.

Las obras que se están ejecutando en este tramo corresponden a estabilización de taludes con anclajes de 25 metros de profundidad, pilotaje para estabilización de la banca de la vía y construcción de un cárcamo para la protección del poliducto de Ecopetrol.

El factor principal que genera retraso en el avance de la obra es la demora en los acuerdos con las comunidades, trámite necesario para poder expedir las licencias ambientales (mecanismo que se denomina Consulta Previa) y la compra de predios. Según información del Invías, territorial Valle del Cauca, a junio se habían negociado 213 de 417 predios necesarios para el proyecto en este sector. Esto ha originado que el contrato haya tenido que prorrogarse y moverse la entrega de las obras del 30 de enero de 2011 al 30 de noviembre de 2012.

Otra de las debilidades de este tramo es el mal estado de la calzada existente, cuyo mantenimiento solo fue contratado por el Invías hasta este año. Frente a este tema, el Observatorio llama la atención sobre la falta de mantenimiento que tuvo la calzada existente durante el año 2010. Para ese año, la responsabilidad estuvo en cabeza del Instituto Nacional de Concesiones, Inco, específicamente en manos de la Unión Temporal Desarrollo Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca, concesión que aún a la fecha obtiene los ingresos del peaje de Loboguerrero.

El Observatorio encontró que en **dos tramos de las obras (II y III, Altos de Zaragoza a Cisneros)** contratados con los consorcios Doble Calzada Buga-Buenaventura y Doble Calzada Buga-Buenaventura II no fueron entregados en el tiempo contractual pactado incluidas las adiciones de plazo de entrega (aunque el avance de obra es significativo y se encuentra en un 95% de ejecución). La razón de la no entrega de los tramos se debe a que faltan trabajos de accesos a puentes y viaductos.

Sin embargo, el Invías aprobó recientemente la adición a estos contratos para culminar los trabajos y poder dar al servicio en diciembre de este año por lo menos siete kilómetros en doble calzada, que incluye el viaducto de Bendiciones, el cual está listo desde junio del 2010.

El Observatorio de la Infraestructura del Valle del Cauca también encontró que los tramos II y III fueron contratados con estudios y diseños preliminares y que la responsabilidad de los diseños finales de la vía quedó en cabeza del constructor. Este hecho generó que finalmente las labores constructivas contratadas no fueran las que finalmente se ejecutaron, lo que demuestra la improvisación en la contratación de este corredor vial, fundamental para conectar al puerto de Buenaventura con el centro del país.

En el tramo IV, a cargo del Consorcio ECC, se ejecuta la construcción de túneles, puentes y viaductos en los sectores donde se encuentra con licencia ambiental. El plazo de entrega de las obras está para julio de 2013 y el porcentaje de avance es del 20%. En este tramo falta por construir los túneles 1 y 2 por la misma problemática del todo el proyecto, falta de licencias ambientales.