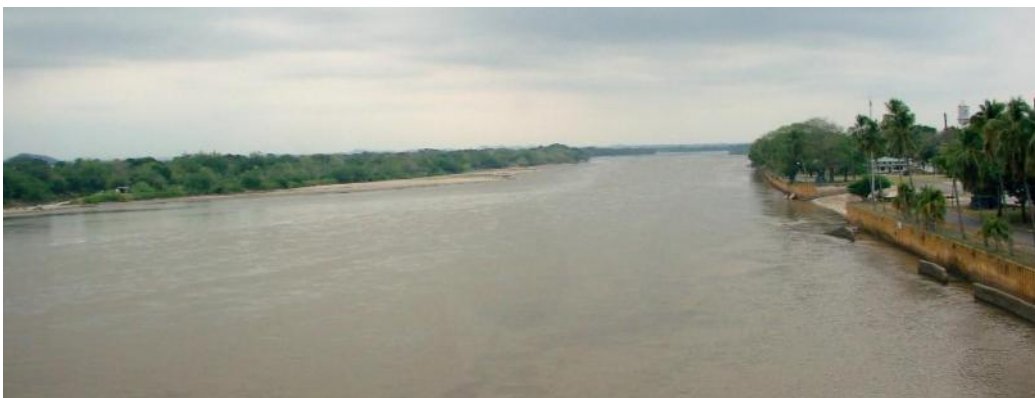


La Navegación por el Magdalena



Por Gonzalo Duque-Escobar*

El río Magdalena es la vía natural para la salida al Atlántico y el acceso a la subregión andina de Colombia vecina al valle del río Magdalena, en especial para las poblaciones más mediterráneas de Colombia, del Gran Tolima, santandereanas y cundiboyacences. Este modo de transporte resulta ser más económico para sacar y entrar las mercancías, hacia y desde el Caribe, en el que los fletes por agua resultarían 6 veces más económicos que los carreteros.

Pero la incidencia del río Magdalena en la vida nacional, tras su recorrido de 1538 kilómetros, compromete a unos 300 centros urbanos, desde cabeceras de municipios hasta caseríos establecidos en sus riberas.

Antecedentes

La navegación en el Magdalena concesionada en 1823 durante el gobierno de F. de P. Santander, apenas se regulariza hacia la década de 1880 y se desarrolla en la década de 1920 con el advenimiento de los Ferrocarriles Cafeteros. Ya en 1933 el ferrocarril traspasa la nación y en 1947 se incorpora, inicialmente a la red ferroviaria nacional y luego al Ferrocarril del Atlántico, para desplazar del río la navegación de vapores, cuyos calados superiores a los 2,5 m limitaban su operación. Más adelante con el desarrollo de las troncales viales hacia la costa, primero la vía por Planetarica y luego la que va por La Dorada, entra a competir el transporte carretero para terminar con el "monopolio" de la carga.

En 1991, la Constitución Política mediante el artículo 331 crea la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, encomendándole la recuperación de la navegación, y del medio ambiente, como la protección de los recursos naturales renovables de la principal arteria fluvial de la Patria.

Desde mediados de la década de los 90s y por cerca de una década, la Universidad de Caldas por intermedio de la Fundación Igala, promovió el Puerto Multimodal de La

Dorada para colocar la primera piedra de lo que luego sería el más estratégico de los Proyectos Yuma, donde se propuso hacer navegable el río Magdalena con embarcaciones de bajo calado y economías de escala, pero advirtiendo las dificultades del deterioro ambiental que desde 1970 con el apogeo de la revolución verde y la expansión de la frontera agrícola en Colombia, afectaba el río con sedimentos y causaba un incremento dramático de la brecha entre su caudal de invierno y el de verano, sobre todo a partir del río Saldaña.

El proyecto

Para sustituir la fórmula de los inapropiados vapores para las nuevas circunstancias, Igalá propone efectuar el transporte en contenedores con barcas de 1,2 m de calado y capacidad para 80 contenedores de 20 pies (TEU) en dos niveles, que en varios días podían cubrir la distancia desde La Dorada a la costa, a una velocidad de 11 km/h. La propuesta simplemente revolucionaria abre los ojos al país, y el Ministerio de Transporte restablece el turismo en el año 2002 mediante la creación de una empresa de transporte de viajeros, previendo que sólo por Magangué pasan unos 700 mil viajeros por año. Hace pocas semanas se ha remolcado el primer planchón porta-vehículos a lo largo del río.

Utilizando esos botes tipo planchón, el flete por tonelada-km a lo largo del río Magdalena entre La Dorada y El Caribe, que en tractomula cuesta US\$0,12 y por ferrocarril entre US\$0,03 y US\$0,04, por río se reduce a menos de US\$0,02. Si cambia del modo carretero al fluvial el costo por TEU entre La Dorada y la costa, bajaría seis veces: de U\$1.200 a U\$200. Esto para la cuenca del río por este lado, ya que por la cuenca del río Cauca, el transporte troncalizado de carga del Valle del Cauca, del Eje Cafetero y del Valle de Aburrá encuentra ventajas en el Ferrocarril de Occidente, que dadas las limitaciones del río no tiene la competencia fluvial, y cuyo destino debe ser Urabá, lo que reduce las distancias al Atlántico en un 20%, un 30% y un 40% en su orden, con relación a Cartagena. Evidentemente, falta el puerto de aguas profundas en dicho lugar.

Es importante señalar aquí que, con sendos proyectos, quedan comprometidos los principales escenarios de la carga que se genera en la región andina de Colombia, donde habita el 74% de la población colombiana. De cerca de 1,4 millones de contenedores que se movilizan, a Cartagena le corresponden más de 700 mil.

Pero desde el punto de vista logístico, habrá que implementar un sistema intermodal que contemple puertos secos para contenedores en puntos estratégicos de las troncales viales nacionales que conectan los escenarios industriales del país, buscando la transferencia de carga al sistema ferroviario y fluvial ubicado en los dos valles de las grandes cuencas intercordilleranas, se podrían obtener ventajas económicas como resultado de combinar varios modos de transporte, sin que tengan que competir río, carretera y ferrocarril.

Escollos

En primer lugar: el deterioro y preservación del medio ambiente: dice

CORMAGDALENA, la deforestación afecta al 88% de la cuenca y que actualmente el río es navegable hasta Puerto Berrío, en una longitud 845 km lineales que incluyen los 115 km del Canal del Dique. Los ecosistemas asociados al río como ciénagas, antiguos meandros y otros humedales, se encuentran en franco deterioro: mientras ECOPETROL avanza en el tratamiento previo de los residuos que se vierten al río, faltan acciones para proteger la red de ciénagas aledañas al río que están siendo desecadas para lograr la extensión de hatos ganaderos. Además, la biodiversidad y el paisaje se ven amenazados por el probable incremento en la extensión de las plantaciones con destino a los agrocombustibles.

En segundo lugar, la bancabilidad del proyecto: creo es posible afirmar que ésta pasa antes que todo por las oportunidades que se desprenden de los fletes, volúmenes de carga y cargas de compensación. Si tomamos como carga de salida el café, la de entrada puede ser la de los insumos agroindustriales importados. En el caso de Urabá, se hace necesario articular este concepto a las necesidades de la conurbación Cali-Pereira-Medellín, y de Santa Marta-Barranquilla-Cartagena, dado que para el eje Santanderes-Bogotá-Ibagué, no es negocio salir a Urabá existiendo el Magdalena. Como nota, en estos tres escenarios es que se reparte casi por igual la carga generada en Colombia.

A modo de epílogo

Urge la planeación concertada con los actores sociales, para los intereses nacionales. El desafío parte de los impactos sobre el transporte carretero: los transportadores de carga deberán asumir los efectos de corto plazo y aprovechar los beneficios muy superiores en el largo plazo, resultantes de troncalizar los desplazamientos de carga por medios y modos más eficientes.

El otro tema para la agenda se relaciona con el medio ambiente: la preservación del patrimonio ictiológico y del hábitat de los anfibios dada su importancia en los ecosistemas; la recuperación del paisaje y el tratamiento de vertimientos líquidos y sólidos, entre otros.

Afortunadamente, hoy se cuenta con el Plan de Ordenamiento de la Cuenca del río Magdalena, que incluye la subcuenca del río Cauca, y cuyos principales ejes de trabajo son: Reforestación, Contaminación de las aguas, y Restricciones artificiales de Caudales.

Manizales, 11 de mayo de 2008.

*Profesor del Módulo de Economía del Transporte para el Posgrado en Vías y Transportes, de la Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales.

Web: <http://www.geocities.com/economiaytransportes>