

Imprimir

El Litoral Pacífico es de las zonas del territorio nacional más pobres y peor conectadas donde predomina el modo fluvial para el transporte de carga y pasajeros, lo que hace muy costosa su movilidad, agudiza la pobreza, imposibilita el ejercicio real de derechos básicos como salud y educación e impide desarrollos posibles como el turismo de naturaleza, más allá de las ballenas.

Su pertenencia a la exuberancia natural del Chocó Biogeográfico le confieren posibilidades de desarrollo, pero también le implican enormes restricciones. Un lugar único en el planeta, por su condición de que allí concurren Norteamérica y Suramérica, lo cual generó el mayor intercambio de especies en la historia evolutiva de la tierra con una variedad de ecosistemas tales como páramos, bosques de niebla, selvas húmedas tropicales, manglares, ciénagas, litorales rocosos y extensas playas. En todos ellos habitan infinidad de especies, muchas endémicas, que mediante sus múltiples interacciones conforman un verdadero paraíso natural. (Juan Manuel Díaz Merlano y Fernando Gast. El Chocó Biogeográfico. Banco de Occidente-Credencial, Cali, 2009). El turismo puede ser una salida, una oportunidad para los habitantes de esa región especial de la patria.

El modelo extractivista que predomina en el país, pesado fardo de gobiernos anteriores, no fue capaz de desarrollar este importante y estratégico andarivel que mira hacia la región que dominará la economía mundial en los próximos años. En la región del Pacífico mundial, nuestro Pacífico es la más pobre y atrasada.

La mayor parte de la población del Litoral Pacífico se ubica en asentamientos localizados a lo largo de las márgenes de los ríos o en sus desembocaduras al mar. Por lo anterior, y dadas las condiciones del Litoral, la mayor parte de la comunicación se realiza vía fluvial o marítima a través de los ríos, esteros o del borde del mismo, escenario en el que Buenaventura ejerce una función de centro de carga regional de gran importancia que se proyecta como uno de los principales epicentros de desarrollo industrial, logístico, portuario y social a nivel latinoamericano y en el que Tumaco y Guapi ejercen una función de centros subregionales para el transporte de pasajeros. Sin embargo, es importante destacar que la navegación fluvial o a través de esteros, se ve afectada por los procesos de sedimentación y por la

ausencia de infraestructura segura para el transporte de carga y pasajeros. (Conpes Todos somos PAZcífico, TSP, Pág. 27-28) Superar esta limitación de conectividad ha sido una vieja aspiración de las gentes del Litoral Pacífico que no se concreta. Veamos:

La Corporación Autónoma del Valle del Cauca, CVC, formuló en 1983, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación, DNP, el primer Plan de Desarrollo Integral para el Pacífico, PLADEICOP, donde se plantea la necesidad de contar con los esteros y los ríos de la región para habilitar una vía fluvial para superar la desconexión propiciada por la geografía (Pag 111) y conectar a sus poblaciones y centros rurales dispersos con los centros urbanos importantes como lo son Quibdó, Buenaventura y Tumaco y de allí al circuito económico nacional.

El PLAIDECOP define intervenir el sistema de esteros del litoral en los tramos Jurado-Curiche, Buenaventura-Guapi, Gaupi-Tumaco, Pizarro-Buenaventura, dado que, en general, “el transporte por mar abierto en embarcaciones que no son las más apropiadas para ello y el costo creciente del combustible constituyen buenas razones para la habilitación de los esteros y cuyo objetivo general estriba en “establecer un medio de transporte confiable adecuando la vía natural de los esteros, facilitar la comercialización de productos agrícolas de diferentes insumos entre distintas poblaciones y contribuir a la reducción de los costos de transporte marítimo-fluvial. Las obras debían estar terminadas en 1986”. (Pag 276).

El Plan Maestro Fluvial de Colombia de Mintransporte-DNP del 2015 señala que:

El objetivo principal del Plan Maestro Fluvial de Colombia, PMF es obtener un sistema de transporte fluvial bien desarrollado contribuyendo a una Colombia competitiva, limpia, segura y beneficioso para el desarrollo social, pues es el único modo de transporte existente en una gran parte del territorio nacional. (Pág.9) y remarcando su carácter de servicio público dado que el transporte de pasajeros y mercancías suele estar relacionado con la conexión entre pueblos y regiones aisladas, para hacer posible mejorar las condiciones de vida en las áreas en las que se presta el servicio. (Pag.10)

En atención a esa caracterización el Plan Maestro Fluvial de 2015 escogió las siguientes cuencas fluviales para su intervención a saber:

1. Cuenca Fluvial del Atrato: Atrato, Quito, Yuto, León;
2. Cuenca Fluvial del Orinoco: Arauca, Atabapo, Guaviare, Guayabero, Inírida, Meta, Orinoco, Vichada;
3. Cuenca Fluvial del Amazonas: Amazonas, Putumayo, Caquetá, Caguán, Vaupés;
4. Cuenca Fluvial del Pacífico: Acuapista del Pacífico - (Tumaco - Buenaventura), San Juan, Baudó
5. Represas, lagos y ciénagas: laguna de Tota, embalses de Betania, Calima, El Peñol, Salvajina, Guavio, represa de Esmeralda.

Como se observa, en la Cuenca del Pacífico se establece la Acuapista del Pacífico. El CONPES de importancia estratégica No 3847 de 2015, *Plan todos somos Pazcífico*, PTSP, define claramente la necesidad de desarrollar la denominada *Acuavía del Pacífico* para una población beneficiaria de 400.000 habitantes y destina recursos para el desarrollo en etapas del proyecto en atención a que el desarrollo y culminación del proyecto “permitirá reducir brechas de conectividad, elevar el nivel de vida, mejorar la competitividad y facilitar el desarrollo socioeconómico de la región” (Pág.41).

La evaluación económica de la Acuapista del Pacífico dio como resultado un VPN social positivo (5.666 millones de pesos de 2015), una relación beneficio-costos (RBC) de 1,08 y una TIR del 14,5%.

Tabla 6. Resultados análisis de sensibilidad conectividad de transporte, Acuapista del Pacífico

Escenarios	VP de beneficios	VP de costos	VPN social	TIR	RBC
	Millones de pesos				
Escenario Base	76.783	71.116	5.666	14,5%	1,08
Aumento en costos (5%)	76.783	74.672	2.110	12,9%	1,03
Aumento en costos (10%)	76.783	78.228	(1.445)	11,5%	0,98
Reducción en beneficios (5%)	72.943	71.116	1.827	12,8%	1,03
Reducción en beneficios (10%)	69.104	71.116	(2.012)	11,2%	0,97

Tasa social de descuento = 12,0 %; Límite de aumento de costos o reducción de beneficios = 7,5 %

Fuente: DNP, 2015.

Como se muestra en el Mapa 4, el proyecto se encuentra ubicado en las subregiones de Pacífico Sur y Sanquianga, en la Costa Pacífica del departamento de Nariño, y recorre la Costa Pacífica de los departamentos de Cauca, Valle del Cauca y el sur del Chocó.

Mapa 4. Ubicación geográfica del proyecto Acuapista del Pacífico



Elaboración: DNP utilizando Google Maps, 2015.

Para el desarrollo de la Acuavía se prevén las siguientes etapas de intervención como se ve en el mapa:

- Etapa I: Mejorar las condiciones de navegabilidad y operación segura mediante labores de

mantenimiento y dragado en los esteros desde Francisco Pizarro (Nariño) hasta Guapi (Cauca). Esta etapa, que ya cuenta con estudios y diseños del año 2013 adelantados por el INVÍAS, requiere entonces realizar el ajuste de los mismos en los componentes técnicos asociados a las actividades de dragado y mantenimiento de puntos críticos, e incluirá la construcción y mantenimiento de muelles y malecones.

- Etapa II: Adelantar la contratación y ejecución de los estudios y diseños fase III necesarios para el diagnóstico y mejora de la navegabilidad de Litoral Pacífico desde Guapi (Cauca) hasta Buenaventura (Valle del Cauca). Estos estudios considerarán la adecuación de la infraestructura de los canales navegables, la construcción o mantenimiento de muelles y los análisis de prefactibilidad para determinar la mejor alternativa de conectividad entre Buenaventura (Valle del Cauca) y la desembocadura del río San Juan en el municipio litoral de San Juan (Chocó). (Ver Conpes 3847 de 2025).

El proyecto de Acuavía está contemplado en el *Plan Maestro transporte intermodal. Convergencia, resiliencia y eficiencia 2021-2051* en un orden inferior pues en el documento se prioriza la navegación del río Magdalena y la reestructuración del ecosistema degradado del Canal del Dique y se señala que:

Adicionalmente, desde un punto de vista de resiliencia y convergencia se propone la culminación de las actividades iniciadas en la denominada ACUAPISTA DEL PACIFICO y su complemento con obras adicionales que posibiliten el transporte desde Tumaco hasta Buenaventura con las paradas intermedias en las poblaciones asociadas a municipios priorizados y adicionalmente transporte de cabotaje entre los puertos del Pacifico. (Pág.62)

A pesar de esas puntualizaciones y de la importancia del proyecto no se conoce realmente el estado de su avance.



Fuente: <https://sisconpes.dnp.gov.co/SisCONPESWeb//AccesoPublico/Graficas>

Según Sisconpes, con acceso a información pública, el porcentaje de cumplimiento del Conpes No 3847 de importancia estratégica, *Todos somos PAZcífico*, después de casi diez años de su publicación, es de solo el 26.2% al primer semestre de 2024.

Este proyecto aparte de ser una vieja aspiración de los habitantes del Litoral Pacífico se enmarca dentro de las visiones estratégicas del Plan Nacional de Desarrollo, *Colombia potencia mundial de la vida, 2022-2026* en sus líneas estratégicas de organizar el territorio alrededor del agua, de convergencia regional, de seguridad humana y justicia ambiental y es de interés de los cuatros departamentos que convergen en el Litoral Pacífico. (Artículo 292, Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026)

Este estratégico proyecto fluvial no da más espera, retrasos y dilaciones. Concretarlo en el gobierno del presidente Gustavo Petro y de la vicepresidenta Francia Márquez, sería un excelente legado y una demostración de su genuino interés por una región estratégica y olvidada de la Colombia profunda. Con otro item muy importante a su favor: desde el punto de vista del delicado equilibrio ambiental del Chocó Biogeográfico por donde pasa, es el proyecto de infraestructura menos dañino desde el punto de vista del cuidado y de preservación de la biodiversidad del territorio privilegiado dentro de las conclusiones de la COP16, como de importancia mundial y potencial fuente de recursos para la región.

Fernando Guerra Rincón

Foto tomada de: Dirección de Infraestructura DNP (2015)