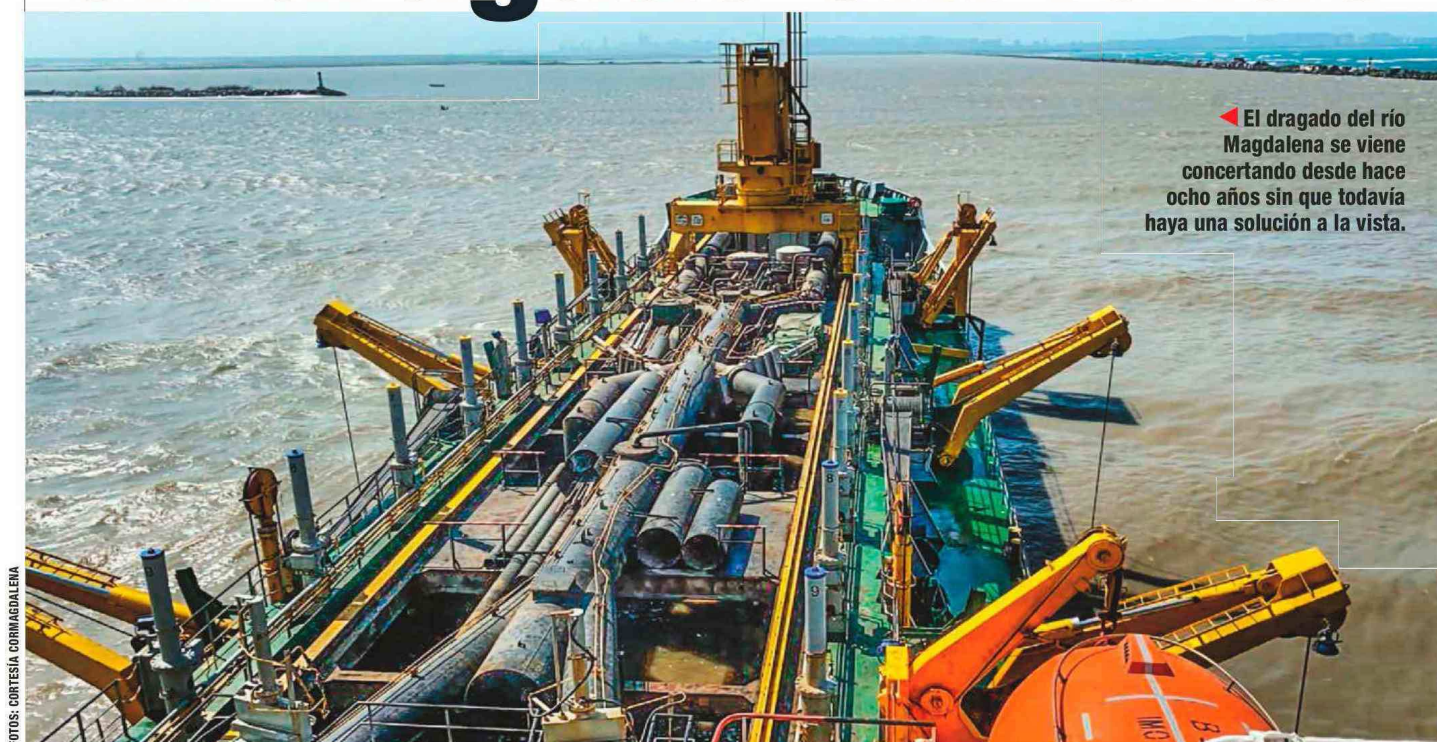


NACIÓN

INFRAESTRUCTURA ■

Un dragado sin fondo



◀ El dragado del río Magdalena se viene concertando desde hace ocho años sin que todavía haya una solución a la vista.

FOTOS: CORTESÍA CORMAGDALENA

El Puerto de Barranquilla aún no logra consolidar una estrategia que ponga fin al eterno problema del dragado, que ha diezmando la competitividad económica y portuaria de esa ciudad. Radiografía de “pañitos de agua tibia” que le han costado una millonada a la nación.

PESE A TODOS LOS ESFUERZOS en el papel, aún no se da el primer paso para lo que sería la solución definitiva a la extrema sedimentación en el canal que afecta el paso de buques y la operación del Puerto de Barranquilla.

Desde 2017, cuando caducó la primera APP Navelena para el proyecto de recuperación de la navegabilidad en el río Magdalena, las actividades portuarias en Barranquilla se han visto afectadas por las intermitentes labores del dragado en el canal de acceso al puerto de la ciudad.

Labores que desde entonces son responsabilidad de Cormagdalena para disminuir la sedimentación y mejorar el acceso al puerto, permitiendo el arribo de buques de gran tamaño. Una tarea que, hasta ahora,

ha sido imposible de consumir, y que incluso se convirtió en un trabajo discontinuo, que ha significado varias contrataciones con dragas extranjeras y solo entre 2020, 2021 y 2022 el costo de estas actividades ha sido aproximadamente de 100.000 millones de pesos.

En diálogo con SEMANA, René Puche, presidente del Puerto de Barranquilla, aseguró que la credibilidad en ese muelle comercial se ha perdido por la inestabilidad del canal de acceso, dejando también pérdidas millonarias. “Nosotros reconocemos un esfuerzo muy grande desde el punto de vista económico a lo largo del Gobierno del presidente Iván Duque con la contratación de una draga por lo menos en los últimos 12 meses de manera permanente. Sin embargo, los resultados, desafortunadamente,

no se han dado, hemos tenido condiciones de calado de hasta 6,2 metros, eso es muy bajo”, señaló Puche.

Según José Fernando Curvelo, director de asuntos portuarios de la Alcaldía de Barranquilla, toda esta situación se vio agravada por el actual fenómeno de La Niña que impacta el país y aumenta la sedimentación en el río, convirtiendo a Bocas de Ceniza en un punto crítico. “Las profundidades de Bocas de Ceniza se han visto afectadas y en este momento hay un canal autorizado de 8,5 metros”, puntualizó el funcionario.

En junio de 2019 fue seleccionada la firma belga European Dredging Company sucursal Colombia para realizar tareas de dragado y mantenimiento del canal navegable en el río Magdalena, exactamente en el hoy llamado “punto crítico” del sector

... Y sin barril

► Las dragas destinadas para realizar este trabajo son extranjeras. Sin embargo, en muchos casos, los contratos no se han ejecutado en su totalidad.



de Bocas de Ceniza, con la draga Francis Beaufort.

Dicho contrato de obra tuvo un valor de 2.992.504.864 pesos y una duración de un mes para la remoción aproximada de 226.895 metros cúbicos de sedimentos. La interventoría estuvo a cargo de la firma Consorcio Dragado Bocas y el costo de este último contrato fue de 86.912.840 pesos. Para el mes siguiente, en julio del mismo año, la draga ya era otra, una llamada Lelystad, operada por la empresa Van Oord International Dredging And Offshore Contractor, y con la que esperaban remover un volumen aproximado de 226.895 metros cúbicos de sedimentos. Pero en septiembre del mismo año llegó a la zona para las mismas obras la embarcación de bandera China Hang Jun 5001, con fecha de terminación del 31 de diciembre de 2021.

En febrero de 2021 arribó a Barranquilla la draga Bartolomeu Dias, de la empresa European Dredging Company, la misma que prestó los servicios en 2019, pero esta vez con un contrato adjudicado por Findeter por un valor de 13.418 millones de pesos y un plazo de tres meses.

Cinco meses después, en julio, cuando el calado del canal de acceso del puerto llegó a 6,7 metros, y fueron paralizadas las operaciones del sector portuario, llegó la draga Taccola, de la compañía Jan de Nul, desde Jamaica, para remover 145.000 m³ de sedimentos con una capacidad de dragado de 4.400 m³. Y justo en ese momento

crucial para el sector portuario, en agosto, la draga sufrió una falla técnica, una avería eléctrica que la hizo detener las labores por varios días.

En ese momento, y ante el requerimiento de Cormagdalena al contratista, fue solicitada nuevamente la Bartolomeu Dias para reemplazar la Taccola, y tras cerca de día y medio de navegación desde Curazao llegó al puerto. “Más o menos el 60 o 70 por ciento de la carga que se moviliza por la zona portuaria de Barranquilla se produce en la capital del Atlántico para ser exportada, por eso las afectaciones han sido grandes. Afortunadamente, gracias a la dinámica económica de la ciudad y gracias a las inversiones que hemos hecho en términos portuarios, los volúmenes de carga han venido creciendo, el año 2021 fue un año bastante bueno, pero, increíblemente a

SE ESPERA QUE EN EL PRÓXIMO GOBIERNO AVANCE EL PROYECTO DEL DRAGADO EN EL PUERTO DE BARRANQUILLA PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD.

pesar de que fue el mejor año, fue el año en el que más toneladas se dejaron de recibir por el tema del calado. Aproximadamente 800.000 toneladas tuvieron que ser enviadas a otros puertos”, indicó Puche.

Lo evidente para los portuarios es que si con los deficientes niveles de profundidad en el canal de acceso las operaciones se dinamizaron, con un tratamiento digno, el puerto de Barranquilla podría generar muchas más ganancias para la ciudad y el país.

Lucas Ariza, director ejecutivo de la

Asociación de Puertos del Atlántico (Asoportuaria) ratificó con cifras esta información y para él la pregunta recurrente es “¿cómo estaríamos si tuviéramos unas condiciones decentes?” “(...) Es la realidad del río, que se comporta como se debe comportar, y la entidad responsable es la que debe reaccionar oportunamente para brindar las condiciones”, anotó el directivo.

¿HABRÁ LUZ AL FINAL DEL TÚNEL?

La salvación para los portuarios era una nueva APP del Río Magdalena que interviniera 668 kilómetros entre Bocas de Ceniza desde Barranquilla hasta Barrancabermeja, en el departamento de Santander, pero la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) confirmó que la adjudicación del proyecto fue declarada desierta, porque ninguna de las 40 empresas que estaban interesadas en invertir se presentó.

En un llamado desesperado del alcalde de Barranquilla, Jaime Pumarejo, el presidente Iván Duque intervino el pasado mes de junio y tomó varias decisiones importantes que lograrían sacar adelante al puerto de Barranquilla. Entre ellas, la compra de una draga que, en palabras del jefe de Estado, “realice de manera permanente las actividades de excavación en el canal de acceso al Puerto de Barranquilla, para así mantener las condiciones de profundidad requeridas para el tránsito de embarcaciones y el arribo a la zona portuaria. En el entretanto se garantizará el dragado necesario”.

Adicionalmente, anunció obras de infraestructura para restablecer la funcionalidad del tajamar occidental en el sector del canal de acceso al Puerto de Barranquilla, contratar las actividades de excavación requeridas para la operación de la draga en el canal de acceso al Puerto, buscando así garantizar niveles de servicio durante los siguientes años y contratar las actividades de la primera fase de lo que será el puerto de aguas profundas, de acuerdo con los estudios y diseños adelantados por la Alcaldía de Barranquilla.

La preocupación ahora es “que los anuncios no queden en anuncios y pasen a los hechos”, dijo el director de Asoportuaria. A su turno, desde la Alcaldía distrital, José Curvelo manifestó su intranquilidad: “Existe mucha expectativa por parte de la Alcaldía de Barranquilla y por parte del sector portuario y de todos los gremios que se firme el documento Conpes en este Gobierno”. ¿Alcanzará? ■