

El plan B para salvar obras de navegabilidad del río Magdalena

Ante caída de la licitación de la APP del Río, gremios y la Alcaldía de Barranquilla se reunieron para tener en cuenta una nueva hoja de ruta.

LEONARDO HERRERA · CORRESPONSAL DE EL TIEMPO · BARRANQUILLA [@leoher69](#)

“Estaba previsto que esto podía ocurrir, por lo que venimos trabajando con el sector portuario y gremial para entender cuáles serían las alternativas en caso de no presentarse ofertas, que era una posibilidad”.

Las palabras son del alcalde de Barranquilla, Jaime Pumarejo, para anunciar el plan B del Distrito y los gremios ante la decisión de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) de declarar desierto la licitación de la APP del río Magdalena por falta de proponentes, hecho que fue reportado la mañana del pasado jueves.

La preocupación del sector portuario es que el Gobierno tardó casi tres años y medio para abrir la licitación, y a menos de dos meses de terminar su periodo la declara desierto, lo cual genera la alerta.

“Esto es consecuencia de un proyecto mal estructurado, quedando en evidencia que no es viable. ¿Qué pasó con las 40 empresas interesadas con el proyecto?”, subrayó el presidente del consejo directivo de Asoportuaria, Clemente Fajardo, a través de su cuenta de Twitter.

Una hoja de ruta

El alcalde Jaime Pumarejo dijo que le presentaron un plan de acciones al Gobierno Nacional y esperan que durante esta semana se tenga una hoja de ruta para definir cuál es el futuro del puerto de Barranquilla, del mantenimiento del canal de acceso y de garantizar a largo plazo que se pueda tener un entendimiento del río y su importancia.

“Con esta hoja de ruta también se buscará que los estudios se actualicen año tras año y que al mismo tiempo sepamos que a largo plazo vamos a tener el dragado necesario, las obras rígidas necesarias y que no estaremos en este ‘viacrucis’ de año a año de estar pidiendo el mantenimiento y la carga operacional, así que hay una hoja de ruta, la conocerá la ciudad y el país en el momento

que tengamos un consenso con el Gobierno Nacional”, dijo el alcalde Pumarejo.

En representación del sector portuario se pronunció el director de Asoportuaria, Lucas Ariza, quien aseguró que el objetivo es tener una zona portuaria y un río Magdalena estable, sostenible, que pueda crecer y ser competitivo.

“Esto se puede convertir en una oportunidad para tener mayor autonomía local porque esto es un reflejo de lo que pasa

cuando las decisiones son centralizadas y lejos de los territorios sin tener en cuenta las realidades que ocurren en las zonas portuarias”, puntualizó el dirigente portuario.

La APP del Río Magdalena tiene inversiones estimadas de 1,53 billones de pesos y dentro de su alcance busca la recuperación de su navegabilidad con la intervención de 668 kilómetros entre Bocas de Ceniza (Barranquilla) hasta Barrancabermeja (Santander).

En un reciente artículo publicado en un portal de Barranquilla, Clemente Fajardo Chams, presidente del consejo directivo de Asoportuaria, reconoció en los cuatro años del gobierno de Iván Duque se hicieron las inversiones más grandes en la historia de los dragados en el canal de acceso a la zona portuaria de Barranquilla.

No obstante, según Fajardo, el proyecto desde un inicio estuvo mal estructurado, como lo advirtieron los expertos, lo

que lo hacía inviable.

“Han sido las más ineficientes que nuestra memoria recuerde. En total se gastaron 309.000 millones de pesos en campañas de dragado y causa dolor que con esa inédita gesta en este cuatrienio solo tuvimos 316 días con calados superiores a 9,8 metros, y llegamos a penosas profundidades de 6,2 metros (la más baja en 30 años), lo que obligó a cerrar toda la zona portuaria. Todo un récord, pero para abajo”, manifestó.



El canal de acceso al puerto de Barranquilla es el punto más afectado por la alta sedimentación. FOTO CORTESÍA CORMAGDALENA