

Mohán: sin bogas ¿pa' onde va el río?



Gonzalo Duque-Escobar *

Se ha desarrollado el 23 de septiembre en Honda, el III Foro público: ¿Para dónde va el río Magdalena?, evento preparado por el Foro Nacional Ambiental, el PDP-MC y Fescol, para tratar sobre los riesgos del proyecto de navegabilidad del río y las perspectivas de desarrollo en el Magdalena Centro, toda vez que el tramo Berrío-La Dorada será el principal nodo de transporte fluvial para la Región Andina, el que se accederá por Gamarra y La Dorada en razón a que el Altiplano y el Norte del Valle son los centros de gravedad de generación de carga de ese habitado y mediterráneo territorio.

Para empezar, la hidrovía del Magdalena tiene una capacidad fluvial máxima de 500 millones de toneladas-año, y una demanda cercana a los 12 millones toneladas anuales para diferentes tipos de carga. Hoy, la navegación se da desde Barrancabermeja hasta la costa en una longitud de 630 Km, y más adelante entre Barranca y La Dorada cuando se acometa la adecuación del dinámico río, en el que se pretende establecer un canal navegable y estable de 42 m de ancho, aunque con riesgo de exceder las condiciones naturales del variable curso, consecuencia de soportar el diseño sólo en simulaciones sin llegar a los necesarios modelos.

Se contempla, además de dragados de mantenimiento en 900 km entre La Dorada y Barranquilla, estructuras de encauzamiento en 260 km desde Puerto Salgar hasta Barrancabermeja, para establecer ese canal navegable que tendría inicialmente de 4,5 pies de calado hasta puerto Berrío, y 6 de allí a Barranca. El problema a futuro, lo causaría el dragado adicional para dejar todo en 7 pies, a fin de facilitar el acceso de convoyes con 6 pies de calado hasta el puerto caldense: al extralimitar la capacidad del sistema biofísico, se desconectarían los ecosistemas con severo impacto ecológico y afectación grave para los pescadores.

Para la gestión integral de la gran cuenca Cauca-Magdalena, en razón a la complejidad de este biodiverso y pluricultural territorio que cubre el 23,6% del suelo continental de la patria, donde habita el 67,7% de los colombianos y se genera el 85 % del PIB nacional, urge una adecuación de los instrumentos de política pública acorde a los desafíos del cambio climático, si se quiere una gestión socioambiental que proteja ecosistemas y pescadores, o de lo contrario los desaciertos darían al traste con la anhelada navegación, al desconocer la naturaleza de un río enfermo y contaminado que descarga 172 millones de toneladas anuales de sedimentos, y no mitigar los eventos extremos esperados del calentamiento global, en este histórico y poblado escenario objeto de un proyecto excluyente y fragmentado, pensado para beneficiar únicamente carbón y petróleo.

Es que definitivamente, recuperar la navegación del Magdalena debería ser una tarea integral que contemple la reforestación de las cuencas tributarias que están en un 40% deforestadas, implementando una intervención para la hidrovía que no comprometa los humedales y ecosistemas del río, y una recuperación incluyente y compatible con los pescadores y ecosistemas del río. Y respecto a los convoyes, para una solución de transporte verde, en lugar de remolcar tres pares de barcazas con 7200 ton, se podría elevar la frecuencia y remolcar sólo dos de hasta 3,5 pies de calado llevando 5000 ton hasta Caracolí, adaptando los convoyes al río y no lo contrario al requerirse menores radios de curvatura en el canal navegable, lo que evitaría la desconexión del río con los ecosistemas de humedales y llanuras de inundación. Además, esto redundaría en economías de tiempo remontando el río.

Si la cuantiosa inversión se justifica en la implementación de un sistema intermodal de carga eficiente, deberían contemplarse trenes que lleguen a la hidrovía desde el Altiplano y el Norte del Valle; no obstante, si la carga del río alcanzó a 2 millones de toneladas al año en la década del 2000 donde 1,5 millones fueron hidrocarburos, y si en contenedores Bogotá sólo genera 6 millones de toneladas anuales, habrá que implementar la locomotora del carbón andino exportado al Pacífico, para hacer viable el transporte intermodal con los trenes pasando por la hidrovía, o de lo contrario la ventaja económica de la intermodalidad y la relación costo-beneficio del proyecto estarían comprometidos.

Profesor U. N. de Colombia. <http://godues.webs.com> [Ref.: La Patria. Manizales, 2015-09-28] Imagen: Champanes, vapores y convoyes por el Magdalena, en Credencial, El Planeta y Cormagdalena.

Relacionados:

¿Para dónde va el Magdalena?: elementos sobre logística y transporte <http://www.bdigital.unal.edu.co/51046/>

Asuntos del clima andino en Colombia. <https://godues.wordpress.com/2011/11/08/>

Ciudad, puerto y río en tierra de pasillos, bundes y guabinas. <http://www.bdigital.unal.edu.co/12623/>

Desarrollo minero-energético de Caldas <http://www.bdigital.unal.edu.co/46067/>

Desde Los Andes al Orinoco y al Amazonas. <https://godues.wordpress.com/2015/07/06/>

El agua en la biorregión caldense <https://godues.wordpress.com/2014/11/10/>

El inestable clima y la crisis del agua <https://godues.wordpress.com/2016/02/09/>

El ocaso del bosque andino y la selva tropical, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/12218/>

Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/11520/>

Gobernanza forestal para la ecorregión andina <https://godues.wordpress.com/2015/01/16/>

Manual de geología para ingenieros, PDF <http://www.bdigital.unal.edu.co/1572/>

Nuestras aguas subterráneas <https://godues.wordpress.com/2016/02/15/>

Nuestro frágil patrimonio hídrico <https://godues.wordpress.com/2015/10/12/>

Sistema Ferroviario para la Región Andina de Colombia <https://godues.wordpress.com/2015/06/13/>

Temas verdes para la Ecorregión Cafetera <https://godues.wordpress.com/2015/06/21/>

Un tren andino para la hidrovía del Magdalena. <http://www.bdigital.unal.edu.co/48024/>

Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/5465/>

Visión retrospectiva y prospectiva del desarrollo regional. <http://www.bdigital.unal.edu.co/2400/>