

Recuperando el río Magdalena

Después de muchos años, finalmente se realizará una significativa inversión de 1,2 billones de pesos con el objetivo de recuperar la navegabilidad del río Magdalena, lo que hace prever que esta importante arteria fluvial finalmente se convertirá en la autopista de carga que debió ser desde hace años.

Por:

Ana Cristina Sierra

Investigadora Cámara Técnica de Transporte
FASECOLDA

A pesar del valor histórico que ha tenido el río Magdalena como principal eje fluvial del país, en las últimas décadas el potencial económico de este tipo de transporte se ha visto desperdiciado, debido a la poca atención que le han prestado las políticas gubernamentales en contraste con otros modos de transporte.

En los últimos años la inversión total en infraestructura de transporte ha crecido continuamente, pasando de 3,4 billones en el 2006 a 8,5 billones de pesos en el 2010, lo que equivale al 1,6% del PIB (CCI, 2012). De esa inversión, la mayor parte corresponde al modo carretero con el 0,9% del PIB, seguido por los sistemas

» A pesar del valor histórico que ha tenido el río Magdalena como principal eje fluvial del país, en las últimas décadas el potencial económico de este tipo de transporte se ha visto desperdiciado.

de transporte masivo con el 0,3%. Sin embargo, el modo fluvial no ha tenido un tratamiento comparable en relación a otros modos de transporte. De hecho las cifras de inversión pública en los últimos años no han superado el 0,003% del PIB. Esto, sumado al abandono por parte de las autoridades y de la misma población, ha tenido como consecuencia que los principales ríos del país (como el Magdalena y el Meta) no estén en condiciones adecuadas para su explotación.

La importancia del río Magdalena en la economía nacional radica en la gran extensión del territorio colombiano que atraviesa; de hecho, su zona de influencia cuenta con una superficie de 27.3 millones de hectáreas, que representan el 24% del territorio continental Nacional, ubicado en 19 departamentos con 728 municipios, en los cuales reside el 66% de la población colombiana y se genera el 86% del Producto Interno Bruto del país.

En la cuenca Magdalena - Cauca se desarrolla el 98,4% de la actividad manufacturera, el 92% de la producción agrícola, el 72% de la ganadería, el 62% de la generación de energía eléctrica y el 40% de la producción de carbón. La extracción de petróleo y la minería tienen igualmente una gran importancia: La producción de crudos representa cerca de la cuarta parte de la producción nacional y se encuentra el 72% de la infraestructura para el transporte del petróleo. La

minería está representada en yacimientos y explotaciones de oro, plata, hierro, níquel, cobre, arcilla, calizas, mármol, barita, feldespato, yeso, magnesio, carbón, esmeraldas y fosfatos.

Historia

A principios del siglo XX, el río Magdalena fue el medio de comunicación que forjó el desarrollo del país de una manera inusitada, de adentro hacia fuera, a diferencia de la mayoría de las naciones que iniciaron su expansión a partir de las costas. En 1920, el crecimiento de la flota fluvial del Magdalena, que contaba con 97 barcos a vapor, era acorde a la gran expansión del comercio. Importantes transformaciones tuvieron lugar en la primera mitad del siglo, entre ellas la sustitución de la leña por la gasolina, con la entrada en servicio de la refinería de Barrancabermeja y la gradual sustitución de los buques a vapor por buques propulsados por motores diesel, lo que incrementó notablemente la velocidad de los buques.

De esta forma, la importación de mercancías llegó a su punto más alto en 1956. Ligado al desarrollo del río Magdalena se encuentra el Canal del Dique, que tanto en el pasado como en el presente ha constituido la principal conexión entre Cartagena y el Magdalena, y cuya obra a lo largo de los años tomó forma gracias a continuos dragados. Sin embargo, con la llegada de nuevos desarrollos como el ferrocarril del Pacífico y posteriormente las carreteras y los transportes aéreos, tanto el río como el dique se vieron marginados y cayeron en desuso.

Actualmente el río Magdalena concentra el 80% de la movilización de carga fluvial en el país (1,5 millones de toneladas al año) y del transporte de pasajeros (600.000 pasajeros) y por su posición geográfica próxima a los mayores ejes viales del país, conecta los principales centros de producción y consumo del país con los

Inversión

- » Actualmente el río Magdalena concentra el 80% de la movilización de carga fluvial en el país y del transporte de pasajeros.

principales puertos que ejercen comercio exterior ubicados en la Costa Atlántica.

La Obra

Las obras para la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena tendrán un costo de 1,2 billones de pesos en total, a ser ejecutados en los próximos diez años.

El proceso de asociación público-privada se extenderá hasta el mes de mayo del 2013, con la adjudicación a la mejor propuesta derivada de un proceso de selección. El objetivo final del Gobierno es conectar los centros de producción del altiplano cundiboyacense y Medellín con el mar para cuadruplicar la carga que hoy se mueve por la arteria fluvial, pasando de 1,5 a 6 millones de toneladas al año.

La primera parte del proyecto consistirá en la construcción de 156 estructuras que intervendrán canales en los 256 kilómetros que van desde Puerto Salgar - La Dorada hasta Barrancabermeja, lo que ayudará a mantener una profundidad mínima de siete pies todo el año, concentrará las aguas del río principalmente en el canal de navegación, y evitará la necesidad de hacer dragados.

ELIGE CÓMO ASEGURARTE Y CREA CON NOSOTROS TU SEGURO COMO REALMENTE LO NECESITAS

Con un Seguro de vida de SURA podrás tener más beneficios*:

- **Obtener** la devolución de un porcentaje de lo que pague, en el momento que termine el seguro.
- **Pagar** solamente por el tiempo que quieras estar protegido.
- **Recibir** el ingreso diario que necesites en caso de incapacidad.
- **Pagar** una cuota constante o que esta aumente una suma fija cada año.
- **Garantizar** tu bienestar frente a una enfermedad de alto costo.

*Aplican condiciones

Comprueba esta realidad ingresando a www.creatuseguro.com.co o contactando a tu asesor profesional llamando a nuestra LÍNEA DE ATENCIÓN: #888.

Asegúrate de vivir hoy.



Seguros | **sura**

3 MAS SOLO DEFECTIVO QUE
TE SIEMPRE NO CON LA PRI
HAN SOLO CUBRE
ESO ES PARA AHORA Queda
VIEJOS CON SURA TIENES
ARTE LA LIBERTAD
SOLO POR HOY DE ELEGIR
RA LA TU SEGURO DE VIDA
CUANDO
TENGAS
ES PARA
FRANCISCO
PARA VIEJOS NO
PASANADA MAN VEREMOS DE SEMA
SOLO POR HOY ASI
MANANA VEREMOS ESOS

SEGURO DE VIDA GUAYABORQUE S.A. TBWA

De esta forma, el movimiento de seis barcazas y un remolcador permitirá el transporte de 7.200 toneladas de carga, para lo cual en la actualidad se necesitan 210 camiones de tres o más ejes. Para esta obra se destinarán \$800.000 millones.

En la segunda etapa, que corresponde a los últimos 22 kilómetros entre el puente Pumarejo y Bocas de Ceniza, se hará una obra de dragado que permita tener el canal de acceso en una profundidad de 37,5 pies o 12,4 metros, obra estimada en \$400.000 millones.

Estas obras se harán durante 10 años, es decir, con una inversión de \$40.000 millones por año. La meta, según el director de Cormagdalena, Augusto García Rodríguez, es que “(...) antes de finalizar este cuatrienio, el río Magdalena sea navegable los 365 días del año, con un calado de 7 pies de Puerto Salgar a Barrancabermeja, y 40 pies en el canal de acceso al puerto de Barranquilla”. Debido a que la construcción de estas obras deberá estar cubierta por un seguro de cumplimiento con todos los amparos y por una póliza de Responsabilidad Civil derivada de cumplimiento, esta gran inversión en infraestructura representa una oportunidad importante para las aseguradoras que puedan cubrir este riesgo.

El potencial

Actualmente la carga que más se mueve es hidrocarburos, entre las refinerías de Barrancabermeja y Cartagena. Adicionalmente se mueve carbón entre Barrancabermeja y Barranquilla (lo que permitió que se sacaran 900 tractomulas de esta vía) y se transportan alimentos concentrados, además de otros productos ocasionales.

Sin embargo, si se le compara con el uso que se le da a otras importantes arterias fluviales, como el río Mississippi en Estados Unidos, el potencial del comercio del río Magdalena está ampliamente desperdiciado.

Cada año, millones de toneladas de productos a granel se mueven en el río Mississippi, generando empleos e impulsando la economía del medio oeste.

El principal producto transportado por el río es el grano. Los barcos del río Mississippi sirven a un importante mercado exportador, dado que la mayor parte del grano producido en el medio oeste es exportado.

Teniendo en cuenta este ejemplo exitoso de aprovechamiento de una arteria fluvial, y que en la cuenca Magdalena - Cauca se desarrolla el 92% de la producción agrícola, se evidencia el potencial que puede tener el transporte de productos agrícolas a través del río Magdalena, lo que además significaría un ahorro significativo en los fletes, como se muestra en la Tabla 1.

No obstante, debido a que la eficiencia del transporte fluvial (especialmente para cargas de importación – exportación) depende más de la eficiencia de los modos de transporte complementarios que de su propia situación interna o de sus condiciones de operación por su rigidez, se ha llegado al nivel preocupante de subutilización en el que se encuentra actualmente.

A pesar de que los productos que se transportan actualmente (carbón e hidrocarburos) no constituyen un segmento cubierto por seguros de transporte, la posible expansión de comercio hacia otro tipo de productos, en especial productos agrícolas, representa un mercado potencial importante para seguros todo riesgo, que cubren las mercancías desde el embarque hasta su destino.

Adicionalmente, el decreto 3112 de 1997 establece que las empresas de transporte fluvial deberán cotizar pólizas de seguro de responsabilidad contractual por daños a pasajeros y la carga, de responsabilidad extracontractual por daños a terceros y por contaminación a las vías fluviales.

Tabla 1 - Comparación de los modos de transporte aéreo, automotor, férreo y fluvial

*En millones de pesos

Para transportar 7.200 Toneladas por 500Km:					
Modo	Capacidad Ton/Un	Equipo Unidades	*Costo por Ton/km	Velocidad (km/h)	Costo Total (millones de pesos)
Aéreo ¹	2 Ton.	600	1190	625	4284
Carretero	35 Ton.	206	60	50	216
Férreo	35 x vagón	204 vagones	30	25	107
Fluvial	1200 x bote ⁶	botes	16	14	58

Fuente: Ministerio de Transporte - Sección Tráfico Fluvial 2007

Por último, es de resaltar que el máximo potencial del río sólo se obtendrá si se desarrollan obras de conexión intermodal de forma simultánea a la realización de obras de dragado y de embarque y desembarque, las cuales permitirán al río articularse con el modo carretero y con la red férrea. Sólo en este caso será posible que las mercancías transportadas a través del río lleguen a su destino final, completando la cadena logística.

Referencias

- Cámara Colombiana de la Infraestructura. (2012). Informe de la Dirección Técnica. Transporte Fluvial: Río Magdalena – Canal del Dique.
- Moore, R. (2001). The History of Transportation on the Mississippi River. Center for Global Environmental Education.