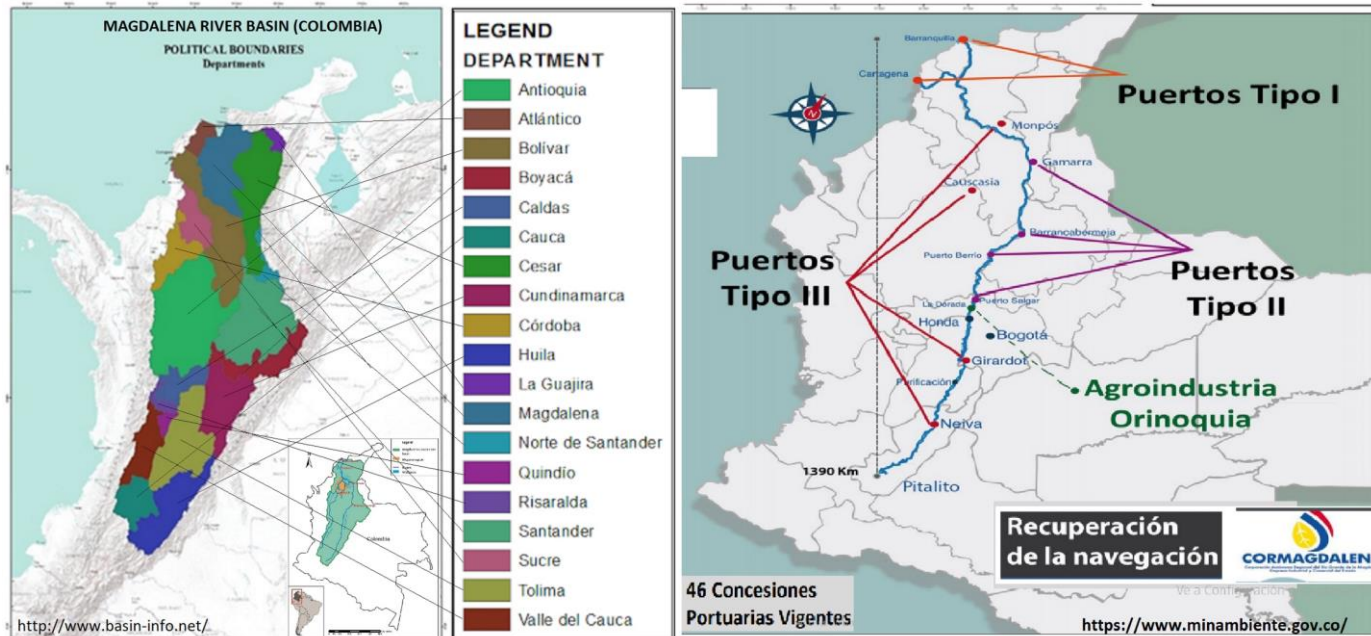


Potencialidad del transporte fluvial en la cuenca del Río Magdalena



Roy Estrada Chavarriaga.
Armenia, Quindío. 2026.

Organizan



Apoyan



Antecedentes

- La Universidad de Caldas le solicitó a la Fundación IGALA (Fundación de Apoyo a la Universidad de Caldas) de la cual era yo Director Ejecutivo, identificar una de las principales causas de la crisis económica que enfrentaba el departamento en los años 90 y proponer posibles soluciones.
- En el desarrollo constatamos que además de la apertura económica con revaluación simultánea, Colombia tiene uno de los costos mas altos de transporte del mundo, según el Dr. Magnus Ivarsson solamente superado por Mongolia.
- Al verificar que el sistema fluvial podía ser la solución se desarrollaron estudios con el acompañamiento de importantes especialistas como Roberto Maldonado Guilfoyle, Gonzalo Duque Escobar, José Luis Naranjo, entre otros.
- Los estudios concluyeron con el proyecto Puerto Multimodal: Una Oportunidad para La Dorada (Caldas), en el que **se destacó la importancia de adaptar las embarcaciones al río, y no el río a las embarcaciones.** Este enfoque hace viable el proyecto desde las perspectivas económica, social y ambiental.

Organizan

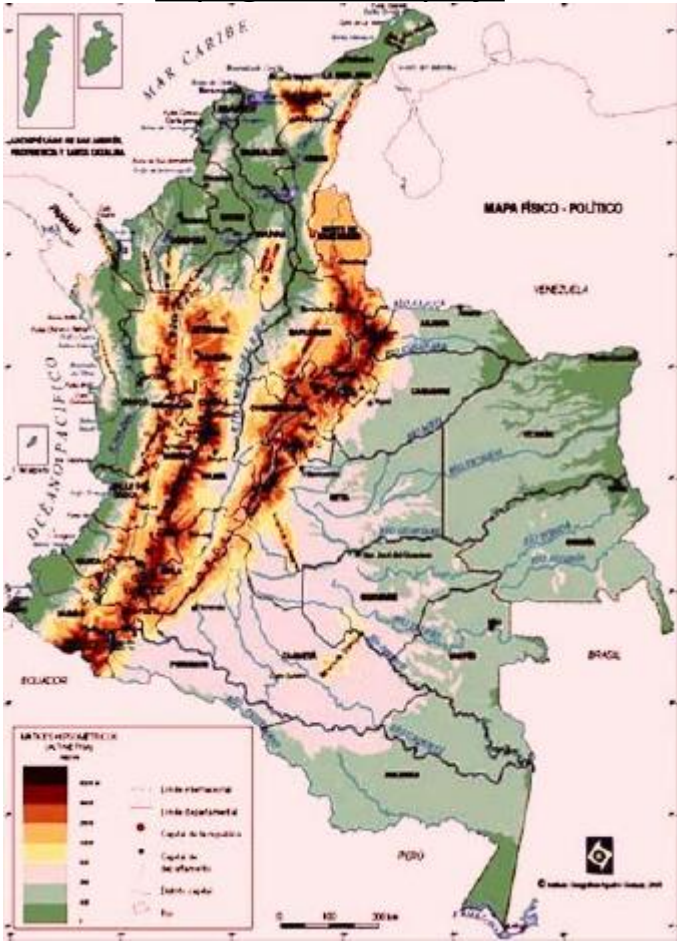


Apoyan



Zona de influencia del Rio Magdalena

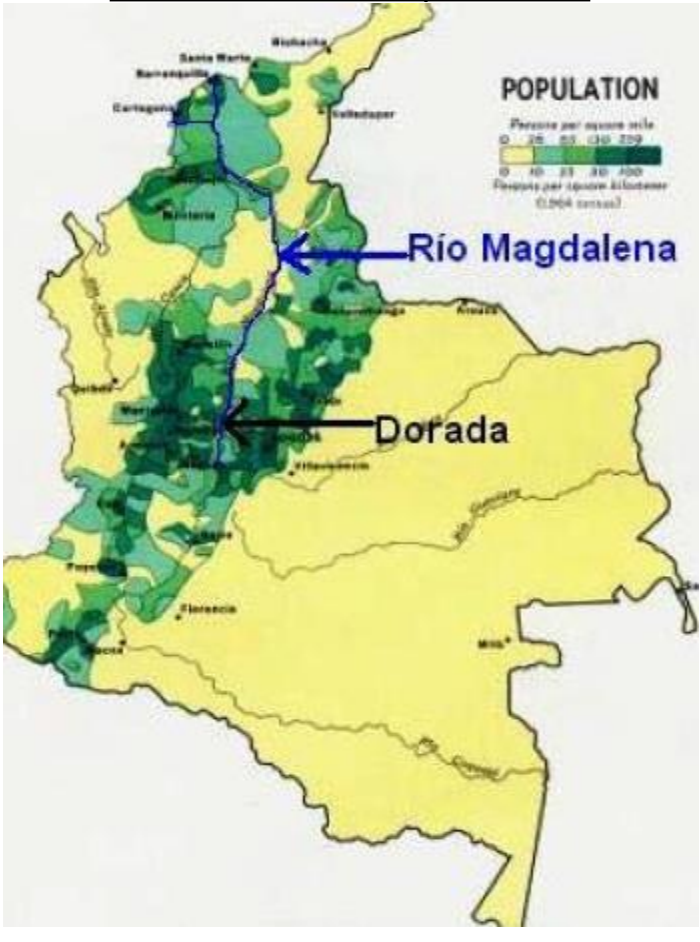
Topografía compleja



Rio Magdalena



Distribución de la población



Organizan

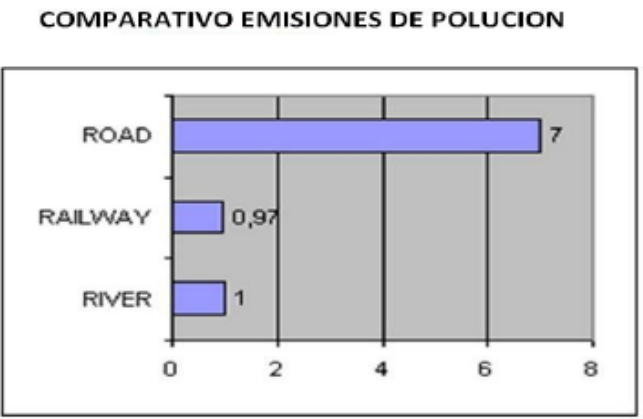
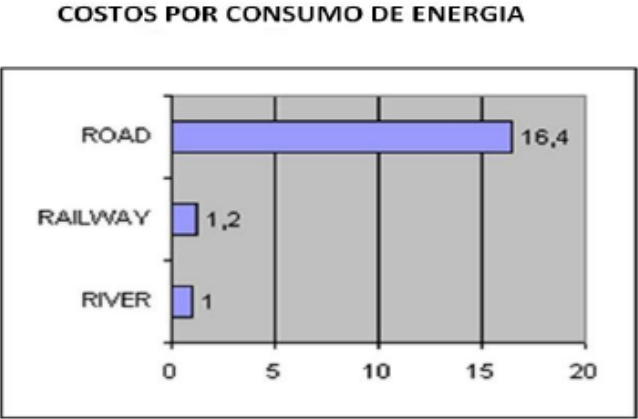
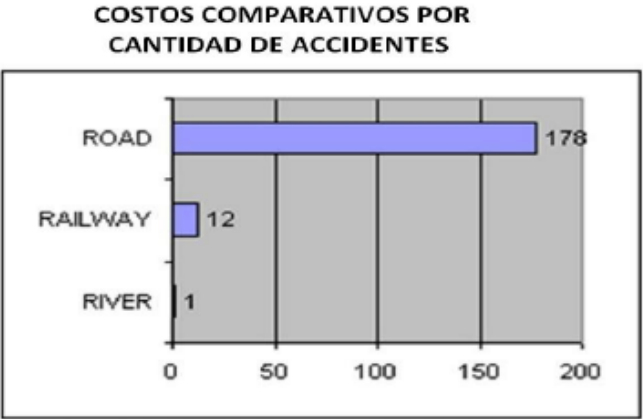
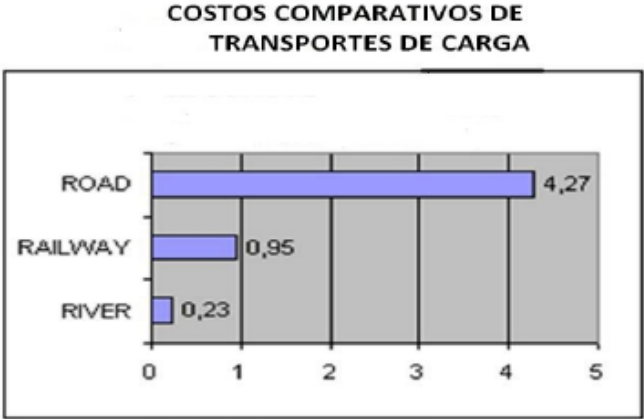


Apoyan



Algunas ventajas del transporte fluvial respecto a otros sistemas de transporte

Modo	Potencia 1 HP
Terrestre	150 KGRS
Ferrovionario	500 KGRS
Fluvial	4.000 KGRS



Organizan



Apoyan



Impacto en el P.I.B.

IMPACTO EN EL P.I.B.	TONELADAS	
Carga total	140.000.000	
Carbones e hidrocarburos	102.000.000	
Carga sin carbones e hidrocarburos	38.000.000	100% carga Import - Export
Nodo Puerto Salgar - La Dorada	9.000.000	24% carga Import - Export
■ Resto del país ■ Puerto Salgar La Dorada	De moverse el 24% de la carga total por La Dorada y Puerto Salgar el P.I.B. aumenta en un 1,7%	
	Uso de embarcaciones de bajo calado	

Organizan



Apoyan



Comparativo capacidad de carga

Modo	Capacidad
Bote fluvial	1.600 ton
Vagón de tren	35 ton
Camión	35 ton

Un bote de 1.600 toneladas equivale a 46 vagones de tren
o
a 46 tractomulas

Organizan



Apoyan



Estado actual

•2019

•**Museo Samoga de la Universidad Nacional – Sede Manizales** consolidó una visión compartida entre el sector público, privado, la academia y CORMAGDALENA para rehabilitar la navegabilidad entre Barrancabermeja hasta el Río Guarinó en el departamento del Tolima.

Propuesta técnica de un **canal navegable** con 2,10 m de profundidad y 52 m de ancho

La rehabilitación del corredor fluvial cuenta con respaldo en los **Planes Departamentales de Desarrollo** de Antioquia, Cundinamarca y Caldas, y del **Plan Nacional de Desarrollo**

Actualmente hay un importante movimiento cívico exigiendo la **navegación hasta Neiva** en el departamento del Huila.

Existe una amplia articulación entre departamentos, municipios, gremios, academia, navieros, sociedades portuarias, **generadores de carga e inversionistas** para impulsar la ejecución del proyecto.

Organizan



Apoyan



Conclusiones

•La extensión de la navegación hasta La Dorada es un factor determinante para la sostenibilidad del transporte fluvial, la competitividad de los puertos del Caribe y la consolidación de un **sistema logístico multimodal**.

El dragado aportaría **beneficios adicionales en mitigación del riesgo por inundaciones**, aprovechamiento de materiales dragados y fortalecimiento de actividades económicas como el turismo y la logística regional.

La infraestructura, la flota, la formación de talento humano y el interés de inversionistas evidencian **condiciones favorables para la implementación del proyecto**.

La ejecución del dragado constituye el principal habilitador para materializar las inversiones, consolidar el corredor multimodal y **generar impactos positivos económicos, sociales y ambientales de alcance regional y nacional**.

Organizan



Apoyan



Fuentes bibliográficas y para consulta

- [*Champanes y vapores por el Río Grande*](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; Documento del Museo Interactivo Samoga; Manizales 14-01-2024.
- [*El río Magdalena desde las representaciones de los viajeros, 1850 – 1882*](#). Por: Yenli Margarita Arias Chaves. Facultad de Ciencias Humanas y Económicas Sede Medellín. Consultado el 13-11-2021.
- [*Honda, una joya colonial del Magdalena*](#). Duque Escobar, Gonzalo. Documento UN & SMP Manizales.; Mayo 8 de 2016.
- [*Introducción a la economía del transporte*](#). Duque Escobar, Gonzalo (2007). [Objeto de aprendizaje – Teaching Resource] Posgrado de Vías y Transportes U.N. de Colombia.
- [*Los sedimentos del río Magdalena: reflejo de la crisis ambiental*](#). Juan Darío Restrepo Ángel (2005). Fondo Editorial EAFIT.
- [*NAVEGANDO AL DESARROLLO*](#). Por: Roy Estrada Chavarriaga, Manizales, febrero 26 de 2020.
- [*Pacto de país por el Río Grande de La Magdalena*](#). Ponencia de Gonzalo Duque en la Cátedra de UNESCO, de la U.N. de Colombia. 13-02-2024.
- [*Plan de Manejo de la Cuenca Magdalena-Cauca*](#). Cormagdalena. Foro Calidad Ambiental. MADS, 30 Nov 2017.
- [*Plan Maestro Fluvial de Colombia*](#) – ARCADIS Nederland BV-JESYCA S.A.S. 2015.
- [*S.O.S por presión antrópica sobre el Río Grande*](#). Gonzalo Duque-Escobar. Museo Samoga de la U.N. de Colombia Sede Manizales. 14 12 2020.
- [*Un río difícil. El Magdalena: historia ambiental, navegabilidad y desarrollo – Memorias*](#). Márquez Calle, Germán (2016) Historia y Arqueología desde el Caribe, núm. 28. U. del Norte Barranquilla, Colombia.
- [*Viaje de Humboldt por Colombia y el Orinoco: Magdalena*](#). Bibliografía en la BLAA :: Extractos de sus diarios.