



100

El Gobierno invertirá más de \$3 billones para potenciar el transporte en el río Magdalena y el Canal del Dique, pero no son los únicos proyectos en la mira, se han identificado al menos otros 15.



Lea también: Autopista 4G que conectará a Pasto con Rumichaca logra su cierre financiero

Tras ese fracaso, la Corporación Autónoma del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena) comenzó a liderar un proceso de reingeniería del modelo de asociación público-privada (APP) para licitar un proyecto más pequeño (pasó de \$3,3 billones a \$1,4 billones) y de menores riesgos con el apoyo de la comunidad de pescadores del río, los operadores portuarios, las empresas de transporte, la Universidad del Norte, el Instituto Humboldt y la Federación Nacional de Navieros. El cronograma establecido apunta a que el proyecto quede completamente estructurado este año, lo que permitiría empezar los procesos de selección de precalificación de oferentes; de lograrse, en el primer trimestre de 2020 se adjudicaría la obra. Con la firma del contrato arrancarían paralelamente las obras de preconstrucción y el cierre financiero.

Mientras tanto, desde el pasado 11 de julio, Cormagdalena se encarga directamente de las obras de dragado a la altura de Barrancabermeja, con el apoyo de **Ecopetrol**, que le suministra el combustible para poner en marcha la draga. Sin embargo, esperan adjudicar las obras a un tercero a finales de agosto y por un periodo de 18 meses, "para mantener niveles óptimos en la prestación hasta el sur de Bolívar y para que toda esa carga y transporte que se genera en Barranca tenga permanente continuidad", dijo el vocero de la agencia pública.

Algo similar se realizará en el Canal del Dique, una bifurcación artificial del río Magdalena en el Caribe de 115 kilómetros, que se construyó en la época de la Colonia para conectar el afluente con la bahía de Cartagena. Este brazo artificial se rompió en la ola invernal de 2010, inundando la mitad del departamento del Atlántico y dejando 90.000 damnificados, y con frecuencia (la última vez fue en junio) está en alerta por posibles desbordamientos. El Fondo de Adaptación dividió las obras de recuperación en dos fases: de la primera está por concluir su ejecución, y la segunda, más compleja, está en estructuración e incluye trabajos para garantizar la navegabilidad, controlar los caudales, disminuir el riesgo de inundación en los centros poblados a orillas del río y restaurar los ecosistemas afectados por el paso de sedimentos.

En la segunda fase participan también Cormagdalena y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Particularmente esta última apoyará la estructuración financiera y legal para que el proyecto pueda ser contratado a través de una concesión. “Ya se tienen los diseños en fases. Estamos cerrando la estructuración técnica y buscando los recursos que se requieren con una diversidad importante de fuentes porque es un proyecto muy ambicioso con inversiones por \$1,9 billones; será la solución definitiva”, dijo la vicepresidente de estructuración de la ANI, Paola Osorio. También explicó que una vez se complete este proceso y se tengan los trámites de aprobación del financiamiento, se convocará la licitación, algo que podría ocurrir a principios de 2020, según sus cálculos.

El Instituto Nacional de Vías (Invia) tiene a su cargo otras obras de menor cuantía para facilitar la navegación marítima, por ejemplo, en Buenaventura, donde se prevé una inversión de \$20.000 millones para dragado de mantenimiento con el fin de que los barcos puedan transitar por los canales de acceso sin mayores restricciones y llevar al resto del país la mercancía que proviene del Pacífico. También se está estructurando una licitación para profundizar el canal de acceso a entre 15 y 16 metros y se permita el arribo de naves de gran tamaño al distrito portuario. Se espera que quede lista antes de que termine el año.

De igual forma se está estudiando el diseño de la variante al canal de acceso al puerto de Cartagena. El director de la entidad, Juan Esteban Gil, explicó que esperan invertir alrededor de US\$30 millones en profundización para que los barcos puedan entrar libremente a una zona de ataque amplia donde se les permita hacer maniobras y no tengan que parar su operación. Otro de los puertos donde se vienen realizando obras de profundización es el de Tumaco, que recientemente se llevó a 7,3 metros, cuando la idea es que llegue a 10 metros.

La entidad también se encuentra definiendo los pormenores del programa Colombia fluvial para ponerlo a andar en los próximos meses. Su objetivo es garantizar la realización de obras que conecten las zonas apartadas del país cuya única vía de transporte es un río. “La política beneficiará a la gente del Pacífico, la Orinoquia y la Amazonia, donde solo hay caminos ancestrales o ríos. Esto se hará a través de muelles, escalinatas y otras obras de protección, limpieza y dragado, todo lo

Para este programa se destinarán \$15.000 millones del presupuesto nacional, que se espera permitan financiar parcialmente al menos unos 15 proyectos a través de una convocatoria por alcaldías y gobernaciones, los cuales en suma beneficiarán a unas 100.000 personas. El director destacó que se trata de inversiones pequeñas de alto impacto que facilitan el atracó de barcos pequeños y lanchas y, por ende, el movimiento de mercancías y personas. “Los ríos son medios naturales que requieren de poca inversión, pero han estado muy olvidados. Hay personas que no tienen cómo movilizarse o trasladar enfermos, insumos y hasta alimentos. El presupuesto fluvial de los últimos años no pasaba de \$2.000 millones o \$3.000 millones. Nosotros lo multiplicamos por

cinco", dijo.

Le recomendamos: **Invias entregará operación de corredores viales de Cundinamarca a la Gobernación**

El director señaló que se ha identificado la urgencia de ampliar los muelles Victoria Regia, en Leticia, y Cubaradó, Pie de Pató y Bahía Solano, en el Pacífico, donde la operación se dificulta por su limitada capacidad. También se busca la manera de consolidar las acupistas del Pacífico (ríos Atrato y San Juan y los esteros hacia Cauca y Nariño), de la Orinoquia (ríos Meta, Orinoco y Guaviare) y de la Amazonia (ríos Putumayo y Amazonas).

Temas relacionados

Navegación fluvial navegación marítima Río Magdalena
Cormagdalena Canal del Dique Fondo de Adaptación ANI
licitación App Invas Colombia fluvial

Comentario

