

## Los buques pueden entrar, pero problema va creciendo

**Medio: El Herald**

**Sección: Local**

Así lo afirman Cormagdalena y el Laboratorio Hidráulico de Las Flores, que administra la Universidad del Norte. Esta erosión tiene sus graves consecuencias en la vía Ciénaga-Barranquilla y se observa entre los kilómetros 19 y 21.

Y aunque se estima que esta barra tiene aproximadamente unos 3,5 millones de metros cúbicos de sedimentos, por ahora no afecta de manera directa la navegación que llega al puerto de Barranquilla.

El director del Laboratorio de Las Flores, Manuel Alvarado, dijo que esta barra tiene presencia allí hace muchos años, “desde que se hicieron las obras en Bocas de Ceniza y donde quedó también el cañón submarino. Ahí comenzó a formarse esta barra”.

Una vez se construyeron los dos tajamares: Occidental (del lado del Atlántico) y Oriental (del lado del Magdalena), quedó al frente el cañón submarino, entonces la barra se formó ya que el sedimento no podía pasar hacia Puerto Colombia.

De acuerdo con Alvarado, entre el 2002 y 2008 se ha detectado por parte del Invemar y el CIOH (Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas) que existe una erosión de unos 70 metros de ancho de la línea costa.

“Todo ese sedimento se ha ido hacia Bocas de Ceniza. Por eso hoy la barra ha crecido más. Y el cañón submarino ha garantizado que no esté restringido el acceso al canal navegable. Y aunque la barra ha emergido, por el momento no está ofreciendo peligro para la navegación porque está distante del canal de acceso”, explicó el ingeniero.

Aunque, según el Laboratorio Hidráulico de Las Flores, sí es necesario valorar cómo se controla todo ese volumen de sedimento que se produce por la erosión desde el Magdalena.

El director general de Cormagdalena, Juan Gonzalo Botero, insistió en que la barra marina no está afectando para nada el canal navegable.

“Hay unas condiciones similares a las que se presentaban en el mes de noviembre del año pasado, pero se ido controlando con la implementación de medidas especiales en cuanto a simulaciones para la navegación de barcos y con dragado”, contó el funcionario.

Precisamente, un convenio entre Cormagdalena y Asoportuaria llevó a la contratación de la firma estadounidense Moffatt And Nichol, que entregó un primer informe sobre simulación de la maniobra de aproximación de las embarcaciones a Bocas de Ceniza.

Las simulaciones de entrada de un buque de diseño en el río Magdalena se realizaron a una velocidad constante de 9 nudos. Esta velocidad fue proporcionada por los pilotos prácticos durante el proyecto de las obras de profundización.

En ese informe se concluyó que la entrada al canal navegable se puede realizar de manera segura para ángulos de aproximación de 130 y 140 grados con respecto al centro del tramo de acceso al puerto, menos o más de esos valores hay fallas en el ingreso de barcos, tal como pasó el año pasado cuando quedaron varados tres buques mercantes.

**Link:**<http://www.elheraldo.co/local/barra-de-arena-no-restringe-ingreso-de-buques-al-puerto-9019>

