



LA ACTIVIDAD DE REMOLQUE EN COLOMBIA

Coronel IM. Antonio Sandoval Vargas
Asociación Nacional de Remolcadores de Colombia
Director Ejecutivo



Con seguridad podemos decir que la actividad Marítima y Portuaria en el país se divide en antes y después de la emisión de la Ley 1 de 1991, mediante la cual el Gobierno Nacional tomó la decisión de privatizar la empresa Puertos de Colombia, hasta entonces de carácter 100% estatal y con el agravante de operar bajo un concepto monopolístico, en la cual se centralizaban los servicios portuarios que usualmente utilizan las naves que recalán en cualquier terminal marítimo del mundo, entre ellos la muy especializada operación de asistir a los buques en su aproximación y despegue de las posiciones de atraque asignadas.

Bajo esta modalidad funcionaron por largos años los principales terminales marítimos de Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura como también los de menor categoría en Turbo, Tumaco y San Andrés.

Para el efecto el Gobierno Nacional a través de la mencionada empresa en los años 60 y 70 adquirió en el mercado residual de los EE.UU. algunos remolcadores con bastante uso y lejos de contar con las características que se utilizaban en ese momento en los terminales modernos, hasta el punto de que se trataba de equipos de un solo eje, dotados de máquinas alternativas, con potencias que no sobrepasaban los 800 caballos de fuerza, lo cual de ninguna manera les brindaban la posibilidad de desarrollar la maniobrabilidad, esencial característica, que junto con la potencia juegan el más importante papel en el proceso de asistir adecuadamente a los buques mercantes, que para ese entonces podían estar entre las 10.000 y 20.000 Toneladas de desplazamiento.

Bajo este esquema funcionaron los terminales marítimos operados y administrados por el Estado, con algunas tímidas incursiones por parte del sector privado, que ante la degradación de los equipos existentes, tuvieron la oportunidad de incursionar con remolcadores modernos dotados de los equipos necesarios para asistir a las naves mercantes, pero siempre operando bajo la administración de la Empresa Puertos de Colombia, lo que causaba cierto temor para invertir decididamente en el sector.

En el intermedio y bordeando la década de los ochentas hizo su aparición el "boom" del carbón en la Guajira y con ello la necesaria incursión de buques graneleros superiores a las 100.000 toneladas para evacuar el producto, lo cual trajo consigo la necesidad de contar con Remolcadores capaces de atender, asistir y maniobrar estos "monstruos" del transporte, desconocidos hasta entonces en nuestro medio.



Fue así, como la Empresa concesionada para realizar la exploración y comercialización del Carbón, adquirió remolcadores tipo "VOITH SNYDER", cuya característica principal es la de tener su sistema de propulsión horizontal, tecnología de última generación para la época, que les permitía ejecutar las maniobras de asistencia a los grandes graneleros con absoluta confiabilidad. Vale la pena anotar que estos remolcadores fueron ensamblados en los astilleros de la empresa CONASTIL en Cartagena y hasta hoy han prestado con eficiencia el servicio para el cual fueron adquiridos.

Trascurrieron solamente unos años para que se iniciara en firme la explotación de petróleo con el descubrimiento de los importantes depósitos de crudo en CUSIANA Y CAÑO LIMÓN, lo cual demandó la construcción de toda una infraestructura para evacuar el producto desde el interior del país hasta el puerto de COVEÑAS, lugar escogido como punto final del oleoducto que concluyó en un tramo submarino de 16 millas configurándose de esta manera el terminal marítimo mar afuera, como la mejor alternativa para posicionar un gran depósito flotante (F. S. U.) con capacidad de almacenar 2.200.000 barriles de crudo al cual arribaban los buques banqueros (80.000/ 100.000 Toneladas) encargados de transportar el producto a los mercados internacionales.

Esta novedosa operación, desconocida en el país, obligó a diseñar toda una estrategia operacional, dado su altísimo riesgo, que obviamente exigía como prioridad la presencia de remolcadores y otras embarcaciones especializadas que garantizaran en un todo la eficiencia, la seguridad, el control del medio ambiente y la logística necesarias para realizar el proceso.

De esta manera hicieron su aparición los Remolcadores tipo "SUPLY". En un principio suministrados por empresas extranjeras, pero rápidamente inversionistas colombianos trajeron al país los equipos necesarios para atender la operación y asistir a los Pe-

troleros que ininterrumpidamente en los últimos 20 años han venido evacuando el petróleo a sus diferentes destinos.

En el año de 1991 y puesta en ejecución la Ley 1 se abrieron las puertas para los inversionistas particulares para llenar, entre otros, el enorme vacío, que por sustracción de materia, existía en las nacientes Sociedades Portuarias, al no contar con los sistemas de remolque que reclamaban los nuevos buques mercantes que ya eran de 30.000 y 40.000 toneladas y el negocio marítimo entraba en una etapa en la cual, los tiempos de permanencia en los puertos era vital para enfrentar la competencia en todos los niveles.

Los puertos administrados particularmente por las Sociedades Portuarias, iniciaron el proceso de transformación de los terminales marítimos en todos los sectores, incluyendo el de servicio de remolcadores y es de esta manera como las empresas especializadas, motivadas por la privatización y el espacio que consecuentemente se presentó,





iniciaron la adquisición y modernización de sus flotas trayendo equipos de última generación, como los remolcadores tipo “Z-DRIVE” o AZIMUTALES, con potencias que van desde los 2.000 BHP, hasta 7.500 BHP., que operan hoy en todos los puertos del país, garantizando de manera total las diferentes operaciones portuarias que demandan los buques de cualquier tipo y bajo cualquier circunstancia, además de atender

las emergencias que puedan presentarse a nivel marítimo y portuario.

Hoy podemos decir con absoluta confianza que así como los puertos colombianos, son modelo en Suramérica y en algunos casos en el mundo, también podemos asegurar que contamos con la mejor y más moderna flota de remolcadores.

Y la mejor muestra de esta situación es el hecho de que muchos de nuestros remolcadores ondean el Pabellón Nacional realizando operaciones permanentes en otros países como México, Venezuela, Ecuador, Argentina, atendiendo puertos y realizando operaciones mar afuera en plataformas de exploración petrolera, independientemente de los remolques oceánicos, operaciones de asistencia y salvamento a las cuales son requeridos con frecuencia debido a la calidad de los equipos y a la formación profesional de sus tripulantes.

Transporte marítimo de carga al granel y carga general por todo el continente Americano. www.navesco.com.co