



INFRAESTRUCTURA NAVEGABILIDAD & PUERTOS - CORMAGDALENA- NAVELENA - MAGDALENA MEDIO Y BAJO Análisis Dinámica de Actores & Acciones

Nota introductoria sobre citación

Para consultar las fuentes citadas en los análisis, se dispone de dos vías:

1. Cada una de las fechas entre paréntesis corresponden a entradas de la Plataforma. El lector interesado en ampliar la información, puede consultar directamente la fuente de la cual se extrae o adapta la cita; ubicando la fecha de interés en la línea de tiempo, localizada en la parte inferior de la interfaz del conflicto ambiental analizado
2. Cada una de las fechas viene acompañada de un número que la vincula con su respectiva referencia bibliográfica; la cual podrá encontrarse al final del escrito

Introducción

Para efectos del presente análisis, el conflicto ambiental alrededor del Proyecto de Recuperación de la Navegabilidad del río Magdalena (en adelante Proyecto de Navegabilidad), será abordado segmentándolo en 3 fases, a saber: la primera, relacionada con la estructuración legislativa y económica que antecedió la formulación e implementación del Proyecto de Navegabilidad, y que allanó el camino para la firma del contrato de Asociación Público Privada (APP) para la ejecución del Proyecto; la segunda, concerniente con el proceso de precalificación y licitación, que se desarrolló con el objetivo de seleccionar el asociado privado del contrato de APP, que fue llevado a cabo por la Corporación Regional del Río Grande de la Magdalena (CORMAGDALENA) y que dio como resultado la adjudicación del proyecto al consorcio Navelena (Odebrecht y Valorcom) bajo la primera Presidencia de Juan Manuel Santos (2010-2014), más específicamente entre los años 2013 y 2014.

Finalmente, la última fase relacionada con la ejecución de la primera de las tres etapas que se establecieron en el contrato para la ejecución de las obras, es decir, la etapa de preconstrucción. Esta, a su vez, es la única etapa que se ha podido ejecutar hasta el presente; debido a una serie de problemas de corrupción y financiamiento a los que ha tenido que enfrentarse Navelena, los cuales también serán abordados. Tanto en la segunda como en la tercera fase, se hará mención de las reacciones que desde la Academia y desde la comunidad afectada, han generado la formulación y avances en la ejecución del proyecto; junto a los temores frente a los efectos que surjan en las etapas posteriores. Reacciones que afloran en buena medida como consecuencia de las amenazas

que, un proyecto como este, ocasionan sobre la territorialidad de las comunidades, en especial, los pescadores artesanales de la llanura aluvial del río Magdalena.

Antecedentes del Proyecto de Navegabilidad

El Proyecto de Navegabilidad está enmarcado en un enfoque que persigue el aumento de la competitividad, de cara a los acuerdos de libre comercio que el Gobierno de Colombia ha suscrito. De tal suerte que se garantice el crecimiento económico del país, en este caso, con una estrategia de mejoramiento del desempeño logístico basado en tres pilares fundamentales: (1) la multimodalidad del transporte y su infraestructura asociada, (2) las Asociaciones Público Privadas y (3) el aprovechamiento de las ventajas del transporte fluvial por el río Magdalena. Dicho desempeño logístico, sería mejorado con el objetivo fundamental de optimizar el transporte de hidrocarburos y minerales previamente extraídos, con destino al comercio exterior.

Lo anterior se hizo evidente, en la publicación de una serie de documentos del orden Institucional, desde escalas nacionales hasta las locales entre los años 2010 y 2014. El primero de ellos fue el titulado Bases del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2010-2014. Este documento, dedicó un capítulo completo al tema de Crecimiento Sostenible y Competitividad. Por un lado, se aseveraba que “[si] bien el crecimiento económico no es garantía para alcanzar los objetivos de progreso social, o de reducción de pobreza e inequidad, sí es un requisito fundamental para alcanzarlos”; en consecuencia, promovía la competitividad como eje primordial para alcanzar dicho crecimiento, a través de políticas que promovieran dicha competitividad y la productividad de los sectores más sobresalientes con relación al crecimiento económico del país. En ese orden de ideas, se definieron cinco locomotoras de crecimiento, entre las cuáles se encontraba la infraestructura.

Sumado a lo anterior, se sugirió que –para dar impulso a los sectores locomotora– se hacía necesario implementar estrategias que permitieran optimizar el uso de los recursos públicos; para lo cual resultaba esencial desarrollar esquemas de Asociaciones Público Privadas (APP). Ahora bien, con relación a los corredores fluviales, se estableció que se definiría la política nacional para impulsar el transporte de carga bajo esta modalidad; la movilización de pasajeros en la red fluvial del país y el impulso a la intermodalidad, mediante planes como –por ejemplo– el Plan Maestro de desarrollo de navegación fluvial y su accesibilidad terrestre para combinaciones intermodales. Finalmente, en el PND 2010-2014, se señaló que “en cuanto a las obras requeridas en la red fluvial nacional, se implementarían acciones para la adecuación, rehabilitación, construcción y mantenimiento de muelles y encausamiento de las vías navegables”; a la par que el Gobierno Nacional evaluaba mecanismos para definir el mejor modelo de gestión y consolidación del río Magdalena como un corredor logístico que incentive la entrada de nuevos operadores fluviales, incluyendo –entre otras– la promoción de acciones que generasen mejores condiciones de navegación en el río y el Canal del Dique, así como el control de la sedimentación (12/11/2010)¹.

Probablemente, todas estas estrategias relacionadas con la competitividad en la logística y el transporte sean respuesta a las evaluaciones de las problemáticas detectadas por algunas organizaciones privadas, como el Consejo Privado de Competitividad (CPC)¹. En efecto, desde el

¹ El Consejo Privado de Competitividad (CPC) es una organización sin ánimo de lucro, cuyo objeto es contribuir de manera directa en la articulación de estrategias que, en el corto, mediano y largo plazo, permitan lograr

2007, el CPC inició la publicación de los Informes Nacionales de Competitividad², en los cuales evaluaba –entre otras áreas– el Desempeño Logístico del país. En estos informes evidenciaba el cuello de botella que representaba la infraestructura; por el estado de la infraestructura vial, la falta de acceso terrestre y fluvial a los diferentes puertos, el escaso desarrollo de zonas logísticas y la ausencia de infraestructura multimodal para el uso integrado de diferentes medios de transporte. Además, cuestionaban la financiación de los proyectos con dineros públicos y planteaban la necesidad de buscar la participación de recursos privados. Tanto las sugerencias del CPC, como las estrategias propuestas en las Bases del PND 2010-2014, encontraron respaldo con la Ley 1450 de 2011, por medio de la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, acogiendo –en el artículo 2°– el documento “Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 Prosperidad para Todos” como anexo de la Ley y parte integrante de la Parte General del Plan Nacional de Desarrollo (16/06/2010). Posteriormente, el Congreso de la República expidió la Ley 1508 de Asociaciones Público Privadas (APP) (10/01/2012)², la cual sentó las bases que habrían de soportar el régimen jurídico de las APP; siendo sugeridas por los Informes Nacionales de Competitividad y asumidas por el PND 2010-2014 para, finalmente, quedar plasmadas en esta Ley como una forma de hacer operativo este lineamiento de política pública.

Otro documento de suma relevancia en la fundamentación y viabilización del Proyecto de Navegabilidad fue el CONPES 3758 “Plan para Restablecer la Navegabilidad del río Magdalena” (06/08/2013)³. En este documento y a partir de lo expuesto en las políticas de transporte contenidas en el PND 2010–2014, se presentó a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) el Plan propuesto por el Gobierno Nacional para restablecer la navegabilidad del río Magdalena; para lo cual se exaltaron las ventajas del transporte fluvial, argumentando que este modo de transporte tendría mayor capacidad para movilizar carga por unidad de fuerza respecto a los otros modos. Ello sin considerar que, debido a los tiempos requeridos, la validez del argumento solo aplicaba para altos volúmenes de cargas no perecederas y en distancias entre el origen y el destino superiores a 600 km: curiosamente, (1) los hidrocarburos y algunos graneles secos como el carbón, coinciden con dichas características, (2) los cuales en alguna medida ya venían siendo transportados por el río³ y (3) que, probablemente, serían este tipo de cargas las que verían una mejora en el servicio de transporte mediante este plan (17/05/2012)⁴.

De igual forma, se precisaron algunos aspectos técnicos de las obras necesarias para mejorar la navegabilidad del río; entre esos, una serie de intervenciones en el río Magdalena orientadas a ampliar el número de kilómetros navegables y a mejorar las condiciones físicas de navegabilidad en el corto

mejoras significativas en el nivel de competitividad de Colombia. El CPC sirve como articulador e interlocutor entre el sector público, el sector privado, la Academia y otras organizaciones interesadas en la promoción de la competitividad y las políticas públicas relacionadas (Consejo Privado de Competitividad, 2016a)

² Uno de los productos del CPC es el Informe Nacional de Competitividad: publicación anual que proporciona información actualizada y pertinente sobre el estado de algunas áreas que se consideran críticas para la competitividad del país. Este documento de consulta revisa los avances en materia de política para cada una de esas áreas y contribuye, desde la óptica del sector privado, a la formulación de nuevas propuestas que permitan superar los obstáculos que restringen el potencial de crecimiento y desarrollo de la economía nacional (Consejo Privado de Competitividad, 2016b)

³ De acuerdo con cifras del Ministerio de Transporte, del periodo comprendido entre los años 2002 a 2012 el 76% de la carga total movilizada en ese periodo (16.9 millones de toneladas) correspondió a hidrocarburos, y el 9% (2,1 millones de toneladas) a carbón

plazo. Adicionalmente, se contempló impulsar el transporte multimodal y el desarrollo logístico en el río, teniendo en cuenta que la mayoría de los principales centros de generación y destino de las cargas se encuentran situados lejos de la orilla; por lo que alcanzar dicho objetivo implicaría la necesidad de realizar una densificación de la red vial carretera y férrea, de forma tal que se generen nuevos tramos de infraestructura que conecten centros productivos de carga con el río. Asimismo, se sugirieron algunos mecanismos de financiación, entre esos las Asociaciones Público Privadas, dineros del Presupuesto General de la Nación, Recursos del Sistema General de Regalías y de fuentes privadas; todos éstos canalizados hacia CORMAGDALENA, entidad encargada de ejecutarlos. Precisamente con relación a este último punto, poco menos de un año atrás habría sido expedida la Ley que regula el Sistema General de Regalías; en cuyo fundamento se recurriría a los OCAD⁴ determinando, a su vez, el manejo de los fondos provenientes de los mismos, como se verá más adelante (17/05/2012)⁴.

Precalificación, Licitación, Financiamiento y Licenciamiento

La Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena – CORMAGDALENA, “fue creada por mandato de la Constitución Política de Colombia en su artículo 331 y su objetivo principal, es la recuperación de la navegación y de la actividad portuaria, (...) en el río Magdalena” (06/08/2013)³. En este orden de ideas y en el Marco del Proyecto de Navegabilidad, uno de los actores principales es CORMAGDALENA: Corporación que, investida con las facultades constitucionales y en atención al llamado del PND 2010-2014 y del CONPES 3758 de 2013, ejecutó entre el 2013 y el 2014 una serie de acciones siguiendo la senda establecida por el marco normativo reciente, que desembocaron en el “Contrato de Asociación Público Privada para la Recuperación de la Navegabilidad en el río Magdalena”, hoy en día en ejecución.

Los procesos de precalificación (11/01/2013⁵; 15/01/2013⁶; 17/01/2013⁷; 23/01/2013⁸; 08/04/2013⁹ & 20/04/2013¹⁰) y licitación (06/05/2014¹¹ & 26/05/2014¹²), tuvieron como una de sus consecuencias más importantes, la incorporación al escenario de otro actor: el asociado privado, coequipero de CORMAGDALENA en este proyecto. Justamente, uno de los aspectos relevantes de este proceso, que luego sería retomado y discutido por los actores desde la Academia; sería el hecho que habiendo sido nueve los manifestantes de interés en el proyecto (08/04/2013)⁹, finalmente, al momento de abrir la licitación el único proponente fue Navelena (25/07/2014¹³ & 15/08/2014¹⁴)⁵, lo cual generaría sospechas sobre el proceso de licitación y sobre las razones de la abstención de los otros posibles opcionados⁶ (27/09/2014)¹⁵. Ello, a su vez, ocasionó molestia y críticas dada la reducida participación colombiana, frente a la participación extranjera entre las empresas

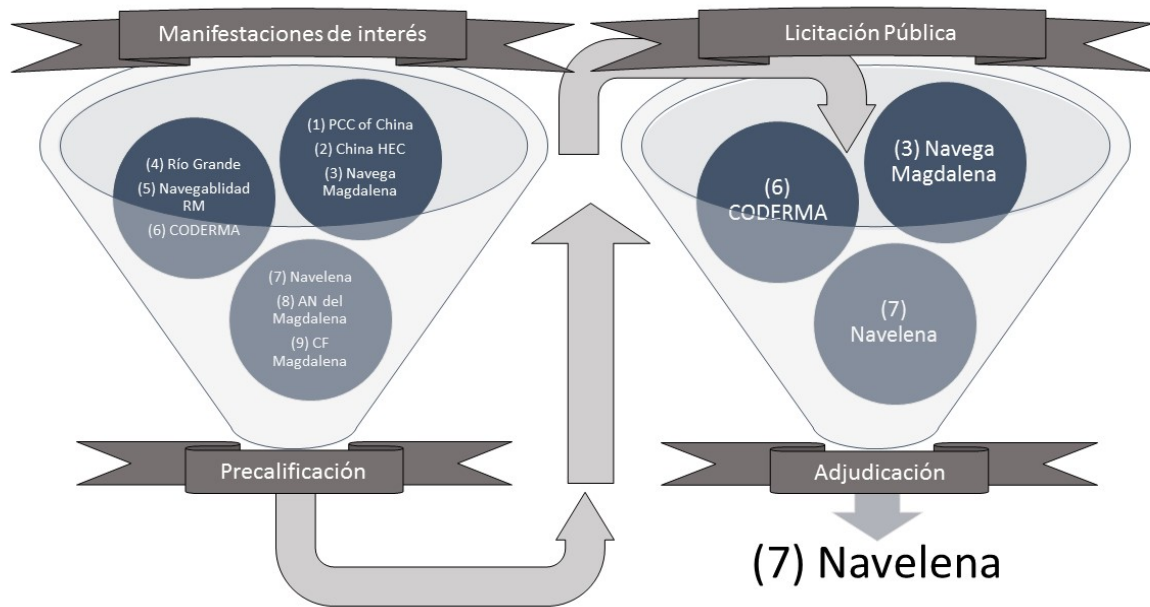
⁴ Órganos Colegiados de Administración y Decisión (OCAD), responsables de definir los proyectos de inversión sometidos a su consideración; los cuales se financiarían con recursos del Sistema General de Regalías (SGR)

⁵ Ver Figura 1

⁶ Estas sospechas han sido denunciadas reiteradamente por Jaime Iván Ordóñez, quien es uno de los principales opositores al proyecto y que ha criticado deficiencias en muchos sentidos, en especial en el aspecto técnico. Ordóñez es egresado de la Universidad Nacional, uno de los ingenieros más reconocidos en el campo del estudio de recursos naturales hídricos que, actualmente, se desempeña como Presidente de la Comisión Ingeniería de Recursos Hídricos de la Sociedad Colombiana de Ingenieros

involucradas en el proceso; sumado al hecho que los grupos empresariales extranjeros desconocen el río en su geomorfología y geología y carecen de visión de cuenca⁷ (20/04/2013)¹⁰.

Figura 1. Sociedades involucradas en el proceso de precalificación y licitación del Proyecto de Navegabilidad⁸



FUENTE. Elaboración propia a partir de 08/04/2013⁹, 23/05/2013¹⁶, 26/05/2014¹² & 15/08/2014¹⁴

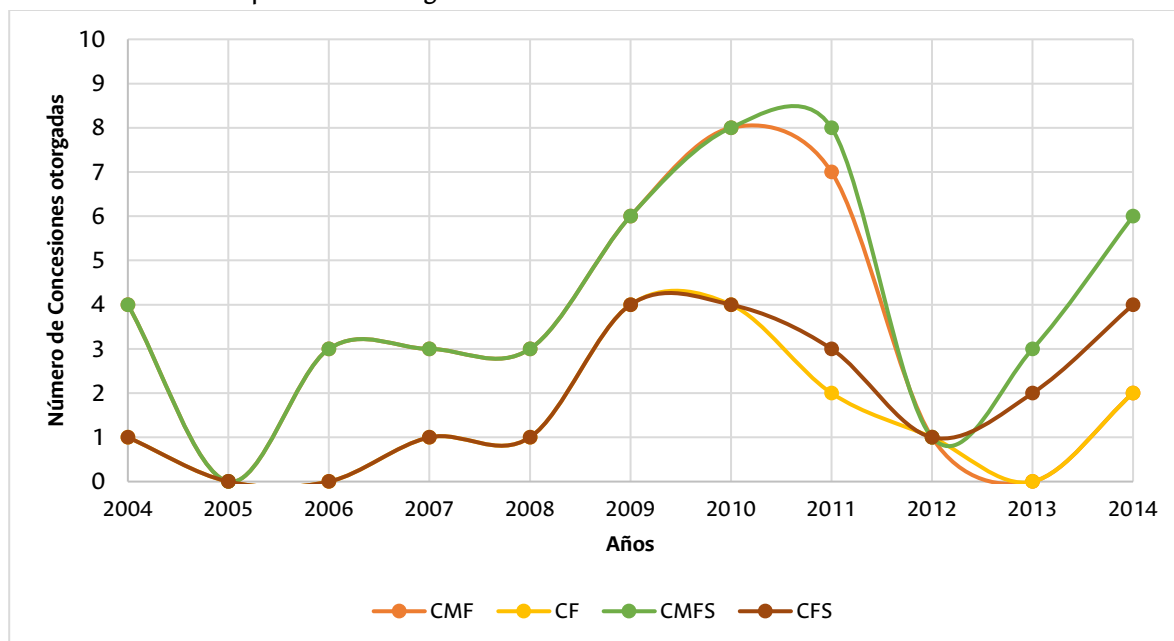
No obstante, las funciones de CORMAGDALENA no se circunscribieron exclusivamente a velar por la Navegabilidad del río y estar al frente de los procesos de Precalificación y Licitación para la selección del Asociado Privado; pues, entre sus objetivos misionales, también está la recuperación de la actividad portuaria. Frente a éste último punto, si bien las obras que hasta el momento se habían propuesto para el Proyecto de Navegabilidad se restringían a la mejora de las condiciones del río sin incluir explícitamente la construcción y/o concesión de Puertos en sus orillas; conviene preguntar ¿qué tan independientes sería una cosa de la otra?

⁷ El mayor crítico a este respecto es el profesor de EAFIT, Juan Darío Restrepo; quien es biólogo marino, Doctor en Oceanografía y uno de los expertos nacionales que más ha estudiado la cuenca del río Magdalena. Cuenta con varias publicaciones en revistas indexadas, sobre todo en el tema de la sedimentación

⁸ Siglas: **PCC of China:** Power Construction Corporation of China. **China HEC:** China Harbour Engineering Company Ltd. **Navega Magdalena:** Promesa de constitución de Sociedad Futura de objeto único NAVEGA MAGDALENA. **Río Grande:** Promesa de Sociedad Futura RIO GRANDE. **Navegabilidad RM:** NAVEGABILIDAD RÍO MAGDALENA S.A.S. **CODERMA:** Consorcio Desarrollo Rio Magdalena. **Navelena:** Promesa de Sociedad Futura NAVELENA S.A.S., **AN del Magdalena:** Promesa de Sociedad Futura AGUAS NAVEGABLES DEL MAGDALENA S.A., **CF Magdalena:** CONCESIONARIA FLUVIAL DEL MAGDALENA S.A.S.

Pues bien, a continuación, algunos argumentos a favor de la hipótesis de que ambos aspectos llegan a estar estrechamente relacionados: por un lado, tal y como puede observarse en la **Figura 2**, se evidencia un pico en el número de concesiones portuarias otorgadas entre el 2009 y el 2010, así como una tendencia al aumento desde el 2012-2013 hacia el 2014. Lo cual se acentúa, si se tiene en cuenta el número de las solicitudes que, al corte del año 2014, habían sido hechas a CORMAGDALENA para el establecimiento de nuevos puertos.

Figura 2. Cantidad de Concesiones Portuarias otorgadas por CORMAGDALENA según el año en que fueron otorgadas⁹



FUENTE. Elaboración propia a partir de datos tomados de García (2014, pp. 1-16)

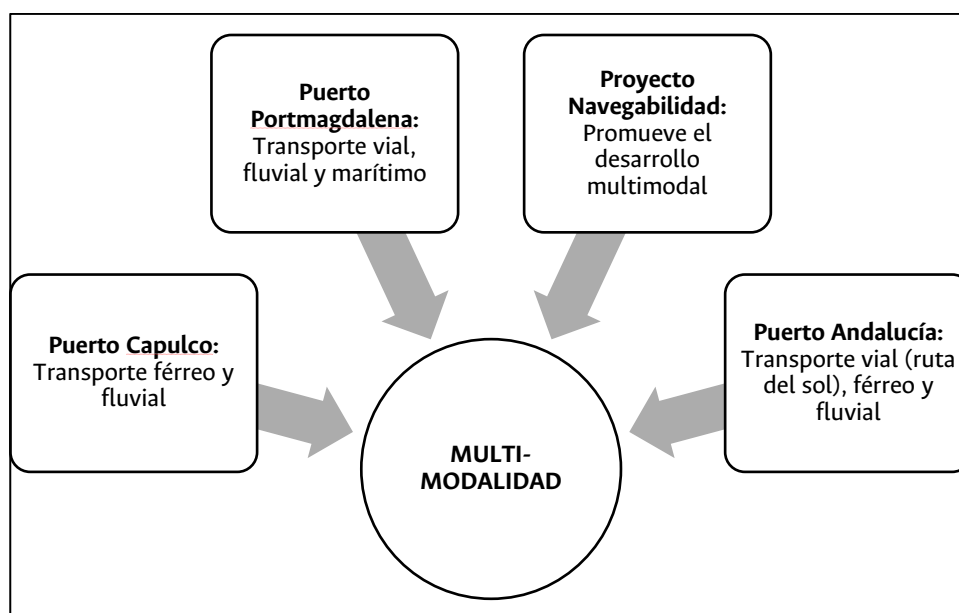
Vale la pena anotar que tanto las Bases y Ley del PND 2010-2014 (16/06/2011)¹⁷, junto a las Leyes 1508 y 1530 (10/01/2012² & 17/05/2012⁴, respectivamente), fueron expedidas entre el 2010 y el 2012; de la misma manera, que durante el 2013 se dio todo el proceso de precalificación (11/01/2013⁵, 15/01/2013⁶, 17/01/2013⁷, 08/04/2013⁹ & 20/04/2013¹⁰) que, para el mes de mayo de ese mismo año, ya contaba con los primeros tres precalificados (23/05/2013)¹⁶. De igual forma, conviene recordar que durante el resto del año, CORMAGDALENA se dedicó a la búsqueda de recursos financieros y licencias para el proyecto; mientras comenzaba a promocionar en prensa las inversiones a que daría lugar el proyecto (16/08/2013)¹⁸. De esta manera, se puede inferir una relación entre el Proyecto de Navegabilidad y las Concesiones Portuarias otorgadas por la Corporación, en una doble vía.

⁹ Si se asume que las concesiones en Barranquilla y Cartagena son marítimas y en el resto de municipios son fluviales, entonces: **CMF**: Concesiones Marítimas y Fluviales (Incluyendo las concesiones otorgadas en Barranquilla y Cartagena), **CF**: Concesiones Fluviales (Excluyendo las concesiones otorgadas en Barranquilla y Cartagena), **CMFS**: Concesiones Marítimas, Fluviales y Solicitadas (Agregando las concesiones aún no otorgadas pero ya solicitadas a CORMAGDALENA), **CMFS**: Concesiones Fluviales y Solicitadas (Agregando las concesiones aún no otorgadas pero ya solicitadas a CORMAGDALENA)

De este modo tenemos, por un lado, el aumento en la cantidad de concesiones otorgadas desde el 2008 hasta el 2010 (**Figura 2**); lo cual puede interpretarse como un aumento en la demanda de uso del río Magdalena como medio de transporte de las cargas embarcadas en los puertos que habrían motivado, por tanto, el diseño y la puesta en marcha del proyecto. Por otro lado, las acciones encaminadas a hacer del Proyecto de Navegabilidad una realidad, así como su promoción en diferentes medios de prensa, pudieron haber incidido en la conformación y establecimiento de nuevas sociedades portuarias; solicitantes de nuevas concesiones para el aprovechamiento de las ventajas que traería el proyecto (12/06/2015¹⁹ & 09/11/2015²⁰) lo cual se vio reflejado, a su vez, en el ascenso de las curvas desde 2013 hacia 2014 (**Figura 4**).

Adicionalmente, tras la revisión de algunos de los contratos suscritos por CORMAGDALENA entre 2010 y 2015 para concesiones portuarias (01/12/2010²¹, 30/12/2013²², 05/03/2014²³, 09/04/2014²⁴ & 24/01/2015²⁵), se pueden encontrar algunas particularidades que suman evidencia al supuesto de una relación entre el Proyecto de Navegabilidad y las concesiones portuarias. Entre estas la apuesta por el transporte multimodal (**Figura 3**) y las coincidencias entre las embarcaciones usadas en los puertos y la usada como referencia en el Proyecto (**Figura 4**).

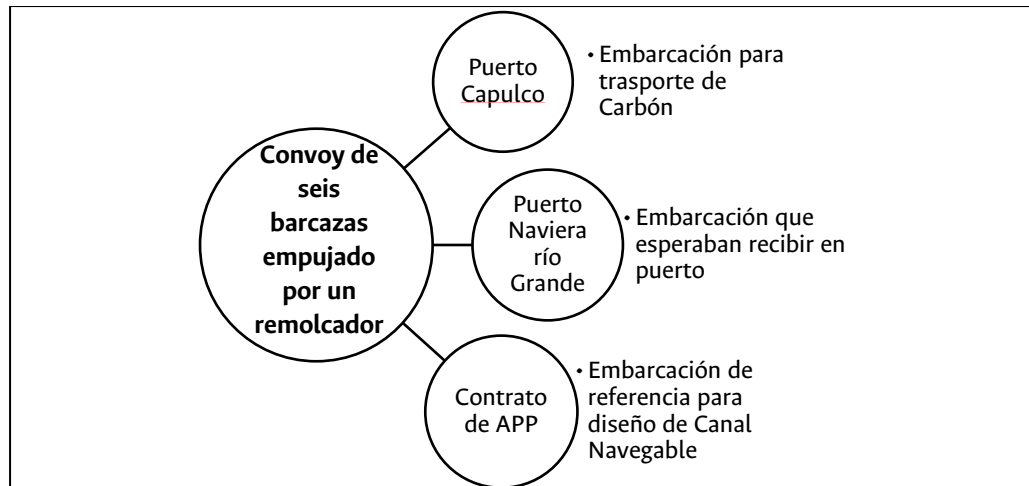
Figura 3. Coincidencias entre los Contratos de Concesiones Portuarias y el Proyecto de Navegabilidad en cuanto a la Multimodalidad



FUENTE. Elaboración propia (01/12/2010²¹, 06/08/2013³, 30/12/2013²², 22/01/2015²⁶ & 24/01/2015²⁵)

Figura 4. Coincidencias entre los Contratos de Concesiones Portuarias y el Proyecto de Navegabilidad en cuanto al tipo de embarcación¹⁰

¹⁰ **Contrato APP:** Contrato de Asociación Público Privada para el Proyecto de Navegabilidad



FUENTE. Elaboración propia (01/12/2010²¹ & 09/04/2014²⁴)

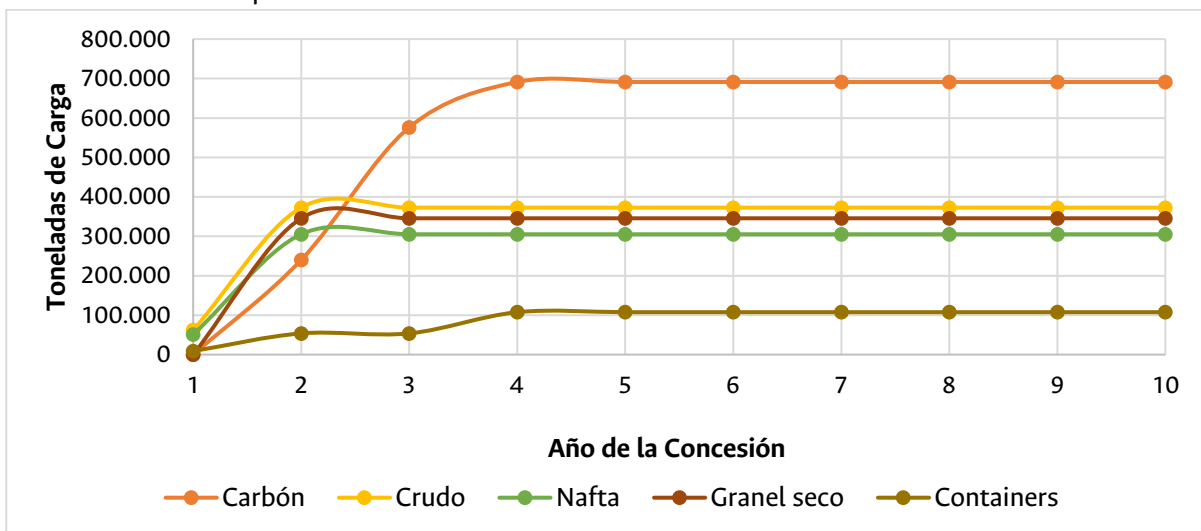
Resalta, además, el hecho que la Terminal Fluvial de Andalucía haya sido el primer contrato de concesión portuaria firmado tras la suscripción del acta de inicio del Proyecto de Navegabilidad (11/12/2014)²⁷; y que la relación del mismo con el contrato de concesión, así como con el fomento del multimodalismo, fueran resaltados por la entonces Ministra de Transporte – Natalia Abello Vives (22/01/2015)²⁶. Finalmente, una evidencia muy contundente en esta dirección, es el contrato de concesión a la Sociedad Puerto Impala S.A. (05/03/2014)²³ en Barrancabermeja (Santander); en donde, de manera explícita, se cita la importancia de este puerto a nivel nacional frente a la política del CONPES 3758 de 2013 y a la necesidad de hacer inversiones adicionales a las del Plan de Recuperación de la Navegabilidad, para suplir la demanda de transporte en el río relacionada – probablemente– con el aumento de las concesiones portuarias (25/07/2016)²⁸. En ese sentido, Puerto Impala ha sido una de las concesiones portuarias que más se ha movido en obras en el tiempo, paralelo al desarrollo del Proyecto de Navegabilidad (19/07/2013²⁹, 02/12/2013³⁰, 28/01/2014³¹, 26/09/2014³², 10/12/2014³³, 29/04/2015³⁴, 22/02/2016³⁵ & 14/06/2016³⁶).

Si se acepta el supuesto que existe una relación entre el Proyecto de Navegabilidad y las Concesiones Portuarias previas y posteriores a la suscripción del contrato de APP; también habría que contemplar el supuesto que ambos están relacionados de forma importante con el impulso dado en los últimos años a la extracción y exportación de hidrocarburos y materiales energéticos como el carbón, conforme a las dinámicas de reprimarización de la economía (León, 2012). A dicha conclusión se llega (entre otros caminos) tras revisar las proyecciones de carga plasmadas en los contratos de concesión: por ejemplo, el de la Sociedad Terminal Fluvial de Andalucía S.A. (24/01/2015)²⁵ y el de la Sociedad Puerto Impala S.A. (05/03/2014)²³ en los que, si bien se habla de puertos multipropósitos destinados a diferentes tipos de carga, las proporciones en la carga hablan por sí mismas (Ver Figuras 5 y Figura 6).

Conjuntamente, según el texto del contrato, la concesión a la Sociedad Portuaria Coal Corp S.A. (01/12/2010)²¹, sería para dedicación exclusiva al cargue de carbón, mientras las concesiones a la Sociedad Portuaria Naviera Río Grande S.A. (09/04/2014)²⁴ y la Sociedad Portmagdalena S.A. (30/12/2013)²² sería para puertos especializados en hidrocarburos. Esta evidencia acentúa la preocupación señalada reiteradamente desde el sector académico, sobre el hecho que el Proyecto de Navegabilidad busca aumentar la cantidad de cargas peligrosas que se movilizan por el río (petróleo,

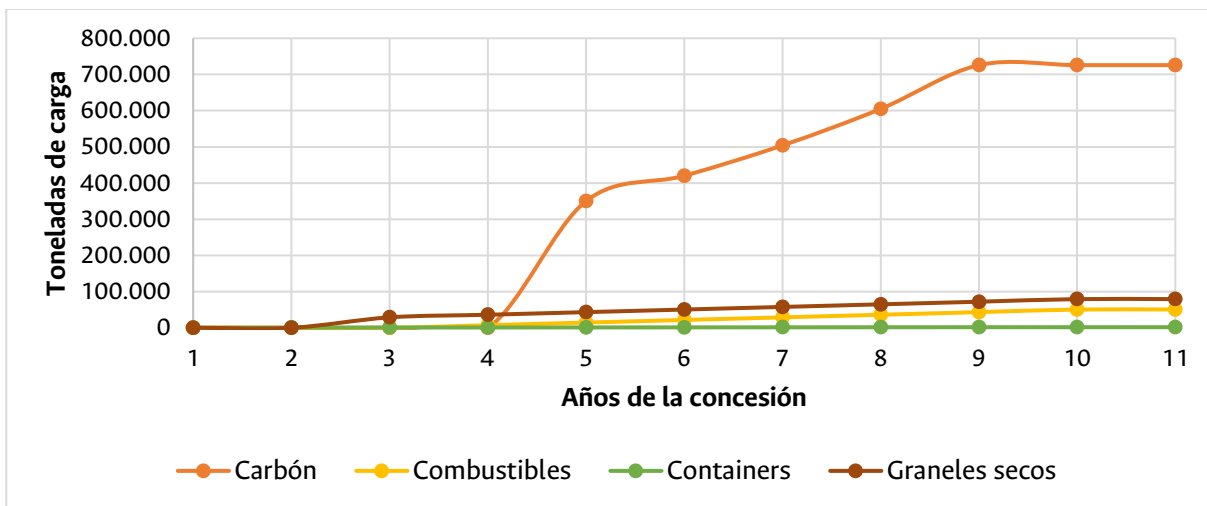
carbón o productos minero-energéticos similares, así como abonos químicos y pesticidas); dados los riesgos de contaminación directa por derrames que ello implica (27/09/2014)¹⁵¹¹.

Figura 5. Volumen de carga a embarcar proyectado para la concesión portuaria otorgada a la Sociedad Puerto Impala S.A.¹²



FUENTE. Elaboración propia a partir de 05/03/2014²³

Figura 6. Volumen de carga a embarcar proyectado para la concesión portuaria otorgada a la Sociedad Terminal Fluvial de Andalucía S.A.¹³



FUENTE. Elaboración propia a partir de 24/01/2015²⁵

¹¹ Tal y como ha denunciado el Ingeniero Jaime Iván Ordóñez

¹² La concesión fue otorgada con un plazo de 30 años, pero la figura muestra solo los 10 primeros años para mayor claridad en la lectura y porque la tendencia en las proyecciones desde el año 10 hasta el año 30 se mantuvo invariable

¹³ La concesión fue otorgada con un plazo de 20 años, pero la figura muestra solo los 11 primeros años para mayor claridad en la lectura y porque la tendencia en las proyecciones desde el año 11 hasta el año 20 se mantuvo invariable

Tras haber aceptado el vínculo entre el Proyecto de Navegabilidad con las Concesiones Portuarias y de éstas con el transporte de Carbón e Hidrocarburos, desde la perspectiva del metabolismo social¹⁴, en cuanto a las etapas del flujo de la energía exosomática en las sociedades industriales dentro de la *commodity chain*¹⁵; los mecanismos de financiación utilizados por CORMAGDALENA para este proyecto se ponen en perspectiva, según se muestra en la **Figura 7**. Al respecto, un aspecto a resaltar es que el uso de los recursos del Sistema General de Regalías (SGR) en el proyecto, fue sugerido por el mismo Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS), así como el uso de los dineros provenientes de concesiones portuarias (09/05/2014³⁷ & 26/05/2014¹²): ahora bien, en el caso de las concesiones portuarias antes mencionadas, pese a no hacerse mención explícita que la contraprestación que entregan los concesionarios por el uso del espacio público sería utilizada para este proyecto, se asume –por la recomendación del CONFIS– que esto llegaría en algún momento a ser así (22/05/2014)³⁸.

A propósito de lo anterior, resulta llamativa la suscripción del convenio entre CORMAGDALENA y ECOPETROL (23/12/2013)³⁹, pues dicha acción trasciende la contribución por el uso del espacio público: en otras palabras, consistiría en una destinación de recursos adicionales hacia el Proyecto de Navegabilidad por parte del concesionario del puerto que –como se constata en el contrato– compromete las obras del Proyecto de Navegabilidad en favor de las necesidades de los puertos (dedicados a embarque de carbón e hidrocarburos), particularmente, en favor de los intereses de ECOPETROL. Frente a este aspecto de la financiación del proyecto, no han sido ausentes las voces que se levantan y avizoran con preocupación la improvisación y mala inversión de millonarios recursos públicos, mediante los mecanismos de contratación (APP).

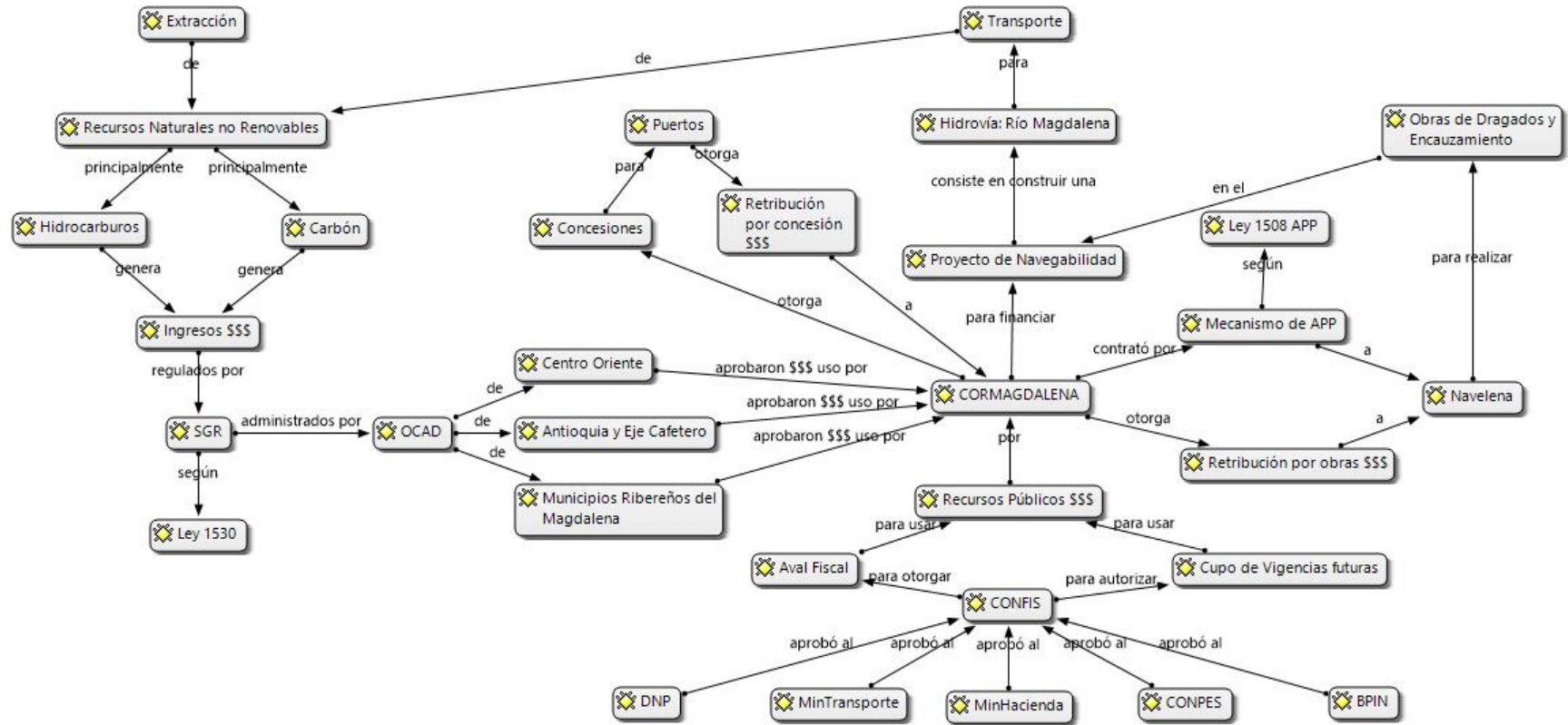
De hecho, la escasa claridad en el manejo de recursos públicos, sumada a algunas otras falencias técnicas del proyecto; generan alarma toda vez que el Estado podría terminar asumiendo sobrecostos por inconvenientes que se podrían presentar en la ejecución de los trabajos. Ello sin considerar la emergencia de posibles escenarios en los que surja una avalancha de demandas contra la Nación, por parte de la contraparte privada encargada de ejecutar el proyecto; pues los académicos suponen que una empresa que no logre hacer el trabajo, no se irá a casa habiendo perdido los millones de pesos que esto le representaría (05/11/2014⁴⁰ & 25/04/2015⁴¹).

¹⁴ El metabolismo social, recalca que “las sociedades humanas cualesquiera sean sus condiciones o niveles de complejidad, no existen en un vacío ecológico, sino que afectan y son afectadas por las dinámicas, ciclos y pulsos de la naturaleza. Ese efecto recíproco entre Naturaleza y Seres Humanos que se conceptualiza como metabolismo, se ve representado por los fenómenos de apropiación, circulación, transformación, consumo y excreción, de materiales y energía”.

Dichos fenómenos se dan en dos niveles: (1) Endosomático: es individual. Los humanos extraen de la naturaleza cantidades suficientes de oxígeno, agua y biomasa por unidad de tiempo para sobrevivir como organismos, y excretan calor, agua, bióxido de carbono y sustancias mineralizadas y orgánicas. (2) Exosomático: es social. El conjunto de individuos articulados a través de relaciones o nexos de diferentes tipos, se organizan para garantizar su subsistencia y reproducción y, extraen también energía de la naturaleza por medio de estructuras meta-individuales o artefactos, y excretan toda una gama de residuos o desechos (V. M. Toledo, 2008).

¹⁵ La *Commodity chain* corresponde a una cadena de etapas del metabolismo exosomático que incluyen: extracción, manufactura, transporte y residuos (Martínez-Alier, 2006)

Figura 7. Financiamiento del Proyecto de Navegabilidad en perspectiva, desde las fases del Metabolismo Social¹⁶



Fuente: Elaboración propia a partir de 23/12/2013³⁹ & 13/09/2014⁴²

¹⁶ **APP**: Asociación Público Privada (10/01/2012)²; **BPIN**: Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional (30/07/2013)⁴³; **CONFIS**: Consejo Superior de Política Fiscal (09/05/2014³⁷ & 26/05/2014¹²); **CONPES**: Consejo Nacional de Política Económica y Social (30/07/2013)⁴³; **DNP**: Departamento Nacional de Planeación (30/07/2013)⁴³; **MinTransporte**: Ministerio de Transporte (30/07/2013)⁴³; **MinHacienda**: Ministerio de Hacienda y Crédito Público (30/07/2013)⁴³; **OCAD**: Órgano Colegiado de Administración y Decisión (28/08/2013⁴⁴; 01/11/2013⁴⁵ & 03/01/2014⁴⁶); **SGR**: Sistema General de Regalías (17/05/2012)⁴. La figura se realizó con el software ATLAS.ti®.



Por otro lado, para que el Asociado Privado – Navelena – pudiera llegar al lugar y ejecutar las obras de manera legal; CORMAGDALENA debió solicitar y obtener la certificación del Ministerio del Interior sobre la no presencia de comunidades étnicas en la zona del Proyecto (05/07/2013)⁴⁷, susceptibles de aplicárseles el proceso de la Consulta Previa. Al respecto, según el concepto del Ministerio, pudo concluirse que no habían comunidades étnicas en la jurisdicción como tal del proyecto. No obstante, si bien es importante la protección de los derechos de las comunidades indígenas y negras que pudieran resultar afectadas por el proyectos de gran envergadura como el de la recuperación de la Navegabilidad del río Magdalena; esta postura desconoce la presencia de otras muchas comunidades que quizá no se reconocen bajo ninguna de esas dos banderas pero que, desde la visión de Territorio y territorialidad, tienen un fuerte arraigo a algunas áreas que sí se verán afectadas por el proyecto quedando, por ende, desamparadas jurídicamente.

En tal dirección, una de las acciones más preocupante fue la declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social (UPIS) del Proyecto de Navegabilidad por parte de CORMAGDALENA (18/02/2014)⁴⁸; lo cual se hizo con miras a blindar jurídicamente la ejecución de eventuales expropiaciones de predios ubicados en el Área de Influencia del Proyecto, considerados necesarios para su ejecución según lo establecido en la Ley 1682 (22/11/2013)⁴⁹. Cabe anotar que, de acuerdo con esta Ley, entre los motivos que justifican la aplicación de dicha declaratoria, destacan la necesidad de ejecutar proyectos de infraestructura del transporte (como es el caso del Proyecto acá analizado).

En este punto conviene destacar que Navelena aseguró haber sostenido reuniones con las comunidades ribereñas, potencialmente afectadas por el desarrollo de sus actividades de dragado y mantenimiento; de igual forma, aseguró haber trabajado con las Alcaldías, los Programas de Desarrollo y Paz y con las Universidades, en el marco de su estrategia para la ejecución del plan de gestión social del Proyecto. Además, según el Consorcio, se realizó la socialización del proyecto con el 99% de los municipios que involucraría su ejecución; así como con todas las asociaciones y federaciones de pescadores donde se adelantarían las obras de construcción (06/06/2015⁵⁰; 07/07/2015⁵¹). Sin embargo, si bien algunas asociaciones y agrupaciones de Pescadores reconocen que dichos encuentros sí se han presentado; también han solicitado a Navelena que no se generen afectaciones a su oficio de pesca artesanal, mientras que otros pescadores aseguran no haber sido informados ni tenidos en cuenta para el Proyecto de Navegabilidad (07/07/2015)⁵¹¹⁷. Las denuncias al respecto, también han sido hechas por instancias académicas, para las cuales las socializaciones efectuadas por Navelena se han llevado a cabo con personas que no representan la pluralidad de la población afectada, ni en cantidad ni en representatividad¹⁸ (14/12/2015)⁵²; además, denuncian que el proyecto no solo no ha sido socializado a plenitud con las comunidades ribereñas, sino que también ha sido ocultado a la comunidad técnico científica del país (18/09/2014)⁵³.

En cuanto al licenciamiento se debe aclarar que, si bien el proyecto en su conjunto no requiere Licencia Ambiental (LA), algunas obras específicas dentro del mismo sí la requiere. Esto lo confirmó el Ministerio de Ambiente frente a los dragados; los cuales sí eran objeto de este trámite y, en consecuencia, Navelena o a quienes ellos subcontratasen para tal fin, tendrían que solicitarla ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) (08/08/2015)⁵⁴. De la misma manera, la ANLA

¹⁷ Actor: ASOPESAMM

¹⁸ Según afirman los denunciantes, al parecer lo que solían hacer los encargados de socializar, era llegar a cualquier garaje de un pueblo, reunirse con 3 o 4 personas, mostrar el proyecto e irse

confirmó la necesidad de LA, para las obras de construcción a realizar en las UFN No 3 y No 4¹⁹ (Proyecto de “Encauzamiento del Río Magdalena en el Tramo Puerto Salgar – Barrancabermeja”) (15/07/2013)⁵⁵; lo cual se dio previo a la firma del contrato de APP, en el que se dejó constancia que CORMAGDALENA dejaba en manos de Navelena la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental correspondiente²⁰. Al respecto, Navelena informó que ya había iniciado el proceso de Licenciamiento Ambiental, para lo cual se habría acercado a 10 autoridades ambientales del país (26/12/2015)⁵⁶; además, CORMAGDALENA informó que –exceptuando el cierre financiero– los otros 10 requisitos para la finalización de la etapa de Preconstrucción habrían sido cumplidos por Navelena, lo que implicaba haber dado cumplimiento al 7° requisito (la obtención de la Licencia Ambiental en caso de requerirse), dando a entender que ya habrían tramitado la LA solicitada por la ANLA (10/07/2016)⁵⁷.

Sin embargo, hasta la fecha no está disponible el Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) ni las resoluciones de otorgamiento de Licencia Ambiental correspondientes; por lo que, desde el ámbito académico, no se tiene certeza del control ambiental que hay con respecto a las obras de este proyecto ni sobre los efectos e impactos que generarían las obras asociadas al mismo²¹. Dicha incertidumbre se refuerza por la inexistencia de estudios que evalúen el río en la totalidad de su longitud, a profundidad y con suficiencia técnica y científica²²; toda vez que los diseños fueron pensados solo para épocas de caudales bajos, por lo que no hay certeza de sus efectos en épocas de caudales altos (16/09/2014)⁵⁸. Adicionalmente, las obras a realizar en el fondo del río están prohibidas en el resto del mundo e imitan modelos copiados de proyectos en el río Misisipi; desconociendo las diferencias que hay entre dicho río y el río Magdalena (14/12/2015)⁵². Razones suficientes para sugerir que, previo a cualquier otorgamiento de Licencia ambiental, la ANLA debería – usando el principio de precaución– establecer mecanismos para evaluar integralmente el proyecto y no tramo por tramo (28/07/2015)⁵⁹²³.

Ejecución de la 1ª Etapa del Proyecto de Navegabilidad según el Contrato de APP

Tras finalizar el proceso de Precalificación y surtir el trámite de Licitación, Navelena S.A.S. Sociedad de Objeto Único, fue constituida como un consorcio entre la compañía brasileña Norberto Odebrecht (87% de las acciones) y la firma colombiana Valores y Contratos - VALORCON (13% de las acciones);

¹⁹ Para más detalle de las UFN y la ubicación de las obras; por favor remitirse a la Ficha del Conflicto, disponible en la Plataforma del Observatorio (sección Detalles del Proyecto)

²⁰ Afirmación que se puede encontrar en el Apéndice “Especificaciones de Gestión Ambiental” del Contrato de APP para la Recuperación de la Navegabilidad en el Río Magdalena

²¹ Para mayor detalle en cuanto a Efectos e Impactos de las obras; remitirse a la Ficha del Conflicto, disponible en la Plataforma del Observatorio (sección Impactos Ecosistémicos)

²² Tal y como han afirmado Jaime Iván Ordóñez y Juan Darío Restrepo (Academia)

²³ En efecto, las preocupaciones en términos técnicos, sociales y ecológicos que han sido evidenciadas, visibilizadas y denunciadas desde la Academia, han conducido a un puñado de investigadores a dirigir cartas a la Presidencia de la República. Entre los signatarios, destacan personalidades como los ex Ministros de Ambiente José Vicente Mogollón y Manuel Rodríguez Becerra (quien es miembro de la Junta Directiva del Foro Nacional Ambiental – FNA), asimismo, por el ex Viceministro de Ambiente – Ernesto Guhl (21/05/2014)⁶⁰

luego de lo cual, dicho consorcio firmó el contrato de Asociación Público Privada correspondiente, como Asociado Privado, siendo CORMAGDALENA el asociado Público (13/09/2014)⁴². De acuerdo con el contrato, se contemplaron tres etapas de ejecución del Proyecto, a saber: Preconstrucción, Construcción y Administración, incluyendo obras de dragado durante las tres etapas, así como obras de encauzamiento específicamente en la etapa de construcción.

En consecuencia y considerando que hasta ahora el Proyecto de Navegabilidad está en la 1ª Etapa, las obras de dragado por parte de Navelena se han constituido en las acciones más evidentes de este actor sobre el Territorio; las cuales se han concentrado, por un lado, en el sector de Barranquilla (**Cuadro 1**, 22/07/2015⁶¹, 26/08/2015⁶², 30/01/2016⁶³ & 15/08/2016⁶⁴) y, por el otro, en el sector comprendido entre los departamentos de Santander y Bolívar (**Cuadro 2**, 14/07/2015⁶⁵, 17/09/2015⁶⁶, 30/09/2015⁶⁷, 10/10/2015⁶⁸ & 24/01/2016⁶⁹). En ambos casos, se evidencia cómo la lógica detrás de la necesidad de las obras, está inscrita en las dinámicas del metabolismo social que apuntan –a su vez– a garantizar el transporte de los materiales minero-energéticos previamente extraídos.

Cuadro 1. Detalles de las obras de dragado en Barranquilla, Atlántico

Problemática	"Soluciones"	Maquinaria
<ul style="list-style-type: none"> Alteración y falta de profundidad en el canal de acceso al puerto de Barranquilla, que dificultaba el paso de buques con longitudes con cargas superiores a las 35.000 toneladas de comercio exterior de productos como carbón, cereal e hidrocarburos, principalmente. 	<ul style="list-style-type: none"> Estudios de topografía subacuática Determinación de los materiales en el fondo Subcontratación de dragas Operaciones de mantenimiento y relimpieza Garantizar la profundidad requerida para navegar sin dificultad 	<ul style="list-style-type: none"> Draga Pedro Álvarez Cabral

Fuente: Elaboración propia a partir de 22/07/2015⁶¹, 26/08/2015⁶², 30/01/2016⁶³ & 15/08/2016⁶⁴

Cuadro 2. Detalles de las obras de dragado entre Bolívar y Santander

Ubicación	Problemática	"Soluciones"	Maquinaria
<ul style="list-style-type: none"> Bolívar: Patíco (Cantagallo) Calamar Santander: el Canal de la Armada (Barrancabermeja) Puerto Wilches Yarirí en el km 595 Bocas del Sogamoso en el km 610 Sector de Bufalera en el km 613 Antioquia: Yondó 	<ul style="list-style-type: none"> Dificultades para la navegación Necesidad de fraccionar los convoyes de carga Parálisis en el transporte de hidrocarburos 	<ul style="list-style-type: none"> Remoción mecánica del material y bancos de sedimento que se habían depositado en el canal navegable Apertura de profundidad Habilitar paso para embarcaciones 	<ul style="list-style-type: none"> Retroexcavadoras anfíbias Dragas anfíbias Equipos de remoción Equipo de inyección de agua

Fuente: Elaboración propia a partir de 14/07/2015⁶⁵, 17/09/2015⁶⁶, 30/09/2015⁶⁷, 10/10/2015⁶⁸ & 24/01/2016⁶⁹

Los actores de la Academia también manifestaron sus reacciones frente al inicio de la ejecución del proyecto en su primera etapa, indicando la insuficiencia técnica de Odebrecht para ejecutar las obras propuestas (05/11/2014)⁴⁰. Uno de los puntos en el que coinciden la mayoría, sino todos, los académicos que se han pronunciado al respecto; es que el Proyecto de Navegabilidad carece de visión de cuenca, es decir, carece de la posibilidad de ver el río en toda su complejidad ecológica, política, social y económica, y no solo como una autopista acuática, una hidrovía como los mismos gestores del proyecto lo han llamado. Lo cual se ha constatado desde el inicio de las obras de dragado, en los puntos antes mencionados; las cuales han sido realizadas de forma irresponsable, sin reparar en los efectos que ocasionan a nivel local y de la cuenca²⁴: ciertamente, se está ante proyectos que se formulan individualmente, sin comprender que la sumatoria de los mismos generan impactos acumulativos a lo largo de la cuenca intervenida. En contraste, los campesinos y pescadores alzan su voz en contra de los proyectos que les niegan su derecho al agua para usos domésticos y para sus actividades productivas, o que les niegan sus derechos a los territorios que tradicionalmente han ocupado (29/01/2016)⁷⁰.

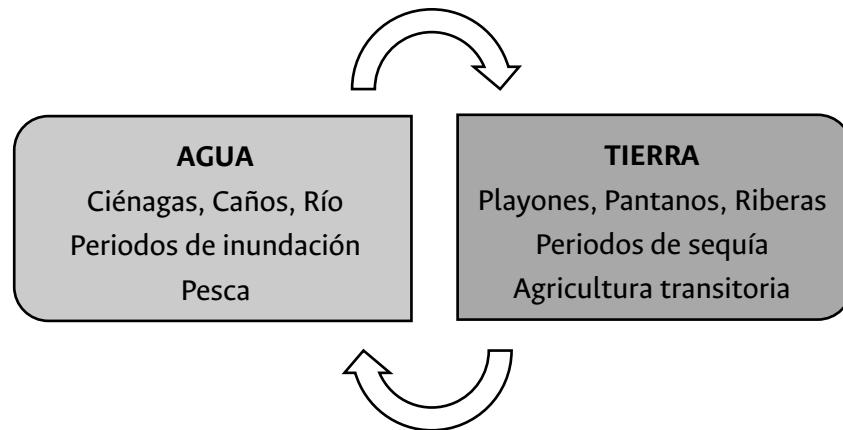
En este sentido y frente al inicio de las obras en los territorios, otro de los actores que comenzaron a levantar sus quejas contra el proyecto y las intervenciones que acarrea fueron, justamente, los Pescadores Artesanales de las llanuras inundables del Magdalena Medio. Al respecto, es necesario reconocer que los Pescadores Artesanales se encontraban en la zona de influencia del Proyecto antes que llegara Navelena; por lo cual conocen sus dinámicas desde tiempo atrás, las cuales les han permitido construir una territorialidad en torno al río y sus llanuras inundables: en ese orden de ideas, la palabra *Pescador* encierra mucho más que la simple extracción de peces del río, por el contrario, implica una elaborada construcción cultural en la que los habitantes de las riberas del río han edificado toda una Cultura Anfibia²⁵ a su alrededor.

En efecto, el *Pescador* establece una relación compleja, dinámica y adaptativa con los ciclos propios de la dinámica del río (**Figura 8**); la cual ha sido posible gracias a la conciencia de la existencia de bienes comunes, tales como las ciénagas, los playones y riberas. De allí que, en el marco de la Cultura Anfibia, “un rincón de ciénaga o río frente a la vivienda [sea] a la vez la despensa de pesca para incontables familias en el presente y para el futuro. (...) De la misma manera, la orilla de una isla expuesta en tiempo de verano es parcela de yuca y plátano, y un playón antes baldío (bien de la Nación) es lugar de pastoreo y recolección de plantas. [Se trata de una visión que va más allá de la propiedad privada], en pocas palabras, territorio de beneficio colectivo”. Por esta razón, para los pescadores artesanales el concepto de Territorio se amplía a un concepto de acuatorio; pues la construcción social que han hecho no solo ha estado arraigada a la tierra, sino que se ha dado en función a los ciclos del agua (N. Garzón, Jaramillo, Gutiérrez, & Garzón, 2015, pp. 23–24).

²⁴ Para mayor detalle en cuanto a Efectos e Impactos de las obras; remitirse a la Ficha del Conflicto, disponible en la Plataforma del Observatorio (sección Impactos Ecosistémicos)

²⁵ Término acuñado por el sociólogo colombiano Orlando Fals Borda

Figura 8. Elementos de interacción de la Cultura Anfibia



Fuente: Elaboración propia a partir de N.V. Garzón & Gutiérrez (2013, pp. 89–90)

Si bien los pescadores no han estado exentos de usos inadecuados de los humedales, siendo responsables –incluso– de acciones nocivas que perjudican estos ecosistemas (p.ej. apertura de caños artificiales, sobrepesca, irrespeto a los acuerdos de pesca, de tallas, etc.); su conocimiento directo y cotidiano de los entornos de los cuales subsisten, así como la familiaridad con distintos factores de alteración que afectan los humedales han conducido, finalmente, a reivindicar la importancia de la Cultura Anfibia –en especial– a través de procesos asociativos a lo largo de todo el río²⁶. Esto a partir de hacer visibles los distintos conflictos ambientales, atender las situaciones más apremiantes, buscar soluciones al interior de las comunidades, generar el acompañamiento de las instituciones y organizaciones no gubernamentales, entre otras acciones (N. V. Garzón & Gutiérrez, 2013, p. 89; Gutiérrez, 2012, p. 21).

Los pescadores artesanales y sus asociaciones han persistido en sus intentos de recuperación y conservación, así como en sus resistencias frente a los factores que amenazan dichos procesos (N. Garzón, Jaramillo, et al., 2015, p. 22; The Nature Conservancy et al., 2016, pp. 290–475); llevándolos a tomar una mayor conciencia y defensa de su Territorio y, en consecuencia, al surgimiento de resistencias contra proyectos como el Proyecto de Navegabilidad, por los impactos negativos que pueden ocasionar en sus territorios y acuatorios. Es así cómo se explica una de las resistencias más simbólicas que han hecho los pescadores artesanales en contra del Proyecto de Navegabilidad, consistente en una travesía por el río Magdalena que nació desde las organizaciones ambientalistas del Tolima y Huila, para ir –progresivamente– ganando fuerza al agrupar a asociaciones de pescadores artesanales en el curso del río hacia el norte del país (28/03/2015)⁷¹.

²⁶ Los procesos de asociación de los pescadores artesanales de las llanuras inundables del río Magdalena, han sido variopintos y nutridos, quizá en proporción a la extensión del área geográfica en la que se asientan: de hecho, en algunos casos se pueden contar casi que asociaciones por cada corregimiento o vereda. Sin embargo, ASOPESAMM (Asociación de Pescadores Artesanales y Agricultores del Magdalena Medio) es una de las asociaciones que ha buscado por muchos años agrupar y aunar las voces y esfuerzos de todas las asociaciones de pescadores a lo largo del río.

Por tal motivo, aunque las acciones mencionadas de parte de los pescadores artesanales en este documento en su momento no se atribuyeran de forma precisa a ASOPESAMM, se eligió esta categoría para agrupar las acciones de esta diversa comunidad en la línea de tiempo del Conflicto, visible en la Plataforma del Observatorio.

Por su parte y de forma más específica, los pescadores artesanales del corregimiento El Llanito (Santander), recurrieron a los medios de comunicación y algunos líderes ambientalistas de la región; para levantar su voz y protestar debido a los problemas que estaban causando las obras de dragado del Proyecto de Navegabilidad, en sus vías de acceso para sacar sus productos agrícolas. Dichas quejas cobran relevancia a la luz del entendimiento de los Pescadores Artesanales, al denotar las implicaciones de estas obras sobre una comunidad anfibia, cuyos miembros se mueven entre el agua y la tierra, entre la pesca y la agricultura, entre la propiedad privada y la propiedad colectiva.

Lastimosamente, la incompreensión de esta realidad por parte de Navelena y los promotores del Proyecto de Navegabilidad, se hizo evidente con las respuestas que –en los mismos medios de prensa– dieron a la problemática; escudándose, como ya lo habían advertido los académicos, en la declaratoria del Proyecto como de UPIS²⁷ (18/02/2014)⁴⁸ y en la presunción de los terrenos afectados, como terrenos baldíos del Estado que –por ende– no eran propiedad de los pescadores. Bajo esta lógica, los pescadores quedaron desprovistos de mecanismos de defensa, al dejar sin fundamento sus reclamaciones (15/09/2016)⁷², por lo cual siguieron enfrentando los efectos de las obras asociadas al proyecto como –por ejemplo– denunciaron las comunidades ribereñas de ese mismo corregimiento junto a un representante del Grupo de Estudios Extractivos y Ambientales del Magdalena Medio; frente a la ubicación de costales en el fondo de la corriente, los cuales estarían generando reducciones en los canales alternos al canal principal del río que también son vía de acceso para algunas poblaciones (28/07/2016)⁷³.

Y es que no es la primera vez, que esta comunidad tiene que enfrentarse a dificultades y amenazas contra el río y sus dinámicas anfibas. Precisamente, debido a los diferentes conflictos ambientales en los que se han visto inmersos en torno al río, desde 1992 han adelantado procesos de asociación²⁸ en los que han logrado fallos a favor, en procesos jurídicos con adversarios como ECOPETROL; logrando acuerdos tan importantes como, por ejemplo, el Acuerdo Río Sogamoso – Complejo Llanito a un costo social significativo, pues la consecución de dicho acuerdo les significó sufrir procesos sistemáticos de criminalización y muerte sobre uno de sus pescadores y líderes más visibles²⁹. Sin embargo, después de este lamentable suceso que resquebrajó a la Asociación, la misma logró recuperarse e incluso participar de un proyecto de restauración ecológica participativa de los complejos de humedales de su corregimiento y, con este, llegaron a ganar el Premio Planeta Azul (08/06/2015)⁷⁴.

Todos estos hechos, han construido historia, arraigo y territorio/acuatorio de los Pescadores Artesanales del Llanito y, por esto, es que se rehúsan a quedarse callados ante los efectos presentes del Proyecto de Navegabilidad; asimismo, ante los efectos que puedan darse en el futuro, por lo cual expresan su preocupación en cuanto a que el Proyecto de Navegabilidad incluya cercado de ciénagas mediante rellenos y murallas, que amenacen su oficio y su entorno (08/06/2015)⁷⁴.

²⁷ Utilidad Pública e Interés Social – UPIS

²⁸ APALL (Asociación de Pescadores Artesanales y Acuicultores del Llanito). Para más información seguir este enlace: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1372752>

²⁹ Estos hechos no aparecen incluídos en la línea de tiempo de la plataforma porque, aunque le dan contexto al mismo, no están relacionados directamente con el caso “Navelena”. Para mayor información de dichos hechos, seguir este enlace: <http://www.centrodehistoriahistorica.gov.co/noticias/noticias-cmh/lucho-arango-el-defensor-de-la-pesca-artesanal>

Otra comunidad de pescadores que han adelantado procesos importantes de restauración de sus humedales siendo merecedora, junto a la comunidad El Llanito, del Premio Planeta Azul; es la de Gamarra (Cesar), la cual también ha tenido que enfrentar amenazas contra sus ciénagas relacionadas –principalmente– con obras de infraestructura que han alterado la conectividad hidráulica entre el río y el sistema de humedales³⁰. Adicionalmente, por la instalación de puertos en su Territorio los cuales han sido determinantes en su oposición al Proyecto de Navegabilidad pues, para ellos, el mismo incentiva la concesión y construcción de puertos como la Terminal Fluvial de Andalucía (12/06/2015)¹⁹: primer puerto concesionado sobre el río Magdalena, después de la suscripción del acta de inicio del Proyecto de Navegabilidad, tal como se discutió en la sección anterior del documento.

La problemática en Gamarra (Cesar) pareciera ser diferente a la de El Llanito (Santander); pues la primera se da por la construcción de un puerto, mientras la segunda se asocia con los efectos del dragado en el río. No obstante, la conexión entre ambas problemáticas no solo se fundamenta en la conexión **Proyecto de Navegabilidad–Puertos–Sector minero-energético**; sino también en los patrones de confrontación entre las comunidades afectadas y los encargados y/o defensores de los proyectos. Al igual que en El Llanito, los que abogan por el proyecto en Gamarra argumentan que los terrenos en disputa no son propiedad de los pescadores de ese municipio, quienes lo utilizan como un lugar transitorio de un trabajo que podrían adelantar en cualquier otro lado (05/04/2015)⁷⁵; mientras los pescadores –nuevamente bajo la territorialidad dictada por la Cultura Anfibia– insisten en que ese lugar por el que alegan, ha sido de alguna manera integrado a su Territorio por las dinámicas de pesca que con el tiempo se han vuelto tradición allí mismo – pese a no ser su propiedad privada.

Y no solo eso, en la memoria colectiva de los habitantes de Gamarra, aún está presente lo sufrido por los pobladores de Puerto Capulco (corregimiento de Gamarra); donde las concesiones a la Sociedad Coal Corp, generaron desplazamiento y reubicaciones forzadas de varias familias del corregimiento hacia otras zonas. Si bien la reubicación tuvo lugar, la misma desconoció que junto al lugar físico, es decir, las condiciones y recursos que ofrecía la zona rural del corregimiento; se había construido una dinámica que involucraba pesca, cría de cabras y cultivos de pancoger de yuca y afines. Dinámica que fue alterada, al trasladárseles lejos del río y sobre suelo urbano; donde se vieron seriamente restringidos al punto de no poder continuar con las mismas dinámicas que conocían, viéndose obligados –además– a asimilarse a su nuevo estado de habitantes urbanos, con las dificultades que ello supuso³¹. Es una herida que no solo está viva, sino que fue reabierto con la llegada del Proyecto de Navegabilidad, pues, a raíz de éste, se reactivaron las operaciones en Puerto Capulco; sin disponer aún de la capacidad vial ni estructural para sostener la carga y el tránsito de carbón, lo cual pone en grave riesgo a las poblaciones cercanas (las que no habían sido desalojadas) de una catástrofe socioecológica (27/11/2015)⁷⁶. Son este tipo de desplazamientos, problemas ambientales y en suma amenazas a su territorialidad, los que los habitantes de Gamarra no quieren que se repitan con la

³⁰ Una revisión detallada de los efectos de las obras de infraestructura sobre la conectividad hidráulica en las planicies de inundación, se presenta en la sección Impactos Ecosistémicos disponible en la Ficha del Conflicto (Plataforma del Observatorio)

³¹ Estos hechos no aparecen incluidos en la línea de tiempo de la plataforma porque, aunque le dan contexto al mismo, no están relacionados directamente con el caso “Navelena”. Para mayor información de dichos hechos, seguir este enlace: <http://elpilon.com.co/en-capulco-gamarra-se-impuso-la-ignominia/>

Terminal de Andalucía y, por eso, se oponen a su construcción y al Proyecto de Navegabilidad cuyas expectativas motivan su construcción y las de algunos puertos más (24/03/2014)⁷⁷.

Los casos de Gamarra y El Llanito son –quizás– los más representativos de este Conflicto Ambiental, al haberseles hecho un mayor seguimiento y visibilización en los medios de comunicación: sin embargo, tal y como se discutió previamente, los Pescadores Artesanales de Puerto Berrío y de Puerto Wilches también se han pronunciado en algunas ocasiones, y casi que en cada corregimiento y municipio ribereño del Magdalena hay familias de Pescadores Artesanales que pueden llegar a afectarse por el proyecto, como está ocurriendo con las comunidades de pescadores de Gamarra y El Llanito. Ahora bien, si todas estas reacciones las ha generado tan solo el proceso de viabilización del Proyecto de Navegabilidad y la ejecución de la 1ª Etapa³², ¿qué podría generar el inicio de la ejecución de las etapas siguientes? Aunque, previo a responder este interrogante, conviene indagar el porqué no han comenzado las obras de encauzamiento en el río; si según el contrato, el plazo estimado para la etapa de preconstrucción eran 18 meses a partir de la firma del acta de inicio de las obras (11/12/2014)²⁷. Ello es importante conocerlo, si se tiene en cuenta que esas obras hacen parte de la etapa de construcción, la cual no puede iniciarse hasta que no finalice la etapa de preconstrucción, para lo cual Navelena debía haber cumplido 11 requisitos; entre ellos lograr el cierre financiero del proyecto, lo cual hasta el momento no ha logrado.

Finalmente, lo anterior permite anticipar una probable declaratoria de la caducidad del contrato del consorcio Navelena, toda vez que los hechos de corrupción que envuelven a su accionista mayoritario –esto es Odebrecht– en Brasil y varios Gobiernos de América Latina (23/06/2015)⁷⁹, sumado a la posterior condena del Presidente de esta firma (08/03/2016)⁸⁰; desencadenaron una serie de eventos como la renuncia de diferentes entidades bancarias para hacer préstamos a Navelena (28/02/2016⁸¹ & 07/04/2016⁸²). Ello sin considerar los conceptos del Consejo de Estado en Colombia, en cuanto a la ejecución de obras en el país a manos de empresas extranjeras involucradas en casos de corrupción (08/03/2016⁸⁰ & 07/04/2016⁸²); los cuales han dilatado la posibilidad de que Navelena logre el cierre financiero (30/03/2016⁸³, 04/04/2016, 12/05/2016⁸⁴ & 10/06/2016⁸⁵), llevando al consorcio –incluso– a instancias de debates de control político (17/04/2016⁸⁶, 23/04/2016⁸⁷ & 17/05/2016⁸⁸), con la posibilidad latente de que Odebrecht deba ceder sus acciones en el consorcio (12/05/2016⁸⁴ & 26/08/2016⁸⁹), obligándolo –en consecuencia– a buscar nuevos socios inversionistas (15/07/2016⁹⁰ & 28/08/2016⁹¹). Por tal razón, puede leerse –con optimismo reservado– el desarrollo de estos acontecimientos, pues implican la parálisis de esta megaobra; ante la probable convocatoria a una audiencia de caducidad del contrato que ha sido aplazada en varias ocasiones (29/08/2016⁹²; 30/08/2016⁹³; 14/09/2016⁹⁴; 19/09/2016⁹⁵)³³, sumado a la imposición de eventuales multas por incumplimiento en la ejecución del mismo (17/05/2016⁸⁸ & 12/06/2016⁹⁶) siendo, de este modo, un respiro para los opositores al proyecto y defensores de los entornos circundantes a la cuenca media y baja del río Magdalena.

³² Considerando que Navelena ha anunciado que la segunda etapa incluye obras en al menos 10 municipios (28/01/2016)⁷⁸

³³ Las entradas de prensa y de otro tipo de fuentes utilizadas para la realización de este documento, tuvieron corte de recopilación en septiembre de 2016. En la actualidad el caso se mantiene activo y cada día surgen nuevas acciones, principalmente en lo relacionado con el ventilador de denuncias de corrupción que fue encendido por Odebrecht en toda Latinoamérica. Por esta razón, se está preparando un documento complementario al presente, en donde se analizará la dinámica de los actores en este caso desde octubre de 2016 hasta la fecha actual.

Referencias Bibliográficas

- Consejo Privado de Competitividad. (2016a). El CPC. Recuperado 18 de octubre de 2016, a partir de <http://compite.com.co/el-cpc/>
- Consejo Privado de Competitividad. (2016b). Informe Nacional de Competitividad. Recuperado 18 de octubre de 2016, a partir de <http://compite.com.co/informes/>
- García, A. (2014). Comunicación. Asunto: Cuestionario Debate Control Político sobre CORMAGDALENA. Recuperado a partir de http://www.elheraldo.co/sites/default/files/2014/10/10/documentos/respuesta_comision_de_ordenamiento_territorial_1.pdf
- Garzón, N., Jaramillo, R., Gutiérrez, J. C., & Garzón, J. C. (2015). Capítulo I: Sur de Bolívar y sur del Cesar: Una historia ambiental del territorio. En Los bosques secos del sur de Bolívar y el Sur del Cesar (pp. 9–28). Bogotá, D. C.: Fundación Alma - Ecopetrol, S.A.
- Garzón, N. V., & Gutiérrez, J. C. (2013). Deterioro de humedales en el Magdalena Medio: Un llamado para su conservación. Bogotá: Fundación ALMA - IAvH.
- Gutiérrez, J. C. (Ed.). (2012). Protocolo de restauración ecológica participativa: Complejo e humedales en Magdalena Medio. Bogotá: Convenio de Colaboración DHS N° 036-2009 Ecopetrol – Fundación Alma.
- León, N. (2012). Crisis, Reprimarización y Territorio, en Economías Emergentes: Caso Colombia. En V Jornadas de Geografía Económica: Crisis económica e impactos territoriales. AGE Univ. de Girona.
- Martínez-Alier, J. (2006). Los conflictos ecológico-distributivos y los indicadores de sustentabilidad. Polis, Revista de la Universidad Bolivariana, 5(13). Recuperado a partir de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=30551307>
- The Nature Conservancy, Fundación Alma, Fundación Humedales, & AUNAP. (2016). Estado de las planicies inundables y el recurso pesquero en la macrocuenca Magdalena- Cauca y propuesta para su manejo integrado. Bogotá, D. C.
- Toledo, V. M. (2008). Metabolismos rurales: hacia una teoría económico-ecológica de la apropiación de la naturaleza. Revista Iberoamericana de Economía Ecológica, 7, 1–26.

Referencias ingresadas a la Plataforma

1. DNP. 2010. Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 'Más empleo, menos pobreza y más seguridad' (Noviembre 12 de 2010). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_references/view/1565
2. Congreso de la República. 2012. Ley 1508 de 2012 'Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras

- disposiciones' (Enero 10 de 2012). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_referencias/view/887
3. CONPES. 2003. Documento CONPES 3758 del 06 de agosto de 2013 'Plan para restablecer la Navegabilidad del río Magdalena'. Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_referencias/view/1567
 4. Congreso de la República. 2012. Ley 1530 de 2012 'Por la cual se regula la organización y el funcionamiento del Sistema General de Regalías' (Mayo 17 de 2012). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_referencias/view/1004
 5. PORTAFOLIO. 2013. Iniciará inversión de US\$600 millones en río Magdalena (Enero 11 de 2013). Disponible en: <http://www.portafolio.co/economia/finanzas/iniciara-inversion-us-600-millones-rio-magdalena-67784> Fecha de acceso: 26 de mayo de 2016
 6. CORMAGDALENA. 2013. Borrador de bases de precalificación No. 01 de 2.013. Invitación a presentar Manifestaciones de Interés correspondientes al Proceso de Precalificación para la Asociación Público Privada de Iniciativa Pública para el proyecto de 'Recuperación de la Navegabilidad en el Río Magdalena' (Enero 15 de 2013). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_referencias/view/1005
 7. Vanguardia. 2013. Precalificación para recuperar el Magdalena (Enero 17 de 2013). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/191805-precalficacion-para-recuperar-el-magdalena> Fecha de acceso: 26 de mayo de 2016
 8. CORMAGDALENA. 2013. Borrador de bases de precalificación No. 01 de 2.013. Aviso 1 – Invitación a presentar Manifestaciones de Interés correspondientes al proceso de precalificación para la Asociación Público Privada de Iniciativa Pública para el proyecto de 'Recuperación de la Navegabilidad en el Río Magdalena' (Enero 23 de 2013). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_referencias/view/1006
 9. CORMAGDALENA. 2013. Acta de cierre del plazo para la presentación de manifestaciones de interés de acuerdo a las bases de precalificación No. 01 de 2013 correspondientes al proceso de precalificación para la Asociación Público Privada de Iniciativa Pública para el proyecto de "Recuperación de la Navegabilidad del Río Magdalena (Abril 08 de 2013). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_referencias/view/971
 10. EL COLOMBIANO. 2013. Obras en el río Magdalena: sí, pero con plan ambiental (Abril 23 de 2013). Disponible en: http://www.elcolombiano.com/historico/obras_en_el_rio_magdalena_si_pero_con_plan_ambiental-NEEC_238647 Fecha de acceso: 27 de abril de 2016
 11. EL ESPECTADOR. 2014. Anuncian apertura de licitación para la navegabilidad del Río Magdalena (Mayo 06 de 2014). Disponible en: <http://www.elespectador.com/noticias/economia/anuncian-apertura-de-licitacion-navegabilidad-del-rio-m-articulo-490759> Fecha de acceso: 10 de agosto de 2016
 12. MinHacienda. 2014. Autorización aval fiscal y cupo de vigencias futuras para contratos de asociación público privada del Ministerio de Hacienda y Crédito Público – Ref. 1-2014-034147 (Mayo 26 de 2014). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_referencias/view/1017
 13. DINERO. 2014. Odebrecht quiere recuperar navegabilidad del Río Magdalena (Julio 25 de 2014). Disponible en: <http://www.dinero.com/empresas/articulo/navegabilidad-del-rio-magdalena/199087> Fecha de acceso: 10 de agosto de 2016
 14. CORMAGDALENA. 2014. Resolución 262 de 2014 'Por la cual se adjudica la Licitación Pública del Proceso de Selección por el Sistema de Precalificación No. 01 de 2.013' (Agosto 15 de 2014). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_referencias/view/974
 15. EL ESPECTADOR. 2014. 'Proyecto del río Magdalena no tiene viabilidad técnica' (Septiembre 27 de 2014). Disponible en: <http://www.elespectador.com/noticias/nacional/proyecto-del-rio-magdalena-no-tiene-viabilidad-tecnica-articulo-519143> Fecha de acceso: 09 de agosto de 2016
 16. CORMAGDALENA. 2013. Resolución 000168 de 2013 'Por medio de la cual se conforma la Lista Definitiva de Precalificados dentro del Proceso de Precalificación No. 01 de 2013 para la Asociación

- Público Privada de Iniciativa Pública para el Proyecto de 'Recuperación de la Navegabilidad en el Río Magdalena' (Mayo 23 de 2013). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_references/view/1007
17. Congreso de la República. 2011. Ley 1450 de 2011 'Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014' (Junio 16 de 2011). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_references/view/1566
 18. Vanguardia. 2013. Gobierno espera que en 10 años la navegabilidad esté reactivada (Agosto 16 de 2013). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/220891-gobierno-espera-que-en-10-anos-la-navegabilidad-este-reactivada> Fecha de acceso: 27 de abril de 2016
 19. Mundo Marítimo. 2015. Proyecto de recuperación del río Magdalena activa interés por concesiones portuarias (Junio 12 de 2015). Disponible en: <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/proyecto-de-recuperacion-del-rio-magdalena-activa-interes-por-concesiones-portuarias> Fecha de acceso: 09 de agosto de 2016
 20. EL TIEMPO. 2015. Aumenta el interés por operar en el río Magdalena (Noviembre 09 de 2015). Disponible en: <http://www.eltiempo.com/economia/sectores/rio-magdalena-operacion/16425005> Fecha de acceso: 08 de agosto de 2016
 21. CORMAGDALENA. 2010. Contrato de Concesión Portuaria Fluvial No 10 del 1 de diciembre de 2010 (Diciembre 01 de 2010). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_references/view/1568
 22. CORMAGDALENA. 2013. Contrato de Concesión Portuaria No 3-0001-2013 del 30 de diciembre de 2013 (Diciembre 30 de 2013). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_references/view/1027
 23. CORMAGDALENA. 2014. Contrato de Concesión Portuaria No 3-0002-2014 del 5 de marzo de 2014 (Marzo 05 de 2014). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_references/view/1037
 24. CORMAGDALENA. 2014. Contrato de Concesión Portuaria No 3-0003-2014 del 9 de abril de 2014 (Abril 09 de 2014). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_references/view/1030
 25. Vanguardia. 2015. Adoptan medidas ante los bajos niveles del río Magdalena (Enero 01 de 2015). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/294994-adoptan-medidas-ante-los-bajos-niveles-del-rio-magdalena> Fecha de acceso: 08 de agosto de 2016
 26. En: EL TIEMPO. 2015. El río Magdalena tendrá nuevo puerto en el Cesar (Enero 23 de 2015). Disponible en: <http://www.eltiempo.com/economia/sectores/nuevo-puerto-sobre-el-magdalena-en-el-cesar/15136122> Fecha de acceso: 26 de mayo de 2016
 27. PORTAFOLIO. 2014. Comienza recuperación del río Magdalena (Diciembre 11 de 2014). Disponible en: <http://www.portafolio.co/economia/finanzas/comienza-recuperacion-rio-magdalena-62702> Fecha de acceso: 10 de agosto de 2014
 28. EL TIEMPO. 2016. La infraestructura llegó a los puertos de ríos del sur del país (Julio 25 de 2016). Disponible en: <http://www.eltiempo.com/economia/sectores/infraestructura-en-los-rios/16653221> Fecha de acceso: 03 de agosto de 2016
 29. PORTAFOLIO. 2013. Impala comienza proyecto para navegar el Magdalena (Julio 19 de 2013). Disponible en: <http://www.portafolio.co/economia/finanzas/impala-comienza-proyecto-navegar-magdalena-79230> Fecha de acceso: 16 de agosto de 2016
 30. Revista SEMANA. 2013. El sueño de convertir al Magdalena en una 'autopista' (Diciembre 02 de 2013). Disponible en: <http://www.semana.com/nacion/articulo/el-sueno-de-convertir-al-magdalena-en-una-autopista/366886-3> Fecha de acceso: 16 de agosto de 2016
 31. EL ESPECTADOR. 2014. Empresarios se preparan a orillas del Magdalena (Enero 28 de 2014). Disponible en: <http://www.elespectador.com/noticias/economia/empresarios-se-preparan-orillas-del-magdalena-articulo-471521> Fecha de acceso: 26 de mayo de 2016

32. En: EL HERALDO. 2014. Impala, nuevo accionista mayoritario en la Sociedad Portuaria del Caribe (Septiembre 27 de 2014). Disponible en: <http://www.elheraldo.co/local/impala-nuevo-accionista-mayoritario-en-la-sociedad-portuaria-del-caribe-167831> Fecha de acceso: 12 de agosto de 2016
33. En: EL TIEMPO. 2014. Las obras del puerto fluvial van en un 40 por ciento (Diciembre 11 de 2014). Disponible en: <http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/obras-en-el-puerto-de-barranbabermeja/14957875> Fecha de acceso: 16 de agosto de 2016
34. Colombia. com. 2015. Puerto Impala abre el transporte de carga por el Magdalena (Abril 29 de 2015). Disponible en: <http://www.colombia.com/actualidad/economia/sdi/114502/puerto-impala-abre-el-transporte-de-carga-por-el-magdalena> Fecha de acceso: 10 de agosto de 2016
35. EL TIEMPO. 2016. Para navegabilidad en el Magdalena proponen liberar agua almacenada (Febrero 22 de 2016). Disponible en: <http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/para-navegabilidad-en-el-magdalena-proponen-liberar-agua-almacenada-en-santander/16516904> Fecha de acceso: 01 de agosto de 2016
36. EL COLOMBIANO. 2014. "El puerto no debe estar en el mar para exportar": Impala (Junio 14 de 2016). Disponible en: <http://www.elcolombiano.com/negocios/el-puerto-no-debe-estar-en-el-mar-para-exportar-XI4381473> Fecha de acceso: 02 de agosto de 2016
37. MinHacienda. 2014. Autorización aval fiscal y cupo de vigencias futuras para contratos de asociación pública privada del Ministerio de Hacienda y Crédito Público – Ref. 1-2014-032417 (Mayo 09 de 2014). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_references/view/1013
38. CORMAGDALENA. 2014. Certificado de Disponibilidad Presupuestal (Mayo 22 de 2014). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_references/view/1016
39. ECOPETROL. 2013. Convenio de Colaboración N0 5212117, para 'aunar esfuerzos para el desarrollo del proyecto "Recuperacion de la Navegabilidad del río Magdalena", durante las vigencias 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 y 2022' (Diciembre 23 de 2013). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_references/view/1011
40. EL HERALDO. 2014. Expertos insisten en riesgo de proyecto en río Magdalena (Noviembre 05 de 2014). Disponible en: <http://www.elheraldo.co/local/expertos-insisten-en-riesgo-de-proyecto-en-rio-magdalena-172752> Fecha de acceso: 10 de agosto de 2016
41. Vanguardia. 2015. La navegación por el río Magdalena (Abril 25 de 2015). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/opinion/editorial/308863-la-navegacion-por-el-rio-magdalena> Fecha de acceso: 09 de agosto de 2016
42. EL TIEMPO. 2014. Firman contrato que permitirá hacer navegable el río Magdalena (Septiembre 13 de 2014). Disponible en: <http://www.eltiempo.com/politica/gobierno/navegabilidad-del-rio-magdalena/14529316> Fecha de acceso: 08 de agosto de 2016
43. Presidencia de la República. 2013. Decreto 1610 de 2013 'Por el cual se reglamenta el artículo 26 de la ley 1508 de 2012' (Julio 30 de 2013). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_references/view/1020
44. OCAD Municipios ribereños de río Grande de la Magdalena y Canal del Dique. 2013. Acuerdo No 001 'Por el cual se aprueban proyectos de inversión a financiar con recursos del Sistema General de Regalías' (Agosto 28 de 2013). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_references/view/1009
45. OCAD Región Centro Oriente. 2013. Por el cual se viabilizan, aprueban, priorizan proyectos de inversión a financiar con recursos del sistema general de regalías, se desaprueban, ajustan, designa ejecutor y se hacen otras consideraciones de financiamiento a proyectos de la región centro oriente (Noviembre 01 de 2013). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_references/view/1010
46. OCAD Regional Eje Cafetero y Antioquia. 2014. Acuerdo No 008 'Por medio del cual el Órgano Colegiado de Administración y Decisión aprueba y/o desaprueba proyectos de inversión, ajustes a proyectos de inversión, ajustes a proyectos y vigencias futuras' (Enero 03 de 2014). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oca_bd/media_references/view/1012

47. Ministerio del Interior. 2013. Certificación 758 de 2013 'Sobre la presencia o no de comunidades étnicas en las zonas de proyectos, obras o actividades a realizarse' (Julio 05 de 2013). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oqa_bd/media_referencias/view/1008
48. CORMAGDALENA. 2014. Resolución No 000054 'Por medio de la cual se declara de utilidad pública e interés social el Proyecto de Recuperación de la Navegabilidad en el Río Magdalena' (Febrero 18 de 2014). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oqa_bd/media_referencias/view/1015
49. Congreso de la República. 2013. Ley 1682 de 2013 'Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias' (Noviembre 22 de 2013). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oqa_bd/media_referencias/view/1014
50. Vanguardia. 2015. Erupción del Ruiz en el 85 hoy afecta navegación (Junio 06 de 2015). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/314433-erupcion-del-ruiz-en-el-85-hoy-afecta-navegacion> Fecha de acceso: 08 de agosto de 2015
51. EL COLOMBIANO. 2015. A orillas del Magdalena esperan que obras en el río sí los ayude (Julio 07 de 2015). Disponible en: <http://www.elcolombiano.com/colombia/a-orillas-del-magdalena-esperan-que-obras-en-el-rio-si-los-ayude-IF2263192> Fecha de acceso: 08 de agosto de 2015
52. EL COLOMBIANO. 2015. Erosión del río Magdalena es alta (Diciembre 14 de 2015). Disponible en: <http://www.elcolombiano.com/colombia/erosion-del-rio-magdalena-es-alta-CK3279015> Fecha de acceso: 08 de agosto de 2016
53. W Radio. 2014. Profesor de la Nacional cuestiona contrato de navegabilidad del río Magdalena (Septiembre 18 de 2014). Disponible en: <http://www.wradio.com.co/noticias/actualidad/profesor-de-la-nacional-cuestiona-contrato-de-navegabilidad-del-rio-magdalena/20140918/nota/2420863.aspx> Fecha de acceso: 10 de agosto de 2016
54. Revista SEMANA. 2015. "La navegabilidad del Magdalena sí necesita licencia ambiental" (Agosto 08 de 2015). Disponible en: <http://www.semana.com/nacion/articulo/la-navegabilidad-del-magdalena-si-necesita-licencia-ambiental-minambiente-gabriel-vallejo/437781-3> Fecha de acceso: 28 de abril de 2016
55. ANLA. 2013. Respuesta a Solicitud del Director de CORMAGDALENA – Ref. NDA 0799. Radicado 4120-E1-25776 del 20 de junio de 2013 y 4120-E1-31301 04 de mayo de 2012 y Solicitud de Términos de Referencia para proyecto 'Encauzamiento del río Magdalena en el Tramo Puerto Salgar – Barrancabermeja' (Julio 15 de 2013). Disponible en: https://conflictos-ambientales.net/oqa_bd/media_referencias/view/1615
56. Vanguardia. 2015. Ya entregaron diseños de obras del río Magdalena (Diciembre 26 de 2015). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/341264-ya-entregaron-disenos-de-obras-del-rio-magdalena> Fecha de acceso: 04 de agosto de 2016
57. Vanguardia. 2016. CORMAGDALENA espera que APP del Río se realice (Julio 10 de 2016). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/365174-cormagdalena-espera-que-app-del-rio-se-realice> Fecha de acceso: 01 de agosto de 2016
58. EL ESPECTADOR. 2014. Experto de la U. Nacional cuestiona plan para recuperar navegabilidad del río Magdalena (Septiembre 16 de 2014). Disponible en: <http://www.elspectador.com/noticias/nacional/experto-de-u-nacional-cuestiona-plan-recuperar-navegabi-articulo-516972> Fecha de acceso: 10 de agosto de 2016
59. EL HERALDO. 2015. Polémica ambiental por recuperación de navegabilidad del río Magdalena (Julio 28 de 2015). Disponible en: <http://www.elheraldo.co/economia/polemica-ambiental-por-recuperacion-de-navegabilidad-del-rio-magdalena-208280> Fecha de acceso: 04 de agosto de 2016
60. W Radio. 2014. Obras en el río Magdalena destruirían parte de las Islas del Rosario (Mayo 21 de 2014). Disponible en: <http://www.wradio.com.co/noticias/actualidad/obras-en-el-rio-magdalena-destruirian-parte-de-las-islas-del-rosario/20140521/nota/2235300.aspx> Fecha de acceso: 11 de agosto de 2016

61. EL TIEMPO. 2015. Recuperación del río Magdalena inicia en Barranquilla (Julio 22 de 2015). Disponible en: <http://www.eltiempo.com/colombia/barranquilla/en-agosto-iniciara-la-recuperacion-del-canal-de/16130075> Fecha de acceso: 04 de agosto de 2016
62. EL TIEMPO. 2015. De Barranquilla siguen desviando buques a puertos vecinos (Agosto 26 de 2015). Disponible en: <http://www.eltiempo.com/colombia/barranquilla/problemas-en-el-canal-de-acceso-al-puerto-de-barranquilla/16290815> Fecha de acceso: 08 de agosto de 2016
63. Vanguardia. 2016. La sequía tiene secos seis puntos del río Magdalena (Enero 30 de 2016). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/345276-la-sequia-tiene-secos-seis-puntos-del-rio-magdalena> Fecha de acceso: 02 de agosto de 2016
64. PORTAFOLIO. 2016. Río Magdalena recupera este martes el 100% de su navegabilidad (Agosto 15 de 2016). Disponible en: <http://www.portafolio.co/economia/rio-magdalena-recupera-este-martes-el-100-por-ciento-de-su-navegabilidad-499566> Fecha de acceso: 30 de agosto de 2016
65. Vanguardia. 2015. Navelena ya trabaja en la recuperación del río (Julio 14 de 2015). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/319279-navelena-ya-trabaja-en-la-recuperacion-del-rio> Fecha de acceso: 09 de agosto de 2016
66. Vanguardia. 2015. Sequía en el Magdalena restringe navegación en Barrancabermeja (Septiembre 17 de 2015). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/328063-sequia-en-el-magdalena-restringe-navegacion-en-barrancabermeja> Fecha de acceso: 04 de agosto de 2016
67. CM&. 2015. El río Magdalena ya no es navegable (Septiembre 30 de 2015). Disponible en: <http://amp.cmi.com.co/colombia/el-rio-magdalena-ya-no-es-navegable/257261/> Fecha de acceso: 08 de agosto de 2016
68. Vanguardia. 2015. Labor titánica para abrir paso en el río (Octubre 10 de 2015). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/331284-labor-titanica-para-abrir-paso-en-el-rio> Fecha de acceso: 09 de agosto de 2016
69. EL TIEMPO. 2016. El transporte de carga por el río Magdalena sigue, pero fraccionado (Enero 24 de 2016). Disponible en: <http://www.eltiempo.com/economia/sectores/rio-magdalena-transporte-de-carga/16491134> Fecha de acceso: 01 de agosto de 2016
70. EL ESPECTADOR. 2016. Nos va quedando poco del río Magdalena, la pesca ha caído en más de 50% (Enero 29 de 2016). Disponible en: <http://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/poco-nos-va-quedando-del-rio-magdalena-articulo-613585> Fecha de acceso: 05 de mayo de 2016
71. Vanguardia. 2015. Avanza la travesía por el río Magdalena contra su privatización (Marzo 28 de 2015). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/305223-avanza-la-travesia-por-el-rio-magdalena-contra-su-privatizacion> Fecha de acceso: 08 de agosto de 2016
72. El Nuevo Día. 2016. Comunidades del Magdalena se sienten afectadas por el dragado (Septiembre 15 de 2016). Disponible en: <http://www.elnuevodia.com.co/nuevodia/especiales/generales/294094-comunidades-del-magdalena-se-sienten-afectadas-por-el-dragado> Fecha de acceso: 11 de noviembre de 2016
73. Vanguardia. 2016. Denuncian afectaciones en el río por trabajos de Navelena (Julio 28 de 2016). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/367389-denuncian-afectaciones-en-el-rio-por-trabajos-de-navelena> Fecha de acceso: 02 de agosto de 2016
74. EL ESPECTADOR. 2015. Los defensores del río Magdalena (Junio 08 de 2015). Disponible en: <http://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/los-defensores-del-rio-magdalena-articulo-565247> Fecha de acceso: 28 de abril de 2016
75. EL ESPECTADOR. 2015. Pescadores de Gamarra (Cesar) temen ser desplazados por Puerto de Andalucía (Abril 05 de 2015). Disponible en: <http://blogs.elespectador.com/actualidad/el-rio/pescadores-de-gamarra-cesar-temen-ser-desplazados-por-puerto-de-andalucia> Fecha de acceso: 12 de agosto de 2016
76. EL ESPECTADOR. 2015. El Equilibrio socioecológico de Gamarra pende de un hilo (Noviembre 27 de 2015). Disponible en: <http://blogs.elespectador.com/el-rio/2015/11/27/el-equilibrio-socioecologico-de-gamarra-pende-de-un-hilo/> Fecha de acceso: 08 de agosto de 2016

77. PORTAFOLIO. 2014. Hay oportunidad de más puertos en el mar Caribe (Marzo 24 de 2014). Disponible en: <http://www.portafolio.co/economia/finanzas/hay-oportunidad-puertos-mar-caribe-47302> Fecha de acceso: 12 de agosto de 2016
78. Vanguardia. 2016. Actualmente el río Magdalena es una “trocha” navegable (Enero 28 de 2016). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/colombia/345070-actualmente-el-rio-magdalena-es-una-trocha-navegable> Fecha de acceso: 01 de agosto de 2016
79. Vanguardia. 2015. Mintransporte evaluará si obras serán impactadas por investigación a contratistas (Junio 23 de 2015). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/economia/local/316513-mintransporte-evaluara-si-obras-seran-impactadas-por-investigacion-a-contratis> Fecha de acceso: 09 de agosto de 2016
80. EL HERALDO. 2016. Condenan a empresario Marcelo Odebrecht a 19 años de cárcel por caso de corrupción en Petrobras (Marzo 08 de 2016). Disponible en: <http://www.elheraldo.co/internacional/condenan-empresario-marcelo-odebrecht-19-anos-de-carcel-por-caso-de-corrupcion-en> Fecha de acceso: 02 de agosto de 2016
81. En: EL TIEMPO. 2016. 'Plata de Isagén puede financiar proyecto en el río Magdalena' (Febrero 29 de 2016). Disponible en: <http://www.eltiempo.com/economia/sectores/dinero-de-isagen-financiar-proyecto-en-el-magdalena/16523226> Fecha de acceso: 01 de agosto de 2016
82. PORTAFOLIO & EL TIEMPO. 2016. A Navelena se le agota el tiempo para financiación y busca recursos en bancos del exterior & Proyecto de navegabilidad del río Magdalena va tras apoyo extranjero (Abril 07 & 08 de 2016). Disponible en: <http://www.portafolio.co/economia/infraestructura/navelena-le-agota-financiacion-busca-recursos-bancos-exterior-493701> & <http://www.eltiempo.com/economia/sectores/proyecto-de-navegabilidad-del-rio-magdalena/16557797> Fecha de acceso: 02 de agosto y 05 de mayo de 2016, respectivamente
83. En: EL TIEMPO. 2016. Proyecto del Magdalena, a ampliar información pero plazo se mantiene (Marzo 31 de 2016). Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16550400> Fecha de acceso: 01 de agosto de 2016
84. CARACOL RADIO & EL TIEMPO. 2016. Multinacional Odebrecht cede contrato para recuperar navegabilidad del río Magdalena & Odebrecht ya no participará en la recuperación del río Magdalena (Mayo 12 de 2016). Disponible en: http://caracol.com.co/programa/2016/05/12/6am_hoy_por_hoy/1463053611_333408.html & <http://www.eltiempo.com/economia/empresas/retiro-de-odebrecht-de-navelena/16589838> Fecha de acceso: 27 de julio y 03 de agosto de 2016, respectivamente
85. Vanguardia. 2016. “Tengo esperanza que la APP del río se salve” (Junio 10 de 2016). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/361526-tengo-esperanza-que-la-app-del-rio-se-salve> Fecha de acceso: 03 de agosto de 2016
86. Vanguardia. 2016. Navegabilidad del río Magdalena, a debate (Abril 17 de 2016). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/politica/354934-navegabilidad-del-rio-magdalena-a-debate> Fecha de acceso: 01 de agosto de 2016
87. Vanguardia. 2016. A Navelena le falta cumplir 5 requisitos para cierre financiero (Abril 23 de 2016). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/355700-a-navelena-le-falta-cumplir-5-requisitos-para-cierre-financiero> Fecha de acceso: 02 de agosto de 2016
88. Senado de la República & Radio Santafé. 2016. Comisión Sexta coincide en llevar debate de navegabilidad de río Magdalena a plenaria de Senado & Habrá sanciones a firma Odebrecht si no cumple con cierre financiero: MinTransporte (Mayo 17 de 2016). Disponible en: <http://www.senado.gov.co/historia/item/24500-comision-sexta-coincide-en-llevar-debate-de-navegabilidad-de-rio-magdalena-a-plenaria-de-senado> & <http://www.radiosantafe.com/2016/05/17/habra-sanciones-a-firma-odebrecht-si-no-cumple-con-cierre-financiero-mintransporte/> Fecha de acceso: 28 de julio y 11 de agosto de 2016, respectivamente
89. CM& Vanguardia & RCN Radio. 2016. Gobierno no permitirá fracaso del proyecto de recuperación del río Magdalena; Navelena estaría lista para vender y seguir APP del Río & MinTransporte advirtió que si Navelena no presenta cierre financiero el próximo martes, habrá caducidad del contrato (Agosto 26 de

- 2016). Disponible en: <http://www.cmi.com.co/nacional/gobierno-no-permitira-fracaso-del-proyecto-de-recuperacion-del-rio-magdalena/401782/>; <http://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/370729-navelena-estaria-lista-para-vender-y-seguir-app-del-rio> & <http://www.rcnradio.com/nacional/mintransporte-advirtio-navelena-no-presenta-cierre-financiero-proximo-martes-habra-caducidad-del-contrato/> Fecha de acceso: 30 de agosto de 2016
90. EL HERALDO. 2015. Dos firmas pujarán por contrato de navegabilidad (Julio 15 de 2016). Disponible en: <http://www.elheraldo.co/economia/dos-firmas-pujaran-por-contrato-de-navegabilidad-271930> Fecha de acceso: 01 de agosto de 2016
91. Vanguardia. 2016. Encargada de proyecto de navegabilidad del Magdalena tendría 2 meses para vender acciones (Agosto 28 de 2016). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/370938-encargada-de-proyecto-de-navegabilidad-del-magdalena-tendria-2-mese> Fecha de acceso: 30 de agosto de 2016
92. Mundo Marítimo. 2016. Este martes caducaría contrato para recuperar navegabilidad del río Magdalena en Colombia (Agosto 29 de 2016). Disponible en: <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/este-martes-caducaria-contrato-para-recuperar-navegabilidad-del-rio-magdalena-en-colombia> Fecha de acceso: 31 de agosto de 2016
93. EL HERALDO. 2016. Navelena presenta carta de Goldman Sachs y se suspende audiencia de caducidad & En dos semanas se conocerá concepto sobre propuesta de Navelena: Mintransporte (Agosto 30 de 2016). Disponible en: <http://www.elheraldo.co/economia/navelena-presenta-carta-de-goldman-sachs-y-se-suspende-audiencia-de-caducidad-281723> & <http://www.elheraldo.co/economia/en-dos-semanas-se-conocera-concepto-sobre-propuesta-de-navelena-mintransporte-281805> Fecha de acceso: 31 de agosto de 2016
94. EL HERALDO. 2016. En un plazo de dos meses se destrabará contrato de navegabilidad del Río: Vargas Lleras (Septiembre 14 de 2016). Disponible en: <https://www.elheraldo.co/economia/en-un-plazo-de-dos-meses-se-destrabara-contrato-de-navegabilidad-del-rio-vargas-lleras> Fecha de acceso: 11 de noviembre de 2016
95. EL ESPECTADOR. 2016. Le dan un respiro a proyecto de navegabilidad del río Magdalena (Septiembre 19 de 2016). Disponible en: <http://www.elespectador.com/noticias/economia/le-dan-un-respiro-proyecto-de-navegabilidad-del-rio-mag-articulo-655742> Fecha de acceso: 11 de noviembre de 2016
96. Vanguardia. 2016. Navelena no cumplió cierre financiero de la APP del Río (Junio 12 de 2016). Disponible en: <http://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/361760-navelena-no-cumplio-cierre-financiero-de-la-app-del-rio> Fecha de acceso: 02 de agosto de 2016

