



CARLOS MEISEL VERGARA  
SENADOR

Bogotá D.C., 28 julio de 2020.

Doctor

**GREGORIO ELJACH PACHECO**

Secretario General Senado de la República L.C.

Respetado Doctor,

En mi calidad de congresista y en ejercicio del derecho que establecen los artículos 154 de la Constitución Política de Colombia, 140 y 239 de la Ley 5ª de 1992, y 13 de la Ley 974 de 2005, presentamos a consideración del Honorable Congreso el PRESENTE Proyecto de Ley “Por medio del cual se declara al río Grande de la Magdalena como hidrovía y se dictan otras disposiciones”.

Cordialmente,

**CARLOS MANUEL MEISEL VERGARA**  
Senador de la República



CARLOS MEISEL VERGARA  
SENADOR

PROYECTO DE LEY \_\_\_\_\_ 2020 SENADO

*“Por medio del cual se declara al río Grande de la Magdalena como hidrovía y se dictan otras disposiciones”*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1°. Objeto.** La presente ley tiene como objeto declarar como hidrovía al río Grande de la Magdalena con el fin de mejorar la navegación, la actividad portuaria, y el aprovechamiento sostenible y competente de la cuenca constituyéndose como eje central e integrador multimodal del país.

**Artículo 2°. Hidrovía del río Grande de la Magdalena.** Declárese al río Grande de la Magdalena y al canal del Dique como hidrovía de Colombia, constituyéndose como proyecto estratégico preferente del orden nacional y motor de desarrollo ambiental, social y económico con una operación ininterrumpida para el tránsito de embarcaciones marítimas y fluviales hasta la zona de enfilaciones marítimas en Bocas de Ceniza y Pasacaballo en el departamento de Bolívar.

Parágrafo. Entiéndase como hidrovía el programa definido sobre la base de una estrategia de transporte fluvial e intermodal a lo largo del sistema hídrico del río Grande de la Magdalena, que busca permitir los mejoramientos necesarios para garantizar el uso sostenible del recurso hídrico en toda su extensión y la promoción de la integración económica y el desarrollo social de su área de influencia.

**Artículo 3°. Reglamentación.** La Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena, en articulación permanente con la Nación, a través de los Ministerios de Transporte, de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Agricultura y Desarrollo Rural, de Comercio, Industria y Turismo, y de Minas y Energía, reglamentarán la condición de hidrovía del río Grande de la Magdalena y su ordenamiento hidrológico en aras de mejorar la navegación, la actividad portuaria, y el aprovechamiento, preservación y protección del ambiente. Para lo anterior, se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos:

1. Condiciones de navegabilidad
  - 1.1. Impulsar la adopción de acciones necesarias para que la hidrovía del río Grande de la Magdalena opere los 365 días del año y las 24 horas del día, con una profundidad mínima asegurada.
  - 1.2. Promover el diseño, adopción y consolidación de un modelo propio para el transporte hidroviario bajo una óptica multimodal, parte de un sistema logístico integral.
  - 1.3. Adopción de medidas y/o acuerdos para facilitar la navegación, tránsitos y transbordos, enmarcados dentro del concepto de facilitación del movimiento de personas, comercio y logística.



CARLOS MEISEL VERGARA  
SENADOR

## 2. Puertos, vínculos intermodales y logística.

2.1. Promover la planificación del desarrollo de la hidrovía del río Grande de la Magdalena bajo una visión integral y sostenible.

2.2. Adelantar la reglamentación necesaria para impulsar el desarrollo del transporte multimodal en el país.

## 3. Desarrollo tecnológico y desarrollo empresarial.

3.1. Promover y apoyar el diseño y construcción naval de naves adecuadas a la tipología de la hidrovía navegable.

3.2. Impulsar el diseño y la adopción de políticas de modernización de la flota.

3.3. Promover el diseño de un sistema de información integral disponible para los usuarios del río.

3.4. Promover y difundir el conocimiento, prácticas y experiencias regionales e internacionales sobre el desarrollo de las hidrovías.

3.5. Promover el desarrollo de negocios portuarios y servicios conexos al río Magdalena que promuevan la protección del medio ambiente e impulsen el crecimiento y la integración regional.

3.6. Se impulsará el diseño de programas integrales para el desarrollo de puertos sostenibles.

3.7. Definir con el sector eléctrico las regulaciones de caudales de acuerdo con el almacenamiento en los embalses de las hidroeléctricas.

## 4. Mecanismos de gestión de la hidrovía.

4.1. Crear el Sistema Nacional de Seguridad Integral Fluvial de la hidrovía del río Grande de la Magdalena que permita la navegación libre, segura, sostenible y la protección del medio ambiente a lo largo de la hidrovía mediante el trabajo articulado del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en coordinación con la Dirección General Marítima (Dimar) y el apoyo de la Armada Nacional, para garantizar el Plan Maestro Fluvial con el fin de minimizar los riesgos que afecten el tráfico fluvial y el normal flujo de carga.

4.2. Diseñar un sistema de gestión de la hidrovía del río Grande de la Magdalena y la adopción de políticas públicas que favorezcan su implementación.

4.3. Impulsar la conformación de equipos técnicos para identificar, analizar, evaluar los costos y promover proyectos de mejoramiento de la infraestructura, la navegabilidad, los puertos, la logística y la conectividad, bajo una visión integral, así como fomentar la innovación y el desarrollo tecnológico.



CARLOS MEISEL VERGARA  
SENADOR

- 4.4. Apoyar el desarrollo de un sistema de información especializada para generar conocimiento, promover y difundir las prácticas y experiencias internacionales sobre el desarrollo y gestión de las hidrovías.
  - 4.5. Habilitar espacios de articulación institucional entre los actores de la hidrovía a nivel nacional e internacional.
5. Sostenibilidad ambiental, social y financiera.
- 5.1. El proyecto de convertir al río Grande de la Magdalena en una hidrovía debe garantizar su sostenibilidad ambiental, social y financiera.
  - 5.2. Planes de acompañamiento para beneficio de las poblaciones. Procurar por la protección de la relación ambiente-puerto-ciudad.

Parágrafo. Las entidades estatales enunciadas en el presente artículo ejercerán su facultad reglamentaria dando prevalencia a la protección, conservación, mantenimiento y restauración del río Magdalena, atendiendo el principio de precaución ambiental.

**Artículo 4º. Autorización.** Autorízale al Gobierno nacional y a los departamentos y municipios ribereños al río Grande de la Magdalena para que contribuyan al desarrollo portuario, y el aprovechamiento sostenible y competente de la cuenca constituyéndose como eje central e integrador multimodal del país. La presente autorización se otorga para la obtención de recursos económicos adicionales o complementarios a los que se autorizaren apropiar para Cormagdalena en el Presupuesto General de la Nación de cada vigencia fiscal, destinados al objeto que se refiere la presente ley.

Parágrafo. La autorización del inciso precedente se dispone sin perjuicio de la contribución por valorización que pudiere establecer Cormagdalena, en observancia del artículo 18 de la Ley 161 de 1994.

**Artículo 5º. Fortalecimiento Institucional.** Con el fin de cumplir el objeto de la presente ley, el Gobierno nacional creará y reglamentará los mecanismos necesarios para fortalecer institucionalmente a la Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena (Cormagdalena), como responsable de potenciar al río Magdalena como hidrovía nacional.

**Artículo 6º. Vigencia.** La presente ley rige a partir de su publicación.

CARLOS MANUEL MEISEL VERGARA  
Senador de la República



CARLOS MEISEL VERGARA  
SENADOR

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA

El río Grande de la Magdalena es reconocido como el eje de desarrollo nacional más importante. Así lo señala el ingeniero geográfico, EUFRASIO BERNAL DUFFO<sup>1</sup> cuando desarrolla su historia. Reconociendo su protagonismo en los asuntos ambientales, culturales, sociales, económicos, demográficos, urbano, históricos e hidrográficos. Señala igualmente que el río tiene tres etapas de corrientes hídricas. A saber:

#### “Alto Magdalena

Comprende desde su nacimiento hasta La Dorada, un trayecto torrencioso y juvenil de 639 km aproximadamente. A 100 km de su nacimiento, en El Hato, entrando al valle de Garzón, tiene una altura de 700 msnm y un declive de 30 m/km. Pasa luego por Neiva, situada a una elevación de 472 y desciende hasta Honda, a 229 m con pendientes promedio de 0,6 m/km y 565 km de recorrido. En este trayecto recibe las aguas de los ríos Páez, Saldaña, Coello, Totaré y Gualí, provenientes de la cordillera Central, y de los ríos Suaza, Cabrera, Prado, Sumapaz y Bogotá, originarios de la cordillera Oriental.

#### El Magdalena Medio

Desde La Dorada (algunos lo inician en Honda) y se extiende hasta El Banco, en la desembocadura del río Cesar, a una altura de 33 msnm. Hasta la localidad de Bodega Central, tiene 386 km y hasta El Banco, 542 km, con una pendiente media de 0,35 m/km y un caudal promedio de 4.224 m<sup>3</sup>/s. Ya en este sitio ha recibido aguas de varios ríos: el Guarínó, La Miel, Nare, Cimitarra y Simití por la margen occidental y de los ríos

---

<sup>1</sup> BERNAL DUFFO, EUFRASIO. *El Río Magdalena: Escenario primordial de la patria*. Disponible en <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-282/el-rio-magdalena-escenario-primordial-de-la-patria>



CARLOS MEISEL VERGARA  
SENADOR

Negro, Carare, Opón, Sogamoso y Lebrija por la oriental.

### El Bajo Magdalena

Desde El Banco a su desembocadura en Bocas de Ceniza, en una longitud de 515 km, incluyendo el delta, que prácticamente comienza en Calamar, Bolívar. Aquí lleva un caudal promedio de 7.100 m<sup>3</sup>/s. A la bahía de Cartagena llega por el canal del Dique. En la depresión Momposina se forma un delta en el que confluyen los ríos Cauca, Cesar y San Jorge, formando una vasta región inundable. Luego de la desembocadura del río Cesar el Magdalena se abre en los brazos de Loba y Mompós y al sur de Tacamocho (Bolívar) vuelve a formarse un solo cauce. Más adelante, en Calamar, comienza el canal del Dique, que llega a la bahía de Cartagena, mientras el cauce principal continúa a Barranquilla, donde desemboca en Bocas de Ceniza.”<sup>2</sup>

Se le adjudica al río Grande de la Magdalena tener un territorio que comprende el 49% de la población en Colombia y de estar conformado por 596 municipios ribereños (128 municipios) y no ribereños (468 municipios)<sup>3</sup>. Allí se afirma que “Colombia cuenta con una legislación ambiental bien desarrollada en el sentido de su acoplamiento con la legislación internacional y los temas de vanguardia en materia ambiental, no se encuentra una política rectora encaminada a la protección y conservación sostenible de la cuenca del río Magdalena.”.

La CORTE CONSTITUCIONAL<sup>4</sup> frente al río Grande de la Magdalena ha señalado la necesidad de realizar un manejo integrado del mismo, dadas sus características como ecosistema vital. De allí que señale:

Una visión integral del río y su cuenca es indispensable para proteger el derecho a la vida y articular las acciones que en el área de su jurisdicción han de realizar las diferentes entidades territoriales. El manejo integrado de la cuenca del Río Magdalena se basa en el hecho de que el agua forma parte integrante de un ecosistema fundamental para la vida y los derechos

---

<sup>2</sup> *Ibíd.*

<sup>3</sup> PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN, PROCURADURÍA DELEGADA PARA ASUNTOS AMBIENTALES Y AGRARIOS. *Río Magdalena, informe social económico y ambiental.* 2013. Disponible en [\[https://www.procuraduria.gov.co/portal/media/file/Presentaci%C3%B3n%20R%C3%ADo%20Magdalena%20Procurador%20Delegado%20para%20Asuntos%20Ambientales%20y%20Agrarios.pdf\]](https://www.procuraduria.gov.co/portal/media/file/Presentaci%C3%B3n%20R%C3%ADo%20Magdalena%20Procurador%20Delegado%20para%20Asuntos%20Ambientales%20y%20Agrarios.pdf)

<sup>4</sup> CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-509/08 del 21 de mayo de 2008, M.P. Mauricio Gonzalez Cuervo. Disponible en: [\[http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2008/C-509-08.htm\]](http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2008/C-509-08.htm)



CARLOS MEISEL VERGARA  
SENADOR

conexos con ella, amén de ser un bien común, cuya preservación resulta por tanto indispensable y cuya vulnerabilidad y fragilidad demandan una planificación que comprenda la hoya hidrográfica en su totalidad, en materias como el uso del suelo, del agua y de los mecanismos de gestión apropiados, incluyendo los sistemas que en el desembocan y aquellos donde vierte finalmente sus aguas.

“En cuanto a la libertad de configuración del legislador y a la autonomía de la entidad, esta Corte insiste en la amplia libertad de configuración que le compete al Legislador para regular lo atinente a la organización y financiación de Cormagdalena, y de otra parte, el carácter autónomo de esa entidad, el cual no se ve disminuido por la regulación que desarrolle el Legislador, dentro del marco de creación constitucional determinado por el artículo 331 superior.”

De otro lado, la CONSTITUCIÓN POLÍTICA<sup>5</sup> creó como órgano autónomo la Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena. A dicha entidad se le entregó las funciones de recuperación de la navegación, actividad portuaria, adecuación y conservación de tierras, generación y distribución de energía; aprovechamiento y preservación del ambiente, recursos ictiológicos y recursos naturales renovables.

El CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL<sup>6</sup> estudió el plan para restablecer la navegabilidad del río Grande de la Magdalena en el cual se registran los siguientes beneficios anuales:

---

<sup>5</sup> CONSTITUCIÓN POLÍTICA, art. 331. Disponible en:

[[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion\\_politica\\_1991\\_pr011.html#332](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991_pr011.html#332)]

<sup>6</sup> CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL, *Conpes 3758. Plan para restablecer la navegabilidad del Río Magdalena*. Disponible en: [<http://www.minambiente.gov.co/images/normativa/app/conpes/fe-Conpes%20No.%203758-2013.pdf>]

**Tabla 4: Beneficios anuales**

<b>Beneficios anuales con respecto a los costos intermodales y de operación <sup>43</sup></b>	<b>Porcentaje de Participación</b>
Ahorros de tiempo.	0.10%
Ahorros por mejoras en accesibilidad.	0.02%
Ahorros en costos de operación.	45.31%
Ahorros en costos de mantenimiento de infraestructura fluvial.	0.46%
Ahorro en pérdidas de la carga.	0.43%
Mayores ingresos por ventas de fletes.	41.49%
Mayores ingresos por arrendamiento de instalaciones al operador.	0.36%
Ahorros en costos de dragado.	1.17%
Ahorros en costos ambientales.	10.67%

Fuente: Cormagdalena

Una de las ventajas en el mejoramiento de la hidrovía corresponde a la reducción de los costos. De allí que en dicho CONPES se establezca que la reducción del costo de transporte (con medición *Doing Business*) es de USD 242,80 en exportaciones, lo que equivale a un 16% de menores costos de transporte. Para ello se presentó en dicho documento la siguiente tabla:

**Comparación costo total de transporte por vía terrestre Vs fluvial**

<b>Destino</b>	<b>Km</b>	<b>Total USD</b>
Bogotá - Cartagena (por ruta del Sol)	1060	\$ 1.522
Bogotá - Cartagena (fluvial )	1095	\$ 1.279,2

Fuente: Cálculos DNP-DIES-DDE





CARLOS MEISEL VERGARA  
SENADOR

## HIDROVÍA

Las ventajas de las hidrovías, según INFORMACIÓN MARÍTIMA LATINOAMERICANA<sup>7</sup>, han sido comprobadas desde el contexto ambiental y económico, en tanto que se le atribuyen el descongestionamiento de carreteras. Se trata como ejemplo que, en Europa, son transportadas 800 millones de toneladas anualmente por 28.000 kilómetros de hidrovías. Igualmente, se registra que la UE en sus “Políticas de Transporte y Medio Ambiente” determina que el impacto ambiental por transporte fluvial es menor que el generado por otros medios de transporte.

Para JUAN CARLOS MUÑOZ MENNA<sup>8</sup>, existen otras ventajas con las hidrovías. Al respecto muestra datos cuantitativos en tres aspectos: [1] “la protección ambiental (evita significativamente la emanación de gases tóxicos producidos en un 60 % por el parque automotor, en tanto cada una de las barcazas de la Hidrovía que transporta 1.500 toneladas equivale aproximadamente a 60 camiones); [2] es el más barato entre otros medios alternativos (el costo aproximado del flete descende de U\$S 0,035 por tonelada/km si el transporte es vial, a U\$S 0,025 si es ferroviario, y a U\$S 0,010 si es transportado por la Hidrovía); y, [3] permite un importante ahorro energético (un HP mueve 150 Kg. en camión, 500 Kg. en ferrocarril, y 4.000 Kg. en una embarcación).”.

---

<sup>7</sup> MUNDO MARÍTIMO, *Las ventajas de las hidrovías para el transporte de carga en Uruguay*, 2017. Disponible en [\[https://www.mundomaritimo.cl/noticias/las-ventajas-de-las-hidrovi-as-para-el-transporte-de-carga-en-uruguay\]](https://www.mundomaritimo.cl/noticias/las-ventajas-de-las-hidrovi-as-para-el-transporte-de-carga-en-uruguay).

<sup>8</sup> MUÑOZ MENNA, JUAN CARLOS. *El transporte por la Hidrovía Paraguay-Paraná*. Disponible en [\[http://www.bcr.com.ar/pages/publicaciones/inforevista.aspx?idArticulo=149\]](http://www.bcr.com.ar/pages/publicaciones/inforevista.aspx?idArticulo=149).



CARLOS MEISEL VERGARA  
SENADOR

GUILLERMO REINOSO RODRÍGUEZ<sup>9</sup> abordó el tema de la hidrovía frente al Río Magdalena en el cual se registra la participación de Julián Palacio Salcedo como gerente de la Sociedad Portuaria, quien señala que el “proyecto de la hidrovía tendría, además, beneficios ambientales, pues este tipo de transporte genera cinco veces menos emisiones de carbono que el terrestre. Esto sin sumar que bloquearía el ingreso de unas 1.500 tractomulas que, en el mediano plazo, se estima demandará la industria petrolera. O se permite la entrada de esas tractomulas o se trabaja en el río, para evitar el colapso de las carreteras, por donde hoy se moviliza casi el ciento por ciento de la carga del país”.

## 2. EJEMPLOS DE HIDROVÍAS

### 2.1 HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

La hidrovía Paraguay-Paraná es reconocida como como uno de los mayores sistemas navegables del planeta por su connotación histórica y económica. La ARMADA ARGENTINA<sup>10</sup> ha señalada que entre los objetivos de la hidrovía se encuentran la “optimización como corredor de transporte fluvial eficiente que garantice la navegación durante las 24 horas del día, los 365 días del año, a lo largo de la mayor parte de la Hidrovía, y asegurar el uso completo de las flotas y de los puertos, identificando y caracterizando las alternativas más adecuadas para su desarrollo y consolidación principalmente como vía de entrada y salida de las producciones agropecuarias y extractivas de la región, a fin de

<sup>9</sup> REINOSO RODRÍGUEZ, GUILLERMO. *Hidrovía del Magdalena, la gran oportunidad de la región*. Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-4225130>.

<sup>10</sup> ARMADA ARGENTINA, *hidrovía Paraguay-Paraná*, disponible en <http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/IIMM-05-Capitulo%205.pdf>.



CARLOS MEISEL VERGARA  
SENADOR

lograr una mayor integración de las naciones localizadas en su área de influencia .”

La ANDI<sup>11</sup> haciendo una comparación entre el río Magdalena con la hidrovía de Paraguay-Paraná evidenció que la infraestructura y navegabilidad fluvial en Colombia registra retraso.

CARACTERÍSTICAS	CUENCA RÍO MAGDALENA	CUENCA PARAGUAY-PARANÁ
KM <sup>2</sup>	0.3 millones	2.2 millones
Longitud	900 kilómetros	3.500 kilómetros
Habitantes	35 millones	35 millones
PIB	US\$ 40.000 millones	US\$ 170.000 millones

Fuente: Boletín Andi (Número 12-235 diciembre 08- diciembre 14, 2015)

El BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA<sup>12</sup> ha reconocido la importancia del Río Grande de la Magdalena incluyéndola como parte del desarrollo hidrovial, ambiental, económico y social.

<sup>11</sup> ANDI. Boletín Número 12-235 Diciembre 08- Diciembre 14 2015. Disponible en [\[http://www.andi.com.co/Uploads/Bolet%C3%ADn%2012%20-%20235.%20Hidrov%C3%ADa%20R%C3%ADo%20Magdalena.pdf\]](http://www.andi.com.co/Uploads/Bolet%C3%ADn%2012%20-%20235.%20Hidrov%C3%ADa%20R%C3%ADo%20Magdalena.pdf)

<sup>12</sup> BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA, FARROMEQUE QUIROZ, RAFAEL, *Programa Regional para el Desarrollo de las Hidrovías Suramericanas: “Un renovado enfoque para impulsar la integración fluvial regional”*. Disponible en [\[http://portalcip.org/wp-content/uploads/2017/05/14.30-hs-Rafael-Farromeque-1\\_CAF\\_PROGRAMA-HIDROVIAS\\_FARROMEQUE\\_18mayo2017.compressed.pdf\]](http://portalcip.org/wp-content/uploads/2017/05/14.30-hs-Rafael-Farromeque-1_CAF_PROGRAMA-HIDROVIAS_FARROMEQUE_18mayo2017.compressed.pdf)

## PORQUE INSISTIR CON EL DESARROLLO HIDROVIARIO ?

Se requiere cambiar el paradigma ...



**ANTES:** Las hidrovías vistas como medio de transporte y comercio....

**AHORA:** Visión integral de las cuencas hidrográficas que permita impulsar el desarrollo de sus áreas de influencia.

### **OPORTUNIDAD DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL**

Sus áreas de influencia registran altos niveles de pobreza; sin embargo aportan en promedio con el 80 % al PIB.

### **LA INTEGRACIÓN Y LA COMPLEMENTARIEDAD**

Sus territorios son en su mayoría mediterráneos  
Promueven el desarrollo macro fronterizo

### **LA TRANSFORMACION PRODUCTIVA**

Crean condiciones para apoyar la transformación productiva, así como mejorar la competitividad y la inserción internacional

### **LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**

Son compatibles con el medio ambiente y contribuyen al desarrollo sostenible y socialmente responsable.

Fuente: BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA, FARROMEQUE QUIROZ, RAFAEL, *Programa Regional para el Desarrollo de las Hidrovías Suramericanas: "Un renovado enfoque para impulsar la integración fluvial regional"*

En este orden de ideas, las hidrovías desde el punto de vista económico, generan competitividad, reducción de costos, generación de economías de escala, inserción internacional. Desde lo ambiental, se reduce la contaminación, genera un transporte con mayor seguridad y mitiga la congestión del mismo lo cual corresponde a la propuesta para dichas actividades se desarrollen en el río Grande de la Magdalena como propósito estatal.



**CARLOS MANUEL MEISEL VERGARA**  
Senador de la República