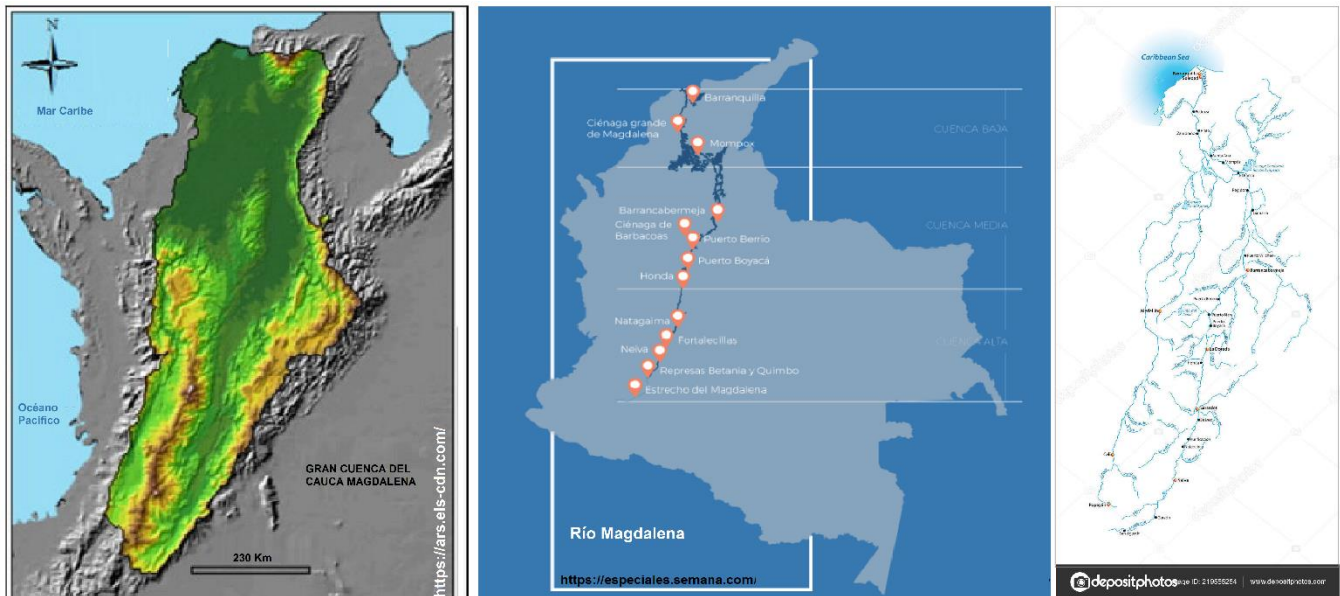


## El Río Grande, su ecosistema y la hidrovía



Por: Gonzalo Duque-Escobar

**RESUMEN:** Se llama la atención sobre la recuperación del Magdalena y el respeto a los derechos bioculturales del río, declarado sujeto de derechos. Igualmente, sobre la amenaza de jarillones y otros factores que al dañar caños secan los humedales. También sobre la importancia de extender la hidrovía a Purnio para que a los 3 millones de ton que mueve el río en Barranca, incluidas 2 de hidrocarburos; se sumen 6 millones que movilizaría el Puerto Multimodal de la Dorada, con lo cual el PIB de Caldas crecería 1,2% del PIB nacional, o se duplicaría si se incluyen ocho plantas minero-energéticas propuestas en el Plan Minero de Caldas 2010-2016 por Gabriel Poveda Ramos. Ver: Eje Cafetero minero-energético.

Bienvenida la declaratoria del Río Magdalena como sujeto de derechos (24-10-2019), en beneficio de sus comunidades de pescadores artesanales y frágiles ecosistemas: deforestación, contaminación agropecuaria o minera con mercurio, y vertimientos urbanos al igual que el daño al río por la ganadería extensiva no paran; similarmente obras de infraestructura y jarillones que arrasando caños y ciénagas fundamentales, alteran el ciclo de crecimiento de los peces y la oxigenación y depuración del río. En su cuenca que alberga el 48% de los cuerpos lénticos del país anfibio (ciénagas, lagunas y embalses), la vida espiritual y material para las comunidades ancestrales del "Río Grande" o Yuma, ha dependido del territorio, y los soportes esenciales para preservar su cultura son: la tierra por ser el espacio de donde manan los bienes que sostienen la vida: agua, semillas, plantas, y el propio río que asimilado a un gran "árbol" tendido, tiene por raíces fuentes abastecedoras y por follaje humedales que alimentan la subienda.

Es hora de poner fin a la contaminación desde los afluentes hasta el propio valle porque deteriora la salud y la vida; de recuperar la economía de aldeas de pescadores en declive, y de salvar especies nativas como el caimán, los manatíes y otras de peces cada vez más escasas, todas ellas afectadas tanto por el impacto de embalses que han alterado el ciclo natural de inundaciones y la conectividad biológica, como por el daño a humedales para dar paso a actividades agroindustriales y a la hidrovía. Con una longitud de 1.600 km entre el Páramo de las Papas en el Macizo Colombiano y Bocas de Ceniza en el Caribe -de los cuales 900 al Norte de Caracolí y 400 al Sur de Arrancaplumas, son navegables-, transita el río para bañar en su recorrido 125 municipios en tres zonas diferenciadas de su cuenca, ubicadas aguas arriba y aguas abajo de Honda y de El Banco.

En la cuenca alta, Betania y El Quimbo con sus mega-embalses, al cambiar la vocación del territorio han dejado al Magdalena en una especie de abandono: poblaciones como Neiva, Purificación, Girardot, Ambalema y Honda como puertos o pueblos de pescadores están en decadencia. Ya en la cuenca media, no sólo el transporte fluvial toma fuerza aguas abajo de La Dorada, sino que poblados enteros aún dependen de la subienda en proceso de deterioro, dada erosión y sedimentación de las subcuencas deforestadas, y los procesos de desecación de complejos de humedales afectados por falta de irrigación y conectividad biológica. Entrando a la cuenca baja donde aparece la Depresión Momposina, esa gran

planicie inundable que cumple una función reguladora fundamental, el río se bifurca para recibir por El Brazo de La Loba a su principal afluente, el Cauca con la carga contaminante de 180 municipios; y al transitar desde El Banco, por Plato, Magangué, Mompós y Calamar, hasta Barranquilla, pese a la grave problemática por falta de drenaje y sedimentos, aún se hace evidente la riqueza ictiológica y ecosistémica del valle aluvial.

Pero ahora que se proyecta implementar un canal para la navegación a gran escala, los dragados sistemáticos y operación de barcazas deben respetar los derechos bioculturales del territorio: no se deben comprometer áreas ribereñas, ni calidad del agua, ni la pesca, porque la declaratoria exige además de reforestar cuencas, recuperar áreas bióticas deterioradas para preservar la diversidad ictiológica, de anfibios, batracios y demás especies nativas, recuperando la conectividad longitudinal y lateral afectada por jarillones y obras que secan caños y humedales que son soporte de los ecosistemas y la producción pesquera. En este punto debo hacer un llamado al Gobierno Nacional sobre la concesión que se pretende restringida al rentable tramo Barranca-Barranquilla, olvidando el nodo logístico Honda-Salgar-La Dorada, lo que perjudica el interés nacional al dejar por fuera el segmento sur estratégico de la hidrovía, fundamental para el sistema intermodal de carga del país, ya que Purnio como punto cero de la navegación es alcanzable con un canal de 40 m a bajo costo, por ser un sitio no inundable que integraría carretera, ferrocarril e hidrovía con beneficio para Cundinamarca, Tolima, el Eje Cafetero y Huila, una región con un potencial de carga de seis millones de toneladas.

\* Profesor Universidad Nacional de Colombia y Miembro de la SMP Manizales <http://godues.webs.com> [Ref.: La Patria. Manizales 2019-12-01] Imagen: Gran Cuenca del Magdalena-Cauca (ars-els-cdn.com y st4.depositphotos.com), e hidrovía del Magdalena (especiales.semana.com)

### Enlaces relacionados:

<p><i>Agua como bien público.</i></p> <p><i>Aspectos geofísicos de los Andes de Colombia.</i></p> <p><i>Calentamiento global en Colombia.</i></p> <p><i>Centro-Sur de Caldas: ¿un Área Metropolitana?</i></p> <p><i>Colombia geoestratégica.</i></p> <p><i>Colombia: por el regreso del tren andino y la multimodalidad.</i></p> <p><i>CTS, Economía y Territorio.</i></p> <p><i>¿Cuál es el mejor sistema de transporte para Colombia?</i></p> <p><i>CTS, Economía y Territorio.</i></p> <p><i>Cultura y Turismo en Caldas.</i></p> <p><i>Desde los Andes al Orinoco y al Amazonas.</i></p> <p><i>Dos plataformas logísticas para la ecorregión.</i></p> <p><i>El desarrollo urbano y económico de Manizales.</i></p> <p><i>El desastre de Armero y la erupción del Ruiz.</i></p> <p><i>El Ferrocarril Cafetero por el Norte del Tolima.</i></p> <p><i>El territorio caldense: ¿un constructo cultural?</i></p> <p><i>El territorio como sujeto en el contexto del Magdalena Centro.</i></p> <p><i>El regreso del tren a la Ecorregión Cafetera.</i></p> <p><i>El Río Cauca y el desarrollo de la región.</i></p> <p><i>El territorio del río Grande de la Magdalena.</i></p> <p><i>Eje Cafetero: cambio climático y vulnerabilidad territorial.</i></p> <p><i>Eje Cafetero: construcción social e histórica del territorio.</i></p> <p><i>Eje Cafetero minero-energético.</i></p> <p><i>Eje Cafetero y Transporte Intermodal.</i></p> <p><i>Ferrocarriles e Hidrovía, claves para la multimodalidad.</i></p> <p><i>Ferrocarriles, integración y progreso para Colombia.</i></p> <p><i>Fundamentos de Economía y Transportes.</i></p> <p><i>Geotecnia para el trópico andino.</i></p> <p><i>Gestión del riesgo natural y el caso de Colombia.</i></p>	<p><i>Gobernanza forestal para la ecorregión andina.</i></p> <p><i>Hidro-Ituango, una lectura a la crisis.</i></p> <p><i>Huella hídrica en Colombia.</i></p> <p><i>Introducción a la teoría económica.</i></p> <p><i>Logística del transporte para la RAP del Eje Cafetero.</i></p> <p><i>Los peajes en Colombia están sobreutilizados.</i></p> <p><i>Magdalena Centro como nodo andino intermodal.</i></p> <p><i>Manizales: El futuro de la ciudad.</i></p> <p><i>Manizales: Foro del Agua 2019.</i></p> <p><i>Manizales: un diálogo con su territorio.</i></p> <p><i>Manual de geología para ingenieros.</i></p> <p><i>Movilidad y modelo urbano.</i></p> <p><i>Muelle de Tribugá.</i></p> <p><i>Oportunidades en la economía del conocimiento.</i></p> <p><i>¿Para dónde va el Magdalena?</i></p> <p><i>Peajes sí, pero no así y menos ahí.</i></p> <p><i>Plataformas Logísticas y Transporte Intermodal en Colombia.</i></p> <p><i>¿Qué hacer con la vía al Llano?</i></p> <p><i>Revolución urbana, desafío para el Eje Cafetero.</i></p> <p><i>Significado y desafíos del regreso del tren.</i></p> <p><i>Sistema Ferroviario para la Región Andina de Colombia.</i></p> <p><i>Sistema Urbano y Ciudad Región del Eje Cafetero.</i></p> <p><i>Textos "verdes".</i></p> <p><i>Un contexto para el puerto de aguas profundas en Tribugá.</i></p> <p><i>Un plan maestro de transporte "multi" pero no intermodal.</i></p> <p><i>Una mirada a los mares de Colombia.</i></p> <p><i>Una visión sistémica del Aeropuerto del Café - Aerocafé.</i></p> <p><i>UMBRA: la Ecorregión Cafetera en los Mundos de Samoga.</i></p> <p><i>Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero.</i></p>
--	--

### **Publicaciones de GDE en el Repositorio Institucional de la U.N. de Colombia**

