



Opinión

Megaproyectos en Medellín: de marqueses, parques, tranvías

02/07/2015

Por: Jorge Eduardo Suárez Gómez - Profesor Trabajo Social UdeA

Análisis del profesor Jorge Suárez del palmarés de la empresa Obrascón Huarte Lain S.A (OHL), responsable de la ejecución de las megaobras que se adelantan en Medellín: Parques del Río y el Tranvía de Ayacucho. Muy preocupante...



Medellín despunta en Colombia y en la región como una ciudad innovadora, sostenible y socialmente incluyente. Su sistema masivo de transporte, sus espacios públicos y las sinergias empresariales que incentiva, hizo que alguien dijera que la capital antioqueña pasó del miedo a la esperanza.

Dos de las obras que atestiguan que la administración actual continúa transitando por esta senda de progreso sostenido son el Tranvía de Ayacucho y el megaproyecto Parques del Río, que desde la perspectiva de algunos constituyen “los dos proyectos de infraestructura y movilidad más ambiciosos en la historia reciente de Medellín”¹. Como se sabe ambas obras son ejecutadas por la empresa española Obrascón Huarte Lain S.A (OHL) que llegó al país en el 2008 y que tiene como palmarés haber construido ferrocarriles en “Europa, Asia, África, y más de 6.000 kilómetros de carreteras en el mundo.”²

Debido a estas y otras concesiones que la empresa ha logrado ganar y desarrollar en el país, su gerente general expresaba a principios de este año un profundo entusiasmo por Colombia: “es excepcional la visión de cambio de Colombia. No es comparable con otros lugares del mundo.”³ Es de esperar que la empresa española se pronuncie así del país en el que está desarrollando proyectos tan importantes como la represa del Quimbo en el Huila junto con Emgesa, o algunas de las vías 4G como la Río Magdalena 2 en Antioquia (donde se desarrollarán 144km entre Remedios y Puerto Berrio con un costo de \$951.896 millones).⁴

Hasta aquí todos contentos. Es evidente la formación del círculo virtuoso: una ciudad innovadora con obras de tecnología de punta, desarrolladas por una empresa cosmopolita con experiencia y solidez financiera. Las dudas de algunos vecinos del Tranvía y de Parques del Río por las incomodidades causadas por los proyectos junto con las preguntas de algunos expertos por la posible expulsión de los habitantes de estratos bajos por la dinámica inmobiliaria en Parques del Río; podían dejarse atrás por esta sinergia evidente.

Los interrogantes sin embargo, surgen de nuevo a partir de escándalo de corrupción en que se vio envuelta OHL en México a principios de mayo de este año. Allí construye y administra obras como el Viaducto Elevado Bicentenario en el Estado de México que le fue adjudicado en 2008 y que sigue manejando hasta el día de hoy.

En 2008 las autoridades mexiquenses afirmaron que la empresa ganó la licitación porque “presentó la tarifa más baja de peaje de los consorcios participantes”. Sin embargo, después de su inauguración en 2009 la tarifa ha aumentado en 159%, contrariando los términos de la concesión que se le dio a la empresa por 30 años.⁵

Este episodio parece confirmar lo que en España se afirma es el modus operandi de la empresa:

“Su método siempre ha sido más o menos el mismo: [...] presentan el proyecto –en ocasiones con la anuencia de las autoridades que lo conceden–, fijan un presupuesto bajo y una vez están en plena ejecución casi siempre se registran sobrecostos escandalosos que encarecen la obra. Este modus operandi le ha provocado numerosos dolores de cabeza judiciales no solo en España, sino también en otros países como Argelia, Perú, Qatar, Gibraltar y por supuesto México.”⁶

En los primeros meses de mayo, aparecieron publicadas en redes sociales unas grabaciones telefónicas en las que supuestamente se evidenciaba como algunos funcionarios del Estado de México recibieron “prebendas a cambio de contratos públicos, como vacaciones pagadas en un hotel de lujo de la Riviera Maya, propiedad de la empresa española.”⁷ En las grabaciones los ejecutivos de la empresa hablaban abiertamente “de la forma de aumentar sus ingresos mediante la alteración de los términos de la concesión que recibieron para operar el Viaducto Bicentenario”.⁸

Los sobrecostos no son sin embargo, el único renglón de escándalos de OHL. En España generaron mucha turbulencia las denuncias por acoso sexual y vejaciones que interpusiera una doctora contra Javier López Madrid, yerno del presidente y fundador de la compañía. Después de presentada la denuncia la doctora sufrió amenazas y agresiones, dos de ellas con arma blanca.⁹

El fundador y presidente de OHL, Juan Miguel Villar Mir ha estado también en el ojo del huracán por participar en uno de “los escándalos de corrupción más graves y que más han indignado a la opinión pública española en los últimos años: el que se refiere a la supuesta financiación del ilegal Partido Popular” que implicaba como contraprestación el otorgamiento de contratos públicos¹⁰.

Este empresario que empezó su meteórica carrera pública durante el franquismo “ha sabido acercarse y financiar a los partidos políticos y hasta figuras como el rey emérito Juan Carlos para hacer que su compañía creciera a costa de jugosos contratos públicos para infraestructuras.”¹¹ Su éxito en el mundo privado le permitió adquirir en el 2011 su título nobiliario (Marqués), de la mano de su amigo el Rey.

El Marqués de Villar Mir reaccionó a la quiebra económica de España de hace unos años (que implicaba una reducción en el gasto público) con una expansión hacia países ricos en recursos naturales como las potencias árabes y los países latinoamericanos. En este proceso, OHL ha dejado un rastro de escándalos por todo el tercer mundo: En Qatar el gobierno rescindió un contrato para la construcción de un hospital en 2008 por sobrecostos y “falta de diligencia en trabajos y plazos de entrega”. En Argelia tiene problemas con el Estado por una obra que se le adjudicó en 2006 por 460 millones de euros, frente a la cual OHL reclama 116 millones de euros extras. En Perú le fue adjudicada la construcción de un túnel por 400 millones de dólares, pero después de iniciadas las obras el costo subió a 500 millones¹²

Viendo estos antecedentes, asusta la firmeza con la cual la empresa del Marqués de Villar Mir se insertó en Colombia y en Antioquia¹³. Habrá que creerle a OHL cuando dicen que no vienen “con el espíritu de quitar contratos”.

Notas pie de página

[1]El Tiempo Medellín. «'No venimos con el espíritu de quitar contratos': OHL.» El Tiempo. 26 de Enero de 2015. <http://www.eltiempo.com/colombia/medellin/no-venimos-con-el-espiritu-de-quitar-contratos/15145415> (último acceso: Mayo de 2015).

[2]Ibíd

[3]Ibíd

[4]La República. «OHL se quedó con 144 km de Río Magdalena 2, su primera autopista de cuarta generación.» 23 de Octubre de 2014. <http://www.larepublica.co/ohl-se-queda%C3%B3-con-144->

km-de-r%C3%ADo-magdalena-2-su-primera-autopista-de-cuarta-generaci%C3%B3n_183901
(último acceso: 20 de Mayo de 2015).

[5]Dávila, Isabel. «Cuesta peaje en Viaducto Bicentenario 66.83 pesos.» La Jornada, 9 de Mayo de 2015: 23.

[6]Tejeda, Amado. «Sobrecostos, modus operandi de OHL.» La Jornada, 9 de Mayo de 2015: 23.

[7]Tejeda, Amado. «OHL dice ser víctima de espionaje telefónico; niega imputaciones.» La Jornada, 9 de Mayo de 2015: 22.

[8]Posada, Miriam, y Roberto González. «Llega la deuda de OHL a 34mil 520 millones de pesos, según reporta la firma.» La Jornada, 15 de Mayo de 2015: 25.

[9] Ibíd.

[10] Tejeda, op.cit; 23.

[11]Ibíd.

[12] Ibíd.

[13] En Medellín ya le están apuntando al Tranvía de la carrera 80 según declaraciones de funcionarios de la propia empresa.

Nota

Este es el espacio de opinión del Portal Universitario, destinado a columnistas que voluntariamente expresan sus posturas sobre temáticas elegidas por ellos mismos. Las opiniones aquí expresadas pertenecen exclusivamente a los autores y no reflejan una opinión o posición institucional de la Universidad de Antioquia.