

PUERTO MULTIMODAL DE LA DORADA



Por Gonzalo Duque-Escobar *

Gracias a su posición geoestratégica, el río Magdalena no solo fue la ruta para acceder a la zona andina colombiana, sino que potencialmente es el medio más expedito para articular el sistema troncal de carga, entre las regiones mediterráneas del país y sus principales puertos del Caribe. Aunque concesionada la navegación en 1823 durante el gobierno de F. de P. Santander, sólo se regulariza hacia la década de 1880 y finalmente se desarrolla en la década de 1920 con el advenimiento de los Cables y Ferrocarriles Cafeteros. Pero luego esta arteria se postra por los efectos del monopolio del transporte carretero amparado en el modelo keynesiano, y sufre las consecuencias de la sedimentación que expresa el deterioro de nuestras cuencas.

Dragado y navegabilidad

Pero hoy la navegación por el Magdalena está en proceso de implementarse hasta el puerto caldense, tras un dragado del río desde La Dorada hasta su desembocadura, que a un costo de \$1,2 billones habilitará la hidrovía para movilizar cerca de 11 millones de toneladas-año, situación que obliga a implementar puertos multimodales en Barrancabermeja (Santander), Puerto Berrío (Antioquia) y La Dorada (Caldas). Aunque en los últimos años el Magdalena moviliza entre 1 y 2 millones de toneladas anuales, donde el 80 a 90% corresponde a hidrocarburos y el 10 a 20% a carga general, en el futuro cercano también movilizará carbón y carga a granel.

El canal navegable en la Dorada, de 50 metros de ancho, tendría garantizados 4,5 pies de profundidad, lo que facilitaría en verano desplazar convoyes de 800 toneladas (40 TEU). También podrán moverse barcos-tanque, dado que el medio fluvial es más competitivo que el poliducto. Al respecto, para el movimiento aguas abajo la carga se incrementa, dado que el canal irá ganando profundidad alcanzando los 6 pies en Puerto Berrío y los 7 pies en Barrancabermeja. En el Puerto de Barranquilla donde el canal de acceso llegaría mínimo a 37,5 pies y empezará a operar un terminal de portacontenedores, se movilizaron en 2013 más de 10 millones de toneladas.

Impacto económico

Con la navegación por el Magdalena, los fletes desde el Altiplano y el Eje cafetero, como centros de gravedad de los principales escenarios de generación de carga de Colombia, se reducirían un 40%. Esto

a su vez, facilita un crecimiento tres veces superior a dicha cuantía, en el nivel de las exportaciones que van hacia el Atlántico, lo que se traduce en ventajas competitivas para nuevas industrias químicas de base minera y de manufacturas para la región.

Para la bancabilidad del proyecto, las oportunidades se desprenden no sólo de los fletes bajos, volúmenes de carga y cargas de compensación, sino también de las economías asociadas a la consolidación de carga y gestión aduanera. Si tomamos como carga de salida el café, la de entrada puede ser los insumos agroindustriales para la región andina. Desde el punto de vista logístico, habrá que implementar el sistema intermodal con puertos secos en puntos estratégicos en las regiones vecinas, buscando la transferencia hacia el sistema fluvial y ferroviario.

Previsiones para La Dorada

En el mediano plazo, La Dorada podría movilizar 2 millones de toneladas año, cantidad que en un plano de mayor nivel de desarrollo se duplicaría, conforme se den los beneficios asociados a las dinámicas de la relación ciudad-puerto: esto es, el sistema portuario se establecería en un tramo de varios km y por los dos costados del río, aprovechando el FFCC que transita por su margen izquierda y la ruta del Sol con la Autopista Girardot – Puerto Salgar por la margen derecha. La instalación de nuevas industrias en el extenso sector rivereño, generará una significativa demanda de agua y energía que deberá preverse.

Dado lo anterior, en el marco de planificación prospectiva podría afirmarse que La Dorada deberá transformarse en ciudad intermedia, previendo un crecimiento demográfico para los próximos 25 años de unos 100 mil habitantes, cantidad que duplicaría el de Manizales y que invita a conurbar a Honda con La Dorada, para prevenir los conflictos y potenciar los desarrollos de la multimodalidad, además de espacializar coherentemente las funciones urbanas del territorio. De esto se desprende la necesidad de dragar aguas arriba de Conejo para extender los beneficios de la navegación hasta Honda, y de paso mitigar la vulnerabilidad a las inundaciones en sectores urbanos críticos de La Dorada, como Bucamba.

Visión profunda

La capacidad del río Magdalena, entre La Dorada y el Caribe, la ha estimado Hidrochina en 500 millones de toneladas anuales, valor equivalente a 150 trenes de 10.000 toneladas por día. Para descargar y cargar los convoyes de 7.200 toneladas que navegarían el Magdalena, se requiere el medio férreo con trenes provenientes de los dos centros de generación de carga en la Región Andina donde se genera el 70 % de la carga del país, ubicados en el Norte del Valle y en el Altiplano.

A futuro, el ferrocarril cafetero nutriría la cadena de valor de dos corredores logísticos que integrarían las regiones mediterráneas de Colombia a las dos cuencas de la economía planetaria: Uno Sur Norte llevando el tren Buenaventura a Urabá, pasando por el Eje Cafetero, medio que respecto a Cartagena reduce la distancia al mar un 40 % para Medellín; y otro Oeste-Este, extendiendo la red férrea de Colombia, que viene de Buenaventura al km 41, y que pasaría por La Dorada y Bogotá, hasta la hidrovía Meta-Orinoco para salir al Atlántico en el delta de Amacuro; al respecto, el río Meta es navegable en una longitud de 850 km, durante el 90 % del año.

Manizales, 25 de enero de 2014.

* Profesor U.N. de Colombia y Miembro SMP Manizales. Revista Eje 21. Imágenes: portacontenedores por el Magdalena, en: innovacionatl.com y naviera.com

Fuentes y enlaces relacionados:

CARBÓN ANDINO COLOMBIANO <http://www.bdigital.unal.edu.co/46528/>

CONEXIÓN PACÍFICO: LA NUEVA TRONCAL DE OCCIDENTE <http://godues.wordpress.com/2014/06/23/>

CONURBACIÓN PARA EL MAGDALENA CENTRO <http://www.bdigital.unal.edu.co/9766/>

DESARROLLO MINERO-ENERGÉTICO DE CALDAS <http://www.bdigital.unal.edu.co/46067/>

EJE CAFETERO: ELEMENTOS PARA UNA VISIÓN PROSPECTIVA <http://www.bdigital.unal.edu.co/10948/>

EJE CAFETERO: FORTALEZA MINERO-INDUSTRIAL Y POSIBILIDADES AGROPECUARIAS, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/6656/1/>

EL FERROCARRIL CAFETERO PARA LA COMPETITIVIDAD DE COLOMBIA, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/45950/>

EL TERRITORIO COMO SUJETO EN EL CONTEXTO DEL MAGDALENA CENTRO, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/5705/1/>

FERROCARRIL INTEROCEÁNICO VERDE PARA COLOMBIA <http://www.bdigital.unal.edu.co/11520/>

FERROCARRILES E HIDROVÍAS CLAVE PARA COLOMBIA <http://www.bdigital.unal.edu.co/11857/>

FERROCARRILES: INTEGRACIÓN Y PROGRESO PARA COLOMBIA <http://www.bdigital.unal.edu.co/1601/>

GOBERNANZA FORESTAL PARA LA ECORREGIÓN ANDINA <http://www.bdigital.unal.edu.co/46363/>

HONDA, FRENTE A LOS DEVENIRES DEL DESARROLLO <http://www.bdigital.unal.edu.co/47260/>

IMPACTO POR LA MULTIMODAL EN EL MAGDALENA CENTRO <http://www.bdigital.unal.edu.co/42001/>

LA NAVEGACIÓN DEL MAGDALENA Y LA CONURBACIÓN HONDA – LA DORADA, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/9422/>

LA NAVEGACIÓN POR EL MAGDALENA, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1664/>

MANUAL DE GEOLOGÍA PARA INGENIEROS <http://www.bdigital.unal.edu.co/1572/>

NUEVO TÚNEL CUMANDAY, BIMODAL Y COMPETITIVO <http://www.bdigital.unal.edu.co/39638/>

PACÍFICO COLOMBIANO <https://godues.wordpress.com/2012/12/30/pacifico-colombiano/>

PROSPECTIVA PARA EL DESARROLLO MAGDALENENSE <http://www.bdigital.unal.edu.co/6576/>

PUERTOS SECOS Y MULTIMODALIDAD <https://godues.wordpress.com/2014/01/05/>

¡QUE SE NACIONALICE LA DRUMMOND! <http://www.bdigital.unal.edu.co/11442/>

SISTEMA BIMODAL CAFETERO <http://www.bdigital.unal.edu.co/39715/>

UN TREN ANDINO PARA LA HIDROVÍA DEL MAGDALENA <http://www.bdigital.unal.edu.co/48024/>

UNA SALIDA AL MAR PARA EL OCCIDENTE COLOMBIANO <http://www.bdigital.unal.edu.co/1690/>