JUAN PABLO REMOLINA
Director ejecutivo de Prosantander
@Jp_Remolina



¿Navegabilidad por el río Magdalena?

La navegabilidad por el río Magdalena es un sueño que renace cada cuatro años. Prácticamente no ha habido presidente de la República en las últimas décadas que no incorpore esta apuesta en su discurso y en el Plan Nacional de Desarrollo. Un proyecto que parece una leyenda popular: sucesos fantásticos que se transmiten por tradición y de la cual siempre queda la esperanza de que algún día se haga realidad, pues estamos hablando de la vía más importante y costo-eficiente de Colombia.

El gobierno Petro no fue la excepción e incluyó en su plan de gobierno las obras de recuperación de la navegabilidad por el río Magdalena como uno de los principales proyectos de impacto regional. Sin embargo, hay mucho escepticismo. Los estudios y diseños apenas comienzan luego de 18 meses de retraso. Su contratación de hizo bajo la modalidad directa con la Universidad de Cartagena por 9.700 millones, lo que genera dudas de que esta sea la entidad más idónea. Los insumos base están desactualizados (2002). El contrato tiene una duración de ocho meses y ya ha trascurrido un mes sin que inicie su ejecución por falta de interventoría, que va ser asumida directamente por Cormagdalena. Ojalá los estudios y diseños se entreguen a tiempo y de manera satisfactoria. Pero hay un reto mayor y es que los recursos para realizar las obras, que pueden sumar cerca de un billón de pesos, no están asegurados.

Adicionalmente, debido al inicio del proyecto del Canal del Dique (por un monto total de 3,2 billones), el Ministerio de Transporte estableció una restricción excesiva a la navegabilidad por este tramo a solo dos horas por la mañana y dos horas por la tarde cuando el tránsito promedio dura entre 8 a 10 horas. Por otra parte, se disminuyó significativamente el dragado, lo cual se agudizó aún más con el fenómeno de El Niño. Pero lo peor es que este gran proyecto, tal como está concebido, limitaría aún más la navegabilidad del río. Las dimensiones de las esclusas están desactualizadas, lo que haría que un convoy con 12 barcazas ya no pueda transitar y este deberá ser de máximo 6 barcazas. Asimismo, no podrán pasar remolcadores modernos de más de 15 metros de altura.

No siendo suficiente lo anterior, a partir de 2023, varios puertos de Cartagena incrementaron sorpresivamente las tarifas para las operaciones de transbordo por el río. Esta práctica, aparentemente ilegal, ha hecho que se desplome la carga seca que se moviliza por el río. En conclusión, entre enero y abril de 2024, la carga total movilizada por el río Magdalena ha presentado una disminución del 44% frente al mismo periodo de 2023. ¿Coincidencias?