

**EL GRAN RÍO DE LA MAGDALENA:
¿UN CANAL FLUVIAL PARA TRANSPORTAR, DÍA Y NOCHE
Y SIN VACACIONES, HIDROCARBUROS Y CARBÓN?***

Eduardo Aldana Valdés**



* Este documento hace parte de una serie de ocho artículos contratados para presentar en los foros regionales "¿Para dónde va el río Magdalena? Riesgos sociales, ambientales y económicos del proyecto de navegabilidad". Foros que se llevaron a cabo en 2015 en Bogotá (14 de abril), Barranquilla (28 de julio) y Honda (septiembre).

Los documentos se publicarán próximamente en un libro, editado por el Foro Nacional Ambiental y Fescol.

** Profesor titular emérito, Departamento de Ingeniería Industrial, Universidad de los Andes.

Introducción

● Es posible que con una campaña de publicidad manejada con destreza se logre 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?

La dirección de Cormagdalena logró esa “hazaña”, en el periodo 2012-2014, para la contratación de obras y el dragado del río Magdalena, con una amplia difusión de sus entrevistas y declaraciones en variados medios escritos y hablados y, probablemente, el apoyo político a intereses difíciles de identificar por *el ciudadano de a pie*, como es mi caso.

Las asociaciones de ingenieros, las facultades de ingeniería y el *país nacional*—como solía llamarse a la fracción de la opinión pública que velaba por el interés general— deben hacer un gran esfuerzo por recuperar el prestigio de los participantes en los contratos oficiales. En la última parte de esta ponencia se presentan recomendaciones concretas con este propósito.

El proceso se ilustra a continuación con entrevistas y reportajes de la revista *Portafolio*, principalmente¹.

1 Varios otros periódicos y revistas publicaron notas similares a las de *Portafolio* citadas en este documento. Me he limitado a los de este medio para no repetir contenidos y, especialmente, para tener la oportunidad de reconocer que *Portafolio* también publicó varias columnas de mi autoría que mantuvieron una posición crítica respecto al proceso seguido.

Pincelazos en la contratación de alteración del cauce y dragado del Magdalena

El 29 de octubre de 2012, una columna de *Portafolio* titulada “Concesionarán el río Magdalena para acercar el mar a Bogotá” me llamó la atención, además, por su subtítulo: “En mayo se conocerá la firma que durante 10 años garantizará la navegabilidad del río”. En el texto añadía:

La Corporación Autónoma Regional de Santander dio el aval para que por las aguas del río Magdalena –entre Barrancabermeja y el puerto de Barranquilla– se empiece a mover carbón. Una oportunidad que estaba esperando Coquecol, dedicada a la exportación de carbón y filial de la brasilera Gerdau².

El 24 de mayo de 2013, otra columna del mismo periódico, titulada “Empresas de 5 países compiten por concesión del Magdalena”, informaba:

Los proponentes deberán presentar en los próximos meses sus propuestas económicas para recuperar la navegabilidad del afluente, en un negocio que requiere inversiones cercanas a 1,2 billones de pesos.

Los tres grupos seleccionados fueron Navega Magdalena, (...); Consorcio Desarrollo Río Magdalena, (...); y Navelena, (...).

“Salimos muy contentos de la audiencia pública porque participaron 27 empresas y quedó un grupo de 10 empresas que va a seguir en el proceso”, afirmó Augusto García Rodríguez, director de la Corporación Regional Autónoma del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena)³.

El 18 de julio siguiente, otro artículo de *Portafolio* trajo una sorpresa para los que seguíamos el proceso pero que aparentemente no fue captada ni valorada por quienes lo impulsaban. La noticia titulada “Impala comienza proyecto para navegar el Magdalena”, explicaba:

Para este fin, la empresa, que invierte en Colombia los recursos del Grupo suizo Trafigura, construirá una terminal portuaria en Barrancabermeja, contratará servicios en el puerto de Barranquilla y ya ha adquirido una flota de

2 Anexo 1.

3 Anexo 2.

80 tractomulas, 34 barcazas de carga seca, 15 barcazas de carga líquida y 4 remolcadores⁴.

La sorpresa que aparentemente pasó desapercibida estuvo a cargo del gerente general de Trafigura, César Ramírez Lynch. Según el artículo en mención, este había declarado:

(...) lo importante es que para que esta operación inicie no es necesario que se realicen las obras de dragado programadas por el gobierno para la navegabilidad de la principal arteria fluvial del país, “pues las barcazas adquiridas tienen la capacidad de navegar con el cauce actual del río sin ningún problema”.

Veinte días después, el 8 de agosto de 2013, Cormagdalena, por intermedio de su director ejecutivo, continuaba reportando *buenas nuevas*. *Portafolio* las tituló: “Ola de inversiones por recuperación del río Magdalena”. El texto decía:

El proceso licitatorio con el que se contratarán a finales de octubre las obras que le devolverán con 1,2 billones de pesos la navegabilidad al río Magdalena despertó gran interés de un nutrido grupo de empresarios, que ven en la arteria fluvial un ahorro del 40 por ciento en el valor que pagan por transportar carga por carretera (...). El ganador deberá realizar las obras de encauzamiento de 256 kilómetros entre Barrancabermeja (Santander) y Puerto Salgar (Cundinamarca)-La Dorada (Caldas) y el mantenimiento del canal navegable hasta Barranquilla. Las obras de mantenimiento arrancarán a mediados del 2014 (...).

Con las obras de mantenimiento y encauzamiento por 1,2 billones de pesos durante 10 años, los inversionistas planean llevar carga hasta el centro del país. Actualmente el río, que mueve el 2 por ciento de la carga nacional, es navegable por embarcaciones desde Bocas de Ceniza y Pasacaballos-Canal del Dique hasta Barrancabermeja. Expertos estiman que con los trabajos de recuperación se pase [de] transportar 1,6 millones de toneladas de hidrocarburos a 6 toneladas en el primer año⁵.

El 7 de octubre de 2013 el desenlace parecía inminente. *Portafolio* destacó así las declaraciones oficiales: “Octubre, mes clave para el futuro del río Magdalena”.

4 Anexo 3.

5 Anexo 4.

Este mismo mes se entregarán en concesión las obras de mantenimiento y encauzamiento del río Magdalena, por 1,2 billones de pesos (...).

Este ha sido considerado un proyecto estratégico para el país, pues busca ampliar el sector navegable del principal afluente colombiano y lograr una profundidad mínima de 8 pies con el objetivo de transportar cargas hasta de 7.200 toneladas (...).

Las obras que se acometerán en el río Magdalena son importantes para el país –y especialmente para los siete departamentos que comprenden el tramo que se va a ampliar en ancho y profundidad– no solo porque se ganará en competitividad al disminuir los costos de transporte, pues permitirá pasar de 2 a 8 millones de toneladas por año a través del afluente, sino por el impacto ambiental positivo, al disminuir la generación de gas carbónico por causa de las tractomulas que hoy llevan la carga, según destacan autoridades ambientales⁶.

Desde mi orilla, las declaraciones anteriores me alarmaban cada vez más. En 2001, el Ministerio del Medio Ambiente me había solicitado que coordinara un panel o comité de expertos convocado por Cormagdalena para asesorarla en la definición de los lineamientos del Plan de ordenamiento y manejo integral de la cuenca del Magdalena (Pomim), trabajo asignado a la Universidad Nacional de Colombia. Al comparar la concesión que anunciaba Cormagdalena con las recomendaciones de ese comité surgían varios asuntos que demandaban aclaración. En una columna de *Portafolio* de noviembre de 2013, expresé así mi preocupación:

El panel del 2001 recomendó un cambio radical en la orientación de los planes y programas de desarrollo de Cormagdalena. La prioridad debería ser la superación de la pobreza y ella *no* se logra tomando a las personas como objetos del desarrollo y haciendo obras que poco las benefician. Es indispensable convertirlas en agentes de su propio destino y del desarrollo sostenible de su ambiente. Esta orientación de la lucha contra la pobreza coincide con los objetivos [expuestos] del actual gobierno (...). En términos de políticas públicas parece existir [por lo tanto] una discordancia entre el gobierno nacional y lo que dice Cormagdalena.

El 15 de ese mes de octubre de 2013, Cormagdalena y la Sociedad Colombiana de Ingenieros organizaron en Barranquilla un evento titulado Foro:

río de la Magdalena mucho más que una vía de transporte⁷. No pude asistir al foro en cuestión pero sí leí en la revista *Anales de Ingeniería* de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, julio-septiembre de 2013, un artículo titulado “Hacia el aprovechamiento integral del río Magdalena”, de la autoría de César Garay y Diana Vargas, asesores de Cormagdalena, en el que se afirma:

El aprovechamiento del río Magdalena se concibe como un conjunto de acciones y obras que reflejan las potencialidades de navegación, pesca, generación de energía, control de inundaciones, ordenamiento de orillas y de cauce, recreación, ambiente, adecuación de tierras y planeación integral.

Interpreté el nombre dado al Foro y la declaración anterior, al menos inicialmente, como un cambio de enfoque de Cormagdalena. Infortunadamente, de los usos potenciales definidos para el río, *únicamente* se señalaba una inversión pública para la navegación por \$2,17 billones de pesos, provenientes en un 72% del presupuesto general de la nación, un 18% del presupuesto de Cormagdalena y un 10% del Sistema general de regalías, Ecopetrol y otras fuentes.

Consideré que debía redoblar mis esfuerzos y en diciembre de 2013 escribí:

El río Magdalena, como dice la propia Cormagdalena, es mucho más que una vía de transporte y por ello la inversión pública debe privilegiar su descontaminación, la conservación de su diversidad vital, su cultura, su carácter como eje ecológico principal y su naturaleza de bien público⁸. Concesionar su uso como vía de transporte parece un imposible moral. Por eso proponemos a los alcaldes y gobernadores de los municipios y departamentos ribereños que le exijan a Cormagdalena presentar en un debate público la justificación rigurosa de lo que pretende hacer con el “río de los colombianos”.

Cormagdalena, por su lado, continuó la divulgación de su proyecto por los medios de comunicación. El 6 de mayo de 2014, *Portafolio* anunció así

7 Anexo 6, Boletín de prensa, publicado por la Corporación Nuevo Arco Iris.

8 La Dirección de Cormagdalena ha insinuado que la prioridad de la entidad, por mandato constitucional, es la recuperación de la navegación. El artículo 331 le fija otras funciones igualmente importantes y, como todos los artículos de la norma, está sujeto al Preámbulo de la Constitución política: “(...) asegurar a sus integrantes la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz (...)”.

otro avance importante: “Abren la licitación para concesión del río Magdalena. El ganador de la concesión se conocerá el 25 de julio. En la puja están empresas de cinco países”. En el texto añadía:

(...) a los nueve meses de iniciado el contrato, es decir antes de finalizar el primer semestre del 2015, deberá cumplir con las obras que permitan unas óptimas condiciones de profundidad (...).

El resultado de la licitación es esperado por Naviera Fluvial, Impala, Naviera Central y Río Grande, que con inversión superior a los dos billones de pesos, ya encendieron motores para aprovechar la nueva cara que tendrá el río (...).

La meta es que estas empresas y una decena de cooperativas de pequeñas navieras transporten 6 millones de toneladas al año.

Actualmente solo se mueve un millón y medio, principalmente de petróleo y sus derivados.

De otro lado, Cormagdalena, en asocio con la firma holandesa Deltares y el gobierno chino, a través de Hydrochina, ya tienen un plan maestro para sacarle mayor provecho al río (...). El plan recomienda que en el 2020 se contemple la construcción de cuatro hidroeléctricas (...)⁹.

Adicionalmente, Cormagdalena tomó medidas para asegurar el cumplimiento de las formalidades del proceso. Por ejemplo, el 18 de mayo, *Portafolio* informa: “Comisión de expertos, en licitación del Magdalena”: “La comisión estará integrada por el abogado y exministro Juan Carlos Esguerra Portocarretero y los ingenieros Francisco Javier Daza y Gilberto Saa”¹⁰.

Otra de estas medidas fue el informe sobre la evaluación económica del proyecto, preparado por Steer Davies Gleave y titulado “Estudio de demanda [de transporte] del sistema fluvial del río Magdalena y evaluación beneficio costo de un esquema de reactivación de la navegación fluvial”. Tiene fecha de abril de 2014 y probablemente se inició contractualmente cuando ya se había decidido ejecutar el proyecto. Incluye comentarios de interés entre los cuales se presentan algunos que contradicen las declaraciones sobre la contribución del proyecto al bienestar de los pequeños municipios ribereños y otros que exigirían análisis de riegos no incluidos explícitamente en su evaluación:

9 Anexo 7.

10 Anexo 8.

- ♦ En esa medida la estimación de demanda implica una incertidumbre importante pues supone que deben darse múltiples hechos, unos bajo el control del proyecto en estudio pero muchos por fuera de su alcance (p. 4).
- ♦ En el peor de los escenarios si se diera el mejoramiento del canal navegable, las inversiones portuarias y en flota naviera pero no se contará con conexiones intermodales; el crecimiento de la demanda se vería limitado por esta última restricción (p. 5).
- ♦ Los años 2010 y 2011 presentaron unas condiciones climáticas especiales en cuanto el invierno generó una reducción general de la movilización de carga en el país. En ese periodo se inundaron más de 1,5 millones de hectáreas en el país causando una alta pérdida en vidas humanas, a partes de la estructura productiva del país y destrozos a la red vial principal del país. Los departamentos por donde pasa el río Magdalena se encontraban entre los más afectados (p. 10)¹¹.
- ♦ La estabilidad y profundidad del canal navegable sigue siendo altamente dependiente del régimen de lluvias (p. 15).
- ♦ Los dos productos que pueden llegar a ser los más relevantes para el río son el carbón y los hidrocarburos (p. 45).
- ♦ Colombia está cerca de mantener una producción estable superior al millón de barriles diarios, un hito muy relevante para el país en términos de su participación en el mercado internacional (...) (p. 49)¹².
- ♦ Para el año 1963 la red férrea en operación en el país alcanzaba cerca de 3.500 km. A partir de esta fecha la red férrea inició un proceso de declive en la movilización que llevó a la condición actual en donde solo se opera la línea de la red férrea del Atlántico, entre Chiriguana y Ciénaga (Ferrocarril Fenoco), la línea privada del Cerrejón y el ferrocarril del Pacífico entre Buenaventura-Yumbo-Zarzal-La Tebaida, que recientemente reinició operaciones (p. 69)¹³.

11 No he encontrado análisis de las consecuencias en la evaluación económica del proyecto de condiciones parecidas a esta. Además, preocupa que las inversiones en la navegabilidad del río estén por encima de las orientadas a proteger a sus habitantes de este tipo de desastres.

12 Menos de un año después de publicado el informe en referencia es difícil, por muchas razones, sostener esta afirmación.

13 Ni en este informe ni en otras presentaciones del proyecto se encontró un comentario que permitiera descartar la posibilidad de transportar carga por ferrocarril entre Barrancabermeja y Puerto Salgar, al menos en temporadas de bajos caudales, y entre Bogotá y Barrancabermeja para incrementar el uso del río de ahí hacia abajo.

- ♦ Los oleoductos y poliductos hacen parte fundamental de la estructura de transporte de carga del país. Recientemente su capacidad ha sido disminuida lo que ha abierto la puerta para que otros modos de transporte, específicamente los camiones hagan trayectos muy largos y desde muchos puntos de vista antieconómicos para movilizar crudo (p. 71)¹⁴.
- ♦ Teniendo en cuenta lo anterior es imprescindible acotar las proyecciones que se presentan en este capítulo. Estas se hacen con base en la mejor información disponible a la fecha de realización del estudio y aunque el equipo consultor ha realizado los análisis y estudios de la manera más completa y detallada posible es imposible garantizar la ocurrencia de las mismas. La carga en el río depende de múltiples relaciones comerciales que es virtualmente imposible pronosticar (p. 106)¹⁵.

La relación beneficio-costo calculada por Steer Davies Gleave fue de 1,05 (p. 127). Dada la incertidumbre en el cálculo de los beneficios y los costos –basados en información proporcionada por Cormagdalena y en entrevistas– esta cantidad ciertamente no animaría a un inversionista serio a comprometer los grandes recursos cuyo techo definitivo todavía no se nos ha informado.

La orientación de la estrategia publicitaria de Cormagdalena se aprecia mejor si se cierra con tres noticias adicionales publicadas en *Portafolio*. El 25 de julio de 2014, una primera columna anunciaba: “Colombobrasileños, tras el río Magdalena”. “Si cumplen los requisitos de la licitación, el grupo de Odebrecht y Valores y Contratos ganaría contrato por 2,5 billones de pesos”.

(...) Este diario conoció que los otros dos precalificados: Coderma (Iridium, Van Oord, RM Holding, Juneau Business) y Navega Magdalena (Jan de Nul, Acciona, Consultores de Desarrollo, Castro Tcherassi), declinaron su participación.

“Estamos muy complacidos de que se haya presentado la firma Odebrecht para ejecutar este proyecto que no tiene antecedentes en la historia de la infraestructura nacional y que concretará el anhelo de todos los colombianos que por tantos años hemos querido presenciar la recuperación de nuestro

14 Este comentario anima la formulación de un interrogante: ¿por qué no se consideró el oleoducto como un componente del sistema multimodal que se estaba analizando?

15 No encontré un análisis de la manera como los supuestos usados en la estimación de las cargas y otros factores afectan la relación beneficio-costo (por ejemplo, análisis de sensibilidad).

más importante y querido río, que es el Magdalena”, aseguró el director ejecutivo de Cormagdalena, Augusto García Rodríguez¹⁶.

Tres semanas después, el 15 de agosto, la noticia es: “Adjudican megabras para revivir el río Magdalena”. En el texto se agregaba:

El grupo Navelena, integrado por brasileña Odebrecht y la colombiana Valores y Contratos (Valorcon) será el encargado de devolverle la navegabilidad al río Magdalena. Una tarea que por contrato deberá cumplir por 13 años y medio, y por la que recibirá más de 2 billones de pesos.

El consorcio acaba de ser el ganador de la licitación [de] las obras de dragado y encauzamiento con las que el gobierno aspira cumplir el sueño: convertir el Magdalena, después de décadas de intentos, en la primera autopista fluvial del país (...).

Será un río ‘barcacero’, donde se movilizan barcazas con carga líquida (combustóleo y otros hidrocarburos), productos siderúrgicos (alambrón, palanquilla y láminas), cereales (maíz, trigo y soya).

En el 2013 [...] transportamos cerca de 950.000 toneladas de carga. Para el 2014, la meta es llegar a 1,2 millones. Con las obras se espera llegar a los 6 millones anuales, debido a que movilizar carga por el río sería cinco veces más barato que lo que cuesta actualmente hacerlo en camiones (...).

Para llegar a la recta final, el grupo Navelena, que resultó siendo el único participante de la licitación, compitió durante 18 meses con otros ocho grupos (...).

Dentro del consorcio, Odebrecht tiene 87 por ciento y Valorcon el 13 restante. La brasileña está en la concesión vial Ruta del Sol 2, entre Puerto Salgar (Cundinamarca) y San Roque (Cesar). Por su parte, Valorcon pertenece a la familia Gerlein de Barranquilla, cuyo personaje más visible es el político conservador Roberto Gerlein, que lleva más de cuatro décadas en el Congreso¹⁷.

Finalmente, un mes después, el 13 de septiembre, se cerró esta carrera con la noticia: “Se firmó contrato por la navegabilidad del Magdalena”. “Presidente Juan Manuel Santos asistió a la firma del documento entre Cormagdalena y Navelena S. A. S.”.

16 Anexo 9.

17 Anexo 10.

“Este ya se firmó y es una realidad y la vía la vamos a hacer independiente del fallo de la Corte Constitucional. Los recursos y la voluntad están, así como un pacto con el gobernador del Magdalena (Luis Miguel Cotes). Por eso pedimos a la Corte que falle rápido”, destacó el presidente.

Sobre el contrato firmado, dio a conocer que la firma contratista Navelena S.A.S., integrada por la constructora brasilera Odebrecht, con el 87 por ciento de participación, y el grupo Valorcon de Barranquilla, con el 13 por ciento, ejecutarán obras por más de 13 años con una inversión de 2,5 billones de pesos “que cambiarán la historia del río Magdalena e impactarán positivamente en cerca de 57 municipios rivereños (*sic*) del área de 908 kilómetros entre La Dorada, Caldas y la capital del Atlántico”.

Augusto García, director de Cormagdalena, dio un parte de tranquilidad ya que solo se le pagará al contratista una vez se hayan ejecutado las obras y estén funcionando como es debido.

“Con este proyecto estamos cambiando la historia del país al ampliar las oportunidades de competitividad de muchas poblaciones que ahora serán más atractivas y visibles para inversionistas, empresarios y visitantes. Estamos colocando a Colombia a la par de los países desarrollados que hace tiempo aprovechan y reconocen las ventajas del transporte fluvial e intermodal”, aseguró García¹⁸.

No abusaré del tiempo de los lectores con un recuento de las múltiples instancias a que he recurrido para tratar de que ese proyecto no sea un desastre que nos prive para siempre a los colombianos de ese valioso y complejo bien público y sea causa de remordimiento para quienes no hemos hecho todo lo que hubiéramos podido hacer para impedirlo. Debo reconocer, por otra parte, que las directivas de Cormagdalena aceptaron la invitación a un foro en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de los Andes pero, infortunadamente, la presentación que hicieron no logró despejar las dudas que se les expresaron.

Inquietudes

Desde agosto de 2014, cuando se adjudicó la licitación, estamos ante un hecho cumplido: Cormagdalena, con el cumplimiento de todas las formalidades, ha contratado, con una duración de 13,5 años, tanto la realineación del sector

18 Anexo 11.

Puerto Salgar-Barrancabermeja como el dragado para el mantenimiento de un canal navegable desde allí hasta Barranquilla. Podemos dedicar muchos foros para criticar las verdades a medias y las falacias de autoridad (“responde al sueño del fundador de la patria”, “se fundamenta en experiencias exitosas de construcción de obras similares desde hace más de 100 años”) que se utilizaron para justificar el proyecto, y la manera como se modificaron fechas, montos y la naturaleza del contrato, pero ello no evitará que las obras se emprendan y la nación empiece a incurrir en obligaciones cuantiosas con los contratistas. Nos quedan, por supuesto, enormes dudas:

1. Sabemos que el proyecto lo pagaremos todos los colombianos, aun los que no han nacido y los que por limitaciones económicas no pagan impuestos, pues ellos se verán privados de obras y servicios que no se les podrán conceder. Lo que no sabemos es quien usufructuará los beneficios. ¿Pasarán las navieras los beneficios de menores costos en menores fletes a las empresas productivas? ¿Las pasarán estas a los consumidores, especialmente a los más pobres?
2. Utilizando otra forma de sofisma que se conoce con el nombre de falacia de agregación, se ha indicado que el costo del transporte fluvial de carga es menor que el costo por camiones. Eso es cierto cuando se comparan promedios en ciertos ríos, pero, ¿será cierto cuando se presente una disminución drástica del caudal de *este* río como resultado de sequías prolongadas y se incrementen los costos de dragado o cuando los porcentajes de ocupación de las barcazas se vean disminuidos por fluctuaciones en las cargas que utilizan este medio? ¿Por qué no se compararon los costos del transporte fluvial de hidrocarburos con el de transporte por oleoductos?
3. Se nos ha repetido hasta el cansancio que es absolutamente necesario *adecuar el río a las embarcaciones*, pero el señor César Ramírez Lynch, gerente general de Trafigura de Colombia [Impala], sugirió, como se indicó previamente, un camino alternativo: *adecuar las embarcaciones al río*. ¿Por qué no lo promueve Cormagdalena?
4. Se argumenta igualmente que el volumen de carga transportada se incrementará de inmediato en más del 20% (*Portafolio*, Anexo 10: “En el 2013 [...] transportamos cerca de 950.000 toneladas de carga. Para el 2014, la meta es llegar a 1,2 millones. Con las obras se espera llegar a los 6 millones anuales, debido a que movilizar carga por el río sería cinco veces más barato que lo que cuesta actualmente hacerlo en camiones”). Sin em-

bargo, se está confundiendo la demanda con la oferta. Al respecto, al terminar un foro convocado por la Sociedad Colombiana de Ingenieros en Bogotá, se me acercó un profesional con una larga experiencia en el transporte fluvial de carga para expresarme la necesidad de revisar estas proyecciones tan optimistas. Ahora que han bajado los precios mundiales del petróleo, tal revisión seguramente dejará sin piso la relación beneficio-costos del proyecto, calculada por la firma Steer Davies Gleave en 1,05.

5. El Nobel Niels Bohr, una de las más deslumbrantes figuras de la física del siglo veinte, tenía un gran sentido del humor. Una de sus frases más conocidas se refiere a las predicciones que tanto apasionan al director de Cormagdalena que, por contrato, *ata*, en una especie de matrimonio indisoluble, el río con la firma Navelena por 13,5 años, es decir, por casi tres periodos presidenciales más. Al respecto decía Bohr: “Predecir es muy difícil, sobre todo si se trata del futuro”. La dirigencia de Colombia durante buena parte de los siglos diecinueve y veinte lo hacía de una manera diferente. No se sometía pasivamente al futuro, lo construía. Por eso, el tolimense Murillo Toro inició las telecomunicaciones con el telégrafo en 1865, la electricidad llegó a Bogotá antes que a muchas otras ciudades del mundo, Sonsón, Antioquia, instaló, llevando a lomo de mula las turbinas, una de las primeras hidroeléctricas de América Latina, y Scadta, desde Barranquilla, fue la primera aerolínea de las Américas. La edición de octubre de 2014 de la revista *SUMA+MENTE* de Colciencias, trae la noticia del dirigible que ya está probando la empresa Aeroscraft con capacidad para 50 toneladas y una velocidad de 220 kilómetros por hora. En Bélgica, según la revista *Obras* y varios otros medios de comunicación, desde el 2011 ya se están utilizando trenes impulsados por energía solar. La duda que nos surge es: ¿comprometemos todo nuestro esfuerzo en el dragado del río Magdalena –calificado por muchos como ineficiente– o empezamos a construir un moderno sistema multimodal de transporte que utilice el río con embarcaciones adecuadas y en los periodos y trayectos en que sea el modo más conveniente y respeten su naturaleza?
6. El periódico *El Tiempo* en su edición del 8 de marzo de 2015, bajo el titular: “Corrupción en Petrobras, caso de marca mayor”, incluye la siguiente nota:

Un total de 16 empresas formaron un ‘club’ para quedarse con las mayores obras contratadas por Petrobras entre 2004 y 2014. La lista incluye a las prin-

cipales constructoras del país, como Odebrecht, Andrade Gutiérrez y Camargo Correa¹⁹.

Debemos presumir la inocencia de los acusados, pero la firma Odebrecht debe ser consciente del riesgo que su situación representa para el desarrollo del contrato con Cormagdalena. ¿No debería, por razones de ética profesional, acordar con sus socios en la alianza público-privada la terminación de común acuerdo de este contrato?

Comentarios finales

Concluyo con un comentario y dos recomendaciones ambiciosas en su alcance pero absolutamente necesarias si se desea superar la desconfianza del ciudadano en la administración del estado y en el beneficio general de la inversión pública. Las recomendaciones son:

1. Que desde este foro se recomiende, a las mejores universidades colombianas y otros aliados naturales del respeto por el medio ambiente y la buena administración pública, la creación de un observatorio de la contratación pública. La función de este observatorio será la de lograr, con el buen manejo de las redes sociales de los profesores y estudiantes participantes, que los colombianos no *traguemos entero* en procesos tan complejos como este. Una de las primeras tareas de esta alianza sería la exigencia a Cormagdalena y a Navelena (si no se termina por mutuo acuerdo el contrato como se sugiere más atrás) la elaboración, antes de iniciar obras, del diseño definitivo del proyecto²⁰ con los costos detallados de las diferentes actividades y análisis beneficio-costos para las diferentes alternativas (por ejemplo, conducción del petróleo por oleoducto). El proyecto deberá considerar su desarrollo por etapas que permitan tomar decisiones sobre su continuidad o la suspensión de etapas posteriores. Si el diseño resulta en costos adicionales a los contemplados en la adjudicación de la licitación, se deberá seguir el procedimiento establecido por la ley para estos casos.

19 Anexo 12.

20 En el foro en el que se leyó parte de este documento, organizado por el Foro Nacional Ambiental en Bogotá, el 14 de abril de 2015, para explorar la pregunta ¿Para dónde va el río Magdalena?, el nuevo director de Cormagdalena, Carlos Andrés Núñez, mencionó, palabras más, palabras menos, que no se disponía de un diseño del proyecto pero sí de orientaciones adecuadas.

2. Que se sustituya la ley 161, reglamentaria del artículo 331 de la Carta que creó a Cormagdalena. El primer trabajo sería realizado por el Observatorio de la Contratación Pública y consistirá en una recopilación y evaluación de las obras realizadas por Cormagdalena en sus casi veinticinco años de existencia formal y las evaluaciones de la situación de la cuenca en ese periodo²¹. Esa evaluación mostraría los errores y omisiones de la ley 161 de 1964. La nueva ley debería ser el resultado del trabajo juicioso de una comisión de expertos y representantes de los alcaldes y departamentos ribereños. La orientación de Cormagdalena debe ser más proactiva, más orientada a articular la gestión de otras agencias del estado y con una participación más efectiva de la ciudadanía en los procesos de planeación integral de la cuenca y de rendición de cuentas.

Y mi comentario, para el cual les solicito que acepten de antemano mi expresión de admiración por la cultura del Caribe, estrechamente relacionada con la de la cuenca del río grande de la Magdalena: cuando yo asistía a los congresos nacionales de ingeniería, hace ya varias décadas, un asunto agri-dulce acostumbrado era el referente a los dos problemas crónicos del país por tratar de hacer de Barranquilla un puerto de mar y de Cartagena un puerto fluvial, en lugar de fortalecerlos en lo que son naturalmente y conectarlos por un tren de alta velocidad. Ojalá las conversaciones futuras no incluyan sarcásticamente este intento de la dirección de Cormagdalena por tratar de “acercar el mar a Bogotá” y abaratar el transporte de hidrocarburos y carbón, a costa del bienestar de los ciento veintiocho municipios ribereños del Magdalena.

21 Por ejemplo, Procuraduría General de la Nación. 2013. *Río Magdalena: informe social, económico y ambiental. Informe preventivo*. Bogotá.

ANEXO 1

Concesionarán el río Magdalena para acercar el mar a Bogotá
En mayo se conocerá la firma que durante 10 años garantizará
la navegabilidad del río.

Portafolio

29 de octubre de 2012

La Corporación Autónoma Regional de Santander dio el aval para que por las aguas del río Magdalena –entre Barrancabermeja y el puerto Barranquilla– se empiece a mover carbón. Una oportunidad que estaba esperando Coquecol, dedicada a la exportación de carbón y filial de la brasilera Gerdau.

Así lo confirmó a Portafolio el director de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena), Augusto García.

El anuncio se suma a la carga que ya moviliza Ecopetrol y a la que hace unos meses empezó a mover la firma Itacol, procesadora de alimentos concentrados.

El interés por el Magdalena, que traería en el mediano plazo también a Sofasa y Corpoacero, creció en la última semana con la apertura del proceso de asociación público-privada para escoger quién durante la próxima década realizará por 1,2 billones de pesos las obras para la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena.

La convocatoria se abrió el pasado el 22 de octubre y en la primera semana la firma Bonus Banca de Inversión, encargada del proceso, ha recibido 120 solicitudes de información. Las empresas interesadas tienen hasta el 14 de diciembre para participar en el proyecto con el que el Gobierno espera convertir al río en una autopista fluvial. El 14 de enero se conformará una lista corta con los precalificados.

En abril se abrirá el proceso licitatorio y en mayo se conocerá el nombre del ganador. El objetivo del Gobierno es conectar los centros de producción del altiplano cundiboyacense y Medellín con el mar para cuadruplicar la carga que hoy se mueve por la arteria fluvial, al pasar de 1,5 a 6 millones de toneladas al año.

La megaobra permitirá el tránsito de convoyes de hasta 7.200 toneladas por la hidrovía, para lo que en la actualidad se necesitan 210 camiones.

“Esta es una iniciativa pública en fase tres con la que contrataremos la construcción de las obras de encauzamiento en los 256 kilómetros que van desde Puerto Salgar (Cundinamarca)-La Dorada (Caldas) hasta Barrancabermeja (Santander), y del mantenimiento con dragado y señalización, a lo largo del río y hasta Bocas de Ceniza para garantizar una profundidad mínima de siete pies durante todo el año”, explica García.

Para el encauzamiento en roca se realizarán 15 intervenciones en dos sectores, conformados por 15 tramos. Se estima que los diques sumergibles se puedan instalar

en cuatro años. El costo de la inversión será de 800.000 millones de pesos que saldrán de aportes de la Nación.

Los dragados hidráulicos y la remoción mecánica de sedimentos en el canal navegable tendrán que garantizar siete pies de profundidad entre Puerto Salgar-La Dorada y Barranquilla, y desde el puerto a Bocas de Ceniza de 37,5 pies.

Estas obras serán por 400.000 millones de pesos y se financiarán con regalías de los departamentos ribereños. “Después de los 10 años sí miraríamos cómo abrir otra concesión para financiarla a través de peajes”, puntualizó.

Más de 40 puertos en 2013

En la actualidad, el río Magdalena tiene 15 puertos, pero ante la noticia de que será concesionado y será navegable todo el año, Cormagdalena ha recibido 25 solicitudes este año.

De estas peticiones ya fueron aprobadas 12, de las cuales cuatro quedaron en Gamarra, dos en Barranca, dos en La Gloria y una en Tamalameque (Cesar). También se aprobaron dos en Santander, en Puerto Wilches y Puerto Carare, y uno en Puerto Nare (Antioquia).

“La meta es que antes de finalizar este cuatrienio, el río Magdalena sea navegable los 365 días del año, con un calado de 7 pies de Puerto Salgar a Barrancabermeja, y 40 pies en el Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla”, sostuvo el director de Cormagdalena, al recordar que con la reactivación de la navegación también se mitiga el riesgo de inundaciones y se desarrolla la zona desde el punto de vista ambiental.

La Corporación también adelantará acciones tendientes a señalar suficientemente el río para que las navieras puedan navegar incluso en horas de la noche, lo que favorecerá de manera notoria la competitividad del país. Para este tema, se destinarán 2.500 millones de pesos.

El directivo enfatizó que la rehabilitación del río Magdalena resulta mucho más económica que otras obras de infraestructura que se están proyectando en el país, como carreteras, autopistas y oleoductos.

Así funciona transporte de carga hoy

Los transportadores dueños de la flota fluvial actualmente pagan un peaje por el uso de la hidrovía, que aproximadamente está establecido en un dólar por tonelada.

Cualquier naviero que cumpla con los requisitos exigidos por el Ministerio de Transporte puede usar la vía fluvial.

Existe infraestructura portuaria a cargo de Cormagdalena, que puede ser utilizada para el embarque y desembarque de carga.

Hoy se puede decir que existe libre mercado, es decir, los fletes no están regulados por el Gobierno como sucedía en el modo carretero, hasta que fue desmontado por presión del gremio transportador de carga a través de paros.

Christian Pardo Quinn

ANEXO 2

Empresas de 5 países compiten por concesión del Magdalena
Se trata de tres consorcios que fueron seleccionados para participar en la licitación por \$1,2 billones.

Portafolio

24 de mayo de 2013

Empresas de cinco países fueron seleccionadas ayer para participar en la concesión del Río Magdalena, el más importante del país.

Los proponentes deberán presentar en los próximos meses sus propuestas económicas para recuperar la navegabilidad del afluente, en un negocio que requiere inversiones cercanas a 1,2 billones de pesos.

Los tres grupos seleccionados fueron Navega Magdalena, conformado por la compañía belga Jan de Nul, la española Acciona Concesiones SL, y los colombianos Consultores del Desarrollo y Castro Tcherassi; Consorcio Desarrollo Río Magdalena, integrado por los españoles de Iridium (España), los holandeses de Van Oord (Holanda) RM Holding y Juneau Business Inc; y Navelena, compuesto por los brasileños Odebrecht y la firma colombiana Valores y Contratos (Valorcon).

El ganador deberá realizar las obras de encauzamiento de 256 kilómetros entre Barrancabermeja (Santander) y Puerto Salgar (Cundinamarca)-La Dorada (Caldas) y el mantenimiento de 908 kilómetros del canal navegable hasta Barranquilla.

“Salimos muy contentos de la audiencia pública porque participaron 27 empresas y quedó un grupo de 10 empresas que va a seguir en el proceso”, afirmó Augusto García Rodríguez, director de la Corporación Regional Autónoma del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena).

En el proceso salieron pesos pesados como Power Construction Corporation of China; China Harbour, la canadiense SNC Lavalin, la australiana Dredging Internacional, los españoles de FCC Construcciones, CYES y Ortiz Construcciones y Proyectos; la argentina Mercovial, la ecuatoriana Hidalgo e Hidalgo y las colombianas Concreto e Infraestructura Concesionada (Infracom).

Estas empresas tienen un mes para interponer los recursos de reposición en el caso de que estén insatisfechas.

Lo que viene, según Bonus Banca de Inversión, firma que estructuró la iniciativa, son dos meses (junio y julio) de diálogo competitivo para que los tres consorcios formulen sus inquietudes y quede claro el panorama.

En agosto se abre la licitación y los precalificados tienen hasta octubre para hacer la oferta económica, con lo que a mediados de ese mes ya se hará la adjudicación.

ANEXO 3

Impala comienza proyecto para navegar el Magdalena
Esta inversionista destina US\$800 millones para infraestructura portuaria,
barcazas y tractomulas.

Portafolio

18 de julio de 2013

La navegabilidad comercial por el río Magdalena es un sueño que ha trasnochado al país en los últimos 30 años. La complejidad y el costo de las obras han sido los cuellos de botella que han retrasado esta obra.

Sin embargo, sin que el Gobierno Nacional adjudique aun este proyecto (el trámite está previsto para octubre), la firma Impala, con trayectoria mundial en almacenamiento y logística, especializada en transporte de commodities secos y líquidos (petróleo y carbón), se lanza al agua con una millonaria inversión que asciende a 800 millones de dólares, para empezar a llevar estas materias primas desde Meta, Boyacá y Cundinamarca, hasta los puertos de Barranquilla y Cartagena.

Para este fin, la empresa, que invierte en Colombia los recursos del Grupo suizo Trafigura, construirá una terminal portuaria en Barrancabermeja, contratará servicios en el puerto de Barranquilla y ya ha adquirido una flota de 80 tractomulas, 34 barcazas de carga seca, 15 barcazas de carga líquida y 4 remolcadores.

El próximo año debe empezar su ‘operación temprana’, es decir, un arranque provisional hasta que se culminen en su totalidad las obras en Barrancabermeja.

César Ramírez Lynch, gerente general de Trafigura de Colombia, dice que lo importante es que para que esta operación inicie no es necesario que se realicen las obras de dragado programadas por el Gobierno para la navegabilidad de la principal arteria fluvial del país, “pues las barcazas adquiridas tienen la capacidad de navegar con el cauce actual del río sin ningún problema”.

Las barcazas a las que hace referencia tienen un doble casco, lo que garantiza la seguridad ambiental en el traslado de dichos commodities, tienen una capacidad de carga de 2.500 toneladas cada una, las cuales cargadas a 7 pies, pueden mover 1.600 toneladas, que es algo comparable a lo que podrían transportar 46 camiones o 16 vagones de tren. “Contrario a lo que pasa en la mayoría de estos proyectos, en los que primero se crea el volumen y luego se invierte en los activos logísticos, en Colombia decidimos primero invertir en la infraestructura necesaria”, agrega Ramírez.

El puerto internacional de Barrancabermeja será multimodal, pues no solo se destinará para la operación de Impala, sino que tendrá la capacidad de prestar servicios a terceros interesados en transporte de graneles, carbón, líquidos, contenedores y

otra carga en general. Antes de que finalice el mes de julio, la obra de este puerto, que se hará por etapas, debe recibir la licencia ambiental.

Los proveedores

Toda esta infraestructura será abastecida con los productos que se le comprarán a un grupo de proveedores con los que Trafigura ya tiene relaciones comerciales. El carbón será suministrado por pequeños mineros de Cundinamarca y Boyacá, y el petróleo, por intermediarios del Meta.

Una vez en marcha, la operación consistirá en cargar las tractomulas con los commodities desde los tres departamentos mencionados, llevarlas por carretera hasta el puerto de Barrancabermeja para iniciar el proceso de exportación. Allí, se llenarán las barcasas para que empiecen su recorrido por el Magdalena, y, mediante operaciones de trasiego y transbordo se exportarán hacia Europa, Asia y Norteamérica. La operación no terminará allí, pues en puerto de la capital del Atlántico empezará su camino regreso, con el nafta que requieren Ecopetrol y Pacific Rubiales para diluir el petróleo en los campos y transportarlo vía oleoductos. El trasiego y el transbordo serán claves para dinamizar los puertos fluviales en el río Magdalena e insertarlos al comercio internacional. Todo empezó en el 2010 con la adquisición de una comercializadora de carbones, en el 2011 se analizó la inversión logística y en el 2012 se compraron las primeras barcasas. Este año empieza la obra en Barrancabermeja, y el próximo, la operación.

En octubre se conocerá consorcio

Tres consorcios conformados por firmas de infraestructura e inversión de cinco países miden fuerzas hasta definir quién se quedará con la concesión del río Magdalena.

Este negocio tiene un valor de 1,2 billones de pesos.

El ganador, que se conocerá a mediados de octubre, deberá realizar las obras de encauzamiento de 256 kilómetros entre Barrancabermeja (Santander) y Puerto Salgar (Cundinamarca)-La Dorada (Caldas) y el mantenimiento del canal navegable hasta Barranquilla.

En agosto se abre la licitación y los precalificados tienen hasta octubre para hacer la oferta económica, con lo que a mediados de ese mes se hará la adjudicación y se conocerá el nombre del ganador.

Los consorcios que están en esta puja son Navega Magdalena, Desarrollo Río Magdalena y Navelena.

ANEXO 4

Ola de inversiones por recuperación del río Magdalena
En dos años se invertirán US\$ 2.000 millones en construcción
de puertos y en embarcaciones.

Portafolio

8 de agosto de 2013

El proceso licitatorio con el que se contratarán a finales de octubre las obras que le devolverán con 1,2 billones de pesos la navegabilidad al río Magdalena despertó gran interés de un nutrido grupo de empresarios, que ven en la arteria fluvial un ahorro del 40 por ciento en el valor que pagan por transportar carga por carretera.

Augusto García, director ejecutivo de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena), calcula que gracias a esa ventaja en los próximos dos años se invertirán por encima de 2.000 millones de dólares en la construcción de puertos y en la compra de barcazas y remolcadores.

Hoy el río tiene cuarenta puertos y hay solicitudes de cuatro adicionales, de los cuales dos quedarán en La Gloria (Cesar), uno en Barrancabermeja y otro en Gamarra (Santander). El año pasado, según García, se aprobaron dos en Santander, en Puerto Wilches y Puerto Carare, y uno en Puerto Nare (Antioquia).

“Las obras en los nuevos puertos deben hacerse en paralelo a los trabajos que se van a realizar en el río, de tal manera que cuando se recupere el canal navegable le puedan sacar el mayor provecho posible”, recomienda el director de la Cormagdalena.

En la licitación compiten tres consorcios en los que participan firmas de España, Bélgica, Brasil, Holanda y Colombia.

El primero es Navega Magdalena, conformado por la compañía belga Jan de Nul, la española Acciona Concesiones SL y la firma colombiana Consultores del Desarrollo y Castro Tcherassi. El segundo grupo es el consorcio Desarrollo Río Magdalena, integrado por los españoles de Iridium, los holandeses de Van Oord, RM Holding y Juneau Business Inc.

Y el tercero es Navelena, compuesto por los brasileños de Odebrecht y la firma colombiana Valores y Contratos (Valorcon).

El ganador deberá realizar las obras de encauzamiento de 256 kilómetros entre Barrancabermeja (Santander) y Puerto Salgar (Cundinamarca)-La Dorada (Caldas) y el mantenimiento del canal navegable hasta Barranquilla. Las obras de mantenimiento arrancarán a mediados del 2014. Actualmente, las aguas del principal río colombiano ya las surcan dos de las principales empresas de transporte fluvial: CF Marine, subsidiaria de Seacor Holdings, comenzó operaciones a través de su participación mayori-

taria en la compañía Naviera Central y usando principalmente embarcaciones de bajo calado, e Impala, a través de Trafigura -la segunda comercializadora de petróleo más grande del mundo-.

Recientemente se unió a este grupo la firma Hidrospill, dedicada al manejo de contingencias relacionadas con productos como combustibles líquidos y diluyentes del petróleo (nafta).

De acuerdo con su gerente, Pablo Garzón Ortiz, una firma petrolera tiene previsto movilizar, a partir de mayo, 35.000 barriles mensuales de crudo a través de seis barcazas.

Respaldo oficial

Con las obras de mantenimiento y encauzamiento por 1,2 billones de pesos durante 10 años, los inversionistas planean llevar carga hasta el centro del país. Actualmente el río, que mueve el 2 por ciento de la carga nacional, es navegable por embarcaciones desde Bocas de Ceniza y Pasacaballos-Canal del Dique hasta Barrancabermeja. Expertos estiman que con los trabajos de recuperación se pase [de] transportar 1,6 millones de toneladas de hidrocarburos a 6 toneladas en el primer año.

Entre los generadores de carga que ya se echaron al agua Ecopetrol; Coquecol, dedicada a la exportación de carbón y filial de la brasilera Gerdau; Itacol, procesadora de alimentos concentrados; Corpoacero, Haceb, entre otras.

El sueño de resucitar el río se acerca cada vez más. El martes pasado el Conpes aprobó recursos del orden los 2,17 billones de pesos con los que se le dio luz verde a la estrategia de recuperación del río.

Christian Pardo Q.
Economía y negocios

ANEXO 5

Octubre, mes clave para el futuro del río Magdalena
El Gobierno entregará obras por \$ 1,2 billones que mejorarán la navegabilidad.

Portafolio

7 de octubre de 2013

Este mismo mes se entregarán en concesión las obras de mantenimiento y encauzamiento del río Magdalena, por 1,2 billones de pesos.

Así lo anunció el presidente Juan Manuel Santos al intervenir en el Congreso Nacional de Transporte, organizado en Cartagena por Colfecar.

A finales de octubre se conocerá el grupo que hará los trabajos de encauzamiento de 256 kilómetros entre Barrancabermeja (Santander) y Puerto Salgar (Cundinamarca)-La Dorada (Caldas).

También se sabrá quién se encargará del mantenimiento del canal navegable hasta Barranquilla.

Este ha sido considerado un proyecto estratégico para el país, pues busca ampliar el sector navegable del principal afluente colombiano y lograr una profundidad mínima de 8 pies con el objetivo de transportar cargas hasta de 7.200 toneladas.

Entre los competidores están Navega Magdalena –conformado por la compañía belga Jan de Nul, la española Acciona Concesiones SL y la firma colombiana Consultores del Desarrollo y Castro Tcherassi–, Desarrollo Río Magdalena –integrado por los españoles de Iridium, los holandeses de Van Oord, RM Holding y Juneau Business Inc– y Navelena –compuesto por la brasileña Odebrecht y la firma colombiana Valores y Contratos (Valorcon).

“El río como una hidrovía dejará de ser un sueño para convertirse en una realidad”, añadió Santos.

En el certamen del transporte de carga, el Presidente informó también que para apoyar el sector transportador se firmó un convenio entre Bancoldex y el Ministerio de Transporte, para ofrecer créditos con intereses del 3 por ciento y que, gracias al Sena, se capacitarán 5.400 conductores.

“Con una inversión de 47 billones de pesos en infraestructura vial, en seis años, vamos a construir o intervenir más de 8.000 kilómetros de carreteras en el país, a través de 40 grandes concesiones que ya estamos comenzando a licitar”, dijo Santos.

Habrá impacto positivo sobre la economía y el medioambiente

Las obras que se acometerán en el río Magdalena son importantes para el país –y especialmente para los siete departamentos que comprenden el tramo que se va a ampliar en ancho y profundidad– no solo porque se ganará en competitividad al disminuir los costos de transporte, pues permitirá pasar de 2 a 8 millones de toneladas por año a través del afluente, sino por el impacto ambiental positivo, al disminuir la generación de gas carbónico por causa de las tractomulas que hoy llevan la carga, según destacan autoridades ambientales.

Christian Pardo Quinn
Enviado especial Cartagena

ANEXO 6

Corporación Nuevo Arco Iris
Foro: Río de la Magdalena mucho más que una vía de transporte.

Boletín de prensa
El río Magdalena siempre noticia
Propuestas y conclusiones saldrán en Barranquilla en este Foro

La Sociedad Colombiana de Ingenieros (SCI) como centro consultivo del Gobierno desde 1904 y Cormagdalena han programado la realización del foro denominado “Río Magdalena mucho más que una vía de transporte”, para el próximo 15 de noviembre de 2013 en la ciudad de Barranquilla.

De acuerdo con lo establecido en el documento del Consejo Nacional de Política Social y Económica (Conpes) del gobierno nacional, actualmente en trámite, que busca recuperar la navegabilidad para el transporte de carga y de pasajeros y que se espera será una respuesta a los retos que tiene el país con los tratados de libre comercio para elevar la competitividad, la SCI y Cormagdalena consideran fundamental promover el debate y liderazgo de las regiones a través de estos escenarios de discusión.

Al evento han sido invitados importantes expertos nacionales e internacionales quienes analizarán y discutirán las diferentes propuestas y alternativas del gran potencial turístico y económico que representa el río la Magdalena (*sic*) para el país.

Se fijaran criterios y propuestas acerca de la participación de la ingeniería colombiana en el proyecto de recuperación de la navegabilidad del río y su proyección como faro económico, turístico y ambiental de Colombia.

El desarrollo de este importante encuentro académico será en las instalaciones del hotel El Prado de Barranquilla, salón Real, con una jornada de un día iniciando a las 7:30 de la mañana.

Para la Sociedad Colombiana de Ingenieros y Cormagdalena, será un privilegio contar con su presencia en este importante evento generando una mayor conciencia de cuidar y proteger nuestro río, como una de las mayores riquezas naturales del país.

Contactos

Vanessa Ordosgoitia: 310 320 34 75

María Alejandra Barbosa: 311 217 54 49

ANEXO 7

Abren la licitación para concesión del río Magdalena

El ganador de la concesión se conocerá el 25 de julio. En la puja están empresas de cinco países.

Portafolio 2014

6 de mayo de 2014

El sueño de recuperar la navegabilidad del río Magdalena entró en la recta final. El fin de semana, el Consejo Superior de Política Fiscal (Confis) aprobó la asignación de 2,5 billones de pesos para realizar las obras en los 700 kilómetros y hoy se abre oficialmente en Barrancabermeja la licitación pública para que privados realicen los trabajos.

La licitación culmina con el proceso de precalificación que inició en enero del 2013 y en el que participan tres grupos conformados por firmas de infraestructura e inversión de España, Bélgica, Brasil, Holanda y Colombia.

El ganador se conocerá el 25 de julio y a los nueve meses de iniciado el contrato, es decir antes de finalizar el primer semestre del 2015, deberá cumplir con las obras que permitan unas óptimas condiciones de profundidad,

Por ejemplo, en el trayecto Barrancabermeja-Barranquilla el ancho del canal y el radio de curvatura deben permitir la navegación 24 horas al día de convoyes de 7.200 toneladas cada uno, equivalente a cinco kilómetros de tractomulas, una detrás de la otra.

El resultado de la licitación es esperado por Naviera Fluvial, Impala, Naviera Central y Río Grande, que con inversión superior a los dos billones de pesos, ya encendieron motores para aprovechar la nueva cara que tendrá el río.

Las compañías vienen comprando embarcaciones, repotenciando los remolcadores y las barcasas existentes y construyendo infraestructura portuaria.

La meta es que estas empresas y una decena de cooperativas de pequeñas navieras transporten 6 millones de toneladas al año.

Actualmente solo se mueve un millón y medio, principalmente de petróleo y sus derivados.

De otro lado, Cormagdalena, en socio con la firma holandesa Deltares y el gobierno chino, a través de Hydrochina, ya tienen un plan maestro para sacarle mayor provecho al río.

El plan recomienda que en el 2020 se contemple la construcción de cuatro hidroeléctricas.

Tres grupos en la licitación de las obras

Son tres los grupos que participarán en la licitación de las obras de dragado y encauzamiento.

El primer grupo seleccionado es Navega Magdalena, conformado por la compañía belga Jan de Nul, la española Acciona Concesiones SL y la firma colombiana Consultores del Desarrollo y Castro Tcherassi.

El segundo grupo es el consorcio Desarrollo Río Magdalena, integrado por los españoles de Iridium, los holandeses de Van Oord, RM Holding y Juneau Business Inc. El tercero es Navelena, compuesto por los brasileños de Odebrecht y la firma colombiana Valores y Contratos (Valorcon).

En el 2020, el río tendría 6 hidroeléctricas

El plan maestro abre oportunidades para que el Magdalena [genere] más energía en el futuro.

¿De qué sirve el plan maestro del río, entregado por Hydrochina?

Define los posibles aprovechamientos que se pueden implementar, como navegación, generación eléctrica, adecuación de tierras (riego y drenaje), reforestación, pesca, tratamiento de aguas, recreación, y la manera en que estos deben ser considerados para evitar conflictos.

¿Qué tipo de obras recomiendan los chinos?

Canales, presas, medidas no estructurales para la protección ambiental y la recreación y conexión con ciénagas.

Aunque no define específicamente dónde deben establecerse, sí propone diques para control de inundación en áreas urbanas o vulnerables por infraestructura.

¿Y las principales recomendaciones?

Define áreas de conservación y recreación aguas arriba del municipio de Isnos (Huila), proyectos de navegación, centrales de generación hidroeléctricas, navegación, pesca, reforestación para la zona alta y media de la cuenca del río. Y para la parte baja, Hydrochina recomienda navegación, control de inundaciones, recreación, pesca y reforestación.

¿Con esto, el Magdalena se convertirá gran generador de energía?

La represa de Betania viene funcionando desde la década de los ochenta con capacidad instalada de 540 megavatios, el proyecto el Quimbo inicia su etapa de llenado este año y tendrá una capacidad de 400.

El plan formula que a corto plazo, en el 2020, se debe promover la construcción de 4 represas para una capacidad entre 500 y 700 megavatios adicionales.

¿Cuál fue la contraprestación que pidieron los chinos para hacer el plan maestro?

La formulación de este plan se enmarca en un convenio de cooperación país a país entre la República Popular China y Colombia.

Los costos del proyecto fueron aportados por el gobierno chino en una asistencia no reembolsable por 3,8 millones de dólares, Hydrochina puso 1,8 millones (en especie) y Cormagdalena aportó 710.000 dólares en preparación y generación de información.

No existe compromiso con Hydrochina en ejecución futura de obras, contratos u otra figura que implique preferencia para adelantar cualquier proyecto de los enmarcados en el plan maestro de aprovechamiento del río.

Christian Pardo Q.
chrpar@eltiempo.com

ANEXO 8

Comisión de expertos, en licitación del Magdalena
Una comisión de expertos acompañará el proceso de licitación para la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena.

Portafolio

18 de mayo 2014

Así quedó aprobado en la junta directiva de Cormagdalena, entidad encargada del proceso.

La comisión estará integrada por el abogado y exministro Juan Carlos Esguerra Portocarrero y los ingenieros Francisco Javier Daza y Gilberto Saa.

Los expertos se sumarán al acompañamiento que desde un comienzo ha hecho la Procuraduría General de la Nación.

El proceso de licitación está abierto desde el 7 de mayo del presente año y la adjudicación será el 25 de julio.

En la puja están tres grupos conformados por firmas de España, Bélgica, Brasil, Holanda y Colombia.

ANEXO 9

Colombobrasileños, tras el río Magdalena

Si cumplen los requisitos de la licitación, el grupo de Odebrecht y Valores y Contratos ganaría contrato por 2,5 billones de pesos.

Portafolio

25 de julio de 2014

El grupo Navelena, integrado por la constructora brasileña Odebrecht y la barranquillera Valores y Contratos, entregó el viernes su oferta económica para participar en la licitación de las obras de dragado y encauzamiento del río Magdalena.

Este diario conoció que los otros dos precalificados: Coderma (Iridium, Van Oord, RM Holding, Juneau Business) y Navega Magdalena (Jan de Nul, Acciona, Consultores de Desarrollo, Castro Tcherassi), declinaron su participación.

El proyecto es una asociación público-privada por 2,5 billones de pesos con los que se busca, durante 13 años y medio, recuperar el canal navegable del río, para convertirlo en la principal vía de transporte de carga; inicialmente para la movilización de convoyes de hasta 7.200 toneladas.

A este proceso de contratación pública que empezó en enero del año pasado se presentaron inicialmente nueve firmas, entre nacionales y extranjeras.

“Estamos muy complacidos de que se haya presentado la firma Odebrecht para ejecutar este proyecto que no tiene antecedentes en la historia de la infraestructura nacional y que concretará el anhelo de todos los colombianos que por tantos años hemos querido presenciar la recuperación de nuestro más importante y querido río, que es el Magdalena”, aseguró el director ejecutivo de Cormagdalena, Augusto García Rodríguez.

Ahora, la entidad –de acuerdo con la Ley 80– revisará la oferta y la documentación entregada por Navelena, dado que es el único proponente, para decidir si cumple con todos los requisitos y condiciones exigidos en los pliegos. De ser así, el contrato se adjudicaría el próximo 15 de agosto.

El proyecto contempla encauzamiento, mantenimiento y dragado desde Puerto Salgar-La Dorada hasta Barranquilla. Las obras se ejecutarán a lo largo de un tramo de 908 kilómetros, lo que permitirá contar con 7 pies de profundidad durante las 24 horas del día.

La firma internacional CG-LA Infrastructure premió el proyecto como el más estratégico del año en Latinoamérica.

También recibió dos reconocimientos más: el premio al Proyecto más estratégico de Colombia del 2014 y Proyecto de Ingeniería del año.

Procuraduría y expertos vigilan proceso

El proceso tiene el acompañamiento de la Procuraduría General de la Nación y de una comisión de expertos, integrada por el abogado y exministro Juan Carlos Esguerra Portocarrero y los ingenieros Francisco Javier Daza y Gilberto Saa.

El sector privado estuvo representado en la Cámara Colombiana de Infraestructura.

ANEXO 10

Adjudican megaobras para revivir el río Magdalena
El consorcio Navelena es el ganador de la licitación de las obras de dragado y encauzamiento del cuerpo hídrico.

Portafolio

15 de agosto de 2014

El grupo Navelena, integrado por brasileña Odebrecht y la colombiana Valores y Contratos (Valorcon) será el encargado de devolverle la navegabilidad al río Magdalena. Una tarea que por contrato deberá cumplir por 13 años y medio, y por la que recibirá más de 2 billones de pesos.

El consorcio acaba de ser el ganador de la licitación que las obras de dragado y encauzamiento con las que el Gobierno aspira cumplir el sueño: convertir el Magdalena, después de décadas de intentos, en la primera autopista fluvial del país.

“Las obras de dragado de mantenimiento se inician en 6 meses, luego de la firma del contrato, y las de encauzamiento a los 18 meses. Tres meses después de que se inicie el dragado, el contratista tiene la obligación de cumplir con un ancho de canal, profundidad y radio de curvatura que permitan que, desde Barrancabermeja hasta Barranquilla, se puedan movilizar convoyes de 7.200 toneladas; desde Puerto Berrío hasta Barrancabermeja, convoyes de 6.000 toneladas y de Puerto Salgar a Puerto Berrío se movilicen de 800 toneladas cada uno”, explicó Augusto García, director de Cormagdalena, la entidad contratante.

Con esos indicadores se espera que en el primer año ya estén las condiciones para que haya un transporte fluido de carga en los 652 km desde Barrancabermeja hasta Barranquilla.

Será un río ‘barcacero’, donde se movilizan barcazas con carga líquida (combustible y otros hidrocarburos), productos siderúrgicos (alambrón, palanquilla y láminas), cereales (maíz, trigo y soya).

En el 2013 se transportamos cerca de 950.000 toneladas de carga. Para el 2014, la meta es llegar a 1,2 millones. Con las obras se espera llegar a los 6 millones anuales, debido a que movilizar carga por el río sería cinco veces más barato que lo que cuesta actualmente hacerlo en camiones.

En los últimos años, los clientes del río han sido Ecopetrol, Sofasa, Incubadora Santander, Itacol, Proalco, Diaco, Acerías Paz del Río, Mamut de Colombia, Transportes Montejo, Monómeros Colombo Venezolanos, Abocol, Tenaris- Tubo Caribe, Productos Familia, entre otros.

Este mercado ha sido atendido por las cuatro empresas dedicadas al transporte fluvial de carga: Naviera Fluvial, Impala, Naviera Central y Río Grande, que serán las más beneficiadas con las obras.

Para llegar a la recta final, el grupo Navelena, que resultó siendo el único participante de la licitación, compitió durante 18 meses con otros ocho grupos, en los que participaron firmas nacionales y extranjeras como las chinas Power Construction Corporation of China y China Harbour; las españolas Acciona, Ortiz, FCC Construcciones e Iridium; las belgas Jan de Nul y Dredging International; la holandesa Van Oord, entre otras.

Dentro del consorcio, Odebrecht tiene 87 por ciento y Valorcon el 13 restante. La brasileña está en la concesión vial Ruta del Sol 2, entre Puerto Salgar (Cundinamarca) y San Roque (Cesar). Por su parte, Valorcon pertenece a la familia Gerlein de Barranquilla, cuyo personaje más visible es el político conservador Roberto Gerlein, que lleva más de cuatro décadas en el Congreso.

La firma maneja grandes concesiones viales, como Zipaquirá-Bucaramanga y la malla vial de Santa Marta y Barranquilla, y ha realizado varias obras como el Estadio Metropolitano, la plataforma del muelle nacional del Aeropuerto Ernesto Cortissoz, la fábrica de cemento Colclinke en Mamonal, entre otras.

ANEXO 11

Se firmó contrato por la navegabilidad del Magdalena
Presidente Juan Manuel Santos asistió a la firma del documento entre Cormagdalena y Navelena S.A.S.

Portafolio

13 de septiembre de 2014

En el muelle 4 de la Sociedad Portuaria de Barranquilla, el presidente Juan Manuel Santos asistió, sobre el mediodía de este sábado, a la suscripción del contrato de asociación público privada entre el director de Cormagdalena, Augusto García y el director de Navelena S.A.S, Jorge Barragán, que busca la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena, según el mandatario, el proyecto de infraestructura más ambicioso de su gobierno.

En su discurso, ante funcionarios de las administraciones local y nacional, empresarios y personalidades, Santos recordó cuando durante su campaña de 2010 el exsenador ya fallecido, José Name Teherán, le insistió sobre la importancia de darles a los habitantes de la Costa dos obras que a futuro se constituirán en su legado más importante: la navegabilidad del río y la Vía para la Prosperidad.

“Este ya se firmó y es una realidad y la vía la vamos a hacer independientemente del fallo de la Corte Constitucional. Los recursos y la voluntad están, así como un pacto con el gobernador del Magdalena (Luis Miguel Cotes). Por eso pedimos a la Corte que falle rápido”, destacó el presidente.

Sobre el contrato firmado, dio a conocer que la firma contratista Navelena S.A.S, integrada por la constructora brasilera Odebrecht, con el 87 por ciento de participación, y el grupo Valorcon de Barranquilla, con el 13 por ciento, ejecutarán obras por más de 13 años con una inversión de 2.5 billones de pesos “que cambiarán la historia del Río Magdalena e impactarán positivamente en cerca de 57 municipios riverenos del área de 908 kilómetros entre La Dorada, Caldas y la capital del Atlántico”.

La idea es que con los trabajos hidráulicos de encauzamiento, consistentes en tareas de colocación de roca en el área comprendida entre Puerto Salgar, La Dorada y Barrancabermeja, el río comience a hacer su propio dragado. En un año, agregó el presidente, se habilitarán 650 kilómetros (60 por ciento de la navegabilidad) entre Barranquilla y la ciudad santandereana con la garantía de que se pueda navegar durante las 24 horas del día en una profundidad de 7 pies, los cuales permitirán movilizar convoyes de carga de mínimo 7.200 toneladas.

Santos aprovechó para decirle al país que es hora de cancelar el paradigma mental de firmar los contratos con afán. “No importa si tardan en darse, lo que cuenta es que se hagan bien y en ese sentido, este proyecto pasó por una rigurosa etapa de planificación”, destacó.

Tranquilidad con los recursos

Augusto García, director del Cormagdalena, dio un parte de tranquilidad ya que solo se le pagará al contratista una vez se hayan ejecutado las obras y estén funcionando como es debido.

“Con este proyecto estamos cambiando la historia del país al ampliar las oportunidades de competitividad de muchas poblaciones que ahora serán más atractivas y visibles para inversionistas, empresarios y visitantes. Estamos colocando a Colombia a la par de los países desarrollados que hace tiempo aprovechan y reconocen las ventajas del transporte fluvial e intermodal”, aseguró García.

Con el proyecto de intervención del río Magdalena se espera que en dos años se movilicen unas 6 millones de toneladas, y al final del contrato, superar las 10 toneladas.

“El 70 por ciento de la población están en la cuenca del río (Magdalena). Mejoraremos en los tiempos de viaje y el impacto con el medio ambiente”, concluyó Santos antes de concluir ante los presentes con el adagio de los marineros, “buen viento y buena mar”, para darle su espaldarazo al contrato que busca una navegabilidad completa por esta arteria fluvial que conecta a todo el país.

Luego de la firma del contrato, el presidente de Colombia se reunió con la bancada de senadores costeros, encuentro en el que el presidente de la Financiera del Desarrollo Territorial, Findeter, Luis Fernando Arboleda, les socializó el proyecto Diamante Caribe y Santanderes, que busca la conectividad de las dos regiones a través del río y en todas las vías posible, para competir internacionalmente.

ANEXO 12

Corrupción en Petrobras, caso de marca mayor
En malos manejos de petrolera estatal de Brasil,
hasta Dilma Rousseff resultó mencionada.

El Tiempo, sección Debes Saber

Domingo, 8 de marzo de 2015

La Corte Suprema de Brasil autorizó investigar a 12 senadores y 22 diputados por el escándalo de corrupción en Petrobras, entre ellos a los presidentes de ambas cámaras del Congreso, que integran la coalición de Gobierno, lo que constituye el más grave capítulo de entramado público-privado para defraudar a una de las más grandes compañías del continente.

Y aunque la presidenta Dilma Rousseff salió mencionada como una posible beneficiaria, cuando no era Presidenta, no puede ser investigada, al menos hasta que termine su mandato. (Lea también: Brasil revela lista de 47 políticos implicados en caso Petrobras)

En total, la resolución de la Corte habilita a la Fiscalía a poner bajo la lupa a 49 personas (47 de ellas autoridades en funciones o que ejercieron cargos en el pasado, entre ellos al expresidente Fernando Collor de Melo, destituido de su cargo en 1992), informó la Procuraduría que realizará las pesquisas.

La lista de investigados incluye a Renán Calheiros, presidente del Senado y del Congreso, y a Eduardo Cunha, presidente de la Cámara de Diputados, ambos del Partido del Movimiento Democrático Brasileño (PMDB), aliado del gobernante Partido de los Trabajadores (PT).

“La instauración de investigaciones fue considerada viable porque hay indicios de ilegalidad”, dijo en un comunicado la Corte Suprema, citando al ministro que lleva la causa, Teori Zavascki. (‘Jefa de Petrobras sabía de corrupción’: fiscalía brasileña)

El submundo de delitos que se enquistó en Petrobras asoció a algunas de las mayores empresas del país con directivos de la petrolera, en un aceitado mecanismo de sobornos para manipular licitaciones de la estatal, desvíos de fondos y lavado de dinero que movió unos 4.000 millones de dólares en la última década.

La bautizada ‘lista de Janot’, en referencia al procurador general Rodrigo Janot, que presentó los pedidos a la Corte Suprema aprobados el viernes, causó zozobra e irritación en el Congreso y desató una tormenta política entre el Gobierno y sus aliados.

Según las delaciones que hicieron algunos acusados a cambio de una reducción de sus condenas, y que se filtraron a la prensa, los fondos desviados fueron destinados a cuentas personales o para financiar a partidos políticos.

La maquinaria

En su solicitud a la Corte, el procurador Janot dijo que el sistema montado por algunas de las principales empresas constructoras del país para repartirse fraudulentamente los contratos de Petrobras tenía “reglas previamente establecidas, semejantes al reglamento de un campeonato de fútbol”.

Añadió que las licitaciones se distribuían como los “premios de un bingo. Así, antes del inicio del certamen ya se sabía qué empresa ganaría”.

La Procuraduría también indagará la forma en que se financió la campaña del 2010, que llevó al palacio de Planalto por primera vez a la presidenta Dilma Rousseff y buscará dilucidar si Antonio Palocci, exministro de Hacienda del exmandatario Luiz Inacio Lula y jefe de gabinete de Rousseff, estuvo involucrado en el ‘Petrolão’ (como se le conoce al caso).

Quién es quién en el escándalo

Estos son los protagonistas del mecanismo delictivo que durante una década funcionó dentro de la emblemática petrolera estatal Petrobras.

Los delatores

La investigación se basa principalmente en los testimonios de Paulo Roberto Costa, director de Abastecimiento de Petrobras entre 2004 y 2012, y el cambista Alberto Youssef, que colaboraron con la justicia a cambio de una reducción de penas. Costa, que trabajó 35 años en la petrolera, reconoció haber aceptado 1,5 millones de dólares para facilitar la compra de una refinería en EE. UU. Y entró en la mira de la policía luego de recibir un auto de lujo de Youssef, acusado de prestar empresas para lavar el dinero de los sobornos.

El juez

Sergio Moro, de 42 años, es el juez que lleva adelante la causa en la Justicia Federal de Paraná, donde se concentran las investigaciones. Moro es un referente en materia de delitos financieros en Brasil y tiene fama de ser un juez ‘implacable’. Destapó un esquema de sobornos a legisladores a cambio de votos que dejó una gran mancha en el gobernante Partido de los Trabajadores.

El fiscal

El procurador general de la República Rodrigo Janot es el fiscal que actúa ante la Corte Suprema, investigando autoridades con fueros que no pueden ser juzgados por la justicia común. El 3 de marzo pidió ante la máxima instancia judicial la apertura de investigaciones contra 54 personas, incluidos políticos con fueros, para determinar si participaron en la monumental trama de corrupción. La Corte Suprema le autorizó el viernes investigar a 49 de ellos. Janot fue nombrado en el 2013 por Dilma Rousseff por su “brillante carrera” e “independencia”.

Los investigados

Los presidentes del Senado y la Cámara de Diputados, Renan Calheiros y Eduardo Cunha, están entre los 22 diputados y 12 senadores que serán investigados por su puesta corrupción. Calheiros, de 59 años, fue ministro de Justicia. Otro de los investigados es el expresidente y actual senador Fernando Collor de Melo (1990-1992), del PTB, quien en 1992 renunció a la presidencia en medio de denuncias de corrupción. Se destacan también en la lista los exministros de Rousseff Gleisi Hoffmann (PT), hoy senadora y jefa de gabinete entre 2011-2014, y Edison Lobão (PMDB), ministro de Minas y Energía (2008-2010 y 2011-2015).

El ‘club’

Un total de 16 empresas formaron un ‘club’ para quedarse con las mayores obras contratadas por Petrobras entre 2004 y 2014. La lista incluye a las principales constructoras del país, como Odebrecht, Andrade Gutiérrez y Camargo Correa. En reuniones secretas, las compañías definían quién ganaría una licitación y cuál sería el precio que pagaría. Las cotizaciones, siempre infladas en perjuicio de las arcas públicas, recibían el visto bueno de los directivos de Petrobras, que cobraban coimas de entre 1 y 5 por ciento.

Presidenta Rousseff a salvo de indagación, por ahora

La presidenta brasileña, Dilma Rousseff, fue una de las decenas de políticos citados entre los posibles beneficiados de la red de corrupción de Petrobras, pero se libró de ser investigada pues la Fiscalía no puede proceder contra la mandataria por hechos anteriores a que asumiera su cargo, aunque se abre la posibilidad de que lo haga una vez lo culmine. Según la Fiscalía, Rousseff fue citada por el exdirector de Abastecimiento de Petrobras, Paulo Roberto Costa, que admitió su responsabilidad en las corruptelas y quien colabora en la investigación a cambio de beneficios jurídicos.

AFP
Brasilia