

# ACTUALIDAD E IMPORTANCIA DE LOS DRAGADOS EN EL DESARROLLO PORTUARIO DEL PAÍS

Por  
CF. Germán Escobar Olaya  
S2 Diego Andrés Villate Daza  
Capitanía de Puerto Barranquilla



Foto: Demetrio Aguas

La Draga "Uilenspiegel" realizando trabajo de mantenimiento del canal de acceso al Puerto de Barranquilla.

Para nadie es un secreto que en los últimos años los puertos se han convertido en fuente de desarrollo y crecimiento para los diferentes departamentos costeros que le han apostado al crecimiento portuario.

El movimiento de carga a nivel nacional e internacional constituye un pilar para el sustento y crecimiento económico de estas poblaciones, que, en busca de mejorar su PIB, han generado estrategias que orientan a seguir lo planteado en documentos tan importantes como el Conpes 3744, donde se resalta el valor que tendrá la firma de tratados de libre comercio y

el auge minero-energético, que se viene presentando desde el año 2008.

Situación que se presentó indefectiblemente, ya que la firma de los tratados de libre comercio ha generado una relación positiva entre el incremento del comercio exterior y la utilización de los puertos en Colombia. Para el año 2016 esta relación se vio altamente reflejada en movimiento de carga que, según un reporte consolidado de la Superintendencia de Puertos, tuvo una participación de un 88 %<sup>1</sup> en la exportación e importación de mercancías (ver Figura 1).



El total movilizado correspondió a operaciones de importación y exportación, en su mayoría representadas por carbón e hidrocarburos, que constituyen gran parte del comercio exterior colombiano distribuido por las terminales portuarias. Toda esta dinámica portuaria y valioso desarrollo económico, no podría darse sin que se brinden las condiciones de seguridad necesarias para el arribo y zarpe de embarcaciones, situación que repercute de manera directa en las terminales portuarias y las instituciones del Estado con competencia en el tema.

Hace tiempo, la Autoridad Marítima Colombiana y la Superintendencia de Puertos y Transporte (MINT-SPT), han volcado sus esfuerzos por generar condiciones claras respecto a la necesidad de brindar seguridad en el tránsito y atraque de embarcaciones, en especial en las dársenas y canales navegables donde el tránsito se restringe debido a la ausencia de suficiente calado, ya que estas dos instituciones son las directamente implicadas en que se cumpla con los niveles de seguridad relacionados con la navegación y recepción de embarcaciones en los puertos, gracias a lo contemplado en el Decreto-Ley 2324 de 1984 y la Ley 1ª de 1991, donde, con transversalidad de funciones,

las dos habilitan y permiten el desarrollo de dragados y relimpias para la obtención del calado óptimo. Respecto a esto, la Asociación Internacional de Puertos y Terminales (IAPH) también ha incentivado en los últimos años el conocimiento y la necesidad convergente a los dragados, ya que dragar es fundamental para la construcción y el mantenimiento de proyectos portuarios, y, es que desde el comienzo de la civilización y de la evolución de las comunidades que se iban estableciendo, ha habido necesidad de transportar personas, equipamiento, materiales y productos por vías acuáticas. Como resultado, se incrementó la profundidad de muchas vías acuáticas, con el fin de darles acceso a puertos.

En su mayoría, los grandes puertos del mundo requieren dragado en algún momento para ampliar los canales de acceso y dársenas de maniobra, así como para ofrecer profundidades adecuadas a lo largo de las instalaciones portuarias. Además, estos canales suelen requerir un dragado de mantenimiento frecuente y periódico. En caso de navegación fluvial, también se necesita un dragado para construir y mantener enlaces de vital importancia para puertos e instalaciones interiores<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> "Movimiento de carga en los puertos marítimos colombianos". Informe consolidado diciembre de 2016. Acumulado: enero - diciembre de 2016. Documento PDF consultado en línea URL [http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2017/Febrero/Trafico\\_portuario\\_28/Informe\\_Consolidado\\_Diciembre\\_2016.pdf](http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2017/Febrero/Trafico_portuario_28/Informe_Consolidado_Diciembre_2016.pdf)

<sup>2</sup> Dragado por el desarrollo. Documento PDF. Consultado en línea URL <https://www.iadc-dredging.com/ul/cms/fck-uploaded/documents/PDF%20Publications/dredging-for-development-spanish.pdf>

## PARA EL AÑO 2017 EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVÍAS) DESTINÓ UN PRESUPUESTO DE \$8.250 MILLONES PARA EL MANTENIMIENTO DEL CANAL DE ACCESO AL PUERTO DE BARRANQUILLA<sup>3</sup>

En Colombia, los principales puertos que necesitan los servicios del dragado son Barranquilla, Buenaventura y Cartagena, donde los canales públicos y las dársenas de maniobra privadas constantemente requieren intervención con el fin de alcanzar registros de calado seguros para el creciente arribo de embarcaciones que superan la profundidad natural.

La demanda del servicio de dragado se ha incrementado en los últimos años, tanto así, que ha existido la necesidad de contratar embarcaciones de bandera extranjera para que cumplan con los trabajos que, con extrema urgencia, deben ser adelantados, situación que no ha sido bien recibida por las agremiaciones nacionales que se sienten amenazadas con la vía libre que dio el Gobierno Nacional desde el año 2012, cuando empezaron a arribar a puerto colombiano dragas de origen holandés con efectividad en el desarrollo de dragados de gran envergadura.

En Colombia, las embarcaciones de este tipo son pocas, ya que la progresiva desaparición del pabellón nacional en el ámbito internacional, sumada a la falta de incentivos a los armadores nacionales, los pone en

desventaja con los extranjeros, quienes se benefician con el no pago de impuestos como el IVA, para realizar mantenimientos y reparaciones a sus embarcaciones en el país, obteniendo márgenes económicos más amplios, permitiéndoles ofrecer mejores tarifas y creando rangos de competencia inalcanzables.

La diferencia en la capacidad de las dragas extranjeras respecto a las colombianas es evidente, no solo en eficiencia, sino también en el cumplimiento de estándares ambientales y de seguridad, porque en promedio las dragas nacionales datan de los esfuerzos que se adelantaron en la década de los 80, donde, con interés particular e institucional, se importaron algunas naves que tenían algún uso, pero que en esencia, en aquella época se consideraban suficientes con la poca demanda portuaria que se presentaba. En el año 2016, en Cartagena, arribó una draga internacional; en Buenaventura, dos, y en Barranquilla un total de seis. Lo anterior para trabajos que facilitarían el tráfico marítimo, mientras que la llegada de dragas nacionales solo fue una en Barranquilla y una en Cartagena, demostrando así la demanda de naves extranjera para estos trabajos<sup>4</sup>.



Foto: Archivo DIMAR  
Draga KAISHUU Pacífico colombiano.

<sup>3</sup> Documento online: "Arranca licitación para contratar dragado del canal de acceso". Caracol Radio. Consultado en línea URL [http://caracol.com.co/emisora/2017/04/20/barranquilla/1492688747\\_831475.html](http://caracol.com.co/emisora/2017/04/20/barranquilla/1492688747_831475.html)

<sup>4</sup> Referencias obtenidas del movimiento de embarcaciones nacionales y extranjeras llevado por la Dirección General Marítima.



Foto: Demetrio Aguas  
Draga "Pedro Álvares Cabral".

En otros países, el trabajo de mantenimiento es realizado, en ocasiones, por empresas de dragado propietarias del proyecto, pero progresivamente se está eliminando esta práctica a medida que se da más trabajo a los contratistas. Flotas de dragado de propiedad y operadas por gobiernos, han sido eliminadas en muchas naciones marítimas como Brasil, Alemania y México.

Por otra parte, contratistas de dragado pueden operar como subcontratistas para complementar a otros contratistas en proyectos de construcción en los que el dragado es solo una parte de la construcción total. A menudo, en proyectos de desarrollo o mantenimiento de puertos, el contratista de dragado es el principal contratista. Los contratistas de dragado pueden ser empresas que actúan a escala local, regional, nacional o internacional, dependiendo de las condiciones del mercado.

La mayoría de los contratos de proyectos de desarrollo de puertos requieren la participación de contratistas internacionales, con el fin de garantizar la

competencia entre los que estén cualificados para llevar a cabo el trabajo. En general, a más amplia competencia, baja el precio, pero la oferta más baja no siempre lleva al menor costo global para el proyecto, ni la solución óptima<sup>5</sup>, y en Colombia esto funciona con desventaja en costes, ya que las dragas extranjeras no encuentran competencia en las nacionales, que en la mayoría de los casos se están utilizando para relimpias<sup>6</sup> de dársenas de maniobra, dejando atrás la oportunidad de participación en proyectos macro, como la ampliación de canales navegables o profundización de los mismos.

Otro factor de importancia asociado a los dragados en Colombia, es el poco conocimiento respecto a las implicaciones ambientales y culturales que representa la realización de estos trabajos, que por desconocimiento, se están llevando sin mayores controles, en especial, en la disposición de los sedimentos sustraídos, porque no se están implementando planes para determinar los rangos de contaminación, ni tampoco se piensa en el material dragado como recurso, debido a que se ve

<sup>5</sup> Dragado por el desarrollo. Documento PDF. Consultado en línea URL <https://www.iadc-dredging.com/ul/cms/fck-uploaded/documents/PDF%20Publications/dredging-for-development-spanish.pdf>

<sup>6</sup> Resolución 0046-2015 MD-DIMAR-CPO3-ALITMA. Por medio de la cual se establecen los requisitos para las solicitudes de relimpias en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla. Consultado en línea URL <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/res00462015-cp03.pdf>

como algo inútil; esta situación debería ser evaluada, ya que podríamos estar frente a soluciones de relleno para mitigar la erosión o material reutilizable en obras.

En general, las condiciones del dragado en Colombia son variables respecto a la necesidad, lo que conlleva a ser precavidos en busca de optimizar el ejercicio laboral de este campo con mano de obra nacional, estandarización de criterios de implementación y control, por lo que a mediano plazo esta situación

continuará igual. Por otro lado, no se puede desconocer la importancia que tiene en el libre desarrollo de la actividad comercial marítima, porque sin estos trabajos, sencillamente no se lograría cumplir con la demanda en este campo, ya que inevitablemente se debe considerar como parte del ejercicio general del progreso marítimo y portuario del país, tal como lo muestran las estadísticas de arribo internacional, que en el año 2016 presentaron los siguientes valores en los principales puertos donde se realizan trabajos de dragado:

Tabla 1. Arribo de naves de tráfico internacional año 2016. Fuente: Dimar.

PUERTO	ARRIBO DE NAVES DE TRÁFICO INTERNACIONAL (2016)
Cartagena	4.598
Buenaventura	1.366
Barranquilla	1.330

**Web Grafía**

- Dirección General Marítima. Subdirección de Desarrollo Marítimo. Control de tráfico marítimo. Consultado en línea [10-09-2017] URL: <https://www.dimar.mil.co/>
- Dragado por el desarrollo. Documento PDF. Consultado en línea [17-09-2017] URL: <https://www.iadc-dredging.com/ul/cms/fck-uploaded/documents/PDF%20Publications/dredging-for-development-spanish.pdf>
- Documento online: Arranca licitación para contratar dragado del canal de acceso. Caracol Radio. Consultado en línea [17-09-2017] URL: [http://caracol.com.co/emisora/2017/04/20/barranquilla/1492688747\\_831475.htm](http://caracol.com.co/emisora/2017/04/20/barranquilla/1492688747_831475.htm)
- Movimiento de carga en los puertos marítimos colombianos. Informe consolidado diciembre de 2016. Acumulado: enero-diciembre 2016. Documento PDF. Consultado en línea [20-09-2017] URL: [http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2017/Febrero/Trafico\\_portuario\\_28/Informe\\_Consolidado\\_Diciembre\\_2016.pdf](http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2017/Febrero/Trafico_portuario_28/Informe_Consolidado_Diciembre_2016.pdf)
- Resolución 0046-2015. MD - DIMAR - CPO3 - ALITMA. Por medio de la cual se establecen los requisitos para las solicitudes de relimpias en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla. Consultado en línea [22-09-2017] URL: <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/res00462015-cp03.pdf>