

# PROYECTO VIAL MAR 2

IMPACTOS ECONÓMICOS,  
SOCIALES Y AMBIENTALES.

SESIONES  
CONCILIACIONES



CONGRESO  
DE LA REPÚBLICA  
DE COLOMBIA  
CÁMARA DE REPRESENTANTES



COMUNES | PEDRO  
BARACUTAO  
CONGRESISTA

12 de agosto de 2023, Dabeiba



# CONCLUSIONES

Con el fin de hacer control público a la obra de infraestructura vial Mar 2, acudimos al municipio de Dabeiba el Senador Omar Restrepo y el Representante a la Cámara Pedro Baracutao en compañía del Ejército Nacional, la ANI, INVIAS, la Alcaldía y Personería municipal y el Consorcio Autopistas de Urabá S.A.S. para escuchar a la comunidad sobre los impactos económicos, sociales, culturales y ambientales de la obra y buscar soluciones y garantías a sus derechos.

Los temas principalmente abordados fueron, la necesidad de volver a instalar los puentes militares sobre el río Sucio; la petición de la comunidad de crear una tarifa diferencial en el peaje de la variante Fuemia; las limitaciones a la movilidad tanto en el acceso al municipio de Dabeiba como en los caminos rurales y las afectaciones sociales, ambientales y económicas en la población, en bienes públicos y privados.



El Ejército Nacional manifiesta que está haciendo la gestión para conseguir puentes y da un parte de tranquilidad afirmando que en el término de dos meses a través de UNGRD estarán adquiriendo estas estructuras, adicionalmente, los firmantes de paz manifiestan su voluntad de aportar en estos trabajos como una obra de reconciliación y reparación a la comunidad.

Respecto al peaje de la variante Fuemia hay dos posiciones, desde la ANI y el Concesionario Autopistas de Urabá S.A.S. consideran que no pueden establecer tarifa diferencial en el peaje de la variante Fuemia porque está la opción de la Ruta 62 y además esta es una responsabilidad del Ministerio de Transporte. Para la comunidad y sus representantes estos megaproyectos excluyen a la población del llamado desarrollo. Queda el compromiso por parte de las curules de Omar Restrepo y Pedro Baracutao de instalar una Mesa de trabajo con el Ministerio de transporte, la comunidad y las curules, para evaluar la tarifa diferencial y/o ubicación del peaje.

El Puente peatonal de La Meseta es un compromiso de gestión de la ANI. Así mismo ocurre con la intersección que solicita la Administración Municipal y la comunidad para el municipio de Dabeiba, porque la ANI no tiene el recurso, ni el proyecto tenía presupuestado esta obra. La ANI se compromete a realizar esta gestión y solicita apoyo de los congresistas para ello.

No hubo respuesta frente a las afectaciones ambientales y daños en bienes públicos y privados por la falta de capacidad hidráulica de las obras de drenaje en las quebradas La Selva, La Clara y Remolino; el problema del talud de La Meseta; los retrasos del Consorcio Unica, el incremento de la accidentalidad, los accesos a caminos rurales y vecinales, las quejas al área social del proyecto respecto al relacionamiento con las comunidades.

Finalmente, queda como compromiso de los Congresistas realizar una Mesa de trabajo con el Ministerio de transporte, la comunidad y las curules, para evaluar la tarifa diferencial y/o ubicación del peaje. Y realizar en el mes de noviembre un balance de la Mesa técnica con 10 delegados de las comunidades y las entidades asistentes a la presente Audiencia.



El Puente peatonal de La Meseta es un compromiso de gestión de la ANI. Así mismo ocurre con la intersección que solicita la Administración Municipal y la comunidad para el municipio de Dabeiba, porque la ANI no tiene el recurso, ni el proyecto tenía presupuestado esta obra. La ANI se compromete a realizar esta gestión y solicita apoyo de los congresistas para ello. No hubo respuesta frente a las afectaciones ambientales y daños en bienes públicos y privados por la falta de capacidad hidráulica de las obras de drenaje en las quebradas La Selva, La Clara y Remolino; el problema del talud de La Meseta; los retrasos del Consorcio Unica, el incremento de la accidentalidad, los accesos a caminos rurales y vecinales, las quejas al área social del proyecto respecto al relacionamiento con las comunidades. Finalmente, queda como compromiso de los Congresistas realizar una Mesa de trabajo con el Ministerio de transporte, la comunidad y las curules, para evaluar la tarifa diferencial y/o ubicación del peaje. Y realizar en el mes de noviembre un balance de la Mesa técnica con 10 delegados de las comunidades y las entidades asistentes a la presente Audiencia.

Desde el consorcio Autopistas Urabá S.A.S. informan que para noviembre o diciembre estiman la finalización de las unidades funcionales 1, 2 y 3, e informan que todos los vehículos incluidos las chivas con pasajeros y las motos pueden pasar por la variante Fuemia.

INVIAS informa que 12 veredas serán intervenidas por caminos vecinales con una inversión de 200 millones para cada vereda que serán ejecutados por las Juntas de Acción Comunal.

Intervenciones de la comunidad representados en el Comité Cívico de Dabeiba, veedurías, juntas de acción comunal, líderes sociales y la alcaldía:



Uno de los temas más preocupantes son los accesos a caminos y veredas, incluso el acceso a los municipios, por ejemplo el alcalde de Dabeiba manifiesta que ha entregado en cuatro oportunidades un proyecto al Consorcio con el fin de construir un acceso al casco urbano o intersección a escasos metros y no a 7km como está ahora. El Alcalde manifiesta que hace mes y medio murieron 5 personas pasando la garrucha en el río Sucio en el cañón de La Llorona, en un lugar donde antes había un puente militar. En el cañón de La Llorona en los 90 el Ejército Nacional en el marco del conflicto armado destruyó 6 puentes que servían para la movilidad de la población.

En este sentido, los firmantes de paz le proponen al Ejército buscar una solución para la movilidad en el cañón de La Llorona con la construcción de puentes que serían trabajos y obras de reparación para esta población víctima del conflicto armado que está siendo revictimizada como lo demuestran los hechos fatales de hace un mes.



La comunidad también le recuerda a la institución del Ejército Nacional que fueron ellos quienes destruyeron o desmontaron los puentes, esa situación les trajo atraso porque ahora deben transportarse en garrucha, comprenden la situación actual de costos y falta de materiales de puentes militares, sin embargo, los puentes existían y prestaban un servicio, por eso consideran que es una deuda con el territorio y las comunidades.

La comunidad manifiesta reiteradamente que el área social del proyecto es antisocial porque ha pasado por encima de ellos, incluso denuncian que han intervenido predios sin avisar a habitantes y propietarios.

Las afectaciones a la conectividad y la movilidad en el perímetro urbano no han sido tenidas en cuenta, el proyecto debió considerar cuatro vías importantes del municipio que fueron subestimadas y tienen características insuficientes para la movilidad del municipio. El puente San Antonio es importante para la conectividad de la mayor parte de la población y aún no hay claridades de cómo será su adecuación y mejoramiento.



No ha sido resuelto el problema del talud de La Meseta a pesar del alto riesgo que hay para esta comunidad, así mismo, el puente peatonal no ha sido construido. Le reconocen al Consorcio que se realizaron obras de mitigación para el manejo de aguas.

El Comité Cívico de Dabeiba también denuncia cambios en las dinámicas sociales y culturales en el municipio, por ejemplo hubo un crecimiento de la prostitución, los accesos a los caminos no fueron respetados por el Consorcio, se ha incrementado la accidentalidad y mortalidad en la vía, hubo personas desplazadas porque no tenían título de propiedad sobre la tierra, también incrementaron las afectaciones en la salud por el mal manejo del polvo, la construcción de resaltos o reductores de velocidad causó accidentes y riesgos para la vida, imponen el pago de un peaje para los habitantes del territorio que reduce su movilidad y uso del territorio, además rechazan que se haga el cobro del peaje sin que la carretera esté terminada. El consorcio ha tratado mal a las comunidades, no ha respetado sus derechos y esperan que esta Audiencia no sea solo el cumplimiento de un requisito, sino que haya solución. La comunidad también denuncia que las PQR no son resueltas, como la solicitud de ampliar Puente Tierra por ejemplo, o el manejo de las cuatro quebradas que cruzan la vía nacional y han generado inundaciones especialmente en el Hospital.





Las comunidades de Cañasgordas y Uramita se sienten defraudadas y engañadas porque en la unidad funcional 1 la obra está sin terminar y generando graves daños a propietarios y habitantes, los cuales no se opusieron a la expropiación de sus predios y apoyaron el proyecto pero ahora sufren los retrasos de la obra.

No se puede aceptar que el desarrollo genere víctimas, este megaproyecto de infraestructura vial genera víctimas porque no es un proyecto pensado para las comunidades del territorio sino que los excluye y los afecta, debemos revisar como estos proyectos no solo tienen un beneficio nacional sino también territorial.

