

**1. APARTES  
ESPECIALES  
1.3 - RÍO  
MAGDALENA.**

## **RÍO MAGDALENA FUENTE DE COMPETITIVIDAD**

Como uno de los elementos para elevar la competitividad y mejorar las condiciones de desarrollo del país, las apuestas hacia la intermodalidad en el transporte de carga, debido a las condiciones de navegabilidad de algunos ríos del país, como el Meta, Putumayo, Cauca y Magdalena, entre otros, aunado a la recuperación de la red férrea y la construcción de carreteras en doble calzada, se convierten en estrategias para el logro del fin descrito.

El río Magdalena ha sido eje de desarrollo del país, a través del cual “se expandió el desarrollo” y se consolidó el territorio desde el siglo XV. Este importante curso fluvial, permitió la entrada de mercancías y su distribución de la costa Caribe al centro del país, constituyéndose no sólo en medio para el transporte fluvial, sino además en fuente de riqueza pesquera, que por siglos ha permitido a sus habitantes ribereños disponer de este valioso sector para su consumo y sustento económico.

De acuerdo con el Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca del Río Magdalena, costado oriental (CAR, 2010), “la cuenca del Río Magdalena entre los municipios de Girardot y la desembocadura del río Negrito en el río Magdalena en jurisdicción del municipio de Puerto Salgar, considerada como cuenca hidrográfica de segundo orden, tiene un área de 215.898,25 Ha y comprende los municipios de Nariño, Guataquí, Jerusalén, Pulí, Beltrán, San Juan de Rioseco, Chaguaní y parcialmente, a los municipios de Puerto Salgar, Guaduas, Quipile y Girardot y presenta como afluentes principales el río Seco, el río Salvo, Seco de Las Palmas, el río Seco Norte y el río Negrito.

El estudio anteriormente referenciado, menciona que el río en el sector de Cundinamarca, presenta condiciones buenas en cuanto a calidad de agua, que permiten captar el líquido para consumo humano en las poblaciones ribereñas, a pesar del alto porcentaje de sedimentos que arrastra, consecuencia de alteración por procesos de deforestación en las partes altas de las cuencas alimentadoras, que causa fenómenos erosivos y arrastre de sedimentos al río, así como cargas contaminantes derivadas de las demás fuentes hídricas que lo surten.

El deterioro asociado a la sedimentación, ocasiona dificultades en la navegabilidad de esta importante fuente hídrica, así como en la disminución del potencial pesquero. Las referencias a la difícil situación de los pescadores artesanales ante los problemas de contaminación del río y de sobreexplotación del recurso, no permiten actividades de producción económica pesquera a gran escala, existen algunas experiencias de explotación en jaulas y en estanques pero son de baja magnitud, así como los resultados obtenidos”. (CAR, 2010). Lo anterior infiere la necesidad de acciones tendientes a recuperar la navegabilidad y a definir aquellas orientadas a fortalecer la pesca, re direccionando la actividad mediante el apoyo a los pescadores artesanales, la construcción de infraestructuras para llevar a cabo la labor, construcción de muelle especial para pescadores, centros de acopio y apoyo en los procesos de tecnificación de la actividad, de forma tal, que se haga verdaderamente rentable para los cundinamarqueses que derivan sus sustento de la explotación de la pesca proveniente del río Magdalena.

El Conpes 3758 de 2013 “Plan para Establecer la Navegabilidad del río Magdalena”, menciona que el río actualmente ofrece condiciones de navegabilidad en el tramo comprendido desde Puerto Salgar/La Dorada hasta Barranquilla o Cartagena. En el tramo Puerto Salgar - Barrancabermeja, Cormagdalena ha desarrollado los estudios a nivel de ingeniería de diseño (Fase III) requeridos para mejorar la navegabilidad, “que comprenden el diseño de obras hidráulicas de ingeniería que definen un canal navegable y permitirán una profundidad de 7 pies en este tramo de 256 km. Estas intervenciones consisten en la construcción de una serie de estructuras hidráulicas permanentes que se desarrollarán de acuerdo con una sectorización de 15 tramos establecida por Cormagdalena” (Conpes 3758).

Puerto Salgar al ser el punto extremo de la navegabilidad desde Barranquilla, se constituye en el territorio más propicio para generar el desarrollo portuario fluvial más importante, a nivel del país, en donde mediante alianza público privada, se logre no solo la adecuación fluvial del río, sino también la construcción del puerto multimodal que permitirá el transporte de mercancías entre el llano, el centro del país y en Particular con Bogotá y los municipios industriales de la Sabana y la Costa Caribe y conectar a su vez estos territorios con el mundo a través del puerto de Barranquilla. El río según Cormagdalena tiene capacidad de transportar 530 millones de toneladas de carga al año, en donde productos como los hidrocarburos, carbón coquizable y productos a granel, se convierten en los elementos prioritarios a movilizar a través del río, lo cual a su vez, disminuye la contaminación causada por el modo carretero y por tanto gases efecto invernadero, además de la disminución de los costos de transporte hacia puerto, que ello implica.

Esta apuesta, consolida los modos de transporte fluvial, con el modo férreo a través de la rehabilitación del ferrocarril entre Puerto Salgar y Bogotá, así como la integración con el modo carretero mediante la conectividad del puerto con la ruta del sol.

De otra parte, permite que Cormagdalena, como líder del proyecto, no sólo invierta en los procesos de adecuación del río en su parte navegable, sino que además involucre en los procesos de sostenibilidad a pescadores y habitantes ribereños de Cundinamarca, en proyectos que lleven a mejorar sus condiciones socio ambientales, entre ellos la construcción de puertos pesquero en los municipios definidos en por el departamento y en donde la actividad pesquera sea un motor de desarrollo.

Para dar respuesta a las necesidades y retos que impone la construcción del Puerto multimodal de Puerto Salgar, se ha creado la llamada estrategia Diamante Caribe y Santanderes, la cual es una iniciativa liderada por Findeter con el apoyo de las regiones y el Gobierno Nacional para mejorar la competitividad, fomentar el desarrollo económico, superar la pobreza y contribuir a la sostenibilidad territorial de la región. El objetivo último del Diamante es impulsar su papel como motor económico de Colombia, integrando propuestas estratégicas de intervención en el territorio e incorporando los avances de las nuevas tecnologías digitales al servicio de la población.

La mejora de las condiciones de navegabilidad del río Magdalena es el proyecto de infraestructura más ambicioso de la historia de Colombia y el éxito de este requiere de una adecuada articulación del río con la infraestructura, los sistemas urbanos y ambientales de su entorno. En este sentido, Puerto Salgar es un punto estratégico en el río Magdalena, el gran eje vertebral de comunicación del territorio Diamante.

La Estrategia Territorial del Diamante identificará para Puerto Salgar las posibilidades de desarrollo de infraestructura portuaria y su integración con los espacios urbanos, las áreas naturales y los sistemas de transporte de su entorno. Que permita posicionar al municipio como un importante centro de servicios logísticos en el Río Magdalena, por ello, se hace importante e imperante la revisión y ajuste general del Plan Básico de Ordenamiento Territorial de Puerto Salgar, que de razón de las necesidades de ordenar su territorio a partir de la dinámica social, ambiental, productiva, cultural y urbanística que imprime el principal puerto fluvial del país.