



MONTE SINAI

MONTE SINAI

SEJA BEM VINDO

1992 E A NAÇÃO CLASSE

OPINIÓN

Por: Oficial Naval (RA) Eduardo Alejandro Montagut Cifuentes

Imagen: Barco en el Amazonas. Tomado de: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Amazon_boat.jpg

BREVE PANORAMA DE LA NAVEGACIÓN FLUVIAL EN COLOMBIA

El potencial es inmenso, pero aún nos falta mucho para su aprovechamiento, entonces que se está haciendo para aprovechar los beneficios de ser el tercer país en el mundo con recursos hídricos/km², el quinto de recursos hídricos y el sexto en aguas interiores navegables (FAO)

DIAGNÓSTICO

Ante la importancia para el desarrollo social y económico de los recursos hídricos en Colombia, el gobierno nacional viene desarrollando un plan estratégico, que permitirá superar la precariedad del sistema fluvial. Dentro de los retos a mediano y largo plazo, está el lograr que el transporte fluvial de carga deje de representar el 1% del total de la carga que se moviliza durante un año por las vías fluviales, especialmente en los ríos Magdalena y León, y aumente al 6% como ocurre en Brasil y en la UE.

Con respecto al flujo de pasajeros, al año se transportan por vía fluvial aproximadamente 3,7 millones de personas, debido al hecho de que no existen modos alternativos de transporte. La navegabilidad en las principales arterias fluviales de los ríos Orinoco, Meta, Atrato, Amazonas y Magdalena, está en crisis, tan solo pueden utilizarse durante ocho meses al año. El

estado general de los muelles y los embarcaderos es precario, la infraestructura de los puertos y terminales unimodales es deficiente; se requiere un impulso sustancial para mejorar la calidad de la infraestructura fluvial. Las naves que se utilizan para el desarrollo de las actividades fluviales en su mayoría son obsoletas e inadecuadas para el tipo de servicio que prestan. Las tripulaciones de las embarcaciones menores requieren de mayor capacitación y entrenamiento para el desempeño de sus labores náuticas. Las vías fluviales carecen de seguridad técnica, ayudas a la navegación, no existe un adecuado sistema de información, y de control operativo de tránsito fluvial, esto implica la inseguridad para la navegación nocturna.

Algunos de los aspectos que hacen precario el sistema fluvial son:

- * Ausencia de señalización y balizaje en las vías fluviales, implicando la carencia de ayudas a la navegación.
- * Algunos puertos están ubicados en zonas donde la sedimentación no permite que se utilicen embarcaciones de gran capacidad.
- * Pocos puertos dotados con la maquinaria y zonas de almacenamiento requerida para las operaciones de cargue, descargue y bodegaje.

Imagen: Recuperación del río Magdalena. Tomado de: <http://www.lapatria.com/blogs/>



- * No hay protocolos de seguridad para el embarque, desembarque y transporte de pasajeros
- * Por la informalidad que se maneja en el modo fluvial, no hay estandarización en los sistemas de comunicación, denominación de las embarcaciones, reconocimiento de las tripulaciones, construcción y catalogación de las embarcaciones acuerdo con su modalidad y tipo de servicio.
- * Las actividades náuticas turísticas, de recreo y deportivas se desarrollan informalmente.
- * Las embarcaciones no están dotadas de elementos de seguridad suficientes, como chalecos, aros y balsas salvavidas
- * Las embarcaciones menores tipo moto-canoas y canoas, no están registradas en las inspecciones y no cumplen con medidas de seguridad en la navegación, para prevenir abordajes.
- * No existe un cuerpo de inspectores técnicos fluviales, que puedan calificar y verificar el estado de seguridad operativa de las embarcaciones.

SOLUCIONES

Algunas de los principales proyectos que se están desarrollando en la actualidad:

Proyecto Plan Maestro De Transporte Intermodal (PMTI). Se requiere gestionar y ejecutar un modelo de transporte multimodal para la conectividad de los puertos exportadores del Caribe colombiano con el interior del país, tener corredores logísticos articulados, debe haber una complementariedad modal que estimule una mayor oferta de transporte, que permita un aumento del flujo de bienes y servicios, y produzca una reducción en los costos de distribución física de nuestros productos y regule totalmente la navegabilidad.

Como plan estratégico para cambiar el panorama del transporte fluvial, el estudio propone hacer inversiones para recuperar los puertos y la navegabilidad de los ríos, fortalecer las 32 ins-

pecciones fluviales que hay en el país y actualizar y modernizar al sistema de navegación satelital. El transporte multimodal es una de las mayores apuestas del Gobierno Nacional en este cuatrienio, por lo que el Ministerio de Transporte trabaja en la definición de un Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) que establezca y priorice la ejecución de proyectos a corto, mediano y largo plazo.

En el Plan Nacional de Desarrollo, la Nación aumentó en un 30% los recursos que aportará para los proyectos de Iniciativa Privada orientados a los modos portuarios, aeroportuarios, férrreos y fluviales con el fin de promover la intermodalidad en el país”. Dentro del Plan Maestro se impulsarán obras para la recuperación de la navegabilidad de otros ríos, como el Meta y el Putumayo. A través de puertos, aeropuertos, carreteras y trenes se interconectarán no solo a Colombia, sino también al país con el mundo, esto permitirá reducir costos de transporte y consolidar una cadena logística para el bien de la economía del país.

Plan Maestro Fluvial – PMF. Colombia y los Países Bajos firmaron en 2013 el Convenio Interadministrativo de Cooperación N° 212 para estructurar y consolidar un Plan Maestro Fluvial (PMF), que permita rehabilitar la navegación por vías navegables extendidas para la integración de las regiones y el sistema de ciudades, impulsar la movilización de carga y pasajeros y promover su articulación con otros modos. Este PMF, que hace parte de la “Alianza Colombo - Holandesa por el agua”, está articulado con los objetivos generales del Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 (PND) y también sirve como insumo para el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI).

El objetivo principal del PMF está basado en las características generales de los beneficios del transporte fluvial, además de apoyarse en los elementos esenciales del transporte fluvial y la visión del Gobierno de Colombia, a fin de obtener un sistema



Imagen: Mantenimiento del canal navegable mediante dragado hidráulico en el río Magdalena en el sector comprendido entre Puerto Salgar/ La Dorada (Cundinamarca/Caldas) – Barrancabermeja (Santander).” Utilizando las dragas de corte Río Magdalena y Don David, draga de succión en marcha Mahury. **Tomado de:** <http://www.dragadoshidraulicos.com/index.php/proyectos/realizados/76-rio-magdalena>



Imagen: Plan Maestro Fluvial para operar carga. Tomada de: <http://www.destinoseguro.net/nuevositio/infovias/colombia-tendr>

de transporte fluvial más competitivo, limpio, seguro y beneficioso para el desarrollo social. Hay dos objetivos específicos: (1) la rehabilitación y expansión de la infraestructura fluvial y (2) el mejoramiento del ordenamiento institucional y del sistema del transporte.

Proyecto De Navegabilidad Y Desarrollo Turístico Del Río Magdalena

Por medio de la firma del contrato entre CORMAGDALENA y el contratista Navelena S.A.S, integrada por la constructora brasilera ODEBRECHT, con el 87 % de participación, y el grupo VALORCON de Barranquilla, con el 13 %, se ejecutarán obras por 13,5 años con una inversión de 2.5 billones de pesos, esta obras impactarán positivamente cerca de 57 municipios ribereños del área, sobre 908 kilómetros entre La Dorada, Caldas y la capital del Atlántico.

En un año, se habilitarán 650 kilómetros (60 por ciento de la navegabilidad) entre Barranquilla y Barrancabermeja, con la garantía de que se pueda navegar durante las 24 horas del día en una profundidad de 7 pies, y permitirá movilizar convoyes de carga de mínimo 7.200 toneladas. El proyecto contempla tres factores prioritarios: ambiental, turístico y empresarial. En cuanto a los beneficios ambientales del proyecto de recuperación de la navegabilidad del Río Magdalena, estará la reducción en la acumulación de sedimentos y contaminación eventual del río, la disminución de la erosión de las orillas, la reproducción segura de peces y la reducción de gases contaminantes que impactan el medio ambiente, movilizar la misma carga por una línea férrea tiene el 30% más de emisiones de CO₂.

Actualización Y Elaboración De Reglamentos Navegación Vías Fluviales. El Ministerio de Transporte, se encuentra en la actualización de los reglamentos establecidos en la Ley 1242 de 2008, Código Único de Navegación, con lo cual se pretende mejorar las condiciones de seguridad para los usuarios de las

diferentes actividades fluviales, tanto de transporte de carga, pasajeros, como de turismo, recreación y deporte. Los reglamentos que se están actualizando y elaborando son:

1. Reglamento de luces, señales, comunicaciones y reglas de tráfico fluvial.
2. Reglamento de puertos, muelles y bodegas en el modo fluvial.
3. Reglamento de seguridad y sanidad para embarcaciones fluviales mayores y menores.
4. Reglamento para las embarcaciones turísticas, de recreación, deporte y pesca.
5. Reglamento para la navegación en los embalses.
6. Manual de comportamiento y sanas costumbres.
7. Reglamento para embarcaciones mayores y menores

CONCLUSIÓN

El sistema de navegación fluvial en Colombia presenta características precarias en todos sus aspectos tanto de infraestructura, embarcaciones, seguridad, tripulaciones, reglamentación, control operativo de tráfico y tránsito, conciencia y educación de la población, en cuanto a la importancia del recurso hídrico en general hay mucha informalidad en el desarrollo de las actividades fluviales, especialmente en las vías fluviales diferentes al Río Magdalena.

Con base en lo anterior, el Gobierno nacional está desarrollando un plan estratégico socioeconómico ambicioso con el fin de recuperar la importancia del recurso hídrico de Colombia, pero esto requiere de mucha responsabilidad tanto de los planeadores, administradores, autoridades, contratistas y de todos los usuarios, para que en el futuro cercano salgamos del atraso en el desarrollo del modo fluvial y de otra forma no se convierta en una frustración de patria, cuyo beneficio solo se quedó en las cajas menores de la corrupción,

¡Que Dios nos proteja!!