

Plan de expansión portuaria

De acuerdo con el Reporte de Competitividad Global 2009-2010 del Foro Económico Mundial, en el componente de calidad de la infraestructura portuaria, que determina la percepción de los usuarios frente a los servicios portuarios, Colombia ocupa el puesto 107 en 2009, con una puntuación

inferior a la del promedio suramericano, que impone retos en cuanto a la mejora de la eficiencia operativa de las instalaciones portuarias.

Por eso en la última década el Gobierno ha concentrado su atención en la construcción, conservación y mantenimiento de los canales de acceso a los puertos. No se debe olvidar

que la eficiencia de un puerto está relacionada con tres factores: infraestructura, equipos y logística de operaciones.

En el primer aspecto, los

procedimientos y costos asociados con la operación de la carga han sido identificados como importantes para el crecimiento de la economía nacional.

Desde la aprobación del Estatuto Portuario el Gobierno Nacional ha expedido seis Planes de Expansión Portuaria.

Invías



Las obras que se adelantan en el puerto de Buenaventura se enfocan en los trabajos de profundización de los canales de acceso interno y externo. /Invías

Las inversiones se calculan en \$551 mil millones para los próximos cinco años

Puertos que se modernizan

Las obras que se adelantan en los puertos de Barranquilla, Santa Marta, Cartagena, Buenaventura y Tumaco llevarán al sistema portuario a niveles competitivos y a la altura de los que tienen las regiones Andina y Caribe.

REDACCIÓN ESPECIALES

La dinámica productiva de los últimos años y el crecimiento que ha experimentado el comercio exterior se traducen en una mayor cantidad de toneladas de mercancía movilizadas.

Las cifras no mientan, el transporte marítimo es el modo más usado para la movilización de bienes en el comercio internacional. No en vano representa el 80% del volumen de carga transportada en el mundo.

En 2007 se movilizaron más de 8.000 millones de toneladas, con un crecimiento cercano al 4,8% con respecto al año pasado. En el caso de Colombia, el tráfico portuario ascendió a 112,5 millones de toneladas en 2007, un crecimiento cercano al 4,8% con respecto al año 2006.

El panorama actual muestra la urgencia de contar con un sistema por-

tuario a la altura de los mejores para poder responder a las exigencias que plantea el comercio exterior.

Y una de las tareas más importantes que viene realizando el Invías es la del puerto de Buenaventura, donde se llevan a cabo trabajos de profundización en el canal de acceso de la bahía interna que alcanzó los 12,50 metros de profundidad, con una inversión promedio de \$80 mil millones.

“A partir de la globalización y la búsqueda de economías de escala, el transporte marítimo ha crecido en forma significativa, eso ha llevado a producir barcos con mayor capacidad de carga, de tal forma que las terminales portuarias se han visto obligadas a adecuar sus condiciones físicas para la navegación y acercamiento seguro al puerto. Por eso se requiere invertir en infraestructura y tecnología para ofrecer un mejor servicio”, se-

ñala el Director General del Invías, Enrique Martínez Arciniegas

En el caso de Cartagena la institución espera ampliar el canal de 84 a 132 metros de ancho, con una profundidad de 15 metros; en la actualidad ya se encuentra el contrato de ejecución. Paralelamente se ejecutó el dragado donde se realizan las obras de refuerzo a los fuertes de San Fernando y San José, dos monumentos consagrados como patrimonio nacional, para que el dragado no vaya a perjudicar las estructuras. Ya están contratadas las obras de protección; se estima que sean de aproximadamente \$3.500 millones.

En La Heroica también se proyecta la construcción de la nueva refinería de Ecopetrol, y por eso hay mayor urgencia de posicionar este puerto como uno de los mejores en el manejo de carga para convertirse en uno de recolección y distribución de la región.

El puerto de Tumaco presenta un serio problema de sedimentación que desde el año 2005 se ha querido solucionar y para tal efecto se realizó una desviación del canal y se construyó una trampa de sedimentos. La meta es que el canal alcance cerca de 60 metros de ancho y una profundidad de 7,30 metros, ya que en este momento, por efectos de la sedimentación, apenas llega a una profundidad de 2,5 metros y a veces inferiores.

Esta limitante conlleva dificultades para que las embarcaciones entren, de tal manera que tienen que esperar marea alta. Con el contrato que se está realizando, el canal se llevará a 7,30 metros para dejarlo en condiciones óptimas de operación.

En el caso del puerto de Barranquilla antes de la intervención tenía una profundidad de 30 pies y debían hacer dragados frecuentes

para mantener la profundidad establecida. Así que el puerto empezó a tener problemas porque habían índices de utilización del canal superior al 70%, y cuando eso sucede es urgente realizar una profundización o ampliación.

En el año 2005 se hicieron las obras con el objetivo de llevar la profundidad del canal a los 40 pies. La inversión fue de \$65 mil millones de pesos.

El objetivo del proyecto fue construir unas estructuras en rocas para disminuir el cauce del río y obligarlo a que se profundice. Sin embargo, para llevar a cabo la modernización de todos los puertos del país es necesario que las sociedades portuarias inviertan en equipos y maquinaria de última tecnología para lograr potenciar una operación más efectiva de cara a las exigencias del mercado en la actualidad.



Productos ganadores con mayor acceso por la hidrovía

Los insumos con mayor probabilidad de utilizar el corredor fluvial para el transporte son: El trigo, que podría tener una óptima vía para el transporte de las importaciones hacia el centro del país. El maíz, que al igual que el

trigo tendría en el Meta-Orinoco una excelente vía de transporte hacia el centro del país. Los abonos y agroquímicos requeridos para el desarrollo de los cultivos en el área de influencia y especialmente la parte que proviene de Venezuela.

La soya, que en una importante proporción ingresa al país por Buenaventura, pero que con la hidrovía podría modificar su ruta de transporte en especial cuando su destino final sea Bogotá. El aceite de palma, que encontraría en Venezuela

un importante mercado para la producción del oriente colombiano. El acero que proviene de la zona de Puerto Ordaz en Venezuela, y de Brasil, que a través del Orinoco y el Meta abastecería el mercado del centro del país.

Invías

Obras de encauzamiento y construcción de muelles son la prioridad

Un río para la competitividad de la región

La recuperación de la navegabilidad sobre el río Meta permitirá potenciar las exportaciones de maíz, aceite de palma, productos forestales y coque.

REDACCIÓN ESPECIALES

El río Meta es la principal arteria fluvial de la región de la Orinoquia colombiana, debido al área que cubre y el nivel de servicio que presta como vía de transporte, por eso el proyecto de recuperación de navegabilidad sobre este afluente es uno de los más importantes para la economía del país y el comercio exterior, por el potencial de volúmenes de carga que podría desplazar.

“La navegabilidad sobre el río Meta es el proyecto ancla del Eje Andino de Integración, que pretende desarrollar un corredor bioceánico Pacífico-Orinoco-Atlántico para incentivar intercambios comerciales entre las diferentes regiones del país y a su vez proyectar estas zonas hacia mercados internacionales”, señala Enrique Martínez, director del Invías.

Sin embargo, el río es navegable durante ocho meses del año, de abril a diciembre, y en épocas de verano sólo es transitable por embarcaciones de bajo calado. Con el proyecto que se piensa implementar, se recuperarían 832 de

los 850 kilómetros entre Cabuyano y Puerto Carreño.

Por eso lo que se busca con el proyecto es que el río pueda ser navegable durante los doce meses del año por embarcaciones de mayor tamaño, lo que permitiría una comunicación más eficiente entre Colombia y sus países vecinos a través de esta vía. Para ello, el proyecto propone solucionar los pasos difíciles que presenta el río debido a su morfología.

Una de las construcciones más importantes para el beneficio de la navegabilidad son las obras de mejoramiento del canal, como el cierre de brazos, remoción de rápidos, protección de orillas, programas de revegetalización de sus orillas, reforestación y dragados.

Con estas acciones se garantizan profundidades cercanas a los 1,80 metros para que las embarcaciones con calados iguales o superiores a 1,20 metros puedan transitar sin ninguna restricción. Las obras de mantenimiento, como señalización, balizaje, destronque y dragados de limpieza, también son claves en la recuperación del cauce.



Las obras se están adelantando, especialmente la construcción de muelles. /Invías

La construcción de infraestructura portuaria es otro complemento para la recuperación de la navegabilidad. Por eso el acceso a muelles para embarcaciones de cabotaje y fluviales sobre Puerto Carreño o los muelles de transferencia en La Banqueta (puerto fluvial cercano al municipio de Puerto López), donde se contempla la construcción de un

muelle de transferencia de carga del modo fluvial al carretero, que permitirá el acceso a los grandes polos de desarrollo.

Hasta el momento las obras avanzan de acuerdo con el cronograma establecido por Invías. Y en la actualidad se adelanta la construcción de la vía de acceso al puerto de transferencia de carga La Banqueta.

Por otro lado, se construye el muelle de transferencia de carga La Banqueta, localizada sobre la margen derecha del río Meta, frente al municipio de Cabuyano. De otro lado, también ha tenido un alto progreso la construcción de las obras de encauzamiento a los largo de los 850 kilómetros de longitud, para solucionar los puntos críticos de navegabilidad.

Algunos de los beneficios económicos que traerá la adecuación y operación del corredor fluvial sobre el río Meta son la reducción en los costos de transporte y el asentamiento en la región de nuevas producciones de palma de aceite, productos forestales y maíz.

Adicionalmente se hará una inversión significativa en el desarrollo de la construcción y operación de puertos que complementarán la obra principal de la recuperación de la navegabilidad.

“La operación del corredor traerá beneficios de ordenamiento ambiental y territorial a la región, representado en obras de reforestación y protección del cauce del río”, agrega Martínez.

El proyecto se ejecutará por etapas y tiene como objetivo convertir el río Meta en una vía de comunicación que integre un inmenso territorio rico en recursos naturales.