



TRANSPORTE

Foto: Contralmirante Ernesto Durán González, Director General Marítimo

COLOMBIA Y EL TRÁFICO MARÍTIMO POR EL CANAL DE PANAMÁ



ntrevista realizada al Señor Contralmirante Ernesto Durán González, Director General Marítimo sobre la alternativa de ampliar y profundizar el Canal de Bocachica en Cartagena, como opción económica e inmediata para estar Colombia a la altura de recibir buques Post Panamax, que llegarían con la ampliación del Canal de Panamá.

LT: ¿Cuál es la implicación que tiene para Colombia la expansión del Canal De Panamá?

D.G.M: Las obras del Canal de Panamá permitirán el paso de los grandes barcos, que por espacio, nunca antes habían podido transitar. Las rutas marítimas y los esquemas de distribución de la carga particularmente en nuestro hemisferio cambiarán. Los beneficios de la eficiencia y la economía derivada de los gigantes del mar, serán aprovechados por quienes tengan la capacidad de explotarlos. El comercio internacional y el transporte marítimo para Colombia tendrán nuevas variables. Panamá es el vecino adyacente de nuestros dos océanos. Ambos accesos del Canal de Panamá, van directo a nuestras aguas marítimas. Es Colombia y son nuestros puertos los “inmediatos” y naturales beneficiarios de esta vía estratégica de interés mundial para el comercio. Es una oportunidad irrepetible que hay que aprovechar.

LT: ¿Cuál es la visión de la autoridad marítima nacional DIMAR respecto a la adaptación de los puertos para recibir estos grandes buques?

D.G.M: Los terminales portuarios en Colombia han tenido un desarrollo magnífico. Se están modernizando. Se han preparado para estos nuevos retos. Han

crecido. Hay puertos nuevos especializados importantísimos en el desarrollo. Han elevado sus capacidades al más alto estándar internacional. En paralelo los servicios marítimos que el Ministerio de Defensa por medio de la Armada Nacional y DIMAR prestan para la garantía de la seguridad de estos buques, sus tripulantes, su carga y ese gran comercio, también está en la misma vía del desarrollo. Un proceso de mejoramiento continuo. Nuevos sistemas de Control de Tráfico Marítimo. Modernización de los esquemas de señalización y seguridad integral. Fortalecimiento de la infraestructura, de las unidades navales a flote y aéreas para la protección de los intereses marítimos nacionales. Sistemas modernos de cartografía para la navegación segura de las naves. Capacitación. En fin. No obstante las vías marítimas, esas “autopistas” en el mar por donde transitaran los grandes barcos, deben también adaptarse. Los buques crecieron y las vías deben crecer, hacerse más anchas, más profundas, más seguras. También debemos modernizar las leyes y las normas, pues fueron hechas y pensadas para un mundo marítimo y un momento nacional diferente al que estamos viviendo.

LT: ¿Qué hay que hacer para poder recibir estos barcos en los puertos?

D.G.M: Muchas cosas. Adaptarse. Crecer en capacidades y servicios marítimos. Entrenar a los pilotos prácticos. Mejorar la cantidad y las competencias de los servicios de remolque y asistencia en puerto. Profundizar y ampliar las vías náuticas, los canales de acceso, las zonas de fondeo, las dársenas de maniobra, los muelles de atraque en los terminales portuarios,

sus sistemas de amarre. Establecer procedimientos de gestión de la calidad y la seguridad. Reforzar la vigilancia y la protección. Modernizar los reglamentos operacionales de navegación y maniobra. Facilitar los procedimientos de recepción y despacho de la carga y trámites aduaneros. Prestar servicios 24/7. El mundo marítimo no descansa.

LT: Varadero. Más problemas que soluciones. Altos costos. Implicaciones ambientales. **¿Qué pasa si no se autoriza este proyecto? ¿Nos quedamos sin la posibilidad de explotar las posibilidades de la economía de escala?**

D.G.M: El Canal de Varadero es una opción dentro de la adaptación de las vías de ingreso al Puerto de Cartagena. Está en estudio. Tiene muchas variables y zonas de incertidumbre que deben resolverse. Demanda tiempo y recursos especiales. En paralelo, estamos estudiando otras alternativas válidas, ambientalmente favorables y ojala de menos impacto. Si por la razón que resulte, no es viable el Canal de Varadero, al menos por el momento, podemos considerar la ampliación del actual Canal de Bocachica para adaptarlo al tamaño de los buques que se espera recibir. El Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas de la Armada, que es un Instituto de Investigaciones Científicas de la Marina, ha realizado análisis y hemos encontrado soluciones alternativas, más económicas, funcionales, seguramente más rápidas, empleando como base el Canal que ya existe y haciendo un diseño, de momento conceptual, para un

canal cuya geometría resulte apto para los grandes buques, y especialmente conservando el equilibrio entre las necesidades de desarrollo y la protección ambiental de nuestros recursos nacionales.



Fotos: canal de Cartagena. Archivo DIMAR



LT: ¿Estamos condenando los fuertes históricos de San José y San Fernando a su destrucción?

D.G.M: No. Al contrario. Con una obra integral bien planificada, de alto estándar, con soluciones de ingeniería probadas para la protección del patrimonio cultural, y una combinación de regulaciones para el control del tráfico marítimo, el impacto sobre los fuertes históricos debe minimizarse, mitigarse, y en paralelo apoyar a su mantenimiento y recuperación. Esto es un tema de competencia del Ministerio de Cultura y hay que contar con su decisión. El deterioro que hoy sufren los fuertes históricos, como tantas otras construcciones del borde costero, por mecanismos naturales y antrópicos, debe ser contenido, controlado y reducido en su impacto. No dudo que haya soluciones de ingeniería para este propósito, y que en simultánea permitan el desarrollo marítimo y económico nacional.

LT: ¿Qué ventajas tendría el canal de bocachica sobre el canal de varadero?

D.G.M: Muchas desde nuestro punto de vista. Para empezar, menor dimensión de la obra de dragado, es decir, menos material a dragar. Menores costos. Ya el Canal esta hecho, es ampliarlo. Mayor facilidad para el entrenamiento de los

pilotos. Menos afectación y alteración de la dinámica oceanográfica de la bahía. Menos impacto ambiental en beneficio de los ecosistemas marinos existentes. Menos problemas con la incertidumbre sobre comportamiento de los sedimentos y su efecto con las Islas del Rosario. Más rápido de realizar y más temprana su adaptación para la recepción de los buques. Más fácil y económica la actualización de las Cartas Náuticas. Si bien se requieren obras serias de ingeniería para proteger el patrimonio cultural especialmente por los Fuertes de San José y San Fernando, de todos modos estas son necesarias, con o sin canal. También se requiere un nuevo diseño de señalización marítima, pero igualmente es menor y más económico que en duplicado y por un canal completamente nuevo.

LT: *¿Y las desventajas?*

D.G.M: Bueno, con una óptica rápida y superficial, tal vez sea mejor tener dos canales que uno solo. Son opciones alternativas de utilización en caso de siniestros por uno de ellos. Es reducción de la densidad de tráfico marítimo por un solo punto. Son herramientas de maniobra y organización de la navegación. La clave es tener un equilibrio entre las variables económicas, ambientales, de tiempo de respuesta a los retos del comercio, la seguridad y la necesidad. Tal vez lo ideal sería empezar con el más fácil y planear el futuro, el desarrollo y el crecimiento, con alternativas para los demás canales.

LT: *¿Como controlar los efectos del oleaje de los grandes buques entrando a toda marcha por el canal?*

D.G.M: Primero que todo, los buques, por seguridad, no deben entrar a toda velocidad. Como en cualquier modo de transporte, las zonas restringidas tienen pro-

cedimientos especiales. Es un problema simple que se resuelve con los servicios de Control de Tráfico Marítimo. Se harán las simulaciones y modelos para establecer no solo la velocidad adecuada, segura y de menor impacto sobre los fuertes laterales y el litoral, sino los esquemas de escolta y asistencia de remolcadores, los procedimientos náuticos, las prioridades de paso de los buques según las convenciones internacionales. Los planes de contingencia en caso de emergencia. Es el Estado el que entra a regular y organizar la navegación, y para eso estamos nosotros. Esto es normal y usual en todos los puertos del mundo.



LT: Y porque no “boca-grande”. *¿No es una opción viable?*

D.G.M: La entrada, la barra de Bocagrande tiene unas características especiales. Ya es un sistema de alguna manera regulatorio de la dinámica oceánica y de la estabilidad interior de la bahía, del régimen de olas, del control de sedimentos y la deriva litoral. Hay estudios que advierten los efectos adversos de la dinámica marina y su implicación en los litorales y el sector industrial y turístico de Cartagena si se abriera ese paso en

grandes proporciones. Tal vez sea el momento de revisarlos con las tecnologías modernas. Tal vez sea la oportunidad para repensar alternativas para este canal con algunas obras de impacto controlado, por ejemplo para el desarrollo del turismo náutico y la navegación deportiva, o los buques de poco calado o servicios logísticos de la industria off shore. Se reduciría la densidad de tráfico por el canal comercial principal de Bocachica. Necesitaríamos nuevos esquemas de señalización y cartografía. En fin. Habrá que estudiarlo con detalle para un futuro cercano. Es interesante.

