

¿PARA DÓNDE VA EL RÍO MAGDALENA? RIESGOS SOCIALES, AMBIENTALES Y ECONÓMICOS DEL PROYECTO DE NAVEGABILIDAD

Equipo de Jerez & Sandoval-Medios y Responsabilidad Social

Coordinación: Ángela Constanza Jerez

INTRODUCCIÓN

En septiembre de 2015, Colombia sabrá con exactitud qué obras se realizarán en el río Magdalena para lograr que 908 kilómetros (entre Puerto Salgar-La Dorada y Barranquilla) sean navegables para transportar todo tipo de carga.

En esa fecha, el grupo Navelena S. A. S., constituido por la constructora brasileña Odebrecht y la firma colombiana Valores y Contratos, informará al país sobre los trabajos que tendrá que ejecutar para hacer realidad el propósito de la Asociación Público-Privada (APP) que tiene con el gobierno colombiano, el cual consiste en “recuperar el río Magdalena como la principal vía de transporte de carga, por medio de obras de encauzamiento y el mantenimiento de un canal navegable”.

Cormagdalena adjudicó a esta empresa el contrato para el proyecto Recuperación de la navegabilidad por el río Magdalena, en agosto de 2014, después de un proceso de licitación que comenzó en mayo de 2013, en el que participaron nueve compañías del orden internacional y quedaron precalificadas Navelena y dos más:

Coderma (Iridium Colombia Desarrollo de Infraestructura S. A. S., Van Oord Colombia S. A. S., RM Holding S. A. S. y Juneau Business Inc.) y Navega Magdalena (Jan de Nul Sucursal Colombia, Acciona Concesiones Sociedad Limitada, Consultores de Desarrollo S. A. y Castro Tcherassi S. A).

El contrato con la empresa seleccionada comenzó el 11 de diciembre de 2014 y, según las fases del proyecto, como se mencionó, esta tendrá que dar en septiembre la noticia más esperada: el tipo de obras que planea realizar. Así lo señaló Carlos Núñez de León, director ejecutivo (e) de Cormagdalena, durante el foro ‘¿Para dónde va el río Magdalena? Riesgos sociales, ambientales y económicos del proyecto de navegabilidad’, realizado en Bogotá el 14 de abril de 2015 y convocado por la Fundación Friedrich Ebert en Colombia (Fescol) y el Foro Nacional Ambiental (FNA).

En el encuentro fue evidente la insatisfacción que tienen académicos, investigadores, ingenieros, ambientalistas y otros interesados en el desarrollo sostenible de la cuenca del Magdalena, por la falta de información y transparencia sobre el proyecto. De igual forma, fue evidente

su preocupación por los altos riesgos ambientales y sociales que este podría implicar.

“Este proyecto solo ve al Magdalena como una vía de transporte de bajo costo, cuando obviamente el río y la cuenca son mucho más complejos que simplemente la prestación de ese servicio. Cuando uno piensa en el río Magdalena piensa que ahí se sintetiza la historia de Colombia. La historia social, económica, política y ambiental en todas sus glorias y en todas sus tragedias”, señaló Manuel Rodríguez, presidente del FNA, espacio que busca la integración de la dimensión ambiental a las políticas de desarrollo en Colombia, a partir de la reflexión.

El FNA es producto de una alianza entre Ecofondo, la Fundación Alejandro Ángel Escobar, la Fundación Friedrich Ebert en Colombia (Fescol), la Fundación Natura, Tropenbos International Colombia, WWF Colombia, la Facultad de Administración de la Universidad de los Andes y la Universidad del Rosario. Comenzó sus actividades en 1997.

UN DEBATE PERMANENTE

Varios llamados de atención hicieron los panelistas durante el foro, tanto al Gobierno como al país, para que evalúen los costos sociales y ambientales versus los supuestos beneficios que puede traer la navegabilidad por el río. De igual forma, para que se comprendan las relaciones de dependencia de los pobladores de las riberas con este recurso natural, como es el caso de los 50.000 pescadores que deben su sustento al río, y para que se investigue a fondo la salud de esta zona, es decir, el estado de funcionamiento de la cuenca; esto permitirá determinar cuál es su capacidad de resiliencia ante los escenarios de cambio climático que enfrenta Colombia. Para hacer ese análisis, subrayaron la necesidad de evaluar los servicios ecosistémicos que presta la cuenca del Magdalena.

Los expertos también pidieron que se comprenda la singularidad de este río, que no permite comparación con ningún otro por sus características morfológicas y sus dinámicas; pero, so-

bre todo, por su alta cantidad de sedimentos, producto de la acción del hombre. “Mientras el Magdalena tiene 750 toneladas de sedimentación por kilómetro cuadrado, el Misisipi tiene 50 y el Amazonas, 100. Nosotros tenemos siete y diez veces más producción de sedimentos que todos estos monstruosos y grandes ríos”, señaló durante el foro Juan Darío Restrepo, profesor investigador de la Universidad Eafit y doctor en oceanografía.

En ese sentido, el llamado general fue a entender las complejidades de la cuenca en los ámbitos ambiental, social y económico para que de esa forma el proyecto tenga un enfoque integral, lo cual también implica evaluar los impactos de los diferentes sectores que intervienen en ella: minero, hidroeléctrico, industrial, pesquero, turístico, ganadero, agropecuario, agroindustrial y de transporte.

Vale la pena resaltar que en las diferentes intervenciones fue evidente el cuestionamiento al modelo de desarrollo que Colombia está aplicando en la cuenca del Magdalena y, en general, en el país a partir de visiones muy simplistas del territorio, cuando lo que caracteriza a Colombia es su gran complejidad y diversidad ecosistémica y cultural. La visión desde lo central, y no desde lo local y regional, deja de lado las visiones de las comunidades, cuando ellas son las que más se ven afectadas por las decisiones que se toman en sus territorios. Y eso, en gran parte, ha sido motivo de conflictos.

“Nuestro objetivo es que estos temas entren a la agenda pública. Nosotros tenemos expertos que han elaborado documentos, que muestran la complejidad de las posibilidades de crecimiento alrededor de esa principal cuenca del país”, explicó Lothar Witte, director de Fescol.

El proyecto, que tiene una duración aproximada de 13,5 años y una inversión de 2,5 billones de pesos (se entiende que a pesos de diciembre de 2013, que hoy representan 3 billones), también será analizado desde las regiones. “Obviamente, al río Magdalena hay que discutirlo, hay que debatirlo, desde el mismo río con las gentes que habitan en sus riberas, que viven del

río, que disfrutan y sufren el río diariamente”, señaló Rodríguez.

El presente documento contiene la síntesis de las diferentes intervenciones que se dieron en este, el primer gran debate que tiene el país sobre el proyecto de navegabilidad por el río Magdalena.

UN PROYECTO CON RIESGOS SOCIALES, AMBIENTALES Y ECONÓMICOS

EL PROYECTO

El río Magdalena es la principal arteria fluvial de Colombia. Sus 1.600 kilómetros de longitud, desde su nacimiento en el macizo colombiano hasta su desembocadura en el Atlántico, están ligados a la historia de nuestra identidad como país debido a que se formó en sus orillas.

Veintidós de los treinta y dos departamentos que integran el territorio nacional tienen algo de sus aguas, las mismas que, “junto con su gran afluente, el Cauca, conforman una cuenca hidrográfica total de 257.000 kilómetros cuadrados, en la cual vive más del 85 por ciento de la población del país y se localizan las diez mayores ciudades de Colombia”, como señaló Jaime Iván Ordóñez, presidente de la Comisión de Recursos Hídricos de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, en el escrito que preparó para el foro.

Sobre esa zona se realizarán los trabajos planeados para 13,5 años, con una inversión de 2,5 billones de pesos, en el marco del proyecto de APP ‘Recuperación de la navegabilidad del río Magdalena’, los cuales tienen previstos dragados o alternativas a estos y obras de construcción. “Es un proyecto que conecta la costa con el interior, a una relación cuatro veces menor en costos que la inversión en carretera (...) una política pública establecida mediante el Conpes 3758 de 2013. No es una invención de Cormagdalena, esto pasó por un consejo social”, aseguró Carlos Núñez, director ejecutivo (e) de Cormagdalena.

El proyecto contempla tres etapas: preconstrucción, construcción y administración. En este momento se está en la primera, la cual integra estudios, diseños y cierre financiero. “Si los estudios de los señores Navelena requieren licenciamiento ambiental tendrán que tramitarlo en esta etapa, que tiene una duración estimada de 18 meses. La etapa de construcción durará 60 meses, aproximadamente 5 años, y luego viene una etapa de administración, de 84 meses contados desde la fecha de suscripción del Acta de Inicio de la Etapa de Administración”, explicó Núñez.

El director ejecutivo (e) de Cormagdalena fue insistente en señalar que las inversiones en las primeras etapas están a cargo del particular y luego el Estado remunerará su servicio, el cual está contratado por dos niveles: de Servicio Provisional (en las etapas de preconstrucción y construcción) y de Servicio Definitivo (etapa de administración).

El proyecto, que aún no tiene diseños detallados, contempla cuatro Unidades Funcionales de Navegación, que van desde Puerto Salgar hasta Barranquilla, de las cuales “la uno y la dos actualmente prestan servicio de navegación, de conectividad, entre todas las poblaciones y tienen una infraestructura, inclusive bastante antigua, que genera desarrollo en la zona”, explicó Jorge Barragán, presidente de Navelena S. A. S.

Bocas de Ceniza-La Gloria y La Gloria-Barrancabermeja son las unidades uno y dos, en las cuales se están haciendo obras de dragado. La unidad tres es Barrancabermeja-Puerto Berrío y la cuarta, Puerto Berrío-Puerto Salgar. En la tercera se tiene prevista una intervención con cinco constructivos, mientras en la cuarta se prevé el doble: diez módulos constructivos.

“La zona de Barrancabermeja a Puerto Salgar es el tramo donde el río ha perdido conectividad y donde se concentran las obras de recuperación para volver a llevar el río a esa condición, como la que existía antes de que se terminara de construir el ferrocarril y el ferrocarril asumiera toda la carga del río (...) La tipología de las

obras es permeable, flexible y sumergible. Son obras que fundamentalmente van a ser con material del mismo río”, explicó el presidente de Navelena S. A. S.

Adicionalmente, el presidente de Navelena S. A. S. insistió en que el canal navegable y la zona que se buscará mantener con una actividad de navegación son 136 kilómetros cuadrados, es decir, la hidrovía va a tener “solo una ocupación de 3,18 por ciento. Eso si estuviera una embarcación detrás de la otra, unas subiendo y otras bajando, pero eso no es así. Hoy en día prácticamente bajan una o dos embarcaciones por semana, y en diez años eso subirá máximo a cinco. Se tardaría 10 años en tener una flotilla que más o menos logre la capacidad de transporte que actualmente tiene el río Paraná, que es del orden de 13 millones de toneladas que transporta desde Paraguay hasta el mar”, agregó Barragán.

El río Misisipi, en Estados Unidos, es otra referencia para este proyecto. Los gestores consideran que la cantidad de caudal máximo y mínimo del Magdalena es menor que la del Misisipi, lo cual da la posibilidad de que el río sea navegable. Una comparación que se hace a pesar de que el Magdalena es un río tropical, con un ciclo bimodal.

Para finalizar, Núñez explicó que el contrato del proyecto contempla pagos escalonados. A medida que se van terminando las unidades funcionales de construcción, si se reciben como estaba pactado, se causarían los pagos. “Si no hay inversiones adecuadas, si las obras no son funcionales, el Estado no perdió un peso. Todo lo asume el privado. Ese es el gran logro y por lo que nos hemos ganado cinco premios internacionales”, aseguró.

A su vez, Barragán señaló algunos de los impactos que otros sectores tienen sobre la cuenca del Magdalena como hidrocarburos, minería, pecuario, agroindustrial e hidroeléctrico. “Esto ha llevado a procesos de deterioro y degradación ecosistémicos. El proyecto cambiará eso. Habrá reactivación económica y ese renacer hará que lleguen otros actores a vivir del río con un estándar de vida mejor, con lo cual se requerirán unos servicios de educación, de salud, de inversión social, que también van a beneficiar a los pobladores ribereños. Habrá reducción de los efectos de gases de invernadero y consumo de combustibles fósiles. Una sola barcaza reduciría en aproximadamente 38.556 kg de CO₂ lo que producen los camiones. Ese es un círculo virtuoso. Por eso decimos que el proyecto de navegabilidad del río Magdalena es un servicio sistémico en recuperación”.

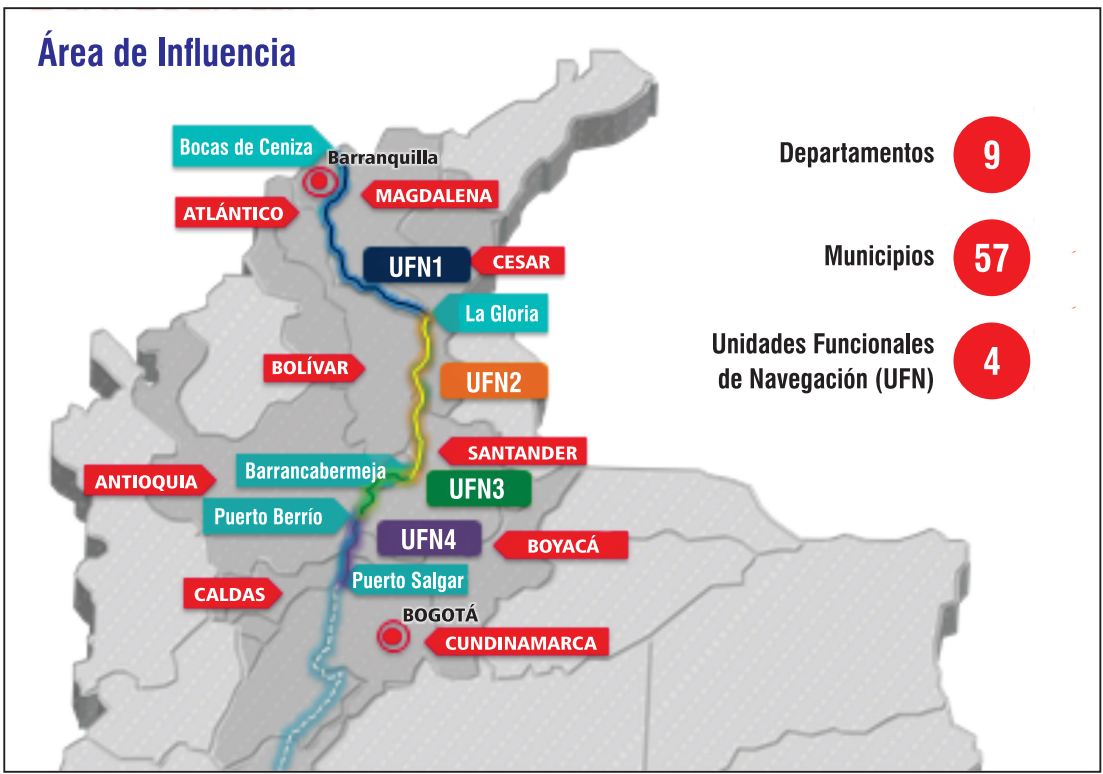


APP para la “Recuperación de la navegabilidad del Río Magdalena”

Generalidades del Proyecto

Unidades Funcionales Navegabilidad

No.	Unidad Funcional	Longitud UF (Km)	Intervención
1	Bocas de Ceniza - La Gloria	457	Obras de dragado
2	La Gloria - Barrancabermeja	195	Obras de dragado
3	Barrancabermeja - Puerto Berrio	100	5 Módulos Constructivos
4	Puerto Berrio - Puerto Salgar	150	10 Módulos Constructivos



LOS RIESGOS

Para los investigadores y académicos de diferentes disciplinas que participaron en el foro, el proyecto ‘Recuperación de la navegabilidad por el río Magdalena’ no tiene las bondades señaladas por Cormagdalena y su socio privado, Navelena S. A. S., algunas de las cuales son cuestionables. Por el contrario, consideran que pone en alto riesgo esta zona colombiana, al tener una mirada limitada sobre el río: la navegabilidad. Una mirada que además se centra en el transporte de carbón y petróleo y no en el de personas; que no contempla al río como cuenca; que no conoce a cabalidad la cuenca y su estado de funcionamiento; que no sopesa los servicios ecosistémicos que podrían verse afectados negativamente sobre los económicos que llegaría a brindar la navegabilidad y que no evalúa los impactos que la obra puede tener sobre las comunidades y los ecosistemas, así como tampoco los impactos acumulativos de los diferentes sectores que intervienen sobre ella.

Por esa razón, los expertos hicieron fuertes llamados de atención a Cormagdalena, Navelena S. A. S. y al país en general sobre los puntos mencionados, e incluso señalaron la posibilidad

de que el Gobierno reverse el contrato que da vía libre al proyecto.

A continuación, una síntesis de los retos y los riesgos que supone intervenir esta zona, señalados por los diferentes panelistas durante el foro, y en documentos elaborados por ellos de manera previa, los cuales dan soporte a sus enérgicos llamados.

NO EXISTE UNA VISIÓN INTEGRAL

La cuenca del Magdalena es un complejo sistema formado por zonas con diferentes orígenes geológicos y comportamientos climáticos, que tienen entre sí una interdependencia. Constituye el 24 por ciento del territorio nacional, el lugar de residencia del 77 al 85 por ciento de la población colombiana y el sitio en el que se desarrollan las principales actividades con mayor incidencia en la economía del país (genera el 86 por ciento del PIB).

Por tanto, asumir el desafío de intervenir el río en su cauce y sus riberas requiere comprender esa gran complejidad y dependencia socioecológica que tienen los pobladores sobre la cuenca y viceversa; así como conocer su verdadero estado de funcionamiento.



¿PARA DÓNDE VA EL RÍO MAGDALENA?
RIESGOS SOCIALES, AMBIENTALES
Y ECONÓMICOS DEL PROYECTO
DE NAVEGABILIDAD

Estos dos análisis son fundamentales, según la profesora de la Universidad del Magdalena y doctora en ecología y medioambiente, Sandra Vildary, porque permiten dar un enfoque integral a la cuenca y, especialmente, dan la posibilidad de conocer cuál es su capacidad de resiliencia ante los escenarios de cambio climático. Para la investigadora, la pregunta fundamental que debe hacerse el país antes de cualquier decisión sobre esta zona es “si realmente está preparado para enfrentar la gestión de un río tan importante como el río Magdalena y su cuenca, en un escenario de alta vulnerabilidad y de incertidumbre ante el cambio climático. ¿El proyecto de navegabilidad del río Magdalena incorpora estos elementos?”, cuestionó.

En su concepto, parte de las respuestas a esas preguntas se pueden obtener evaluando los servicios ecosistémicos que presta la cuenca versus los posibles beneficios que tendría el proyecto de recuperación de la navegabilidad. De igual forma, revisando las políticas de desarrollo que ha tenido el país pues, considera que a lo largo de la historia, Colombia ha tenido modelos de desarrollo sobre la cuenca que han generado deterioros ecosistémicos desde los páramos hasta la desembocadura del río y sus ecosistemas de manglar.

Thomas Walschburger, coordinador de ciencias de TNC para los países tropicales del norte, sur y

Centroamérica, comparte esa opinión. Aseguró que los modelos de desarrollo en esta zona colombiana, que además han imperando según el sector que interviene en ella, han causado fuertes impactos negativos, con el agravante de que no se están midiendo de manera acumulativa.

“Nos estamos viendo no solo como una potencia de navegación, también como una potencia hidroeléctrica, entonces se van sumando todos estos fenómenos del desarrollo sobre un río, pero hay unos límites. Hasta dónde puede tolerar el río todos esos cambios que se le están imponiendo”, aseguró.

En ese sentido, en el documento que preparó para el foro, junto con los investigadores del Programa Nasca-The Nature Conservancy Héctor Angarita y Juliana Delgado, señaló que “el problema principal en la cuenca es, quizás, la falta de coordinación interinstitucional y una total ausencia de una gestión integral”. Tanto así que la “desarticulación de esfuerzos oficiales para su protección ha sido considerada por el procurador delegado para asuntos ambientales como de extrema gravedad”.

Los investigadores resaltaron el hecho de que el Plan nacional de desarrollo 2010-2014 consideró como prioritario el desarrollo de infraestructura vial y la navegabilidad del río Magdalena,



así como la expansión hidroeléctrica en la cuenca del Magdalena y “no una visión de cómo avanzar hacia el manejo integral de la cuenca”. Les preocupa que los ríos son vistos como fuente de agua, pero no como un recurso del cual dependen también servicios ecosistémicos para quienes es importante un determinado caudal ecológico y calidad del líquido. “En ninguno de estos planes se adopta una visión de cuenca, no se incluye el análisis de efectos acumulativos, ni se han tenido en cuenta la intensificación de eventos climáticos extremos, como el último fenómeno de la Niña de 2010-2011, cuyas inundaciones afectaron a más de 2,2 millones de personas”, escribieron.

Finalmente, estos tres investigadores llaman la atención sobre otro sector que está impactando en el Magdalena medio (más de 100.000 hectáreas), cuya demanda de agua por irrigación es muy alta: la agroindustria de la palma.

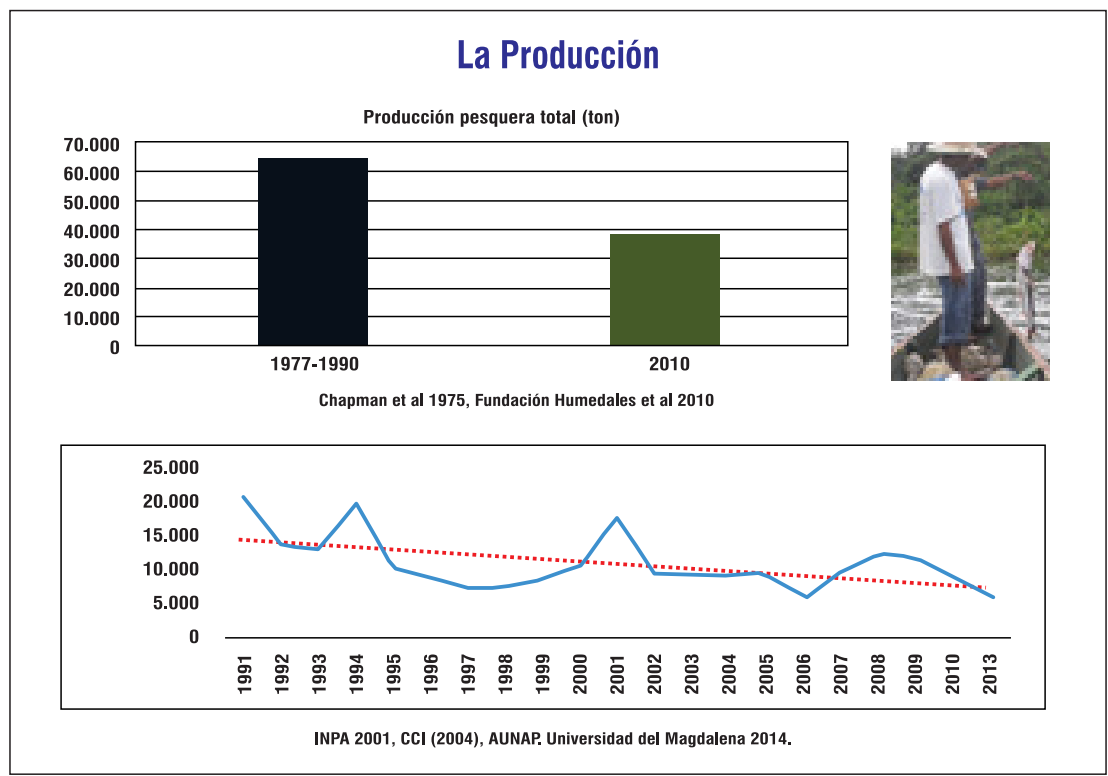
“El 50 por ciento de las especies del Magdalena es endémico. Necesitamos mantener el río protegido para que vivan. El problema es que no hay nadie en la cuenca que pueda decir hasta dónde podemos alternar porque no hay visión

de macrocuenca. No hay nadie responsable de la cuenca del Magdalena”, señaló Walschburger durante el foro.

NO SE HA MEDIDO EL IMPACTO EN LA SEGURIDAD ALIMENTARIA

La Fundación Humedales estima la producción pesquera en la cuenca del Magdalena en 39.040 toneladas al año, la mitad de lo que se capturaba en los años 1977-1980, cuando Chapman (1977) valoró la pesquería en esta zona en 211 millones de dólares. Cerca de 35.000 pescadores, que podrían llegar a 50.000 al sumar aquellos ubicados en el delta, son quienes capturan los peces que van a terminar en comercios improvisados y, la mayoría de las veces, en la mesa de sus familias.

Eso significa, como lo señaló Mauricio Valderrama, director de esta ONG, que la pesca en el río Magdalena tiene una importancia económica y social que no ha sido apropiadamente medida. En el primer caso, por ejemplo, según cálculos de la fundación, el 65 por ciento de los pescadores no tiene otra actividad productiva, solo obtienen ingresos económicos de la venta del pescado.



¿PARA DÓNDE VA EL RÍO MAGDALENA?
RIESGOS SOCIALES, AMBIENTALES
Y ECONÓMICOS DEL PROYECTO
DE NAVEGABILIDAD

“Aunap-Fundación Humedales (2014) determinaron que el consumo per cápita de pescado en un sector del bajo Magdalena es de 36,5 kilogramos al año. Este valor es seis veces más alto que el promedio nacional e indica que la pesca provee los mínimos valores para evitar la desnutrición de la población dependiente de la pesca (el valor mínimo de consumo de proteína de pescado recomendado para evitar la desnutrición fluctúa entre 30-35 kilogramos por persona al año, Lasso 2010)”, señaló en su escrito Valderrama.

Por esa razón, su llamado de atención fue sobre la necesidad de medir el impacto que están teniendo las diferentes obras (hidroeléctricas, por ejemplo) y las que tendrán las del proyecto de navegación en la población de peces de la cuenca del Magdalena porque el riesgo mayor puede ser la seguridad alimentaria de las familias que viven en esta zona. “Ese es el principal problema que se puede tener. 4 millones de bocachicos pueden subir por el río entre Barrancabermeja y Puerto Berrío, pero qué va a pasar al encontrar unos espolones, que no sabemos bien cómo serán. ¿Se van a devolver, no van a seguir migrando?”, señaló Valderrama durante el foro.

Además insistió en que desde hace más o menos 30 años el país tiene en la cuenca problemas de contaminación, desecación de ciénagas, regulación de ríos por embalses, sedimentación, deforestación, mal uso de artes de pesca y comercialización desordenada que se han ido intensificando. Esto, sumado a la invasión y establecimiento de especies exóticas, destrucción de hábitat y degradación ambiental por actividades mineras, entre otros asuntos, hace que se requieran acciones urgentes que permitan el mantenimiento de los ecosistemas acuáticos.

“Y si a todo esto se agrega el desconcierto por el proyecto de navegabilidad...Podemos decir que el problema es que se está creando una bomba de tiempo social allá”, aseguró.

FALTA RIGOR EN EL PROYECTO

“Su complejidad es la que nos tiene que colocar en un lugar de muchísima seriedad y rigor, que es lo que no encontramos en este proyecto desarticulado que tiene muchos vacíos en la manera de su presentación y en la claridad de sus alcances en una perspectiva más integral”.

Con esas palabras, el antropólogo e historiador Germán Ferro resumió las diferentes manifestaciones que sus compañeros de foro hicieron sobre el proyecto de navegabilidad en el río Magdalena. Para él lo único claro en este proyecto es que es de ingeniería pura, pues no contempla un enfoque integral como lo demuestran varios elementos, entre ellos lo invisibles que son las necesidades de los pobladores de las riberas, al igual que sus aportes a partir del conocimiento tradicional que tienen de vivir y convivir con las aguas del Magdalena.

“Estos pueblos ribereños se quedan por fuera de la vida del país, con problemas de alimentación, salud, educación y niveles de violencia (...) ¿Qué queremos recuperar? ¿La velocidad en el tiempo de la navegación o la conexión entre las tierras altas y bajas?”, increpó.

“El río son sus ciudades, sus poblaciones, sus gentes, que a orillas del gran río han construido país. Me pregunto por estas poblaciones cuyas ciudades han dado sentido al río, ¿en ellas se ha pensado cuando se dice recuperar el río?”, escribió en su documento.

En ese sentido, su llamado fue a entender que el río, en su carácter integral, tiene una relación de conectividad ambiental, social, cultural, desde su nacimiento hasta su desembocadura. Por tanto, pensar en una recuperación del río requiere integrar ese flujo tanto de la parte alta como baja, entendiendo que todo lo que está en él constituye un patrimonio nacional.

“Mi demanda no es solamente al proyecto con sus ambigüedades, es una demanda a la sociedad colombiana que no conoce el río Magdalena”, aseguró.

Conocer el río a cabalidad, pero sobre todo la cuenca, fue la exigencia que hicieron a los gestores del proyecto dos reputados investigadores: Jaime Iván Ordóñez, presidente de la Comisión de Recursos Hídricos de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, y Juan Darío Restrepo, profesor, investigador, doctor en oceanografía y biólogo marino, para quienes la poca información que se tiene sobre el proyecto evidencia un claro desconocimiento de esta zona del país.

“Yo soy ingeniero civil, y estoy hablando aquí porque me da vergüenza que la gente como ustedes creen que los ingenieros podemos estar de acuerdo con este proyecto. Este proyecto es una aberración de la ingeniería, no tiene ingeniería, y no se debe hacer y esa es nuestra recomendación, que no se haga. No es un contrato, es una asociación público-privada, el público se puede retirar, además teniendo en cuenta que no tiene rentabilidad económica”, aseguró de manera tajante Ordóñez.

La aseveración la hizo después de mostrar, entre otros temas, que el Magdalena no se puede comparar con ningún río del mundo y menos con el Misisipi, como se está haciendo, sin ningún rigor técnico para orientar el tipo de obra que se hará en él, porque el Magdalena no se parece a otro río.

“Nuestro río Magdalena no se parece en nada a ninguno de los ríos que aquí se han mencionado como parangones para hacer el proyecto. Particularmente no a los de Estados Unidos, que es un país semiárido (...) La cuenca del Misisipi es árida, no produce muchos sedimentos ni mucha agua. Los países europeos no tienen agua y no tienen sedimentos. La suma de toda la carga sedimentológica de todos los ríos del norte de Europa apenas llega a 50 millones de toneladas al año. El Magdalena produce 166 y más millones de toneladas al año. Esa es la razón por la cual, navegar en el río Magdalena no es tan fácil como navegar otros ríos”, afirmó.

Ordóñez advirtió que no se ha preguntado al país cómo se quiere navegar el río, pues la

única opción que se ha dado es la navegación industrial para las compañías petroleras, mineras, cementeras y de agroquímicos, pero no de pasajeros; con el agravante de que se plantea a través de vehículos que no son los adecuados para transportar este tipo de carga.

“Los vehículos que proponen son un peligro para las cargas que llevan, como lo son el 90 por ciento de las que actualmente se están moviendo y el 90 por ciento de las que en el futuro se moverán... El proyecto es simplista y analiza el río de una forma incorrecta. No hay modelación del río, pero ya se sabe cuánto cuesta el proyecto”.

En ese mismo sentido fue la ponencia de Restrepo, quien desde hace más de diez años, con un grupo de científicos del Departamento de Geología de la Universidad Eafit, con el apoyo de Colciencias, la Universidad de Colorado y la Nasa, está analizando las causas y tendencias de la erosión en el río Magdalena. Aseguró que existe un total desconocimiento de la cuenca del Magdalena, pues ni siquiera existe visión de cuenca, solo de río y de río fragmentado.

“El director de Cormagdalena dice que hay más de 700 estudios. A mí me perdonan, pero el Magdalena es de los ríos menos estudiados en el mundo. Me puse a hacer una tarea de los *papers* publicados del Magdalena en la ciencia que tiene pares internacionales, no en la endogámica, no hay más de 50 *papers* de todo el río Magdalena. El Misisipi tiene más de 10.000. Los 700 estudios ¿saben qué son?, son estudios puntuales de una curvita, de un jarillón, ¿pero ciencia con pares internacionales en el Magdalena? No sabemos geomorfología del río, no tenemos modelos de evolución”.

Restrepo insiste en señalar que Colombia no cuenta con modelos en tercera dimensión sobre cómo varía el río en toda su trayectoria y en diferentes épocas del año, información indispensable para tomar cualquier decisión sobre la cuenca.

Para el investigador, el desconocimiento que tiene el proyecto sobre la cuenca se evidencia

también en considerar que el río es navegable cuando su producción de sedimentos no lo permite. El Magdalena es uno de los diez ríos del mundo y el primero en Suramérica con la mayor producción de sedimentación, la cual es causada, en su mayoría, por la intervención humana, principalmente la deforestación. “El Magdalena tiene 750 toneladas por kilómetro cuadrado de sedimentación y el Misisipi tiene 50. El Amazonas tiene 100. Nosotros tenemos siete y diez veces más producción de sedimentos que todos estos monstruos y grandes ríos... No es navegable para mí el Magdalena, con la producción de sedimentos que tiene”.

NO INCORPORA LA VISIÓN LOCAL

“La imposición del concepto de desarrollo que se ha dado desde el centro del país ha generado parte de los conflictos que hoy tiene Colombia”. Sobre esa premisa, fuerte y categórica, la Red Nacional de Programas Regionales de Desarrollo y Paz (Redprodepaz) busca integrar la visión de los pobladores de la riberas del río Magdalena a aquello que se considera desarrollo.

“En un escenario como este son justamente los conceptos de desarrollo y paz los que tienen un profundo significado, porque evidentemente no todo desarrollo genera paz y toca conciliar diferentes intereses para construir condiciones de paz en un territorio. En este territorio estamos hablando de una visión de cuenca como aquí se ha planteado”, señaló Gonzalo Murillo, director de Redprodepaz.

Murillo fue insistente en señalar que el desarrollo y la paz se deben construir desde los procesos locales y regionales, no deben ser impuestos desde la nación, como está ocurriendo con el proyecto de navegación del Magdalena.

“El país ha gobernado con minorías. Si queremos incluir tenemos que dar la oportunidad de que la población, las comunidades organizadas, puedan participar en la construcción de pactos territoriales para decidir qué quieren hacer de su territorio. Es que no están poniendo poco. Están poniendo su territorio”, afirmó.

De igual forma, recordó que el río Magdalena ha sido un referente fundamental en la construcción de la nación colombiana, por ser un rasgo prominente del territorio. “Es más que un accidente geográfico, es un elemento constitutivo del imaginario de Nación”, dijo. Por ello aseguró que no se pueden subvalorar los proyectos que se realicen en esta zona del país.

Jorge Eliécer Rivera, director del Jardín Hidrobotánico de Cauca (Antioquia), coincidió en esa idea, y en la necesidad de que se identifiquen los intereses de las poblaciones locales para que no se sigan “montando asociaciones de papel para legitimar decisiones que se han tomado a distancia”.

“(El proyecto de navegabilidad) no es sino la expresión de un modelo de país, y de una visión de país, reflejado en una macroeconomía que se lleva a los planes de desarrollo. Que confunde el bienestar de unos pocos colombianos con el bienestar de la mayoría de los colombianos”, aseguró.

Su llamado fue a revisar cómo se logra articular el manejo de las cuencas hidrográficas con los planes ambientales y de ordenación territorial. A entender las visiones de las comunidades para beneficiar a todos y no a unos pocos.

VACÍOS Y PREMISAS ERRADAS

Un debate nacional sobre el proyecto de navegabilidad en el río Magdalena en el contexto de la cuenca, propusieron originar los panelistas presentes en el foro, con el fin de aprovechar las discusiones que se están dando por cuenta de los planes que se tienen para el río. En su concepto dicho debate llegaría a la mayoría de los asuntos de desarrollo del país que se concentran en esa zona. De hecho el debate permitiría revisar el modelo de desarrollo existente en la región y, en general, en Colombia, como lo señaló Marcelo Torres, alcalde de Magangué.

Durante las intervenciones, desde diferentes perspectivas, también se hizo evidente que se tienen premisas erradas y, en otros casos, algunas de ellas tienen vacíos en materia ambiental,

social y cultural con el cual el proyecto de navegabilidad se está adelantando sobre supuestos que no son.

Por ejemplo, para algunos de los expertos es errado pensar que los impactos del río Magdalena terminan donde terminan sus aguas. “El río Magdalena no termina en Bocas de Ceniza, llega hasta donde llegan sus efectos, llegan sus arenas, con las corrientes, con las brisas”, señaló José Vicente Mogollón, historiador y ex-ministro de Medio Ambiente, a quien por esa razón le preocupa que con las obras que se van a hacer, como la canalización del centro del río o la canalización del canal navegable, se perturben los ciclos naturales en esa salida de las arenas al mar.

Por su parte, el profesor titular y emérito de la Universidad de los Andes Eduardo Aldana llamó la atención sobre los cálculos de los beneficios económicos que se esperan, porque considera que es un error creer que una relación Beneficio/Costo de 1,05 es apropiada para un negocio de esta envergadura. “Esta cifra ciertamente no animaría a un inversionista serio a comprometer los grandes recursos cuyo techo definitivo todavía no se nos ha informado (...) Los precios del petróleo cambiaron la relación y no podemos decir que es positiva, pone en riesgo todo lo que está haciendo.

“Con una campaña de publicidad, manejada con destreza, se logró la aprobación de un proyecto que compromete enormes recursos públicos, no demuestra su bondad social, ni responde a las dudas que suscita la carencia de diseños técnicos apropiados y evaluaciones económicas que consideren riesgos y externalidades. Cormagdalena logró esa hazaña, entre comillas, en el periodo 2012-2014”, aseguró.

¿QUÉ HACER?

De la misma manera que señalaron retos y riesgos en el proyecto de recuperación de la navegabilidad por el río Magdalena, los panelistas hicieron recomendaciones para que “el sueño de la navegabilidad por el río Magdalena no se convierta en una pesadilla”, como lo resumió el

exministro de Medio Ambiente y presidente del FNA, Manuel Rodríguez.

La principal recomendación que dieron fue analizar el proyecto con rigurosidad y de una forma integral, incorporando sus posibles impactos sociales, ambientales, culturales, legales, etc. En ese sentido, los diferentes expertos formularon interrogantes para que sean respondidos por las autoridades y la empresa contratista. Varios de los cuales a pesar de que fueron reiterados durante el foro, no fueron contestados.

Estos son los veinticinco interrogantes que quedaron sin respuesta:

1. ¿Cómo se ha incorporado en el diseño del proyecto la producción de sedimentos en suspensión del río Magdalena, que llega a 184 millones toneladas al año?
2. ¿Cuáles son los costos anuales de los dragados que habría que hacer para mantener la navegabilidad bajo diferentes escenarios de sedimentación, tomando en cuenta que el transporte de sedimentos al bajo Magdalena se ha incrementado en un 33 por ciento en la última década?
3. ¿Es rentable, y por consiguiente viable, la navegación en el Magdalena en diferentes escenarios de sedimentación, a mediano y largo plazos?
4. ¿Por qué el proyecto se va a adelantar cuando la relación beneficio-costo es 1,05, según evaluación de Steer Davies Gleave, e incluso podría ser más baja en determinados escenarios de sedimentación, o si se llegaran a incorporar otros eventuales costos sociales y ambientales?
5. ¿Se justificaría, en estas condiciones, embarcar al país en un proyecto con una inversión estimada de 2,5 billones de pesos?
6. ¿Cómo se van tratar los efectos del encauzamiento y canalización – que generarían en invierno mayor velocidad en la desembocadura – sobre las playas laterales (hasta Ciénaga, Magdalena por el este y hasta la Boca Grande de la bahía de Cartagena por el oeste)?

7. ¿Por qué aseguran que no se requiere licenciamiento ambiental (ley 99/93) de las obras?
8. ¿Qué estudios ambientales utilizaron para los “diálogos competitivos”, con los cuales reemplazaron el proceso normal legal vigente de licitaciones públicas?
9. ¿Dónde botarán el material dragado? Estas descargas son el aspecto potencialmente más dañino de los dragados.
10. ¿Cómo, técnicamente hablando, con las obras se reducirán los dragados?
11. ¿Cómo fue la socialización del proyecto con las comunidades?
12. ¿Se consultaron a los habitantes de la zona qué tipo de navegación es la que prefieren? Solo se ha hablado de un tipo de navegación comercial que resulta ambientalmente objetable por la peligrosidad de la carga.
13. ¿Se tienen dimensionados los costos ambientales del proyecto?
14. ¿Cuál es el proyecto? Solo se tiene información del contrato.
15. ¿Cómo son en detalle los parámetros del canal navegable que se pretende construir?
16. ¿Cómo se controlarán los accidentes de derrames y otros?
17. ¿Qué regulaciones se van a imponer sobre la carga y las embarcaciones?
18. ¿Qué coordinación existe con otros proyectos que se realizarán en el mismo río: cuencas aferentes, hidroeléctricas, etc.?
19. ¿Se tiene prevista una recuperación integral del río y su cuenca? Solo se mencionan intervenciones locales en el cauce.
20. ¿Qué diseños y estudios se les suministraron a las empresas precalificadas para que presentaran sus propuestas, se les preguntó si eran suficientes? ¿Cómo se juzgó su experiencia?
21. ¿Cómo se pudo establecer y otorgar un contrato sin estar definido un proyecto?
22. ¿Qué mecanismos de planeación se van a implementar durante los diseños para integrar y combinar los modos carretero, férreo y fluvial, y así cumplir la promesa respecto a reducción de precios de transporte y competitividad?
23. ¿Cuáles son los trabajos que realiza actualmente Cormagdalena para detener el continuo deterioro del río? ¿Esas obras continuarán o se detendrán mientras exista la APP? ¿Cuándo entregarán el diseño final?
24. ¿Presentarán una evaluación ambiental del mismo?

EPÍLOGO

A manera de cierre de esta relatoría, solo resta decir que lo consignado en el documento buscó reflejar las diferentes posiciones que se dieron durante el foro ¿Para dónde va el río Magdalena? Riesgos sociales, ambientales y económicos del proyecto de navegabilidad, realizado, como se mencionó, el 14 de abril de 2015. La relatora de este texto espera haber logrado el objetivo.

De igual forma, reiterar los llamados de atención de los panelistas presentes en el foro. Uno de ellos, Jaime Iván Ordóñez, presidente de la Comisión de Recursos Hídricos de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, los resume muy bien en este escrito: “La mayoría de los proyectos de navegación en Colombia se han planeado siempre sin la sociedad civil y sin el medioambiente como objetivos. Solo el logro material económico para los intereses industriales del país, el relativo logro técnico de los proyectos, la mayor parte del tiempo realizados sobre modelos extranjeros de poca aplicabilidad en el trópico, y el interés de los propios transportadores fluviales parece ser el objetivo final; por la misma razón, estos proyectos han carecido siempre del interés público y de la población ribereña [y por tanto] han sido un rotundo fracaso hasta el presente, y seguramente continuarán siéndolo [en el futuro]”.

Equipo de Jerez & Sandoval-Medios y Responsabilidad Social.

Ángela Constanza Jerez.

El Foro Nacional Ambiental es una alianza entre Ecofondo, la Fundación Alejandro Ángel Escobar, la Friedrich Ebert Stiftung en Colombia -Fescol, la Fundación Natura, Tropenbos Internacional Colombia, la wwf Colombia, la Facultad de Administración de la Universidad de los Andes y la Universidad del Rosario, que inició sus actividades en 1997, como una instancia de carácter permanente. El Foro es un espacio para la reflexión que busca la integración de la dimensión ambiental a las políticas de desarrollo en Colombia.

Consejo directivo: Ximena Barrera, Juliana Vergara, Elsa Matilde Escobar, Verónica Hernández Cárdenas, Gloria Amparo Rodríguez, Carlos Rodríguez y Manuel Rodríguez Becerra (presidente).

Las ideas expresadas en este documento no comprometen a las instituciones que hacen parte de este proyecto.

www.foronacionalambiental.org.co



¿PARA DÓNDE VA EL RÍO MAGDALENA?
RIESGOS SOCIALES, AMBIENTALES
Y ECONÓMICOS DEL PROYECTO
DE NAVEGABILIDAD