

# Navegabilidad del río Magdalena



Urge transparencia sobre este proyecto para la navegabilidad del Magdalena.

Manuel Rodríguez Becerra

3:58 a.m. | 28 de junio de 2015

El gran sueño de la navegabilidad del río Magdalena puede convertirse en una pesadilla. Esa fue la conclusión de un foro organizado por Fescol y el Foro Nacional Ambiental, en Bogotá, con participación de los voceros del proyecto –Navelena, firma que lo ejecutará, y Cormagdalena, entidad gubernamental que adjudicó el contrato– y 10 expertos que ofrecieron su visión sobre sus riesgos ambientales y sociales.

No es que el Magdalena no sea navegable, pues hoy se transporta por él más carga que nunca en su historia, en el tramo Barrancabermeja-Barranquilla, y Barranca-Cartagena, vía el canal del Dique. Pero el tramo entre Puerto Salgar y Barrancabermeja perdió conectividad desde hace varias décadas por los problemas causados por la sedimentación, que en épocas secas también crea dificultades de navegación en diversos trechos entre Barranca y Barranquilla. Se supone que con la realización del proyecto el transporte de carga entre Barranquilla y Puerto Salgar-Dorada se podría hacer en forma continua y eficiente durante todo el año –mediante transporte multimodal y tránsito por el río de convoyes de grandes barcazas–, lo cual contribuiría a rebajar los costos de transporte en Colombia.

Desconcertó mucho que el proyecto presentado contemple casi exclusivamente un conjunto de obras de ingeniería para asegurar la existencia de un canal navegable en el río. Claro que en las presentaciones de Navelena y Cormagdalena no faltaron alusiones a la “sostenibilidad ambiental” y a la “sostenibilidad social” de las obras. Pero cuando los diez expertos presentaron diversos interrogantes sobre estas dos materias, los voceros del Gobierno y de la empresa contratista se mantuvieron silenciosos.

Así, por ejemplo, el profesor Juan Darío Restrepo, de la Universidad Eafit, mostró que el Magdalena es uno de los ríos con mayor sedimentación del mundo, como consecuencia de las condiciones naturales de la región andina y la grave

deforestación ocurrida en la cuenca en los últimos años. Pero sus preguntas sobre las implicaciones de este fenómeno quedaron sin responder: ¿cómo se ha incorporado la producción de sedimentos en suspensión, que llega a 184 millones toneladas al año, en el diseño del proyecto? ¿Cuáles son los costos anuales de los dragados que habría que hacer para mantener la navegabilidad bajo diferentes escenarios de sedimentación, tomando en cuenta que el transporte de sedimentos al bajo Magdalena se ha incrementado en un 33 por ciento en la última década? ¿Es rentable, y por consiguiente viable, la navegación en el Magdalena en diferentes escenarios de sedimentación, a mediano y largo plazos?

Sobre esta última pregunta, Eduardo Aldana, profesor de ingeniería de la Universidad de los Andes, subrayó que no es claro por qué el proyecto se va a adelantar cuando la relación beneficio-costos asciende a 1,05, según evaluación de Steer Davies Gleave. Y esta calificación tan baja podría llegar a ser aún peor en determinados escenarios de sedimentación, o si se llegaran a incorporar otros eventuales costos sociales y ambientales. ¿Se justificaría, en estas condiciones, embarcar al país en un proyecto con una inversión estimada de 2,5 billones de pesos?

Me he referido aquí solo a apartes de dos de las presentaciones. En forma similar, los otros 8 expertos plantearon diversos interrogantes desde las perspectivas ambiental y social del proyecto, así como desde la ingeniería, que tampoco obtuvieron respuesta. Urge transparencia sobre este proyecto para la navegabilidad del Magdalena, en el que tantos colombianos hemos soñado y sobre el cual tan pocos parecen conocer su verdad. Que no se nos vaya a convertir en una pesadilla.

Coletilla: el próximo 28 de julio tendrá lugar un nuevo foro sobre la navegabilidad del Magdalena –organizado por Fescol, el Foro Nacional Ambiental y la Universidad del Norte–, en Barranquilla.

**Manuel Rodríguez Becerra**