



OPINIÓN

Por: Oscar Medina Mora

¿CUÁL DEBE SER LA PROFUNDIDAD DEL CANAL DE ACCESO A BUENAVENTURA?

Reza el aforismo pambeliano que es mejor ser rico que pobre. Obviamente es mejor tener un canal profundo que un canal somero, pero cuando los recursos son limitados habría que pensar bien cuánto es lo que verdaderamente se requiere de profundidad para la operación, segura y continua de uno de los puertos más importantes del país y sus diferentes terminales. El que mueve casi el 99% de la carga en el litoral Pacífico.

Según información publicada en la página web de la Presidencia y de la cual se hizo eco en algunos medios como el Nuevo Siglo el pasado 20 de diciembre de 2016, el dra-

gado para extraer 3'546.200 metros cúbicos (2'774.000 metros cúbicos de arena, 126.200 metros cúbicos de roca blanda y 646.000 metros cúbicos de roca dura), está adjudicado por un valor de 107.330 millones de pesos. Lo que a simples cuentas de tendero de pueblo, me da USD 10,00 por metro cúbico, muy buen precio de conformidad a los estándares internacionales, aunque cada dragado tiene especificaciones diferentes y por lo tanto precios unitarios diferentes.

Si el canal mide 30.000 metros aproximadamente y el ancho de solera es de 200 metros, cada metro de profundización

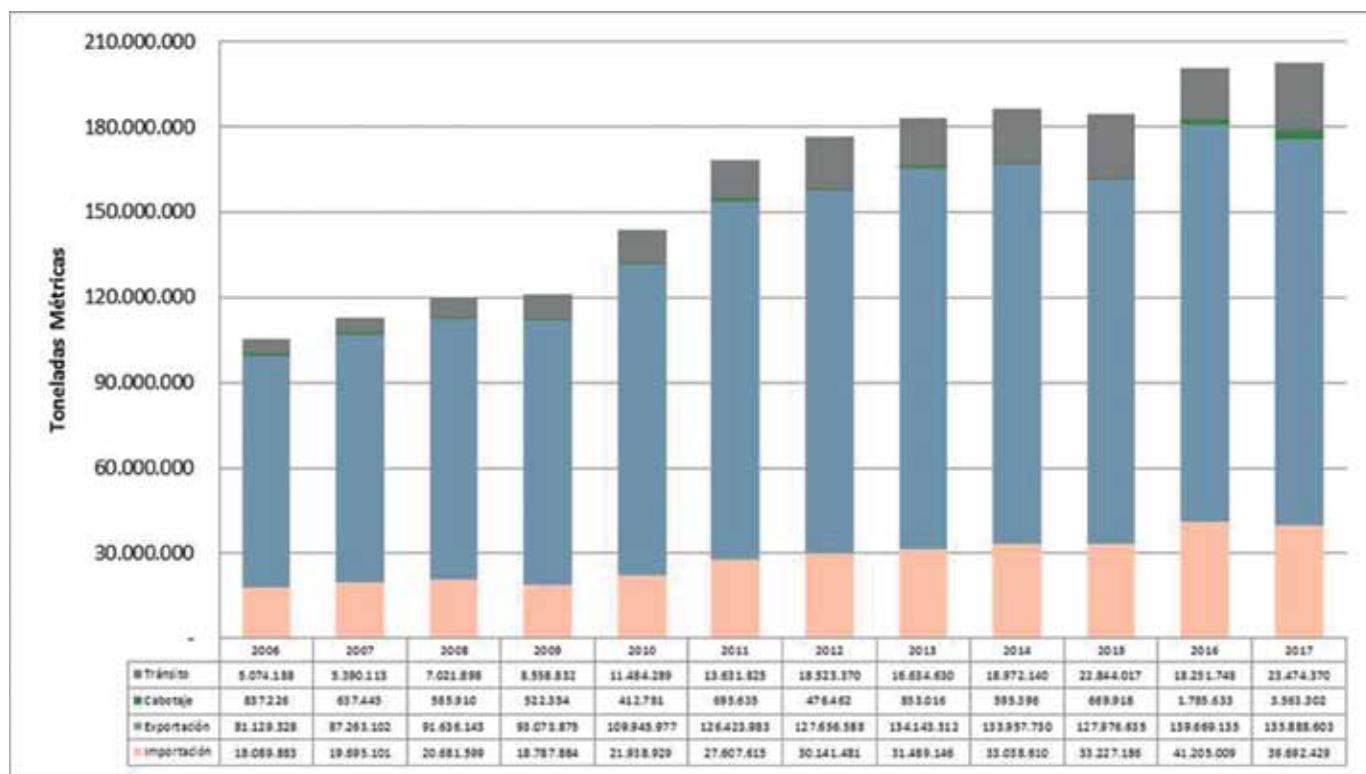


Imagen izq: imelapse buque carga general en el canal de acceso de Buenaventura. Tomado de: FullAvanteNews

Arriba: Gráfico correspondiente a Tráfico Portuario Nacional por tipo de Operación 2008- 2017, en toneladas métricas. Fuente: Superintendencia de Puerto y Transporte. Elaboración Propia. Unidades en Toneladas Métricas

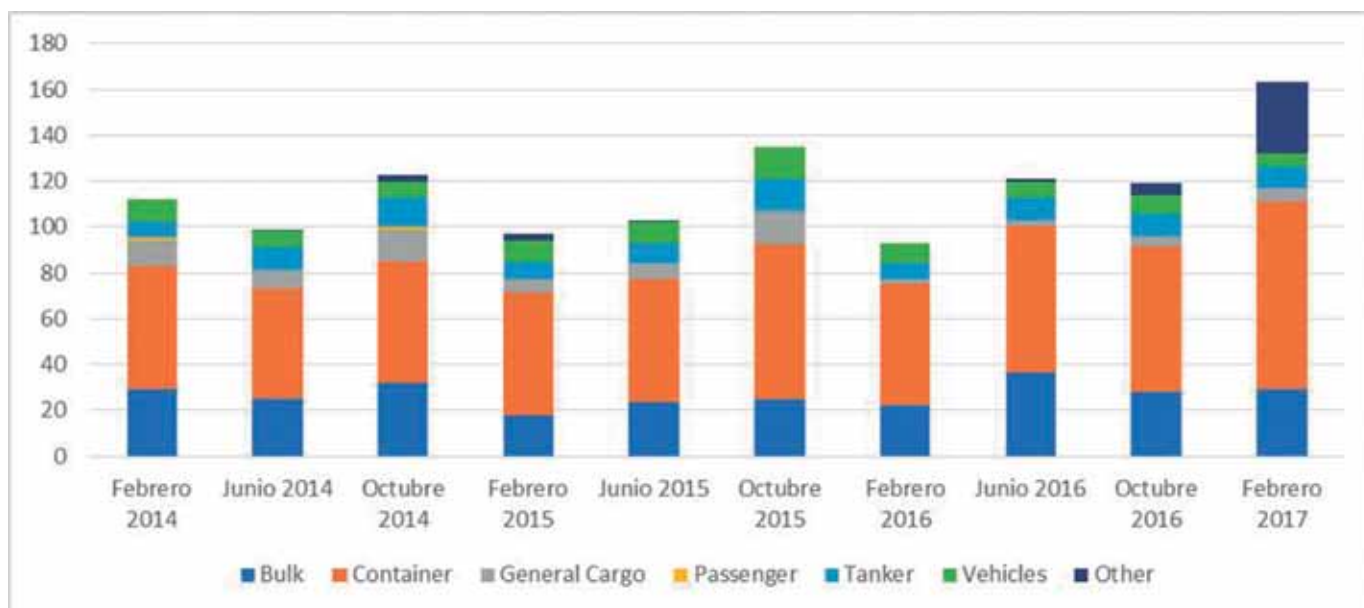


Imagen: Tráfico Marítimo Buenaventura por tipo de barco 2008- 2016, recaladas. **Fuente:** Marine Traffic. **Elaboración:** Propia

podría estar costando 60 millones de dólares, es decir a una TRM de 3.000,00 pesos, COL\$ 180.000.000.000,00, entonces el asunto no es de poca monta. Aunque la relación costo-beneficio para la economía en general será sin duda positiva, si se ofrece la profundidad de operación que el puerto requiere para una operación óptima.

Tráfico Portuario Nacional Por tipo de Operación 2008- 2017, en toneladas métricas.

El canal de acceso al puerto, en la actualidad, presenta una profundidad en más baja marea de 13,5 m en la parte exterior y 12,5 m en la zona más próxima a los muelles, con un ancho de solera 200 y 160 metros, respectivamente. A diferencia del mar Caribe, en el Pacífico colombiano las condiciones de variación de marea son amplias, pu-

diendo llegar a variar de +4,5 a -0,5 en 6 horas, pero en promedio se puede decir que las variaciones son de 3,5 metros, cada 6 horas. La deforestación y la actividad de minería ilegal, en la cuenca de los ríos que desembocan en la bahía, generan aportes de sedimentos que, adicionalmente a la profundidad del canal, exigen dragados de mantenimiento en forma constante.

Buenaventura es un puerto de importación por excelencia, a diferencia de sus colegas del Caribe que exportan gran cantidad de sus tráficos (carbón y petróleo) y de Cartagena que además petróleo mueve una importante carga de contenedores de transbordo. Así las cosas, el Bello Puerto de Mar, en los últimos años mostraba que el 70% de sus cargas son importaciones, 20% exportaciones y últimamente al ingresar a prestar servicios de transbor-

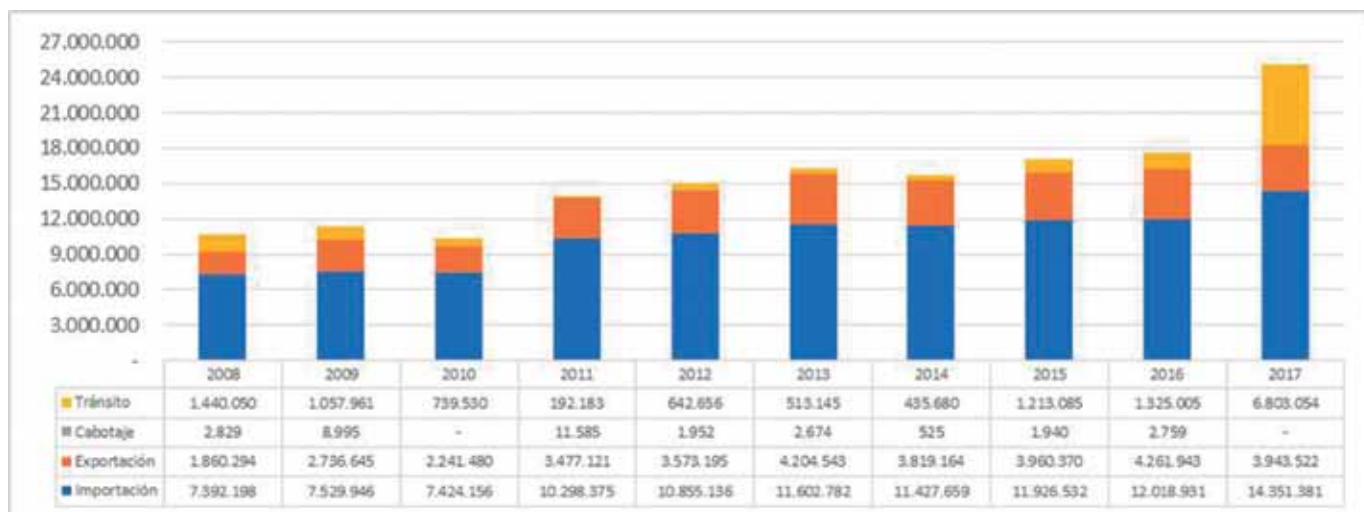


Imagen: Tráfico Portuario Buenaventura Por tipo de Operación 2008- 2017 Toneladas Métricas. **Fuente:** Superintendencia de Puerto y Transporte. **Elaboración:** Propia. **Unidades en Toneladas Métricas**

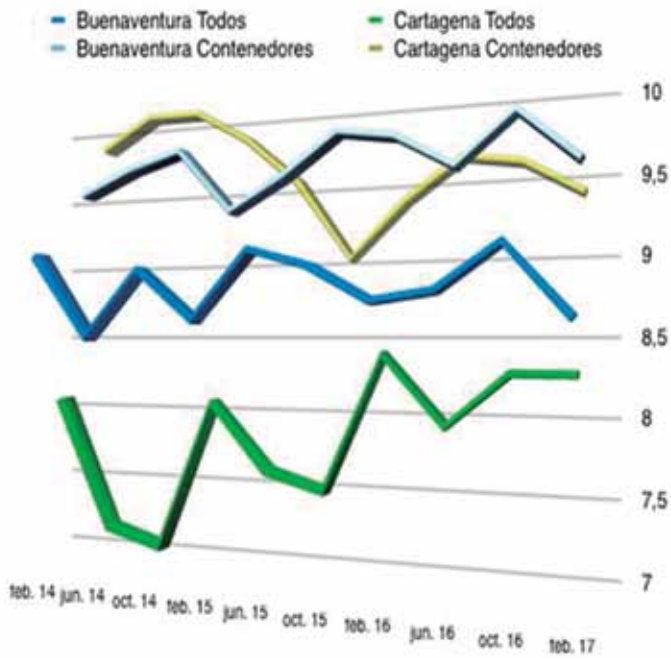
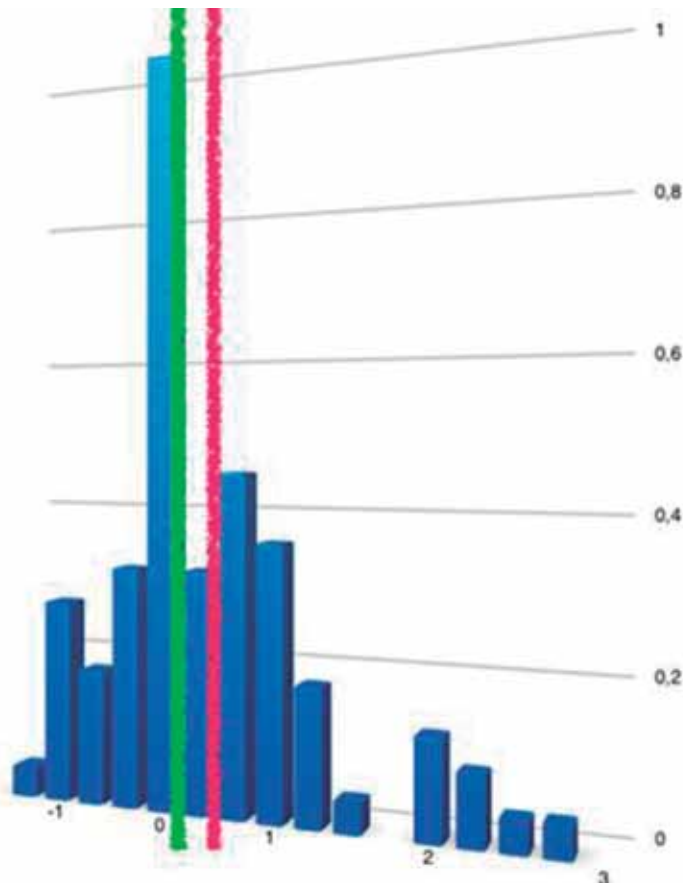


Imagen 1 Y 2: Calado promedio de ingreso Buenaventura 2014- 2017 metros e histograma con diferencias de calado Ingreso vrs **Fuente:** Marine Traffic. **Elaboración:** Propia



do internacional, el restante 10% correspondía a este tipo de tráficos. Sin embargo, una decisión de estrategia corporativa de la SPR de Buenaventura ha tenido un impacto significativo en esta composición de tráficos en 2017. Los transbordos, en el último año, crecieron sustancialmente llegando a ser casi una tercera parte de los tráficos, las importaciones, aunque crecieron casi 20% redujeron su participación porcentual estadística al 57% y las Exportaciones, que en el periodo 2016- 2017 decrecieron casi 8%, su participación porcentual pasó a ser minoritaria (15,71%).

Tráfico Portuario Buenaventura Por tipo de Operación 2008- 2017 Toneladas Métricas.

Por tipo de carga destacan los contenedores movidos por servicios de línea, es decir servicios con rutas, frecuencias e itinerarios preestablecidos, seguidos por sólidos al granel diferentes de carbón, que básicamente son materias primas para la importante industria alimenticia del Valle del Cauca, que las procesa y hace llegar al país en general.

En lo referente a los diferentes terminales, sigue siendo la SPR de Buenaventura el principal actor, con un 70% de la participación; sin embargo, en los últimos años había venido perdiendo participación de mercado frente a nuevos terminales y se espera que la recién instalación de Aguadulce puesta en servicio acentúe esta tendencia, pero con la entrada en el segmento transbordos ha logrado en el último año mitigar ese impacto, habrá que esperar qué viene.

Tráfico Marítimo Buenaventura por tipo de barco 2008- 2016, recaladas.

Sorprende entonces que al revisar los calados promedio de ingreso de los barcos que recalán en Buenaventura y Cartagena, sean mayores los de la primera que los de la segunda que goza de un canal de acceso de 20 metros, con una diferencia de marea casi imperceptible. Todo tiene su explicación, lo primero es que la actividad portuaria cartagenera en sus más de 20 variadas facilidades portuarias alrededor de la Bahía y con una media de 10 arribos diarios, en más diversa que la uniforme actividad del tráfico bonaerense que, con cinco similares instalaciones, en lo referente a los tráficos que atienden, recibe un promedio de 4 arribos diarios, con una dispersión (varianza) menor.

De conformidad a lo anterior, se debe concentrar el análisis ya no en el promedio sino en el buque tipo de cada operación. En el caso de la operación de portacontenedores, si tenemos en cuenta que el buque más grande en operación es el MSC Oscar, con un calado máximo de diseño de 16 metros y habiendo



presentado una media de 15,2 metros de calado en sus dos años de navegación que se cuentan después de su botadura, tiene una muy baja probabilidad nos visiten los próximos años, aunque si no se detiene el aumento de tamaño de la flota, lo podríamos estar viendo antes de lo pensado. Se debe analizar, entonces, cuál sería el buque tipo. En este orden de ideas, en buque tipo estará directamente relacionado a las nuevas capacidades del Canal de Panamá. Teniendo en cuenta que los NeoPanamax son buques de 333 metros de eslora, 48 metros de manga para un máximo de 19 filas de contenedores adyacentes, con un calado máximo es de 14 metros. v.g. Hapag-Lloyd "Valparaiso Express", recientemente puesto en servicio, se debe por lo menos contar con 15 metros para dejar libre bajo la quilla (UKC - Under Keel Clearance) al menos un metro (3 pies) de margen de seguridad en cualquier condición de marea (De todos modos, es importante precisar que el UKC, deberá ser establecido por la autoridad com-

petente en asuntos de reglamentación de infraestructura de transporte en coordinación con la Autoridad Marítima Nacional –DIMAR y de conformidad a los estándares internacionales y las condiciones específicas de los puertos).

Calado promedio de ingreso Buenaventura 2014- 2017 metros e histograma con diferencias de calado Ingreso vs. Zarpe.

También resulta pertinente analizar la flota que es atendida por la región en general, y cuando se habla de región en los temas marítimos se habla de la Costa Occidental de América del Sur o WCSA – por sus siglas en inglés. Para ello es imprescindible acudir a los importantes y muy precisos análisis que ha hecho, el Economista Marítimo, Ricardo Sánchez con su equipo de la CEPAL que, en Boletín Marítimo 16 de 2016, manifestó que “Nuestro pronóstico



Imagen: Histórico de recaudo contraprestaciones portuarias 2004- 2016 (*2016 proyección propia) Fuente: Cifras en MM de COL \$ (Eje Izquierdo) en MM de USD\$ (Eje derecho). Fuente: INVIAS - CORMAGDALENA Fuente: Elaboración propia



Imagen: Para la extracción de sedimentos se viene utilizando esta retroexcavadora llamada Postnik Yakovlev, considerada la draga de corte más grande del mundo. Foto: Cortesía Invías. **Tomado de:** <http://www.eltiempo.com>

con respecto a la llegada de los buques con un promedio de 13.000 TEUS era casi exacto, con la excepción de que los buques llegaron por primera vez a WCSA y no ECSA (como se proyectó originalmente). En 2016, WCSA será el receptor regular de una flota de 13.000 TEU (367 metros de largo) y hasta, y se espera que ECSA reciba la flota de 350 metros”.

Ahora bien, de igual manera se debe estudiar la tasa de sedimentación en la bahía, porque los aportes de material en suspensión que se decantan al llegar a aguas tranquilas de la bahía pueden llegar a hacer perder un metro de profundidad por año, más si no se toman medidas en la cuenca hidrológica que desemboca en la Bahía.

Otro aspecto a valorar es la diferencia de calado de arribo y el de zarpe, que en el caso de Buenaventura que es, como se ha dicho un puerto de importación, en promedio los buques salen con un pie de calado menos de lo que entran.

Histórico de recaudo contraprestaciones portuarias 2004- 2016 (*2016 proyección propia)

Entonces es razonable que, en cualquier condición de marea, para los portacontenedores el puerto debería actualmente asegurar una profundidad de 16 metros (15 más 1 metro de UKC; y en algunos lugares específicos de alta sedimentación un margen para las operaciones de relimpia) y en el corto plazo valorar, de conformidad a la evolución de la flota ejecutar obras para profundizar a más 16 metros, en caso de que las operaciones de transbordo internacional lo exijan.

En lo referente a buques cargueros, es importante precisar que el barco tipo que opera sólidos al granel alimenticios en la actualidad y en el mediano futuro es el SUPRAMAX que, con un DWT de 60.000, cala 13 metros y presentan una eslora de 190. Así las cosas, las mismas cuentas sirven. Quedan entonces los buques Ro/Ro que por ser carga de volumen no calan mucho y los de carga general que por las cantidades no se presentarán en barcos con mayores exigencias.

Para concluir, la clave en este asunto es ser proactivo, acá no vale plantear el dilema del huevo o la gallina, hay que tomar decisiones y monitorear permanentemente los diferentes criterios, someramente expuestos en el presente documento, más si se tiene en cuenta que, a diferencia de otros tiempos, los recursos existen, pues el promedio de recaudo anual por contraprestación hasta hace pocos años era de 15 millones de dólares año y ahora ha subido a 80, según últimos datos disponibles. Estos recursos, según la ley 856 se deben destinar “...especialmente a la ejecución de obras y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación, para el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial a los puertos”, con los canales de acceso se tiene una deuda y especialmente con el de Buenaventura.

Datos del autor:

Consultor Internacional en Asuntos Marítimos y Portuarios. Administrador Marítimo, Especialista en Derecho Comercial, docente en las universidades Sergio Arboleda de Bogotá y Santa Marta, la Universidad San Buenaventura y Universidad del Norte en Barranquilla. E Mail: oscarmedi@gmail.com