



# Hidrovías

La semana pasada se llevaron a cabo dos eventos de gran importancia que volcaron su mirada hacia al desarrollo de las hidrovías. En Montevideo (Uruguay) se realizó el Foro Fluvial Sudamericano, un espacio de colaboración e intercambio de conocimientos en torno al desarrollo sostenible de los sistemas fluviales de la región, con el auspicio del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF). Paralelamente, Bucaramanga fue la sede del XXXVIII Congreso Nacional de Ingeniería, en el cual se le dedicó un panel a la navegabilidad por el río Magdalena.

Paradójicamente, todavía hay voces que impiden la navegabilidad por el río Magdalena, mientras que el mundo se enfoca en la promoción de las cuencas navegables. El 80% de la producción agrícola de los Estados Unidos (EE.UU.) se transporta por la hidroavía del Mississippi. Uruguay y Argentina movilizan más del 80% de su carga exportable a través de los ríos de la Plata y Paraguay-Paraná, respectivamente. En Paraguay el porcentaje llega al 66%. Sin embargo, y pese al gran potencial de Colombia, la carga transportada por ríos no supera el 8% del total.

Tal como señala la CAF, la navegación es parte de la actividad humana desde hace más de 5.000 años. Se utilizaron primero los ríos antes que los mares. La infraestructura verde, en contraposición a la infraestructura gris, busca preservar la biodiversidad y es menos costosa en cuanto a su construcción y mantenimiento. Estos caminos naturales generan una gran oportunidad en materia de productividad, disminución de emisiones de gases de efecto invernadero y desarrollo de servicios locales (astilleros, maquinistas, etc.).

De acuerdo con los datos de la CAF, una barcaza puede transportar 1.600 toneladas de carga, mientras que se requerirían 40 vagones de ferrocarril u 80 camiones para llevar la misma carga. Asimismo, para transportar una tonelada de carga por 1.000 km, una barcaza consume 3,74 litros de diésel, frente a 8,26 litros que consume el ferrocarril y 32,25 litros el camión. En Colombia se mueven convoyes de hasta 12 barcasas lo que equivale a más de 900 camiones. En el Mississippi la configuración llega a 24 barcasas, lo que contribuye a los altos niveles de productividad de los EE.UU.

Lastimosamente, tanto en el evento en Montevideo como en el de Bucaramanga no hubo presencia del gobierno nacional. No obstante, la navegabilidad por el río Magdalena es el proyecto más mencionado del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026. De ahí que se espera que los estudios y diseños de las obras de encauzamiento que realiza Cormagdalena se ejecuten de manera transparente y eficiente, y que se le asignen a este proyecto los recursos necesarios para iniciar su ejecución en 2025. ¿Colombia evidenciará un verdadero cambio en línea con las tendencias mundiales?