

Al fin... el Magdalena

Recomendar Compartir Tweet



Foto | Archivo | LA PATRIA Con la iniciativa se podría multiplicar el turismo en municipios como Honda, La Dorada, Puerto Salgar, Mompox, entre otros, y explotar más los recursos –en este río los pescadores sacan 7.000 toneladas de bocachico y bagre–.

Nacional lapatria.com - Domingo, Julio 27, 2014 Semana | LA PATRIA | Bogotá

Si hay un río atado a la historia, la cultura y la economía del país, es el Magdalena. Este afluente de 1.550 kilómetros, que atraviesa 18 departamentos, vivió su época de esplendor desde los años veinte hasta mediados de la década de los cincuenta, cuando los buques a vapor conectaban cientos de municipios ribereños. Pero le llegó la mala hora y terminó desplazado por el ferrocarril y las carreteras.

El río quedó a espaldas del progreso del país y muchas de las poblaciones ribereñas que alguna vez fueron prósperas se sumieron en la pobreza y el olvido. En los últimos 20 años los gobiernos de turno han anunciado con bombos y platillos diversos planes para recuperarlo que se quedaban en buenas intenciones ante la falta de recursos, o porque aparecían otras prioridades.

Ahora por fin el río volverá a ser lo que fue. El gobierno lleva más de año y medio estructurando un proyecto que demandará inversiones por 2,3 billones de pesos, equivalentes a 50.000 viviendas gratis de interés social o a dos de los grandes proyectos viales de la cuarta generación de concesiones.

Ya culminaron varias etapas. Aunque quedaron precalificados tres consorcios solo uno presentó propuesta económica.

En 20 días Cormagdalena hará la adjudicación si no hay observaciones a esta millonaria licitación que permitirá navegar el río a lo largo de 908 kilómetros entre Puerto Salgar (Cundinamarca) y Barranquilla (Atlántico).

El director de Cormagdalena, Augusto García, dice que este proyecto "por fin va a ver la luz". El funcionario atribuyó las demoras a la complejidad de las obras. Quien gane la licitación tendrá que dragar 650 kilómetros desde Barrancabermeja (Santander) hasta Bocas de Ceniza (Atlántico) y mantener las orillas en otros 256 kilómetros. Además, deberá instalar y operar un sistema de navegación satelital para garantizar que las mercancías puedan circular las 24 horas. La intención es triplicar la carga transportada por año, de 1,5 a 6 millones de toneladas.

Expectativa

Esta iniciativa ha despertado tal interés que sin que se haya adjudicado la licitación, empresarios nacionales y extranjeros ya están invirtiendo millones de dólares. Ese es el caso de Impala, una multinacional suiza que invertirá 1.000 millones de dólares en más de 100 barcazas, remolcadores y un moderno terminal multipropósito en Barrancabermeja. La Sociedad Portuaria Bocas de Ceniza construirá, por su parte, un puerto de aguas profundas en Barranquilla para lo cual destinará 800 millones de dólares. Y varias firmas proponen construir cuatro nuevos puertos fluviales, que se sumarán a las 38 concesiones portuarias a lo largo del afluente.

Antonio Felfle, director de la Asociación de Puertos del Atlántico (Asoportuaria), dice que muchas empresas le están apostando al proyecto, no solo en el agua sino en las vías terrestres y el ferrocarril, porque estos tres modos de transporte están interconectados. Barranquilla será la más beneficiada porque toda la carga de exportación e importación tendrá que pasar por allí desde y hacia el interior del país.

El presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), Juan Martín Caicedo, coincide en que por fin se organizará un sistema de transporte multimodal que permitirá a Colombia ser

más competitiva, en momentos en que están en marcha más de diez acuerdos comerciales que duplicarán el comercio exterior.

Francisco Suárez, asesor del gobierno para el proyecto, dice que las posibilidades económicas de esta iniciativa son inmensas. Por ejemplo, se puede multiplicar el turismo en municipios como Honda, La Dorada, Puerto Salgar, Mompox, entre otros, y explotar más los recursos –en este río los pescadores sacan 7.000 toneladas de bocachico y bagre–.

Colombia está a la espera de que se esta iniciativa se haga realidad lo más pronto posible y que el río Magdalena vuelva a estar en un primer lugar de su desarrollo.

Participarán en la licitación

Ante estas buenas perspectivas económicas, los principales grupos políticos y empresariales de la costa Atlántica se unieron con multinacionales extranjeras de cuatro países para participar en la licitación.

Aunque estaban precalificados tres grupos hasta el pasado viernes solo uno presentó oferta económica. Se trata del consorcio Navelena, del que hacen parte Odebrech, gigante de la construcción y de la ingeniería de Brasil, y Valores y Contratos (Valorcon) de la familia Gerlein. Esta última, dirigida por Julio Gerlein, hermano del senador Roberto Gerlein, tiene entre su portafolio varias concesiones viales, contratos de acueducto y alcantarillado y obras para los sistemas de transporte masivo.

A última hora se marginó el consorcio Navega Magdalena, conformado por la firma Jan de Nul, de Bélgica, líder en dragados, Consultores de Desarrollo (Condesa), de la familia Name, y la firma barranquillera Castro Tcherassi. El tercer grupo en la puja que tampoco participó fue Desarrollo Río Magdalena integrado por Iridium, una firma de ingeniería de España, RM Holding, Juneau Business y Van Oord, de Holanda. Esta última es una multinacional con más de 60 años de experiencia especializada en dragados e ingeniería marina.

El director de Cormagdalena dice que el proceso sigue adelante y que si el consorcio integrado por Odebrech y Valorcon cumple con los requisitos técnicos y jurídicos se les adjudicará el proyecto.

A reducir costos

Con este proyecto, unido a la cuarta generación de concesiones viales, se espera superar el atraso de más de 30 años en la infraestructura vial, que representa sobrecostos para el sector privado. Llevar un contenedor de Bogotá a Cartagena por carretera sale más costoso que enviarlo por barco desde Cartagena a China. Pero si la carga se moviliza por vía fluvial los costos se reducirían entre 30 y 45 por ciento.

Un documento Conpes (Consejo Nacional de Política Económica y Social) señala que el sector privado podría ahorrar al año en fletes hasta 100.000 millones pesos –un remolque de barcasas de hasta 7.200 toneladas puede transportar lo mismo que movilizan 206 tractomulas–.