

2014



De la Facultad de Estudios Internacionales,
alumnos:
Edien Álzate Hincapié
Sebastián Rodríguez Osorio
Carolina Cardona Convers



PUERTO DE URABÁ

DIFERENCIAS EN FUNCIONAMIENTO Y MEJORAMIENTO FRENTE A LOS PUERTOS NACIONALES

**PUERTO DE URABÁ, DIFERENCIAS EN FUNCIONAMIENTO Y
MEJORAMIENTO FRENTE A LOS PUERTOS NACIONALES**

**Edien Álzate Hincapié
Sebastián Rodríguez Osorio
Carolina Cardona Convers**

**Trabajo de investigación presentado para optar al título de:
Profesional en Negocios Internacionales**

**Asesor
Andrés Felipe Hincapié Rodríguez
Administrador de Empresas y Especialista en Gerencia de Proyectos**

**Línea de Investigación:
Logística**

**Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2014**

AGRADECIMIENTOS

El presente trabajo fue realizado gracias a la influencia de muchas personas a las que agradecemos profundamente por estar presentes en las distintas etapas de su elaboración.

Le agradecemos a los docentes de la Institución Universitaria Esumer, que compartieron sus conocimientos, dentro y fuera de clase, haciendo posible que nuestra formación profesional se resumiera en satisfacciones académicas e inquietudes insatisfechas en continua indagación.

A nuestros amigos y compañeros. A quienes trabajaron con nosotros, poniendo lo mejor de su energía y empeño por el bien de nuestra formación profesional, a quienes compartieron su confianza, tiempo, y los mejores momentos que vivimos durante esta etapa como estudiantes de pregrado.

Por último, a nuestras familias, por querernos dar la mejor educación y ejemplo posible, aun cuando esto signifique incontables sacrificios; por enseñarnos a enfrentar los obstáculos con alegría y por grabar en nuestra mente muchos detalles llenos de felicidad, y el apoyo incondicional que nos han brindado a lo largo de nuestra vida, sirviéndonos de guía para luchar por nuestras metas y concluir una de las etapas de gran importancia en nuestras vidas, ser unos profesionales.

RESUMEN

Ante la situación actual del comercio internacional colombiano, marcada por el decrecimiento de las exportaciones con países vecinos, los rezagos de la crisis financiera internacional y la búsqueda de alternativas de destino enfocadas en la región oriental del globo, el reconocer el beneficio económico de una de las alternativas de operación portuaria más mentadas en las últimas décadas adquiere vital importancia para orientar los esfuerzos en la mejor dirección posible. Es por esto que el presente trabajo pretende cuantificar dichos beneficios con el fin de reflejar de manera más puntual el potencial de desarrollo que dicha alternativa ofrece; así como dar razón de situaciones puntuales que refuercen los argumentos, ya bien conocidos, para la pronta construcción de un puerto marítimo comercial en la región del Urabá Antioqueño.

El transporte marítimo está notablemente influido por dos nodos operativos cada vez más importantes: los puertos y las Zonas de Actividades Logísticas (ZALs). Lejos de operar de manera independiente entre sí, ambos espacios apuntan, en la actualidad, a conectarse de manera más fluida, con el objetivo de agilizar las operaciones y aportar un mayor valor agregado al movimiento general de las cargas.

Se presenta un análisis investigativo sobre la infraestructura y propuestas orientadas al mejoramiento, al desarrollo estructural y la competitividad a nivel nacional e internacional, basado en la iniciativa de las entidades públicas y privadas para mejorar la infraestructura del golfo de Urabá, así como también las adecuaciones necesarias para la construcción de un puerto altamente competitivo y pueda atender la demanda a nivel nacional e internacional, procurando de esta manera un puerto estratégico para la exportación e importación de mercancías, optimizando los costos logísticos y de esta manera hacer más competitivo el comercio exterior hacia el mundo.

Palabras Clave: Mercado Cambiario, Riesgo Cambiario y de Mercado.

ABSTRACT

According to the current situation of Colombian international trade, marked by the decrease of exports to neighboring countries, the lags of the international financial crisis and the search for alternative destination focused on the eastern region of the globe, recognizing the economic benefit of one of the port operation alternatives more heard in the recent decades, it is of vital importance to guide efforts in the best possible direction. That is why this article aims to quantify these benefits in order to reflect more exactly the potential development that this alternative offers, as well as to describe specific situations that reinforce the arguments, well known, for the early construction of a commercial seaport in the region of Uraba.

Shipping is greatly influenced by two operational nodes increasingly important: Ports and Logistics Activities Zone (ZALs).Far operate independently of each other, both spaces point, at present, to connect more fluid, in order to streamline operations and provide greater value added to the general movement of loads.

It is presented an analysis about infrastructure and proposals aimed at improving the structural development and competitiveness nationally and internationally, based on the initiative of public and private entities to improve the infrastructure of Urabá Gulf, as well as the necessary adjustments for building a highly competitive port and could attend the demand nationally and internationally, thus ensuring a strategic port for the export and import of goods, optimizing logistics costs and thus more competitive to foreign trade towards the world.

Keywords: Seaport, Logistics, Connectivity, Competitiveness, Transportation, Growth

CONTENIDO

	Pág.
RESUMEN _____	1
ABSTRACT _____	2
LISTA DE TABLAS _____	5
INTRODUCCIÓN _____	6
1. FORMULACIÓN DEL PROYECTO _____	7
1.1 Antecedentes _____	7
1.2 Estado del Arte _____	13
1.3 Planteamiento del Problema _____	14
1.4 Justificación _____	17
1.4.1 Justificación Teórica _____	17
1.4.2 Justificación Social _____	18
1.5 Objetivos _____	18
1.5.1 Objetivo General _____	18
1.5.2 Objetivos Específicos _____	18
1.6 Marco Metodológico _____	19
1.6.1 Método _____	19
1.6.2 Metodología _____	19
1.6.3 Métodos de Investigación como Herramientas para Alcanzar los Objetivos Planteados _____	20
1.7 Alcances _____	20
2. EJECUCIÓN DEL PROYECTO _____	22
2.1 Operación y Funcionamiento del Puerto de Urabá _____	22
2.1.1 Antecedentes y Evolución en el Puerto _____	22

2.1.2	Situación Actual del Puerto: Matriz D.O.F.A _____	25
2.1.3	Análisis de la D.O.F.A _____	26
	Fortalezas _____	26
	Oportunidades _____	28
	Debilidades _____	28
	Amenazas _____	30
2.2	Ventajas y Desventajas, de la Gestión del Proceso Logístico del Puerto de Urabá _____	31
2.2.1	Ventajas Logísticas _____	31
	Ventajas Competitivas: Estándares Internacionales _____	35
2.2.2	Desventajas _____	37
2.2.3	Puerto de Cartagena _____	38
2.2.4	Puerto de Barranquilla _____	39
2.2.5	Puerto de Buenaventura _____	40
2.2.6	Puerto de Turbo – Urabá _____	41
2.2.7	Análisis del Comparativo de los Puertos en Colombia _____	46
2.3	Estrategias de Gestión para la Eficiencia del Proceso Logístico del Puerto de Urabá como Motor de Desarrollo de la Región y el País en el Comercio Internacional _____	51
2.3.1	Dinámica Económica del Departamento de Antioquia _____	51
3.	HALLAZGOS _____	55
4.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES _____	58
4.1	Conclusiones _____	58
4.2	Recomendaciones _____	59
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS _____	61
	ANEXOS _____	65
	Anexo.A. Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos _____	65

LISTA DE TABLAS

	Pág
Tabla 1. Antecedentes _____	12
Tabla 2. Matriz de Involucrados _____	16
Tabla 3. Matriz D.O.F.A Puerto de Urabá _____	25
Tabla 4. Distancias A Considerar en el Puerto de Urabá _____	26
Tabla 5. Comparación Importaciones – Exportaciones en Puertos Colombianos _____	38
Tabla 6. Tipo de Cargas que este Puerto Maneja _____	40
Tabla 7. Comparativo de los Puertos de Colombia _____	43
Tabla 8. Estrategias de Gestión para la Eficiencia del Proceso Logístico del Puerto De Urabá _ _____	54

INTRODUCCIÓN

El golfo de Urabá puede contribuir de una manera significativa al desarrollo de comercio exterior antioqueño, haciéndolo mucho más competitivo y eficiente en cuanto a los costos logísticos, aprovechando su privilegiada ubicación estratégica y geopolítica, para atender los mercados del Caribe, Europa y la Cuenca del Pacífico; así como la intercomunicación de los mercados asiáticos y atlánticos; beneficiándose además de la modernización que Panamá va a realizar en su Canal y la corta distancia que quedaría de él para el recalado de los buques.

La posibilidad de construir y/o adecuar un puerto ya existente en la región de Urabá, no solo beneficiaría a Antioquia sino que sería una excelente opción para el Eje Cafetero que exporta el 70% del café nacional y la ciudad de Bogotá con su gran número de industrias, esto debido al ahorro que se obtendría en los fletes de transporte, pues la distancia entre Medellín y Cartagena es de 643 kilómetros mientras que la de Medellín a Turbo es de 380 Km., es decir, 42% menos. El ahorro en distancia de transporte entre Cartagena y Turbo desde Manizales es de 263 Km. (28% menos) y de 398 Km. desde Bogotá (un 35%). Esto sin mencionar que la logística portuaria en Urabá cuenta con una gran experiencia que los bananeros han construido durante mucho tiempo.

1. FORMULACIÓN DEL PROYECTO

1.1 Antecedentes

Desde hace 80 años, la construcción del Puerto de Urabá ha estado rodeada de diferentes estudios y propuestas para determinar su conveniencia, capacidad y ubicación. Las empresas interesadas en el proyecto, han sugerido esquemas de operación que van desde la creación de una obra de aguas profundas para buques de gran calado o en segunda instancia un puerto de aguas someras para medianas embarcaciones.

A Pesar de la existencia de grandes estudios de viabilidad, el Sistema Portuario de Urabá no se ha llevado a cabo porque está condicionado al aumento de la demanda en carga generada por la conexión de la vía de acceso al puerto. La obra considerada de mediano y largo plazo necesitaba un punto de partida donde la inversión no fuera toda pública, ya que el departamento servía como promotor de esa etapa inicial y era fundamental el aporte por parte de los gremios bananeros y del sector industrial.

Los estudios para la escogencia de un puerto en la zona de Urabá, se iniciaron en agosto de 1926 con el contrato suscrito entre el departamento de Antioquia y la firma alemana Siemens Bauunion, que realizó una serie de estudios en el golfo: observaciones del tiempo, mareas y de los principales ríos que desembocan en el mismo.

Infortunadamente para el país y la región, este proyecto nunca se llevó a cabo, debido a la falta de interés oficial en los proyectos de la región y al poco desarrollo que tuvo la zona hasta la década del 60, época en la cual se presentaron características especiales en la producción y áreas

de explotación de banano en Colombia que, ante el decaimiento de la zona bananera del magdalena, ve nacer la de Urabá, cuya fruta se identifica como la de mayor calidad en los mercados internacionales. Es así como en 1964 se inician las primeras exportaciones de banano. A partir de este momento comienza el crecimiento de la zona bananera por la cual se embarcan 850.000 toneladas de exportación al año, que hacen de la zona aun sin facilidades portuarias muy avanzadas uno de los más importantes en cuanto a exportaciones se refiere.

Al revisar el índice operativo portuario que presentan los puertos colombianos, se encuentra que la capacidad instalada está siendo afectada por el alto tráfico portuario que se presenta en la actualidad, lo que puede inferir en eficiencia operativa con niveles de congestión.

Por lo anterior, la ampliación de la capacidad portuaria constituye una prioridad a considerar en los lineamientos de política nacional, como aporte en la búsqueda de mayores niveles de competitividad para el país, y en la deseable reducción de costos logísticos; sin embargo, teniendo en cuenta la coyuntura económica actual, una desaceleración en la productividad mundial, en la demanda generalizada de bienes y servicios, y por lo tanto, en la demanda de servicios de transporte marítimo, el mejoramiento del puerto de Urabá deberá ser tomado como una oportunidad para la mejora progresiva de la infraestructura actual y la reducción de los índices de congestión, que el crecimiento del comercio exterior ha generado en el sistema portuario nacional durante los últimos años.

Teniendo en cuenta que existe una relación directa entre la productividad, el movimiento de carga de comercio exterior y la demanda de servicios de transporte marítimo, lo que implica que a medida que la producción exportable y las importaciones crezcan, los puertos colombianos deberán estar preparados a ofrecer una capacidad operativa que cubra los requerimientos que le imponga la demanda, en términos de eficiencia, eficacia y competitividad.

Hoy en día Urabá solo cuenta con un embarcadero que ha venido construyendo las empresas exportadoras de banano.

La creciente importancia de la zona de Urabá y la necesidad de un puerto hizo posible que la atención oficial se dirigiera a esta zona. En el año de 1978, se entregó el estudio de un puerto para la zona de Urabá, auspiciado por la OEA y dirigido por planeación nacional. El objeto de este estudio consistió en la recopilación de la información básica, el establecimiento de la magnitud requerida para un puerto que atendiera las necesidades actuales y futuras de la región, la selección de los sitios técnica y económicamente más convenientes y las recomendaciones generales sobre las características del puerto, así como los estimativos de costos preliminares. Considerando que actualmente una de las principales debilidades del puerto, es que tiene un calado natural de 10 MTS que no es óptimo, porque no tiene los 13 MTS requeridos por los buques Pospanamax que cargan 10 o más contenedores y que por su volumen reducen el costo de porteo entre 7% y 17% por contenedor. Los Postmamamax dominarán el tránsito mundial de contenedores y pasaran por el Canal de Panamá a partir del 2015. Igualmente resaltamos que para lograr cualquier avance en el tema de competitividad se debe realizar la construcción, reconstrucción y mejoramiento de la vía vial que se dirige al puerto de Urabá, ya que las condiciones de accesibilidad a este Municipio Antioqueño son bastante limitada impidiendo la movilización de camiones con entrada y salida de mercancías del puerto.

Actualmente, la infraestructura portuaria de Urabá tienen como función exclusiva atender las necesidades de la industria bananera, de una forma sencilla por medio de transferencia, buque, barcaza y embarcadero que cuenta con dos instalaciones, una en zungo y la otra en nueva colonia, en Turbo. Según un estudio presentado por Hidroestudios S.A., actualmente ambas instalaciones tienen problemas potenciales desde el punto de vista de navegación. Para la

operación de los puertos se utilizan barcazas con capacidad para transportar entre 4 y 12 contenedores y equipos de carga con capacidad para manejar cantidades entre 10 y 30 toneladas anualmente. Esta capacidad de transporte y carga de las instalaciones portuarias de Turbo es aún muy pequeña para sumar la producción bananera con el resto de la producción antioqueña, que puede alcanzar aproximadamente 1.7 millones de toneladas anuales.

El puerto de Urabá es un puerto privado al servicio de las empresas bananeras Uniban y Banacol. El puerto hoy mueve cerca de 1.8 millones de toneladas anuales, que incluyen algunas importaciones y exportaciones para empresas no bananeras. Más de 500 barcos llegan anualmente a Urabá a cargar banano y dejar insumos, fertilizantes y papel.

Los equipos de cargue junto al río utilizan diferentes sistemas operativos, desde modernos puentes-grúas con capacidades variables entre 10 y 30 toneladas aptos para mover contenedores, hasta los sistemas de riel sinfín (polipastos) utilizados para mover carga paletizada. También existen grúas fijas y móviles de diferentes capacidades.

Se considera que la capacidad para manejar cargas en las instalaciones de Nueva Colonia y Zungo es aproximadamente la siguiente: Capacidad para manejar banano 2.5 millones de toneladas/año.

Con base en el estudio de la OEA y dada la urgente necesidad del puerto, UNIBAN solicitó al CONPES (Consejo Nacional de Política Económica y Social), permiso para construir un puerto en el golfo de Urabá, obteniendo la licencia en el mes de mayo de 1981.

En 1992, el Corpes de occidente adelantó un estudio para la construcción de un puerto de aguas someras en Bahía Colombia.

En 1995, el Corpes de occidente contrató con las firmas Álvaro Pachón y Asociados Ltda. E Hidroestudios S.A. La elaboración del estudio de la factibilidad para la construcción del puerto

de Urabá y una zona industrial conexas. Dicho estudio evaluó 5 alternativas para la construcción: Puerto Cesar, Bahía de Turbo, La Unión, Punta coquito y el estuario del río León.

En 1997, la firma Hidroestudios S.A. Realizó una extensión del estudio de factibilidad para la construcción del puerto de Urabá y una zona industrial conexas, evaluando el proyecto con localización en la Bahía de Turbo. Ese estudio fue contratado por el Corpes de Occidente.

En el año 2006, la firma Aquaterra consultores asociados S.A. presentó una propuesta metodológica para la realización de estudios de factibilidad, geotécnicos, ambientales y diseños definitivos. También en el 2006, la promotora de proyectos, la cámara de comercio de Medellín para Antioquia, la ANDI y los bananeros formaron una alianza para impulsar la construcción del puerto de Urabá. La alianza está encargada de realizar los estudios de demanda de carga que tendría el terminal portuario y de contratar los estudios de viabilidad técnica para la construcción de dicho puerto.

La Sociedad Promotora de Proyectos S.A. (Uniban, Banacol, Augura, Proantioquia, CCI y Grupo Bananeras) encargada del estudio de prefactibilidad para la construcción del puerto de Urabá, sostiene que este si es viable, según varios estudios que realizó el grupo español Sener en el 2006, quien afirmó que la construcción de éste costaría alrededor de US\$350.000 millones. Las inversiones para la primera etapa del puerto de Urabá serían del orden de los 50 millones de dólares, pero en total, ascenderían a los 350 millones de dólares, recursos que saldría del sector privado y posiblemente del sector financiero a través de entidades multilaterales”.

Los estudios de viabilidad que se han realizado para la construcción del Puerto de Urabá anteriormente mencionados, se pueden resumir en el siguiente tabla 1:

Tabla 1. Antecedentes

Año	Entidad	Descripción
1926	Siemens	Recomendó la construcción del puerto en el municipio de Necoclí.
1969	Gobierno Nacional	Presentó la iniciativa para la construcción de un puerto internacional en Urabá situado en Turbo.
1972	Asamblea Departamental de Antioquia	Autorizó los trámites para la financiación de los estudios y la construcción de un puerto en Urabá.
1980	CONPES	Aprobó la constitución de una sociedad privada para la construcción y operación de un puerto en Urabá.
1985	Hidrociviles Ltda.	Elaboró un estudio que dictaminó la ubicación de un puerto en Punta de las Garzas.
1992	Concejo Nacional de Política Económica y Social de Occidente	Adelantó los estudios para la construcción de un puerto de aguas someras en Bahía Colombia.
1995	Álvaro Pachón y Asociados Ltda. E Hidroestudios S.A	Elaboraron el estudio de factibilidad para la construcción del puerto de Urabá y una zona industrial conexas
1997	Hidroestudios S.A	Realizó una extensión del estudio de factibilidad para la construcción del puerto de Urabá y una zona industrial conexas, evaluando el proyecto con localización en la bahía de Turbo.
2006	Aquaterra Consultores Asociados S.A	Presentó una propuesta metodológica para la realización de estudios de factibilidad, geotécnicos, ambientales y diseños definitivos.
2007	Sociedad Promotora de Proyectos S.A	Contrató el estudio de viabilidad del sistema portuario de Urabá, realizado por la empresa consultora SENER de España.
2008	Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia	Presentó un proyecto de inversión aproximada de infraestructura estratégica para el Sistema Portuario de Urabá

Fuente: BIRD

Continuación Tabla 1, Antecedentes

Año	Entidad	Descripción
2010	Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo	Remitió a PUERTO BAHÍA COLOMBIA DE URABÁ S.A. la liquidación y requirió que allegara el certificado de existencia y representación legal pertinente.
2011	Gobierno Nacional	Formalizó la constitución de la Sociedad Promotora del Desarrollo Portuario de Urabá.
2012	Cámara de Comercio de Urabá	Conformó la Sociedad Promotora del Desarrollo Portuario de Urabá, encargada de la construcción del puerto en el golfo de Urabá
2013	Gobernación de Antioquia	Anunció la construcción del Puerto de Urabá con inversiones al 2015 por un valor de COP4 billones.

Fuente: BIRD

1.2 Estado del Arte

La operación portuaria en Urabá cuenta con barcazas grandes y pequeñas, que poseen una capacidad para transportar entre 12 y 4 contenedores, respectivamente. Las más grandes tienen una capacidad de 360 tonteladas (ton), con 36 metros (m) de largo, 9 m de ancho, 1,7 m de calado; las más pequeñas cuentan con capacidades de 160 ton, con 31 m de largo, 7 m de ancho, 1.2 m de calado.

Los equipos de cargue junto al río utilizan diferentes sistemas operativos, desde modernos puentes-grúas, con capacidades variables entre 10 y 30 toneladas aptos para mover contenedores, hasta los sistemas de riel sinfín (polipastos) utilizados para mover carga paletizada.

El Puerto de Urabá ha sido manejado hasta ahora por las compañías bananeras. Desde el 2009, el Gobierno Nacional incluyó éste proyecto dentro del Plan Nacional de Desarrollo, en el cual se comprometió a crear una conexión vial de altas especificaciones entre Medellín y esta

región. Igualmente, se propuso buscar una mayor participación de más industrias privadas diferentes a las bananeras, interesadas en exportar e importar a menores costos.

Es notable la diferencia en distancias entre Medellín y otros puertos de Colombia. La malla vial del Puerto de Urabá es definitiva para mejorar la competitividad de los sectores exportadores, teniendo en cuenta que el transporte terrestre en el país sobresale por sus elevados costos.

El Puerto de Urabá exportó USD617,8 millones, mientras que en lo que va acumulado del 2013 (periodo comprendido entre enero y mayo), USD225,4 millones, es decir se han disminuido un 36%, ocupando el último lugar en comparación con los principales puertos del país. Sin embargo, se espera que la transformación en una terminal multipropósito incremente la capacidad de manejo de carga general en 2 millones de toneladas al año.

Con la apertura del puerto, Urabá se convertiría en la mejor esquina de Sudamérica con más de 290 km de costa y en el punto de contacto entre Norte y Centroamérica, lo que permitirá una disminución directamente en los costos por toneladas.

1.3 Planteamiento del Problema

Se eligió una temática específica, la cual corresponde al puerto de Urabá. Se desarrolló una matriz de involucrados, donde se identifican unos actores en el marco del proceso o los también denominados grupos de interés, quienes se encuentran detallados de la siguiente manera:

- a) Grupos bananeros: interés en la reconstrucción del puerto de Urabá.
- b) Grupo de transportadores: optimización logística del gremio camionero para el transporte de productos.

- c) Gremio portuario de Urabá: proyección a futuro de expansión, conectividad y competitividad.
- d) Sector turismo: generación de recursos económicos para la transformación social e industrial del sector.

Por otro lado, también se busca analizar una de las principales debilidades del puerto: tiene un calado natural que no es óptimo para operar, tiene acceso al Municipio Antioqueño limitado, impidiendo la movilización de camiones con entrada y salida de mercancías del puerto.

Posee una infraestructura portuaria sencilla realizada por medio de transferencia, buque, barcaza y embarcadero que cuenta con dos instalaciones, una en Zungo y la otra en nueva colonia, en Turbo.

Con este estudio se pretende encontrarle una solución a estos problemas, dando a conocer las condiciones actuales del precario funcionamiento de este puerto y señalando la falta de infraestructura a la que se ve enfrentado.

Con la Matriz de los Involucrados es un instrumento que permite: *(Ver tabla 2)*

- (i) identificar a aquellas personas y organizaciones interesadas en el éxito de un proyecto,
- (ii) aquellas que contribuyen o son afectadas por los objetivos del mismo,
- (iii) y a quienes tienen un poder de influencia sobre los problemas que hay que enfrentar.

Tabla 2. Matriz de Involucrados

Grupos De Interés	Intereses Individuales	Intereses En Común	Problemas Individuales	Problema En Común	Recursos
Grupos bananeros	Construcción de puerto de Urabá	Funcionamiento en infraestructura, logística y económica del puerto de Urabá, contribuyendo al desarrollo económico de las empresas y la región	Falta de una plataforma logística en las instalaciones del puerto	Desinterés de los gobiernos de turno por el sector, generando un abandono económico y social necesarios para el crecimiento de la región	Desarrollo tecnológico de la infraestructura portuaria
G. de transportadores	Optimizar la logística del transporte de los puertos		Falta de infraestructura vial		Desarrollo vial Protección para el conflicto armado
G. portuario de Urabá	Proyecto de expansión. Conectividad y competitividad		Falta de ayuda por parte del gobierno central para el desarrollo		Desarrollo económico y tecnológico
Sector turismo	Generación de recursos económicos		Falta de desarrollo económico y social del sector		Infraestructura hotelera.

Fuente: Elaboración propia

1.4 Justificación

1.4.1 Justificación Teórica

Mediante un estudio general se pretende realizar un análisis sobre la importancia del puerto de Urabá para la comercialización colombiana a nivel internacional, ya que siempre ha sido obligatorio realizarla a través de los puertos del atlántico y pacífico por la falta de infraestructura en otras terminales. El puerto de Urabá constituye para todos una gran oportunidad que lograría dinamizar el comercio, además de ser pieza fundamental por su cercanía con el interior del país y de conexión con el mercado internacional.

La cadena logística no comienza en los puertos. En realidad, comienza en el lugar de producción de la materia prima y va hasta los centros de consumos en los países de destino. Las Zonas de Actividades Logísticas Portuarias generan valor agregado de diversas maneras, como pueden ser la agrupación y desagrupación de cargas, el embalaje, la paletización, etiquetado, etc. Estos servicios de valor agregado se pueden concretar gracias a la ruptura de carga que se realiza cuando se lleva a cabo el cambio de modo (marítimo a terrestre), lo que constituye lo que se conoce como La Función Logística del Puerto.

A la región del Urabá y Antioquia y todo el occidente Colombiano, le urge una infraestructura moderna sobre el litoral, que enlace el sistema de puertos del país y pueda responder con una operación portuaria económica, rápida, y segura a las necesidades que impone la globalización de la economía aprovechando el crecimiento económico colombiano de los últimos 10 años.

1.4.2 Justificación Social

Este estudio resulta beneficioso desde el punto de vista de las empresas exportadoras e importadoras, pretendiendo mostrar los beneficios y facilidades tanto económicas como logísticas, que ofrece para la economía colombiana el puerto de Urabá. Ya que los altos costos en fletes que genera el transporte desde los puertos ya existentes como lo son Cartagena, Santa Marta, y Barranquilla le restan competitividad al país. Por esto se ve al puerto de Urabá un diamante en bruto, en el que se debe invertir, logrando así mejorar la competitividad de este frente a los otros puertos del país en aras de mejorar el crecimiento de la economía. También se vería beneficiado el ente gubernamental ya que al a ver más facilidades para la operación de este puerto empezara a incentivar la migración de las empresas a esta zona, lo que refleja un gran contribución tributaria al desarrollo de la región además aumentaría el empleo y se dinamizaría la construcción.

1.5 Objetivos

1.5.1 Objetivo General

Analizar el impacto económico y social que trae consigo la adecuación del Puerto de Urabá, para el departamento y para el país en general

1.5.2 Objetivos Específicos

Caracterizar la operación y funcionamiento, ventajas y desventajas, de la gestión del proceso logístico del puerto de Urabá.

Comparar el proceso de gestión logística del puerto de Urabá con el proceso y funcionamiento de otros puertos nacionales e internacionales.

Proponer estrategias de gestión para la eficiencia del proceso logístico del puerto de Urabá como motor de desarrollo de la región y el país en el comercio internacional.

1.6 Marco Metodológico

1.6.1 Método

La metodología es descriptiva, porque se presenta una detallada descripción acerca de la infraestructura del puerto de Urabá, su importancia como impulsador de la economía de la región y las proyecciones de crecimiento y ampliación que se tienen frente a la evolución del comercio internacional.

1.6.2 Metodología

Toda la información consignada en el presente trabajo, ha sido obtenida mediante fuentes secundarias, especialmente de Internet, donde se puede encontrar información amplia y de actualidad. A continuación se detallan las siguientes fuentes de información que se utilizaron para desarrollar el trabajo:

Secundarias: La información se recopila por medio de los estudios previos y estadísticas relacionados con el tema, congregados en internet, revistas, libros y afines. La información pertinente y relacionada con el tema de la investigación se recopila para procesarla y analizarla, con los créditos de referencia bibliográfica y de cibergrafía requeridos. Efectivamente, se trata de la consulta a literatura relacionada con el tema incluyendo el desarrollo de proyectos similares en el país o en otros países. Consulta la información obtenida desde las páginas oficiales de las

entidades públicas o privadas relacionadas con el tema y que determinan las directrices y políticas relacionadas con el objeto de estudio.

1.6.3 Métodos de Investigación como Herramientas para Alcanzar los Objetivos Planteados

Revisión Bibliográfica: Con el fin de realizar un proceso investigativo profundo, se utilizarán medios como el internet, las bibliotecas, revistas y las investigaciones realizadas previamente a este tema. Como Para el estudio de este tema nos basaremos en diferentes investigaciones que han realizado organizaciones como el Instituto para el desarrollo de Antioquia (IDEA); la Gobernación de Antioquia, o la recién creada Empresa promotora del Puerto de Urabá”. La promotora del Puerto de Urabá, CCMA, IDEA, ETC.

Análisis de Datos: Para ordenar la información recolectada con las, cifras y realizar su posterior análisis, se utilizará Microsoft Word y Microsoft Excel, lo cual permite plasmar la información y/o los datos, con las cuales se podrán realizar gráficas, cuadros y su respectiva interpretación.

Elaboración de Informes: Se concluye con los informes con la idea de mostrar los resultados obtenidos y realizar una comparación de los datos encontrados en la revisión bibliográfica y en las entrevistas.

1.7 Alcances

El desarrollo del proyecto, desde la asignación de asesor, hasta la correspondiente presentación y sustentación del proyecto final, se ha proyectado que tenga una duración de seis meses. Después de la presentación del Ante proyecto. Para determinar el área física donde se

analizará el proyecto, se tendrá en cuenta que el mismo está limitado al área física del puerto de Urabá, a su entorno físico, así como a las vías férreas, marítimas, aéreas y fluviales que influyen el mismo. Este trabajo se limitará a realizar un diagnóstico del proceso logístico que involucra el puerto de Urabá.

2. EJECUCIÓN DEL PROYECTO

2.1 Operación y Funcionamiento del Puerto de Urabá

2.1.1 Antecedentes y Evolución en el Puerto

Para Gaviria en su texto “Urabá y la Carretera al Mar”, los hechos que llevaron al país a tomar la decisión de emprender uno de los megaproyectos viales más ambiciosos de su historia reciente, del autor Gómez Martínez, los antecedentes históricos del puerto sobre el golfo de Urabá:

Van de la mano de la búsqueda de una salida desde la ciudad de Medellín, hasta un puerto sobre el océano atlántico. Este impulso dio origen al desarrollo de la llamada “Carretera al Mar” por parte de la dirigencia antioqueña, encabezada por el empresario antioqueño Gonzalo Mejía. Los trabajos para la terminación de la Carretera al Mar se iniciaron el 6 de Mayo de 1926, llegando hasta el municipio de Cañas Gordas en 1934 y hasta 1942 hasta Dabeida, pero sería solo hasta el año de 1955 que la carretera al mar llegaría hasta a Turbo, bajo el gobierno del general Rojas Pinilla, impulsada principalmente por el esfuerzo de la sociedad medellinense de la época.

En épocas recientes, varios gobiernos se dieron a esta tarea de mejorar la vía al mar, entre ellos, el del presidente antioqueño Belisario Betancur, hasta que llegó el día de enfrentar el tramo de Medellín a Santa Fe de Antioquia. Las soluciones iban desde la rectificación de ese trayecto hasta la construcción de uno totalmente nuevo que partía de San Antonio de Prado y llegaba a cercanías de Sopetrán.

Su propósito era que se negociara los términos de contratación de los estudios definitivos del túnel, y así se hizo. El 7 de febrero de 1994 se dio

comienzo, con la certeza de que el trazado sugerido por Boquerón era la propuesta más radical, más ambiciosa y más acertada.

Con la construcción del túnel se dio paso a la disminución en el trayecto, lo que significa una disminución de 20 kms respecto a la vía anterior.

La nueva distancia entre Medellín y Santa Fe de Antioquia es de 52 km, en contraste con los 74 km anteriores (distancias medidas desde la Facultad de Minas). La reducción de la longitud se concentra en el tramo Medellín-San Jerónimo, que pasa de 55 km a 33 km, aproximadamente. Eso significa que, con la velocidad del proyecto, que es 60 km/h, se puede viajar a San Jerónimo en casi media hora, en contraste con el tiempo de viaje anterior a sus construcción que era hora y media, aproximadamente.

Paralelamente a la construcción de la Carretera al mar, se había iniciado desde el año de 1912 la construcción de un primer puerto, llamado Puerto Cesar, que estaba dotado de muelle, vías férreas y un faro. Este puerto estaba ubicado sobre la margen oriental del golfo de Urabá. El primer propósito de este puerto era la de exportar los productos propios de los valles de los ríos León, Riosucio y del Alto Sinu.

Los primeros estudios técnicos para la elección de la mejor ubicación del puerto en la zona del golfo de Urabá, se iniciaron en agosto de 1926 con un contrato suscrito entre el departamento de Antioquia y la firma alemana Siemens Bauunion, que realizó una serie de estudios en el golfo que incluyeron: observaciones del tiempo, mareas y de los principales ríos que desembocan en el mismo.

Infortunadamente para el país y la región, este proyecto nunca se llevó a cabo, debido a la falta de interés oficial en los proyectos de la región y al poco desarrollo que tuvo la zona hasta la década del 60, época en la cual se presentaron características especiales en la producción y áreas de explotación de banano en Colombia que, ante el decaimiento de la zona bananera del magdalena, ve nacer la de Urabá, cuya fruta se identifica como la de mayor calidad en los mercados internacionales. Es así como en 1964 se inician las primeras exportaciones de banano. A partir de este momento comienza el

crecimiento de la zona bananera por la cual se embarcan 850.000 toneladas de exportación al año, que hacen de la zona aun sin facilidades portuarias muy avanzadas uno de los más importantes en cuanto a exportaciones se refiere.

Con base en el estudio de la OEA y dada la urgente necesidad del puerto, UNIBAN solicito al CONPES (Consejo Nacional de Política Económica y Social), permiso para construir un puerto en el golfo de Urabá, obteniendo la licencia en el mes de mayo de 1981.

En 1992, el Corpes de occidente adelanto un estudio para la construcción de un puerto de aguas someras en Bahía Colombia.

En 1995, el Corpes de occidente contrato con las firmas Álvaro Pachón y Asociados Ltda. E Hidroestudios S.A. La elaboración del estudio de la factibilidad para la construcción del puerto de Urabá y una zona industrial conexas. Dicho estudio evaluó 5 alternativas para la construcción: Puerto Cesar, Bahía de Turbo, La Unión, Punta coquito y el estuario del rio León.

En 1997, la firma Hidroestudios S.A. Realizo una extensión del estudio de factibilidad para la construcción del puerto de Urabá y una zona industrial conexas, evaluando el proyecto con localización en la Bahía de Turbo. Ese estudio fue contratado por el Corpes de Occidente.

En el año 2006, la firma Aquaterra – consultores asociados S.A. presentó una propuesta metodológica para la realización de estudios de factibilidad, geotécnicos, ambientales y diseños definitivos. También en el 2006, la promotora de proyectos, la cámara de comercio de Medellín para Antioquia, la ANDI y los bananeros formaron una alianza para impulsar la construcción del puerto de Urabá. La alianza está encargada de realizar los estudios de demanda de carga que tendría el terminal portuario y de contratar los estudios de viabilidad técnica para la construcción de dicho puerto.

Ver Anexo A, Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos

2.1.2 Situación Actual del Puerto: Matriz D.O.F.A

Por medio de la matriz D.O.F.A, que se le realizó a la situación actual del Puerto de Urabá, se quiso conocer con este instrumento metodológico, que sirve para identificar acciones viables mediante el cruce de variables, en el supuesto de que las acciones estratégicas deben ser ante todo acciones posibles y que la factibilidad se debe encontrar en la realidad misma del sistema.

Tabla 3. Matriz D.O.F.A Puerto de Urabá

Fortalezas	Oportunidades
Inversiones en: <ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura portuaria • Capacidad instalada • Seguridad portuaria • Mejoramiento del canal de acceso gracias a las diferentes obras de mantenimiento y dragado del mismo. • Adquisición de nueva maquinaria y equipo. Mejoras en la gestión de calidad para los procesos portuarios y seguridad. 	Un mayor crecimiento del comercio internacional debido a la radicación de nuevos tratados de libre comercio, traduce una mayor demanda de servicios portuarios El posible aumento de las tarifas del canal de Panamá posicionará al puerto como punto de trasbordo, es decir como puerto alternativo para grandes líneas navieras. Ubicación estratégica dada su proximidad con las diferentes rutas de comercio internacional, donde la cuenca del pacifico juega un papel fundamental
Debilidades	Amenazas
Limitada prestación de servicios portuarios Alta saturación de sus instalaciones portuarias debido a constantes congestiones del tráfico de contenedores y demás tipos de carga Restricciones de acceso al puerto tanto por vía terrestre como marítima Débil infraestructura vial Calado insuficiente para el volumen de carga que maneja. Costos portuarios no competitivos.	Alta competitividad debido a las diferentes innovaciones que se están realizando en los puertos que conforman la cuenca del pacifico. Debilidad institucional por parte del Gobierno Nacional para ser efectivos lo diferentes proyectos y planes de modernización actuales. Fuerte problemática social que influye de manera directa en la seguridad portuaria y transporte de mercancías.

Fuente: Elaboración propia.

2.1.3 Análisis de la D.O.F.A

Fortalezas

El mayor beneficio con el desarrollo de una infraestructura portuaria en el Urabá Antioqueño sería la enorme reducción de costos de transporte, pues mientras el recorrido de Medellín al puerto de Cartagena es de 643 km, la distancia hasta el nuevo puerto sería de 380 km. Otras distancias a considerar son las siguientes:

Tabla 4. Distancias a Considerar en el Puerto de Urabá

CENTROS DE PRODUCCIÓN Y CONSUMO	DISTANCIAS		DIFERENCIA DE DISTANCIA	
	CARTAGENA (km)	TURBO (km)	Km	PORCENTUAL (%)
Bogotá	1136	738	398	35
Medellín	643	380	263	41
Cali	1099	801	298	27
Bucaramanga	Equidistante		-	
Manizales	908	645	263	29
Pereira	961	698	263	27
Armenia	909	747	162	12
Cúcuta	Equidistante		-	

Fuente: Urabá en Línea (2011. Octubre 18). Puerto de Urabá mejorará la competitividad del comercio de la región y de Antioquia

En la página web Urabá en Línea, se resalta que en la Región del Urabá:

No existe ninguna infraestructura portuaria ubicada en el océano atlántico que se encuentre más cerca del interior del país que el puerto de Urabá.

“Entre más o menos un 35 y un 42 por ciento se vería una reducción marcada en tiempos y en costos”, dijo Robert Ng, Analista Internacional.

Además del reciente tratado de libre comercio con Estados Unidos y la cercanía con Panamá, se podría aprovechar la inmediatez con el mercado del Asia Pacífico, así como lo implementaron Ecuador y Perú recientemente.

“Hoy Perú es uno de los países con mayor crecimiento económico en la región, que viene presentando cambios más grandes a escala social”, dijo Giovani Montoya, Analista.

Este parámetro marcaría un alto grado de competitividad en materia del acceso de la mercancía local al exterior.

“La consolidación del puerto en Urabá nos daría la posibilidad incluso de cobijar buques hasta de 10.500 contenedores”, dijo Robert Ng, Analista Internacional.

La mayor fortaleza del puerto es su ubicación, para la Revista Dinero (2007), el ahorro en costos es muy significativo. Familia Sancela lo usa desde hace un año y en palabras de Diego Luis Saldarriaga, gerente de cadena de suministros de esa empresa, ahorra 12%. Ascensores Andino lo ensayó hace dos años con un envío a Estados Unidos y, como lo señala su presidente Rodrigo Villa, ahorraron el 50% frente a lo que habrían pagado en Cartagena.

De acuerdo al Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe en Colombia, el puerto atiende mensualmente el arribo de 60 a 70 buques de más de 8.000 toneladas de registro bruto y hasta de ocho (8) metros de calado, dedicados a la exportación de banano y plátano, principal producto de la región de Urabá. Así mismo, arriban buques madereros con calado de 5 a 6 metros, que recogen las trozas de madera de los principales aserraderos. Además frecuentan periódicamente el puerto buques-tanques provenientes de Cartagena, los cuales aprovisionan de combustible a la zona de Urabá y atracan en dos muelles petroleros localizados en punta de las Vacas.

Los capitanes cuentan con el apoyo de patrulleras de la Armada Nacional, que pueden ser contactadas por los canales VHF 16 y 13.

Oportunidades

Capitanía de Puerto de Turbo: La Capitanía de Puerto de Turbo, ejerce su jurisdicción de acuerdo con lo contemplado en la Resolución 0825 del 27 de diciembre de 1994 y comprende desde punta Arboletes hasta el límite con la República Panameña Cabo Tiburón, incluyendo el río Atrato: desde un kilómetro antes de la iniciación de sus deltas incluyendo sus desembocaduras en el golfo de Urabá.

Al puerto de Turbo arriban motonaves de bandera extranjera con la finalidad de cargar banano y plátano. Estos buques se concentran en las zonas de fondeo de cargue, en donde le son embarcadas cajas del producto.

Descripción embarcadero de zungo: CONCRETO S.A. construyó, entre septiembre de 1991 y agosto de 1992, para la empresa BANADEX S.A. el Embarcadero Zungo, en el municipio de Carepa, Departamento de Antioquia, a orillas del mar Caribe, Colombia. La obra consistió en la construcción de un embarcadero con muelle plataformas cubiertas para cargue, puente grúa, bodegas, astilleros, patio, bodegas, oficinas para el descargue y embarque de banano, así como las carreteras de acceso para la explotación de éste, su principal producto.

Debilidades

Hoy en día Urabá solo cuenta con un embarcadero que ha venido construyendo las empresas exportadoras de banano. La creciente importancia de la zona de Urabá y la necesidad

de un puerto hizo posible que la atención oficial se dirigiera a esta zona. En el año de 1978, se entregó el estudio de un puerto para la zona de Urabá, auspiciado por la OEA y dirigido por planeación nacional. El objeto de este estudio consistió en la recopilación de la información básica, el establecimiento de la magnitud requerida para un puerto que atendiera las necesidades actuales y futuras de la región, la selección de los sitios técnica y económicamente más convenientes y las recomendaciones generales sobre las características del puerto, así como los estimativos de costos preliminares. Considerando que actualmente una de las principales debilidades del puerto, es que tiene un calado natural de 10 MTS que no es óptimo, porque no tiene los 13 MTS requeridos por los buques pospanamax que cargan 10 o más contenedores y que por su volumen reducen el costo de porteo entre 7% y 17% por contenedor. Los postmamax dominarán el tránsito mundial de contenedores y pasaran por el Canal de Panamá a partir del 2015. Igualmente resaltamos que para lograr cualquier avance en el tema de competitividad se debe realizar la construcción, reconstrucción y mejoramiento de la vía vial que se dirige al puerto de Urabá, ya que las condiciones de accesibilidad a este Municipio Antioqueño son bastante limitada impidiendo la movilización de camiones con entrada y salida de mercancías del puerto.

Actualmente, la infraestructura portuaria de Urabá tienen como función exclusiva atender las necesidades de la industria bananera, de una forma sencilla por medio de transferencia, buque, barcaza y embarcadero que cuenta con dos instalaciones, una en zungo y la otra en nueva colonia, en Turbo. Según un estudio presentado por Hidroestudios S.A., actualmente ambas instalaciones tienen problemas potenciales desde el punto de vista de navegación. Para la operación de los puertos se utilizan barcasas con capacidad para transportar entre 4 y 12 contenedores y equipos de carga con capacidad para manejar cantidades entre 10 y 30 toneladas

anualmente. Esta capacidad de transporte y carga de las instalaciones portuarias de Turbo es aún muy pequeña para sumar la producción bananera con el resto de la producción antioqueña, que puede alcanzar aproximadamente 1.7 millones de toneladas anuales.

Amenazas

El puerto de Urabá es un puerto privado al servicio de las empresas bananeras UNIBAN y BANACOL. El puerto hoy mueve cerca de 1.8 millones de toneladas anuales, que incluyen algunas importaciones y exportaciones para empresas no bananeras. Más de 500 barcos llegan anualmente a Urabá a cargar banano y dejar insumos, fertilizantes y papel. Referencia Juan Camilo Quintero Secretario de Productividad y Competitividad de Antioquia.

Los equipos de cargue junto al río utilizan diferentes sistemas operativos, desde modernos puentes-grúas con capacidades variables entre 10 y 30 toneladas aptos para mover contenedores, hasta los sistemas de riel sinfín (polipastos) utilizados para mover carga paletizada. También existen grúas fijas y móviles de diferentes capacidades.

Se considera que la capacidad para manejar cargamentos de banano en las instalaciones de Nueva Colonia y Zungo es aproximadamente 2.5 millones de toneladas/año

En este puerto y específicamente en los fondeaderos de cargue como medida para prevenir el desarrollo de actividades ilícitas, está prohibido que se acerquen a los buques otras embarcaciones y que suban a bordo personas ajenas al embarque del banano. Los capitanes no están autorizados para permitir el ingreso a bordo de personal diferente a los embarcadores, sin el debido permiso de la Capitanía de Puerto. Igualmente, deben advertir a sus tripulantes de esta restricción.

El Puerto de Urabá, Antioquia, Colombia. Es un terminal marítimo sin muelle, por el cual se exportan entre otros productos, además del banano, dulces, calzado y cerámicas; y se importan materias primas como resinas, algodón, papel, tintas y material siderúrgico.

2.2 Ventajas y Desventajas, de la Gestión del Proceso Logístico del Puerto de Urabá

2.2.1 Ventajas Logísticas

Se comenta sobre la logística del Sector Bananero Colombiano, la cual es muy competitiva en costos y en lo relacionado con manipulación de carga, debido a que se efectúa directamente el fondeo en altamar, de los bongos a las embarcaciones. Además se tiene una logística muy bien diseñada en los embarcaderos que fueron construidos por el sector. Esto a su vez, en el transcurso del año se tienen en el Golfo de Urabá más de 800 buques que garantizan una excelente operación, ya que vienen fletados por el sector aprovechando la carga de compensación y la logística que esto implica, toda vez que los buques en términos generales, no van en su máxima capacidad y se pueden utilizar para otros sectores con fletes muy económicos.

En la actualidad, hay una rentabilidad estable y positiva con la operación logística y portuaria del sector bananero, exportando en promedio 60 millones de cajas de fruta anualmente. Sin embargo, una sola agroindustria que mueva la economía de la Región no posibilita a la internacionalización y la ola de la globalización hay que aprovechar decisivamente las ventajas de la Región de Urabá y la logística ya existente, para que crear nuevas oportunidades de empleo (nuevos puestos de trabajo) y generar nuevas iniciativas para la exportación de los productos de la zona. La mayor fortaleza del puerto es su ubicación, el ahorro en costos es muy significativo.

Uno de los mayores problemas logísticos existentes en Colombia es la carencia de infraestructura vial y portuaria para el transporte terrestre y fluvial. Hacia el sur se encuentra el puerto de Buenaventura, y hacia el norte del país están los puertos de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta que hoy operan la mayoría de las exportaciones e importaciones del centro del país, especialmente, las de Antioquia. Los costos en fletes de transporte y la infraestructura vial desde y hacia los diferentes puertos del país, hacen pensar a los antioqueños en opciones viables para mejorar su logística tanto vial como portuaria, una alternativa bastante viable es aprovechar los adelantos realizados por los empresarios bananeros e invertir en el megapuerto Golfo de Urabá y en la infraestructura vial adecuada para transportar toda la carga que llega y la que se envía.

Para Cartagena, donde sus instalaciones portuarias han sido durante mucho tiempo la vía tradicional y natural para la llegada y salida de carga de los antioqueños y bogotanos, esa competencia le restaría toneladas y contenedores por sus instalaciones portuarias. Aunque los voceros de las sociedades portuarias locales no se han pronunciado de manera oficial sobre el tema, se conoció que en una de esas instalaciones la carga de importación que por allí se mueve en 70% va con destino a Antioquia, mientras que de las exportaciones totales 40% son de origen paisa. En la eventualidad de que esa carga se redirija en los próximos años a Urabá, el impacto será enorme. Sin embargo, otras fuentes cercanas a la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena señalaron que todas las decisiones que conduzcan a mejorar la competitividad portuaria del país son bienvenidas. No sólo las distancias en kilómetros entre los centros de producción y los puertos son las determinantes. No se puede dejar de lado las infraestructuras portuarias ya desarrolladas, la logística de las ciudades puertos, su posición geográfica, los fletes que manejan y las navieras que las sirven. Todo ello marcará diferencia y el Puerto de Cartagena ha avanzado en ese sentido y su meta inmediata es ser más competitivo en el Caribe y para ello

ha demandado del Gobierno un acompañamiento para crear condiciones de mayor competitividad.

El puerto de Urabá, complementado con una carretera de doble calzada que sitúe la carga de exportación a cuatro o cinco horas y media de Urabá dará el nuevo aire que necesita el desarrollo de Antioquia. Se hace indispensable que se incrementen las fortalezas y se hagan de las exportaciones una de las primeras estrategias de desarrollo a través de un moderno puerto en la zona de Urabá. El ex director de Asoportuaria Ricardo Barrios dice que el anuncio del Presidente de la República en el sentido de construir una nueva carretera, de óptimas especificaciones, entre Santafé de Antioquia y Turbo, que remate en un puerto de aguas profundas en esta última localidad, constituye un reto muy serio para los puertos de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta. El asesor político Moisés Pineda Salazar comenta que “mientras nosotros nos despedazamos entre nosotros mismos, las demás regiones avanzan y prosperan. Y, lamentablemente continuamos promoviendo el pasado quejándonos del centralismo y otros demonios que nos hemos inventado para justificar la pequeñez de nuestros sueños y la mezquindad de nuestra dirigencia”

Las empresas antioqueñas, sobre todo las de Medellín, utilizan los tres puertos de la región costera, lo mismo que el del Pacífico, todo depende de dónde se mueva la carga, tanto importada como exportada.

A nivel de la Costa Caribe, los puertos de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta son los más usados. A nivel del Pacífico, está Buenaventura. Ninguno de los terminales tiene concentrada la mercancía. Los principales clientes de Antioquia en exportación tienen que ver con pisos de cerámica, porcelana, sanitarios, baldosas y empresas en general de construcción, al

igual que motos. Todo se hace en contenedores. La carga total es de 1.170.000 toneladas.

Cartagena mueve el 50%, y Santa Marta otro 4%. Buenaventura tiene el 31%.

En lo referente a graneles, los antioqueños importan maíz, trigo, fríjol y harina, entre otros productos. Barranquilla mueve un 11%, Buenaventura 47% y Muelles El Bosque, en Cartagena, un 9%. La globalización ha dinamizado el comercio internacional, que crece a tasas hasta del 11% anual y ha cambiado las preferencias y especificaciones para el transporte de mercancías en el mundo.

Esta demanda ha generado la necesidad de la ampliación y construcción de nuevos puertos y Colombia no puede estar ajena a este contexto internacional, sobre todo conociendo la actual situación de los puertos de Cartagena y Buenaventura que han están a punto de colapsar. El Gobierno central ha entendido que en términos de productividad y competitividad deben dar prioridad al desarrollo de estos proyectos que permitan la verdadera internacionalización del país.

Algunos estudios preliminares presentados para el Terminal de Urabá, auguran que el Sistema Portuario es necesario, viable y posible. Inicialmente en los próximos 8 años y con algunas otras inversiones, puede generar entre 2,5 y 3 millones de toneladas adicionales de carga de exportación por año, incluido el café, sin mencionar todo lo que representaría un nuevo puerto con todas las condiciones planteadas en este artículo.

La decisión de construir un nuevo puerto en Urabá depende de la demanda que se empiece a generar y sobre todo de la construcción de la vía de acceso a Urabá. Sin vía de acceso en condiciones competitivas, no se puede pensar en un nuevo puerto. Con las futuras vías, el puerto de Urabá estará a cuatro horas y media de Medellín, por lo que esta región tendría un gran

desarrollo agroindustrial e industrial, que la convertirán en una de las más atractivas del país, y con unos excelentes ahorros en el valor del flete para los importadores y exportadores.

Desde hace varios años atrás Urabá es una región olvidada por el Estado. Carece de vías adecuadas de acceso y el transporte se limita a rutas aéreas con elevados costos o a improvisados mecanismos de transporte fluvial o marítimo y precisamente este estancamiento es el principal obstáculo para el desarrollo del puerto con que el que la región cuenta. Se habla que la asamblea y varias entidades han autorizado recursos para el inicio de estudio estratégicos, técnicos y financieros para orientar el desarrollo portuario de la región. Se habla de cifras, se habla de estudios, se habla proyectos pero hasta el día de hoy no sucede y no trasciende de simples “proyectos”, se dice que para este año 2014 se definirá la planeación financiera del puerto y se realizará la promoción de la obra y sus proyectos asociados, vinculando a la comunidad de la región, al Estado y el sector productivo.

Otro aspecto importante por mencionar que va ligado directamente y quizás más importante en relacionar con el desarrollo del puerto, es el de tema de la ejecución del proyecto de autopistas de la prosperidad, en el tramo Santa Fe de Antioquia-Urabá, es de los proyectos más importantes, porque cuando se termine, Medellín se va a convertir en una ciudad caribeña", pues va a tener el mar a solo 4 horas, de esa manera se espera que cuando se mejore la comunicación vial entre Medellín y el Golfo de Urabá lleguen más inversionistas dispuestos a apostarle a la construcción de nuevos puertos, pues se moverán mayores volúmenes de carga del Centro y el Sur del país.

Ventajas Competitivas: Estándares Internacionales

Estándares internacionales que debe tener un puerto (cualquier puerto):

Realmente, estándares internacionales para puertos específicos no hay, cada puerto en el mundo opera de acuerdo a su capacidad de movilizar la carga, por ejemplo en los puertos de USA, en su gran mayoría operan por sindicatos, y son estos los que ponen sus reglas de operación, otro caso que se puede presentar son las terminales de cada naviera en cada puerto, por ejemplo, hay una naviera llamada King Ocean, ellos operan solo desde Port Everglades, y ellos en su terminal tienen sus reglas, y es de las pocas en MIA que sus horarios de recepción de contenedores son flexibles, mientras que otras no, por lo general los cortes con todas las que no poseen terminal propia es a las 5:30.

Estándares internacionales que deben tener un puerto: Los puertos no cuentan con estándares internacionales específicos, estos operan de acuerdo a su capacidad y son administrados por entidades independientes, lo que si podemos mencionar que rige en todos los puertos del mundo, son regulaciones en cuanto al tema de seguridad, específicamente se puede mencionar organismos a nivel mundial que se encargan de todo el tema de seguridad marítima y regulaciones para los puertos, como lo es el Comité de Seguridad Marítima (CSM), que es el encargado de examinar todas las cuestiones que sean competencia de la organización en relación con ayudas a la navegación, construcción y equipo de buques, dotación desde un punto de vista de seguridad, reglas destinadas a prevenir abordajes, manipulación de cargas peligrosas, procedimientos y prescripciones relativos a la seguridad marítima, información hidrográfica, diarios y registros de navegación, investigación de siniestros marítimos, salvamento de bienes y personas, y toda otra cuestión que afecte directamente a la seguridad marítima.

Otro organismo muy importante es el IMO, La Organización Marítima Internacional (OMI, en inglés IMO) es un organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la

cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina.

Y ambas entidades están ligadas directamente a las regulaciones y/o operaciones portuarias en el mundo.

Para el tema portuario en Colombia, se puede mencionar una entidad que regula y estipula las normas de operación de los puertos en Colombia, es la superintendencia de puertos, que es una dependencia del Mintransporte, esta entidad ha creado un estatuto que es aplicable en su totalidad a las Sociedades Portuarias, Asociaciones Portuarias, Operadores Portuarios, Usuarios de Puertos, Beneficiarios de las Licencias o Autorizaciones y en general. Las personas públicas o privadas que manejen embarcaderos o muelles

2.2.2 Desventajas

Calado: una de las principales debilidades del puerto es que tiene un calado natural que impide su óptima operación, por este motivo es que buques con un peso bruto mayor a 8.000 toneladas no pueden ingresar adecuadamente, debido a esto los buques deben quedarse en altamar esperando a ser cargados por los remolcadores agregando de esta manera más pasos al proceso del movimiento de la carga.

Ingreso por vía terrestre: la conexión con el resto del país es el gran inconveniente que presenta este puerto, ya que el no tener vías de acceso adecuadas hace que las empresas opten por no tomar riesgos por el hecho de incurrir en incumplimientos o retrasos en el transporte hacia el puerto, esto ocasiona que las empresas tengan acudir a los otros puertos del país inclusive sabiendo que los costos y tiempos son más elevados.

Carga que moviliza: este puerto está básicamente adecuado para el movimiento de banano y demás frutas, además de esto no cuenta con los medios para mover grandes volúmenes de carga ya que carece de grúas para hacerlo, no cuenta con suficientes depósitos o bodegas de almacenamiento, todo esto da como resultado retrasos para aquellos que utilizan los servicios del puerto.

Tabla 5. Comparación Importaciones – Exportaciones en Puertos Colombianos

Puertos	Importaciones (USD)	Exportaciones (USD)	Importaciones (toneladas)	Importaciones (numero bultos)	Exportaciones (toneladas)	Exportaciones (unidades bultos)
Turbo - Urabá	91,1	225,45	90.965	253.694	728.623	36.542.644
Barranquilla	2.079,7	991,51	2.786.290	10.201.531	1.111.334	4.472.779
Buenaventura	4.900	1.374,75	5.334.330	69.933.689	1.749.064	30.106.001
Cartagena	5.577,9	14.686,52	6.576.352	107.832.899	24.229.595	104.163.511

Fuente: Urabá en Línea (2011. Octubre 18) .Puerto de Urabá mejorará la competitividad del comercio de la región y de Antioquia

2.2.3 Puerto de Cartagena

Uno de los puertos más representativos de Colombia, es el puerto de Cartagena, cuyas importaciones según legiscomex – desarrollo portuario Urabá , han sido de 5.577,9 USD y exportaciones de 14.686,52 USD, ubicado estratégicamente donde hay terminales importantes de uso público como la sociedad portuaria de Cartagena (CONTECAR), muelles el bosque y el puerto de Mamonal, puerto especializado en el comercio de contenedores, en Cartagena el manejo de cargas a granel y carbón es hecho por el puerto de Mamonal con los más altos estándares ambientales. El puerto de Cartagena a 4 km del centro de la ciudad, a 8 km del aeropuerto; muy

cerca a las rutas transoceánicas que cruzan el canal de Panamá lo que facilita el movimiento de los productos; más completo, moderno y competitivo del país, conformado por más de 50 muelles privados los cuales desarrollan diferentes actividades como: carga general, de contenedores y a graneles; astilleros y muelles de hidrocarburos, de pesca y de turismo; su infraestructura hace posible el recibimiento diario de barcos de carga procedentes de todo el mundo lo que lo ha posicionado como uno de los puertos más importantes de Latinoamérica y el Caribe en cuanto al movimiento contenedorizado; el puerto tiene conexiones con más de 596 terminales marítimas en 136 países, situado en una bahía amplia, profunda, de aguas tranquilas accesible las 24 horas del día, es un puerto privilegiado por el tráfico marítimo internacional de mercancías, cercano al canal de Panamá, el golfo de México, los puertos del Caribe, en línea con Europa y la costa este de Estados Unidos. Con una sofisticada infraestructura que le permite atender barcos de 5.000 TEUs y capacidad para movilizar 1'200.000 TEUs.

2.2.4 Puerto de Barranquilla

Según la SPRB (Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla), El puerto de Barranquilla es el multipropósito más grande de Colombia y el más importante de la región Caribe, movilizan todo tipo de carga como contenedores, grandes sólidos y líquidos, carga general y coque, con un muelle lineal de 1.058 metros y un muelle adicional de 550 metros para embarcaciones fluviales; para el manejo de contenedores este puerto cuenta con una capacidad estática de 6.064 TEUs, 12 hectáreas para el almacenamiento de contenedores, 17 Reach Stackers y 3 Straddle Carriers para el manejo de contenedores, 16 tracto camiones y un área cubierta de 2.803,6 m² con un total de 17 bahías disponibles para la inspección de contenedores. Sus importaciones según Legiscomex - desarrollo portuario Urabá han sido de 2.079,7 USD y sus exportaciones de 991,51 USD,

ubicado estratégicamente a 22 kilómetros de la desembocadura del río Magdalena, sobre el mar Caribe; su calado de 30 pies le permite atender hasta 7 buques al mismo tiempo y el único con acceso interno a una zona franca industrial y comercial, con la cual se puede hacer transferencia de cargas desde o hacia el terminal y zona franca sin salir a territorio colombiano. Ver Tabla 5.

Tabla 6. Tipo de Cargas que este Puerto Maneja

Carga Perecedera	Carga Frágil	Carga Peligrosa
Productos que sufren una degradación normal como: Frutas y verduras Productos cárnicos Productos marinos Flores y follajes	Productos de manejo especial en embalaje, transporte y manipuleo: Muy sensibles Sensibles Baja sensibilidad Insensibilidad	Compuesta de productos peligrosos, tóxicos o que presentan características explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radioactivas o corrosivas.

Fuente: Elaboración propia.

2.2.5 Puerto de Buenaventura

Según la Revista de Logística: Buenaventura, Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, los puertos claves del comercio exterior colombiano, el puerto más importante del Pacífico debido al volumen de carga que maneja, se encuentra en el centro del mundo, equidistante de las principales rutas marítimas que atraviesan el planeta, uno de los puertos más cercanos al mercado asiático un aspecto muy importante para este puerto debido a los recientes TLCs suscritos, posee un extenso canal de aproximadamente 15,0 millas de longitud y 2 millas de ancho a la entrada, representando cerca del 50% de la carga nacional, especialmente en cuanto a volumen de importaciones; según Legiscomex - desarrollo portuario Urabá, 4.900 USD en

importaciones y 1.374,75 USD; tiene una extensión de 620 hectáreas a 498 kilómetros de Medellín, cuenta con 14 muelles y un rendimiento portuario de 31 buques por hora.

Los principales productos que este puerto comercia son azúcar a granel y en sacos, vehículos, maquinaria y equipo, carbón, hulla, melaza, transformadores, aceites y lubricantes, partes maquinarias, implementos electrónicos, partes, accesorios y repuestos.

La importancia de este puerto para la economía del país, este hecho es indiscutible ya que a través de sus instalaciones se exporta la totalidad del azúcar que se produce en Colombia, el 80% del café y el 100% de la melaza; las importaciones en toneladas de este puerto, según Revista de Logística: Buenaventura, Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, los puertos claves del comercio exterior colombiano, fueron de 5.334.330 y las exportaciones de 1.749.064 demuestran que este puerto es después de el de Cartagena uno de los más importantes de Colombia.

2.2.6 Puerto de Turbo – Urabá

Este puerto según, El puerto de Urabá como polo de desarrollo para Antioquia – Bladimir Taborda Rodríguez, importa 91,1 USD y exporta 225,45 USD, manejado principalmente por las compañías bananeras, este puerto beneficia en su mayoría a los empresarios antioqueños ya que están más cerca al puerto a diferencia de las demás regiones, en Colombia el costo de mover una tonelada por kilómetro es de 6 centavos de dólar. Pag 3.

Este ofrece facilidades portuarias para el ingreso y salida de materias primas y productos terminados. Ubicado en la zona sur-oriental del golfo de Urabá, dentro de la bahía colombiana, este puerto atiende mensualmente el arribo de 60 a 70 buques de más de 8.000 toneladas y hasta de 8 metros de calado, dedicados principalmente a la exportación de banano y plátano, principal

producto de esta región; también arriban buques madereros y buques que vienen desde Cartagena y aprovisionan de combustible la zona de Urabá; este puerto de no mucha capacidad ni de una gran infraestructura comparada con el puerto de Cartagena, buenaventura o barranquilla, movilizo, según Estadísticas de carga de las importaciones y exportaciones en Colombia 2012/2013, 90.965 toneladas importadas y exporto 728.623 toneladas.

Ver Tabla 7, Comparativo de los Puertos de Colombia

Tabla 7. Comparativo de los Puertos de Colombia

	Buenaventura	Cartagena	Barranquilla
Características, Operación y	El Puerto de Buenaventura está ubicado en el departamento del Valle del Cauca cerca del canal de Panamá, equidistante entre Vancouver y Valparaíso.	Este puerto está ubicado en la ciudad de Cartagena al norte de Colombia y es uno de los principales puertos del país debido a su infraestructura y eficiencia que se ven representadas en aspectos tales como atención de barcos hasta de 5.500 TEUS por esta razón es considerado como uno de los centros logísticos que une al país por medio del Canal Caribe con el resto del mundo.	Barranquilla cuenta con un importante puerto marítimo y fluvial, tercero en importancia por volumen de carga en el país. El terminal marítimo y fluvial es administrado, operado y comercializado por la privada Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla. La Sociedad Portuaria del Norte presta servicios portuarios y logísticos multipropósito como terminal marítimo y fluvial. El tráfico a través del puerto de Barranquilla es regulado por la Capitanía de Puerto de Barranquilla, la cual tiene a su cargo la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas como arribos, zarpes, situación de naves, seguridad, trámite de licencias, anuncios, entre otras.
Funcionamiento	Al ser considerado el terminal marítimo más importante del Océano Pacífico Colombiano, mueve más del 60% del comercio del país y es uno de los puertos más cercanos al lejano Oriente. Su ubicación estratégica dada su proximidad con las principales rutas de comercio internacional permitirá un aumento progresivo del transporte de mercancías, catalogándose no solo como puerto concentrador de carga, sino a su vez como punto de transbordo.	Este puerto tiene conexiones con más de 432 puertos en aproximadamente 114 países y servicios con las líneas navieras más representativas a nivel mundial. La posición estratégica y las condiciones naturales de Cartagena constituyen una fortaleza para el ingreso de buques de gran calado a sus muelles.	El puerto de Barranquilla está ubicado sobre la orilla occidental del río Magdalena. Posee las instalaciones portuarias más extensas de Colombia, utiliza poco más de 200 ha integradas al servicio del comercio exterior del país. Este, con su variedad de terminales, es el puerto multipropósito más importante de la Región Caribe con capacidad para contenedores, graneles, carbón y carga general.

Fuente: Elaboración propia

Continuación tabla 6, Comparativo de los Puertos de Colombia

	Buenaventura	Cartagena	Barranquilla
Área	Actualmente, está conformado por 14 muelles compartidos entre la Armada Nacional y la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. El sector privado cuenta con aproximadamente el 83% de participación y el sector público con el 17% respectivamente.	La Sociedad Portuaria Regional De Cartagena cuenta con una extensión de 1636 mts ² distribuidos en 8 muelles los cuales tienen una capacidad de atender busques tipo Post-Panamá las 24 horas al día debido a la profundidad de la bahía. A este terminal marítimo arriban un sinnúmero de embarcaciones, donde se destacan los portacontenedores y los cargueros multipropósito con un total de 1974 y 147 unidades respectivamente.	La S.P.R.B. Es el segundo terminal más grande del país y el más grande de la costa atlántica. Tiene una extensión de 933,000 mts ² los cuales están distribuidos de la siguiente manera:
	En los muelles 5, 6, 7, y 8 se realiza el cargue y descargue de		<ul style="list-style-type: none"> • 500,000 metros² dársena sur
	contenedores con grúas pórticos.		<ul style="list-style-type: none"> • 150,000 metros²: área de patios para almacenaje
	Los muelles 9, 10, 11 y 12 están destinados para el manejo de granel sólido.		<ul style="list-style-type: none"> • 39,000 metros² área de bodegas
	El muelle # 14 cual únicamente maneja granel líquido.		<ul style="list-style-type: none"> • 244,000 metros²: área de oficinas, vías y zonas por desarrollar
		Cuenta con 10 bodegas multipropósito que van de los 2,600 metros ² hasta más de 6,000 metros ² y una bodega especializada para el manejo de gráneles sólidos, la cual tiene una capacidad instalada de 15,000 toneladas y una rotación anual de 175,000 toneladas.	
Capacidad Portuaria		Para el cargue y descargue de las diferentes embarcaciones que llegan diariamente al puerto, este dispone de 4 grúas pórtico con capacidad para transportar entre de 50 y 70 toneladas/hora. Así mismo, cuenta con dos grúas	El puerto de barranquilla cuenta con una serie de equipos dispuestos para la operación en el terminal.

Fuente: Elaboración propia

Continuación tabla 6, Comparativo de los Puertos de Colombia

	Buenaventura	Cartagena	Barranquilla
Y Número de Grúas	El terminal Marítimo cuenta con una pantalla de atraque de 1.847 metros de longitud y está debidamente equipado con cuatro (4) grúas pórtico sobre rieles post-panamáx ship to shore y tres grúas móvil multipropósito.	Móviles Gottwald con una capacidad de transportar 100 toneladas/hora respectivamente.	Para el recibo de contenedores los operadores portuarios tienen equipos tales como top lifters, reach stackers, ganchos, eslingas y spreaders y la S.P.R.B. Cuenta con una grúa liebherr multipropósito de 104 toneladas, la cual tiene capacidad para el manejo de gráneles, carga general y contenedores de 20',40', y 45'. La carga ultra dimensionada de proyectos se maneja con grúas heavylift, plataformas modulares y tractores para jalar 100 toneladas.
Infraestructura	Buenaventura cuenta con dos vías de acceso que lo comunican directamente con el interior del país, por un lado se encuentra la carretera “Alejandro Cabal Pombo” que en el punto Lobo Guerrero se divide en dos, conectándose hacia el costado derecho con la vía Cali, con una extensión 124 Kilómetros y a su izquierda con la vía Buga, con una prolongación de 121 kilómetros. Así mismo, se encuentra la antigua carretera Simón Bolívar que conectaba la Capital del Valle con Buenaventura y los municipios cercanos. en la actualidad la doble calzada Buenaventura – Buga se encuentra en construcción y mantenimiento ya que con la entrada en vigencia del TLC con Estados Unidos se incrementará de manera contundente el tránsito de Mercancías; evidenciándose de esta forma la necesidad de contar con una infraestructura vial adecuada que apoye los procesos logísticos en el país.	Equipadas con modernos equipos dispuestos para la manipulación tanto de carga contenerizada como de mercancía suelta.	arena y sedimentos que taponan la entrada de los buques),La Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla posee su propia draga, La Arenosa, una draga de succión de 118.5 metros de eslora la cual posee una tolva con capacidad de almacenamiento de 5,054 metros cúbicos. En mayo de 2008 se adquirió otra draga de succión llamada Virgen del Rocío la cual tiene 72.52 metros de eslora, con una tolva con capacidad de 1.300 metros cúbicos. Estas dragas son utilizadas para mantener el acceso al canal libre de sedimento desde la desembocadura del río hasta el puente Pumarejo. Las condiciones de navegación para las embarcaciones que arriban al Terminal de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla han sido mejoradas como resultado de los trabajos de ingeniería hidráulica. Estos trabajos garantizan una profundidad mínima de 12.1 metros durante todo un año

Fuente: Elaboración propia.

2.2.7 Análisis del Comparativo de los Puertos en Colombia

a) El ***Puerto de Urabá*** es de los analizados, el puerto con menos capacidad e infraestructura, pero en igualdad de relevancia, es un puerto que le brinda beneficios al departamento antioqueño y con las correctas optimizaciones será un puerto igual de grande y en igualdad de condiciones que los demás puertos, para que el puerto de Urabá llegue a tal nivel de capacidad, se le debe hacer una serie de mejores en temas de administración, infraestructura y accesibilidad; las autopistas de la prosperidad en el tramo santa fe de Antioquia – Urabá, que facilitara el transporte hasta dicho puerto, lo que reducirá todos los costos en los que se incurre y además le dará más importancia al puerto quedando el mar y este puerto a solo 4 horas de Medellín.

El puerto atiende mensualmente buques de hasta 8.000 toneladas una cantidad no muy representativa con respecto a los demás puertos por lo que este puerto debería atender 2 millones de toneladas más las 8 mil que atiende actualmente lo que aumentara su productividad, este puerto necesita una expansión de terreno para que atienda más de 60 o 70 buques mensuales y esta cifra pase a ser diaria, con la correcta administración y adecuación a la demanda creciente de comercio exterior este puerto dejaría de exportar en su mayoría plátano y banano, para volverse un puerto multipropósito capaz de exportar e importar en mayor cantidad otro tipo de mercancías; por ejemplo, las flores, son exportadas del puerto de barranquilla, puerto que para Antioquia a la distancia que esta de este, el costo del transporte y demás fletes es alto, se deben exportar de ese puerto porque tiene las adecuaciones necesarias para poder hacerlo, el puerto de turbo a 380 km de distancia sería la mejor opción para importar las flores que en este departamento se producen, pero como el puerto de Urabá no está bien adecuado para la cantidad ni para el cuidado de las flores, una oportunidad menos para este puerto.

Los equipos de este puerto para el atracamiento y para desembarcar las mercancías no son las mejores en tecnología ni tampoco en capacidad, por lo cual este puerto no es el más atractivo para su utilización en masa.

b) La utilización de cada uno de los puertos depende de muchas variables, como distancia a la que está de las zonas francas o el tipo de mercancía y la cantidad que se vaya a exportar o a importar, las adecuaciones de cada puerto de acuerdo a las necesidades de la mercancía, la utilización de uno de los puertos depende también del tipo de equipo que tenga o la cantidad de contenedores que el puerto pueda albergar, pero una de las variables más importantes y que es decisiva para la utilización de uno u otro puerto es su ubicación estratégica con respecto al destino de la mercancía exportada o importada y su infraestructura; la burocracia es un factor muy importante para la utilización de uno de los puertos, si la burocracia es poca la preferencia por ese puerto aumentara.

c) En el año 2013 las exportaciones crecieron significativamente, según Estadísticas de carga de las importaciones y exportaciones en Colombia 2012/2013; las exportaciones de combustibles y productos de las industrias extractivas creció un 9.8%; el sector agropecuario presento un crecimiento de 22,2%, siendo como ya es sabido, dominante el sector de combustibles con 5.271 millones de dólares, los puertos colombianos atienden de la mejor manera posible, por lo que los puertos de Colombia son en su mayoría usados por los sectores líderes en importación y exportación, con las mercancías demandadas en los países destino; los puertos son usado en su totalidad dependiendo de su ubicación estratégica, sus capacidades y su ubicación geográfica que facilite el envío de la mercancía.

La utilización de estos puertos es hecha por aquellos que enviaran o arribaran un producto con unas características específicas, a un país específico y a una distancia específica; el puerto de Cartagena según Estadísticas de carga de las importaciones y exportaciones en Colombia 2012/2013, es el puerto que más contenedores mueve anualmente con una participación del 66,5% del total, y el 47,6% de la carga importada total se hizo a granel seguida por la carga contenerizada, teniendo como principal país de embarque a estados unidos; indicar explícitamente o definir de una manera específica cuales son los sectores económicos que más utilizan cada uno de los puertos es una tarea ardua que requiere de mucho estudio, pero se puede indicar de una manera más general, que todos los puertos son usados por los mismos sectores económicos pero como se dice anteriormente depende de muchas variables definir qué y cual de manera concisa, sabiendo esto los sectores económicos que más utilizan los puertos colombianos son agropecuarios, alimentos y bebidas; combustibles y productos de industrias extractivas; manufacturas y otros sectores como, como el oro no monetario.

d) El gobierno de santos propone en su plan de desarrollo nacional, las locomotoras del desarrollo, el presidente Juan Manuel Santos, en noviembre de 2010 explico que después de los logros alcanzados en temas de seguridad por el gobierno anterior era posible enfocarse más en objetivos sociales y económicos, lo llamo “prosperidad para todos”, esto consiste en que el crecimiento económico sea equitativo y llegue sobre todo a las personas más pobres para disminuir esa brecha entre ricos y pobres; para este fin impulsaron las ya mencionadas locomotoras del desarrollo: **(i)** Agro: aprovechar las riquezas y el potencial del campo colombiano; **(ii)** Vivienda: obedece al incremento de la demanda urbana; aumentar la disponibilidad del suelo para construir; **(iii)** Infraestructura: identificar la infraestructura de

transporte con el fin de unir el territorio y llevar de una forma más rápida, segura y barata los productos colombianos al resto del país y el mundo; (iv) Energía, hidrocarburos y minería: este sector representa riquezas para el país en cuanto a recursos naturales que contribuirá a generar mayor equidad social, regional e intergeneracional; (v) Innovación: transformación productiva que necesita el país hacia servicios de alto valor agregado que generen empleo calificado.

“prosperidad para todos”; si hubiera alcanzado las estadísticas propuestas por el gobierno, este plan de desarrollo hubiera sido supremamente significativo para la economía del país, los puertos en Colombia se ven directamente afectados por las locomotoras del desarrollo; este plan no fue del todo malo ya que a pesar de no alcanzar las estadísticas proyectadas si aumento en algo; hablando del agro; con la locomotora del agro y la firma de los TLC, las importaciones de este sector aumentaron por lo que los puertos de arribo colombianos se vieron beneficiados debido al aumento de la entrada de mercancías agropecuarias, estos deben responder de manera efectiva al creciente desarrollo en este sector en ambos lados, nacional e internacionalmente, ya que los subsidios directos y apoyos a este sector incentivaron un aumento en la producción que lleva a un aumento en la exportación; pero las importaciones superan las exportaciones lo que hace que Colombia no pueda competir mano a mano contra la entrada de productos agroindustriales como estados unidos y se requiere modernizar la producción rural, mejorar las condiciones de vida del campo y mejorar la infraestructura portuaria para garantizar abaratamiento y seguridad.

En cuanto a la infraestructura de transporte; esta es una de las locomotoras más prometedoras para el sector portuario, ya que si todos los proyectos ilustrados por el gobierno se logren realizar, el desarrollo vial, la facilidad de transporte, la disminución en el tiempo de viaje, etc. Beneficiará de la mejor manera posible la economía del país; las obras de infraestructura vial

facilitaran el envío de mercancías desde la ciudad, bodega o zona franca de origen hasta la zona de arribo, siendo principal objetivo de llegada los puertos de Colombia, por lo que se incentivaría aún mucho más las exportaciones y las importaciones y los puertos juegan un papel muy importante en este progresivo desarrollo económico. Las uniones público-privadas que están dirigidas a atraer 20.000 millones de dólares de inversión privada principalmente en los planes de carretera, serían un incentivo más para esta economía y la disminución en los fletes es el mayor beneficio de tantos proyectos.

En temas de energía, hidrocarburos y minería, esta es la locomotora más importante para el país, esta es la que ha movido al país y lo seguirá haciendo mientras los demás proyectos no sean una realidad concreta; las regalías de este sector son buenas y son una buena herramienta para combatir la inequidad y jalonar el desarrollo; en este sector los buques tanqueros son los medios por excelencia para el transporte del crudo, los puertos que aceptan embarcaciones de hasta 110 mil toneladas son el principal sitio de embarque y desembarque de los buques petroleros, por eso los puertos son el principal objetivo de este sector y su capacidad juega un papel sumamente importante; el desarrollo de este sector trae consigo un aumento en la utilización de los puertos y el mejoramiento de aquellos con menos capacidades para poder suplir esta creciente demanda, es importante agregar que el compromiso con el medio ambiente debe ser siempre una constante y estar presente en todos los proyectos para que el deterioro del mismo no afecte el desarrollo del país.

La innovación es un pilar importante del desarrollo; la reforma a las regalías destina el 10% de estos recursos a para ciencia y tecnología; la innovación busca aumentar las exportaciones y generar empleo; las mejoras en tecnología aumentarían la capacidad y actividad de los puertos; con la debida innovación en tecnología, aumentaría la efectividad a la hora de

embarcar, desembarcar y enviar y la disminución en los costos es uno de los principales objetivos de todo lo que se planea hacer con respecto a innovación en los puertos.

2.3 Estrategias de Gestión para la Eficiencia del Proceso Logístico del Puerto de Urabá como Motor de Desarrollo de la Región y el País en el Comercio Internacional

2.3.1 Dinámica Económica del Departamento de Antioquia

Según datos del Informe de Coyuntura Económica Regional 2012:

Para el año 2011 el PIB nacional alcanzó un total de \$621.614 mm del valor agregado donde Antioquia tuvo una participación del 13,1% y se registró para Antioquia un desempeño superior al del PIB. Pág. 17.

Teniendo como base datos de la misma fuente las actividades que contribuyeron en el comportamiento de la economía fueron el comercio (9,1%), actividades de servicios a las empresas excepto servicios financieros e inmobiliarios (8,3%), actividades inmobiliarias y alquiler de vivienda (8,2%), construcción de edificaciones completas y de partes de edificaciones; acondicionamiento de edificaciones (5,1%) e intermediación financiera (5,0%). Pág. 19.

Para Proexport (pág 3):

La economía del departamento de Antioquia está repartida entre los sectores primarios a terciario de la economía, es el mayor productor y exportador del país en bienes primarios como oro, banano y café, es destacable el comportamiento del sector de servicios financieros, inmobiliarios y de servicios de tercerización BPO; también es de destacar el comportamiento de la industria manufacturera concentrada en la producción de textiles y confecciones, productos químicos, farmacéuticos, maquinaria, cemento, abonos, concentrados,

metalmecánica, papel y el tan imponente crecimiento del sector de comercio y hoteles según la revista de las oportunidades – Antioquia – oportunidades de negocio para la región en inversión, exportaciones y turismo

El ranking de producción nacional da a Antioquia el primer puesto en: café, tomate de árbol, higo, mamoncillo, tamarindo, pimentón y ganado bovino; tercer puesto en: porcino, chirimoya, mora, uchuva, tomate y zanahoria; cuarto puesto en: cacao, caña panelera, fique y ñame; quinto puesto en aromáticas.

El PIB departamental según datos de la revista de las oportunidades - Antioquia – oportunidades de negocio para le región en inversión, exportaciones y turismo – PROEXPORT, el PIB departamental es de US\$ 47.991 millones (2012) y un PIB per cápita de US\$ 7.713 para el mismo año. Pag 2.

Según el Diario Portafolio, en su publicación “Economía antioqueña con valor agregado” en el 2012:

Antioquia es el primer departamento exportador en Colombia en servicios especializados de salud y medicina, frutas (número uno en banano) y flores, verduras con valor agregado, conservas y alimentos, productos forestales, construcción de vivienda, vehículos (autos y motos) y servicios financieros, de bolsa, bancarios y de seguros. Párr. 2

Las riquezas del departamento son muy grandes además de contar con metales preciosos y demás productos de los sectores primarios a terciario, también cuenta con múltiples embalses: Guatapé – el Peñol, Jaguas, Playas, Punchiná, Riogrande II, Miraflores, Porce II, Porce III y las represas Troneras, La García, La Fe y Piedras Blancas. Líder en producción nacional de leche con la cooperativa lechera más grande de Latinoamérica, Colanta. El 38% de las sociedades corresponde a empresas asociadas con los seis clúster estratégicos, que dan cuenta del 74% del nuevo capital. Estos clúster son textil/confección, diseño y moda construcción, energía eléctrica, servicios de medicina y

odontología, tecnología, información y comunicación, turismo de negocios, ferias y convenciones. Párr. 4

El turismo es un pilar importante en la economía antioqueña, el departamento cuenta con una gran variedad de atractivos turísticos; su potencial hídrico representado en embalses, ríos y balnearios, clubes y centros recreativos, cascadas y saltos; el norte es conocido como la ruta de la leche, el occidente es denominado como la ruta del sol y de la fruta.

Los TLCs firmados por Colombia y aquellos países con los cuales lo hará, ya son socios comerciales de Antioquia y el departamento entra con ventaja a la nueva globalización; Antioquia solo a estados unidos, vende el 44% de sus exportaciones y lo ubico en el mayor exportador per cápita de manufacturas del país del Norte, tomado del diario portafolio; Antioquia en sus planes de desarrollo y progreso, aplico Medellín, ciudad Clúster; es una estrategia de desarrollo que permite a las empresas de un mismo sector conformar redes de negocio, identificar oportunidades comerciales y ser cada vez más competitivas y sostenibles. Se puede concluir que Antioquia es un departamento de suma importancia para Colombia, ya que posee una economía estable y se prepara para un futuro competitivo y una rápida expansión del mercado internacional, haciendo de Antioquia una vistosa y prometedora opción para la inversión y el progreso de un país, es Antioquia, con su poder económico en los sectores, líder en muchas categorías y una tierra prospera de tener en cuenta para el crecimiento económico, como lo informa la Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, en la actualidad se cuenta con cinco Clusters estratégicos: Clúster energía eléctrica, Clúster textil/confección, diseño y moda, Clúster construcción, Clúster turismo de negocios ferias y convenciones, Clúster servicios de medicina y odontología.

Tabla 8. Estrategias de Gestión para la Eficiencia del Proceso Logístico del Puerto de Urabá

Estrategias	
Incrementar las acciones de mejoramiento y profundización del canal de acceso al terminal portuario, permitiendo el arribo de grandes navieras tipo Post-Panamax,. De esta manera se elevará al puerto de Urabá a la categoría de terminal alternativo, ideal para actividades de transbordo.	Facilitar la expansión del terminal a través de las diferentes inversiones planteadas por parte del Gobierno Nacional las cuales reflejarán un panorama positivo para el desarrollo adecuado de la infraestructura Portuaria de Urabá, traducido en mejores resultados en la gestión optima de cada uno de los procesos logísticos que se llevan a cabo dentro de las instalaciones.
Buscar mejores niveles de servicio a través de fuertes inversiones en infraestructura portuaria, capacidad instalada junto con la ampliación de las diferentes bodegas dispuestas a lo largo del puerto, que permitirá ofrecer servicios portuarios de alta calidad para atender el aumento del flujo de carga producto de la radicación de nuevos tratados de libre comercio y la posible participación en la cuenca del pacífico.	Dentro de las inversiones que se están realizando también se incluye el tema de seguridad portuaria que le brindará una mayor tranquilidad a los usuarios que utilizan este puerto intermodal para distribuir y comercializar sus productos.
Fomentar la competencia de servicios portuarios mediante el mejoramiento progresivo en términos de eficiencia, eficacia y efectividad, gracias al sinnúmero de inversiones y adecuaciones que se están realizando hasta el momento, lo que le permitirá al puerto de Urabá mantener una posición competitiva, precio-calidad, frente a los diferentes puertos que conforman la región Asia Pacifico.	Aprovechar el crecimiento del mercado internacional para incentivar las inversiones necesarias en infraestructura y mejoramiento de los servicios portuarios para así evitar las constantes congestiones y mejorar el flujo creciente de carga que maneja.
Aprovechar su ubicación estratégica dada su proximidad con las diferentes rutas de comercio internacional para fomentar la mejora continua de los diferentes canales e acceso al puerto, tanto marítimo como terrestre.	Al fomentar y desarrollar planes de inversión siguiendo un cronograma bien estructurado, se podrá incrementar la productividad y competitividad del sistema portuario de Urabá a través de una infraestructura adecuada que soporte de manera eficiente las diferentes operaciones portuarias; junto con vías de acceso que permitan el óptimo flujo de bienes y servicios.
Desarrollo de planes de acción que mejoren la calidad de vida de la población de Urabá para minimizar las diferentes problemáticas de seguridad que involucran fuertemente las vías de acceso al puerto, en términos de transporte de mercancías.	

Fuente: Elaboración propia.

3. HALLAZGOS

Partiendo del informe de la Gobernación de Antioquia, las instalaciones portuarias en la zona están destinadas a atender, de una manera sencilla y directa, las necesidades de la industria bananera.

El sistema portuario actual mueve dos millones de toneladas de carga al año y tiene una capacidad instalada que le permite elevar su volumen a cinco millones de toneladas por año.

El sistema portuario de Urabá cuenta con dos instalaciones ubicadas de forma estratégica en el río León.

Instalaciones portuarias en Nueva Colonia y Zungo.

Actualmente las comercializadoras de banano UNIBAN y BANACOL, cuentan con una infraestructura portuaria en Urabá desarrollada para la actividad bananera con un amplio potencial para ser utilizada por otros exportadores e importadores del país.

La mayor fortaleza del puerto de Urabá es su ubicación estratégica en la zona, ubicado entre Medellín, Turbo y Cartagena lo que facilita el transporte de mercancías acortando las distancias.

Sin embargo, Taborda, en su potencia “El Puerto de Urabá como polo de desarrollo para Antioquia”:

La infraestructura está destinada a suplir, las necesidades de la industria bananera, dicha infraestructura se divide en dos instalaciones para la exportación del banano; Nueva Colonia y Zungo.

Instalaciones en Nueva Colonia: Situadas a unos 3 km de la desembocadura del río León, de los cuales 1.2 km están sobre el mismo río y 1.8 km corresponden al canal que comunica el río con las instalaciones portuarias, es necesario efectuar constantemente mantenimiento periódico debido a la sedimentación que este sufre. El canal de acceso tiene un ancho promedio de 50 m y una profundidad de 3 m

Instalaciones en Zungo: Situadas a 10 km del río León; de los cuales 7.4 km están sobre el cauce del río y 2.6 km son el canal que comunica el río con las instalaciones portuarias; a unos cuantos kilómetros de la desembocadura de este el cauce se angosta a una anchura promedio de 80 m y una profundidad máxima de 7 m en promedio. Se presentan problemas de navegación debido a dos curvas; el canal de acceso es semejante al de Nueva Colonia.

También, Taborda afirma en la misma investigación que:

El gobierno departamental debe afianzar de manera terminante los proyectos de infraestructura y verificar el plan nacional de desarrollo 2006-2012 para mejorar las condiciones de conexión entre el departamento de Antioquia y el centro del país; se debe buscar y aplicar todas las calidades competitivas de los mejores puertos de América para aplicar en el puerto de Urabá y mejorar su desarrollo nacional y departamental permitiendo una facilidad en la comercialización y distribución de productos de la región.

Se planean alternativas de diseño de un puerto capaz de competir con el de Cartagena pero para lograr esto, se deben desarrollar otras grandes obras de infraestructura que faciliten el ingreso y la circulación del transporte en la región, como la doble calzada a Urabá y el túnel en el boquerón del tollo para disminuir el tiempo de trayecto del municipio de Medellín hasta Turbo de menos de 4 horas.

Dentro de las posibilidades y proyectos hay algunos sumamente importantes para consolidar en el corto plazo el proceso de desarrollo de Antioquia y el noroccidente del país: construir un mega puerto en Turbo, hacer

un nuevo puerto en Necoclí hacer y un puerto en aguas profundas con sistema de transbordo por barcazas.

Para llevar a cabo la optimización y el pleno empleo del puerto de Urabá se requiere una financiación de por lo menos 445.000.000 USD; dice el director del observatorio para la equidad de Comfama “ningún megaproyecto es financiable con recursos públicos”. Este estimado es solo para el óptimo desarrollo del puerto ya existente con fines de una mayor internacionalización y aumento de las exportaciones y las importaciones sin contar con las demás exigencias que requiere esto, además de los desarrollos presentados se deben construir más condicionamientos que mejoren la situación socio-económica de la región del Urabá.

Los problemas que presenta la región de Urabá en temas de movilidad y seguridad son limitaciones de carácter nacional es lo que no solo el gobierno departamental debe interferir si no también el estado ya que la realización de estas mejoras beneficiaran a todas las partes de manera económica y de desarrollo tanto social y cultural.

El presupuesto para la financiación si es tomado del sector público no será el suficiente para la construcción total del puerto, estos recursos deberán ser tomados por entidades privadas como lo son Corea del Sur y Brasil que se encuentran ya interesadas en un modelo portuario más eficiente y con estándares internacionales para atender sus mercados en la región.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 Conclusiones

Según un análisis de Legiscomex.com, el Golfo de Urabá puede contribuir de una manera significativa al desarrollo de comercio exterior antioqueño, haciéndolo mucho más competitivo y eficiente en cuanto a los costos logísticos, aprovechando su privilegiada ubicación estratégica y geopolítica.

Debido a su localización en el Golfo de Urabá, la construcción de este megaproyecto podría atraer el 13% de las cargas que actualmente se mueven por los demás puertos del Atlántico y facilitaría la salida de aquellas que se encuentran en el centro y suroccidente de Colombia.

Con las futuras vías, el puerto de Urabá estará a cuatro horas y media de Medellín por lo que esta región tendría un gran desarrollo agroindustrial e industrial, que la convertirán en una de las más atractivas de Colombia, y con una excelente disminución en el valor del fletes para los importadores y exportadores.

Así mismo, permitirá la optimización del recurso humano, de la infraestructura de la zona, del uso de equipos e indudablemente se producirán unos ahorros y menores costos que harán que la fruta colombiana sea más competitiva en los mercados internacionales.

Al permitir el desarrollo del puerto, Colombia aumenta su participación e importancia geoeconómica frente a EE UU y la UE, ya que dada la magnitud de sus riquezas en recursos naturales, biodiversidad, el clima, el agua y su posicionamiento geoestratégico, el Golfo de

Urabá es un territorio que permite el avance de proyectos de gran envergadura, produciendo altos dividendos, objetivo final de los inversionistas nacionales e internacionales.

No obstante, un proyecto de gran impacto como lo es la construcción del Puerto de Urabá acarrea múltiples implicaciones que se deben tener en cuenta al momento de su ejecución, es decir, de qué manera se va a controlar el crecimiento de la población y por tanto cómo satisfacer los bienes y servicios que ésta demandará.

Es importante tener en cuenta que Urabá cuenta con un gran potencial productivo en actividades agropecuarias para ser utilizado en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, ya que todo el exceso de mano de obra lo puede absorber el puerto, aún con los planes de ampliación que se están desarrollando.

4.2 Recomendaciones

Solicitar a las diferentes entidades gubernamentales como: Ministerio de Transporte, INVIAS, superintendencia nacional de Puertos y Transporte, Departamento Nacional de Planeación, entre otros, lo siguiente:

Revisar de manera detallada los diferentes CONPES relacionados con la optimización y adecuación del sistema Portuario Nacional, para determinar de manera clara las diferentes falencias en la gestión del Gobierno Nacional en términos de retraso de obras, cumplimiento de estrategias planteadas e inversiones realizadas hasta el momento.

Plantear y ejecutar un plan de desarrollo que incentive el mejoramiento de las condiciones de vida de la sociedad circundante al puerto de Urabá, cuya finalidad se centre en

mitigar la problemática de seguridad que hoy en día afecta directamente al puerto con lo concerniente al transporte de mercancías.

Evaluar con indicadores de gestión, cada una de las mejoras que se han realizado en el puerto de Urabá para así determinar el avance progresivo que ha tenido frente a otros puertos de la región.

Invertir en la investigación y adecuación del puerto por medio de la intervención tanto del sector público como del privado para llegar a responder de manera óptima al constante crecimiento del comercio internacional y así obtener mayores beneficios para la economía de los diferentes sectores de importación y exportación del país en general.

Lograr que todos los sectores de la economía estén plenamente informados de los beneficios a los cuales se pueden acoger por medio de los diferentes tratados de libre comercio y otros acuerdos internacionales.

Enfocar esfuerzos en el desarrollo de Urabá como ciudad, en aspectos como infraestructura, cultura y educación para lograr una óptima integración con el crecimiento del puerto.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agrícola Santamaría. Economía y Generalidades. Disponible en:

http://santamaria.com.co/index.php?option=com_content&view=article&id=30:donde-estamos&catid=2&Itemid=145&showall=&limitstart=1

Antioquia, Urabá (2010. Agosto 10). Birdantioquia. www.birdantioquia.org.co

BANACOL Cultivando Bienestar. Capacidad de Urabá. Terminal de Contenedores. Disponible en:

<http://www.banacol.com/NewsDetail/218/1/Capacidad>

Bermúdez, Carlos; Castillo Mejía, Andrea ; Williams Carbonell, Alexandra. Análisis logístico interno de la sociedad portuaria regional de barranquilla. Trabajo de Grado

BIRD (2007) Proyecto Estratégico de Conectividad para el Noroccidente de Colombia. Documento.

Banco de Iniciativas Regionales para el Desarrollo de Antioquia Disponible en.

<http://birdantioquia.eia.edu.co/uploads/PROYECTOS%20ESTRATEGICOS%2002-03-07.pdf>

CIOH: Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe, República de Colombia. Cabo Tiburón A Punta Arboletes. Puerto de Turbo. Generalidades. Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe.

<http://www.cioh.org.co/derrotero/paginas/turbo/generalidades.html>

Montaño, Jorge. (2007). Puerto de Urabá, ¿una amenaza para la costa? Periódico El Heraldó.

<http://www.elheraldo.com.co/anteriores/07-11-04/economicas/noti2.htm>

Cuartas, H. Hugo, Zona Logística – Revista Especializada. (2006). Tiene Colombia una infraestructura adecuada para ingresar al TLC y a la APEC? Disponible en: <http://zona.magnumlogistics.com>

Duque Escobar, Gonzalo. Nuestros Mares en la Economía Planetaria. (2010. Noviembre 22). Sociedad de Mejoras Publicas de Manizales ONG Cívica y sin ánimo de lucro que vale por los intereses.

Disponible en: http://antioquia.gov.co/uraba/index.php/comunidad-urabaense/noticias/50-cada-vez-mas-cerca-de-nuestro-puerto-uraba#.U0XBC_l5NqU

Emisora Ondas de la Montaña, la Tradicional de Antioquia. En los próximos meses se iniciara construcción del Puerto de Urabá. Generalidades: Puerto de Turbo. Disponible en: <http://www.ondasdelamontana.net/sitio/index.php?mod=page&page=8&story=1882>

Especializada Revista. (2008). Infraestructura Urabá: Alternativa para Antioquia y el Eje Cafetero.

Disponible en:

http://zona.magnumlogistics.com.co/index.php?option=com_content&task=view&id=37&Itemid=1

Gaviria, Luis M. Urabá y la Carretera al Mar. Banco de le República de Colombia. Biblioteca Luis Ángel Arango. Disponible en: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/viajes-y-descripciones/uraba>

Gaviria, Luis M. Urabá y la Carretera al Mar. Disponible en:

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/viajes-y-descripciones/uraba>

Gobernación de Antioquia, República de Colombia. Cada vez más cerca de nuestro Puerto Urabá.

Página Web de la Gobernación de Antioquia: Vamos para adelante con Urabá. Disponible en:

<http://www.antioquia.gov.co/uraba/index.php/comunidad-urabaense/noticias/50-cada-vez-mas-cerca-de-nuestro-puerto-uraba>

Gobernación de Antioquia. Perfil Subregional: El Urabá Antioqueño: Un mar de oportunidades y potencialidades. Disponible en: [http://antioquia.gov.co/antioquia-](http://antioquia.gov.co/antioquia-v1/organismos/planeacion/descargas/perfiles/Perfil_Subregional_Uraba.pdf)

[v1/organismos/planeacion/descargas/perfiles/Perfil_Subregional_Uraba.pdf](http://antioquia.gov.co/antioquia-v1/organismos/planeacion/descargas/perfiles/Perfil_Subregional_Uraba.pdf)

Gómez Martínez, Fernando. ¿Cuáles fueron los hechos que llevaron al país a tomar la decisión de emprender uno de los megaproyectos viales más ambiciosos de su historia reciente? Túnel de Occidente. Disponible en:

http://www.tuneldeoccidente.com/index.php?option=com_content&view=article&id=189&Itemid=116

Historia de Antioquia. Disponible en: <http://www.historiadeantioquia.info/historia-de-antioquia/vias-al-progreso.html>

Instituto para el Desarrollo de Antioquia. (web) www.idea.gov.co

IDEA Instituto para el Desarrollo de Antioquia (web) <http://www.idea.gov.co/>

*Legixcomex (2013. Agosto 14) ¿Aumentará la competitividad de Medellín con la construcción del Puerto de Urabá? Sistema Portuario de Urabá. Disponible en.
<http://www.legixcomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/desarrollo-portuario-urabarc277.pdf>*

Meza Aguirre, Oscar Eduardo. Puerto Buenaventura: problemas estructurales y coyunturales y su influencia en la competitividad para las empresas de la ciudad de Manizales.

Proexport Colombia (web) www.proexport.gov.co

Ortiz Andrés (1937. Mayo 13) “Urabá, desarrollo para el Atlántico”. Artículo de prensa

Periódico El Heraldó. Como van las locomotoras de santos en tres años de gobierno.

*Periódico Portafolio (2012. Agosto 23) Economía antioqueña con valor agregado. Disponible en:
<http://www.portafolio.co/economia/economia-antioquena-valor-agregado>*

Revista de las Oportunidades. Oportunidades de negocio para le región en inversión, exportaciones y turismo, Antioquia.

Taborda Rodríguez, Bladimir. El Puerto de Urabá como polo de desarrollo para Antioquia, economía y negocios. Universidad Pontificia Bolivariana, Especialista en

Negocios Internacionales. Disponible en:

<https://www.tareanet.edu.co/wikitareanet/lib/exe/fetch.php/polodesarrollouraba.pdf>

*Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales – Trabajo de Grado
Puerto de Urabá, Diferencias en Funcionamiento y Mejoramiento Frente a los Puertos Nacionales*

Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. Guía de transportes –Estadísticas de carga de las importaciones y exportaciones en Colombia 2012/2013– DIAN.

*Taborda, Bladimir. El Puerto De Urabá Como Polo De Desarrollo Para Antioquia. OlibWebView.
Disponible en: <http://biblio.epm.com.co/cgi-olib/?infile=details.glu&luid=134071&rs=191478&hitno=6>*

UNIBAN (web) www.uniban.com

Urabá en Línea (2011. Octubre 18) .Puerto de Urabá mejorará la competitividad del comercio de la región y de Antioquia. Urabá en Línea. Disponible en: <http://www.urabaenlinea.com/noticias-de-uraba-28/88863-puerto-de-uraba-mejorara-la-competitividad-del-comercio-de-la-region-y-de-antioquia.html#ixzz2CAo1E0Fch>

*www.gestiopolis.com. Definiendo la logística. Disponible en:
<http://www.gestiopolis.com/canales6/mkt/mercadeopuntocom/la-logistica-y-el-abastecimiento.htm>*

ANEXOS

Anexo.A. Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos

CAPITULO I: PROCEDIMIENTOS PARA LA INSPECCIÓN DE INSTALACIONES PORTUARIAS Y DE NAVES

ARTICULO 1º. Generalidades.

Las disposiciones y normas contenidas en este reglamento, serán aplicables en su totalidad a las Sociedades Portuarias, Asociaciones Portuarias, Operadores Portuarios, Usuarios de Puertos, Beneficiarios de las Licencias o Autorizaciones y en general. La las personas públicas o privadas que manejen embarcaderos o muelles en los aspectos específicamente señalados.

Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades portuarias en el Territorio Nacional, están en la obligación de cumplir las disposiciones y normas contenidas en este Reglamento y son responsables ante la mencionada entidad.

La Superintendencia General de Puertos, como autoridad portuaria, tiene la facultad de ejercer vigilancia y control sobre las personas naturales o jurídicas que ejecutan o cumplan actividades portuarias, y como tal podrá delegar en sus oficinas regionales las funciones de vigilancia y control que le corresponden de acuerdo con la Ley 01 de 1991.

La Autoridad Marítima Nacional es la Dirección General Marítima -DIMAR-, entidad que ejecuta la política del Gobierno en materia marítima y tiene por objeto la dirección, coordinación y control de actividades marítimas en los términos que señala el Decreto Ley 2324 de 1984, y los reglamentos y disposiciones que lo reformen y la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país.

Las normas establecidas en el presente reglamento no eximen a los usuarios o sus representantes, del cumplimiento de las disposiciones expedidas por la Dirección General Marítima, la Dirección General de Aduanas y demás autoridades que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la ley.

6. Quienes ejecutan o realizan actividades portuarias o utilizan en concesión o licencia, playas y terrenos de baja mar en actividades portuarias, están en la obligación de permitir en todo momento el libre acceso a sus instalaciones de los funcionarios de la Superintendencia. Igualmente se encuentran en la obligación de rendir oportunamente los informes de rutina que esta entidad requiera y aquellos que les solicite por razones especiales.

Las personas de que trata el artículo primero numeral 1° de la presente resolución, que cumplan actividades portuarias son responsables por la veracidad y exactitud de los informes que presenten. La Superintendencia dentro de sus atribuciones podrá aplicar sanciones cuando se encuentren irregularidades en este aspecto, sin perjuicio de otras acciones legales que correspondan según la naturaleza de la irregularidad.

Ninguna persona natural o jurídica podrá desembarcar o embarcar mercancías, provisiones, materiales sólidos o líquidos, equipajes o elementos de uso personal o de cualquier otra naturaleza sin el cumplimiento previo de los requisitos exigidos por las autoridades competentes.

ARTICULO 2°. Habilitación de puertos.

Desde el punto de vista técnico y una vez obtenido el concepto de la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y de la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, la Superintendencia General de Puertos por medio de resolución declarará que un puerto está habilitado para el comercio exterior, cuando considere que las instalaciones y demás servicios reúnen las condiciones técnicas para la prestación de los servicios y del desarrollo de las actividades portuarias.

ARTICULO 3°. Cumplimiento de Normas Legales.

Las personas de que trata el Artículo Primero numeral 1o. de la presente resolución, deben hacer manifestación expresa de su obligación para cumplir y hacer cumplir las normas legales y reglamentarias de su actividad portuaria.

La Superintendencia General de Puertos les exigirá de conformidad con las disposiciones legales y contractuales vigentes, las pólizas de seguros que garanticen el Cumplimiento de esa obligación, así como las de responsabilidad civil y daños a la Nación y/o a terceros o al Medio ambiente.

ARTICULO 4°. Ayudas a la navegación.

El servicio de faros y boyas en los litorales y el de señalización de los canales públicos navegables en los puertos públicos está a cargo y bajo la responsabilidad de la Dirección General Marítima -DIMAR.

La Sociedades Portuarias y titulares de licencias o autorizaciones, deben instalar y mantener los sistemas de señalización de los canales de acceso a sus instalaciones (boyas, balizas, enfilaciones, etc.). Para este efecto, previamente a la instalación de las ayudas deben enviar a la Dirección General Marítima para su debida aprobación, el plan general de las ayudas a la navegación a instalar indicando las coordenadas exactas donde serán instaladas, sus características técnicas y sistema de mantenimiento.

ARTICULO 5°. Peligros a la navegación, remoción de naufragios y obstáculos.

Las Sociedades Portuarias, los beneficiarios de licencias o autorizaciones y los operadores portuarios, deben informar a la Superintendencia General de Puertos y a la Dirección General Marítima, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, canales de acceso a los puertos, muelles o terminales que operen, lo mismo que en las áreas de maniobras y que puedan constituir peligro para la navegación, conjuntamente con las dos entidades coordinarán los correctivos del caso.

El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario de los artefactos navales, en caso de siniestro tiene la obligación de:

- a) Informar de inmediato el hecho a la superintendencia General de Puertos y a la Dirección General Marítima indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro.
- b) Si el Armador, su agente, o el capitán de la nave, así como, el propietario del artefacto naval, no toma las medidas necesarias para señalar el peligro y retira el naufragio; la autoridad portuaria, puede proceder a contratar la señalización y el retiro siendo asumidos los costos en que por este concepto se incurra por cuenta del armador, su agente, capitán o propietario, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.

El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval y el operador portuario, tiene la obligación de retirar los obstáculos que se originen por la caída

accidental al agua de carga, equipos o materiales. El retiro estará a cargo de quien tenga bajo su responsabilidad el objeto en el momento del accidente.

Si el responsable por la remoción del obstáculo, no toma las medidas pertinentes, la Superintendencia General de Puertos en coordinación con la Dirección General Marítima, deberá efectuar el retiro a costa de aquél sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

ARTICULO 6°. Mantenimiento de la profundidad en los puertos.

Las Sociedades Portuarias y quienes tengan autorización vigente para ocupar y usar las playas, zonas de baja mar y zonas accesorias a aquellas o estas, tienen la obligación de mantener la profundidad en su canal de acceso, áreas de maniobras y sitios de amarre o atraque pactados, a excepción de lo contemplado en el Parágrafo del artículo 34 de la Ley 01 de 1991.

Las Sociedades Portuarias y beneficiarios de autorización señalados en el numeral anterior, deben informar a la Superintendencia General de Puertos y a la Dirección General Marítima el calado operacional en el canal de acceso, en áreas de maniobras o sitios de atraque, así mismo, están obligados a comunicar a las autoridades antes mencionadas y a los usuarios las variaciones que ocurran por cambios en la profundidad. En aquellos lugares en que los cambios de profundidad se presentan con rapidez, o puedan ocurrir de un día para otro, la entidad responsable debe divulgar diariamente su calado operacional, utilizando medios de difusión de amplia circulación y sintonía, a nivel local, nacional o internacional si es del caso.

El calado operacional debe tener un margen de seguridad mínimo 0.3 metros (1 pie) menos que la profundidad real existente en el área.

Cuando las asociaciones portuarias, sociedades portuarias, o quienes tengan autorizaciones vigentes para ocupar las playas, zonas de baja mar y zonas accesorias a aquellas o éstas, ejecuten con la debida autorización de la superintendencia General de Puertos, obras que modifiquen las instalaciones portuarias, su configuración, profundidad, capacidad y características, deben actualizar los datos que aparecen en el registro de la Superintendencia General de Puertos, a que se refiere el artículo 16 de este reglamento y enviar a dicha entidad, así como, a la Dirección General Marítima un plano actualizado cumpliendo con lo dispuesto en el literal f. del citado artículo 16.

ARTICULO 7°. Procedimiento para inspección de operaciones portuarias.

Inspección a plumas y aparejos. A solicitud de la Sociedad Portuaria, beneficiarios de autorizaciones, y de los operadores portuarios, cuando haya dudas respecto de las plumas y aparejos o ante la carencia o vencimiento de los certificados de seguridad de material de armamento para buques de carga (SOLAS 74/78 Reglas 1 al 12) la Autoridad Portuaria dispondrá inspecciones a las plumas y aparejos de las naves y artefactos navales para establecer si reúnen las condiciones para ser utilizados de manera eficiente y segura en las operaciones de cargue y descargue.

Inspección a la carga a bordo. Las Sociedades Portuarias, beneficiario de licencia o autorización, en su reglamento de operaciones y prestación de servicios incluirán las normas para inspeccionar la carga y establecer el estado en que se encuentre antes de ser embarcada, o después de que sea estibada a bordo, cuando le sea solicitado ese servicio.

Inspección del equipo de operación portuaria. Es obligación de las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones – y de los operadores portuarios, mantener el equipo de su propiedad o a su cargo en óptimas condiciones de operación y seguridad. No pudiéndose operar en los muelles y puertos equipos con deficiencia en capacidad de levante, accesorios y dispositivos de seguridad.

Los equipos que operan dentro de las instalaciones portuarias, deben ser inspeccionados por cuenta de su propietario, por lo menos una vez al año o cuando lo disponga la sociedad portuaria o la Superintendencia General de Puertos, de oficio o a solicitud de los usuarios, con el fin de establecer si se encuentra en condiciones óptimas de operación y seguridad. Los equipos que como resultado de dicha inspección no reúnan las condiciones mencionadas, no podrán permanecer en las instalaciones portuarias.

Ingreso de vehículos automotores. Para ingresar a cualquier instalación portuaria, sea ésta de servicio público o privado, los vehículos automotores de transporte o cualquier otra clase de vehículos, debe estar en óptimas condiciones de seguridad, de igual manera se deberá dar cumplimiento a los requisitos exigidos por las autoridades competentes para el ingreso a dicha instalación.

En su reglamento de operaciones las Sociedades Portuarias o beneficiarios de autorizaciones incluirán los requisitos señalados en este numeral y aquellos que estimen pertinentes para la permanencia de los vehículos terrestres en los puertos.

6. Inspección de las operaciones portuarias. La Autoridad Portuaria tiene la facultad de efectuar inspecciones a las instalaciones portuarias y a las naves con el fin de establecer el cumplimiento de las normas legales relacionadas con la operación portuaria, los reglamentos de operaciones y las normas expedidas por ella. Las inspecciones serán efectuadas por funcionarios de la Superintendencia o por personas contratadas por la misma.

CAPITULO II: MANEJO DE CARGA

ARTICULO 8°. Manejo de la carga.

Cumplimiento de las normas aduaneras.

a. Las Sociedades Portuarias, beneficiarios de autorizaciones, los operadores de puertos de servicio público o privado, los operadores o administradores de las bodegas de tránsito, están en la obligación de cumplir las normas aduaneras expedidas por la Dirección General de Aduanas, previstas en las leyes o reglamentos, en todos los aspectos relacionados con el cargue y descargue, almacenamiento, entrega y recibo de las mercancías, entrada y salida de las mismas de sus instalaciones.

b. Las Sociedades Portuarias, beneficiarios de licencias o autorizaciones, los operadores de puertos de servicio público o privado, los operadores y administradores de bodegas de tránsito, están en la obligación de exigir a los usuarios de sus servicios el cumplimiento de las normas aduaneras vigentes.

Normas sobre carga peligrosa.

a. Restricciones generales. Dentro de los límites de las instalaciones portuarias solamente se podrá transportar, descargar o cargar mercancías peligrosas de conformidad con las Instrucciones que impartan las Sociedades Portuarias o beneficiarios de licencias o autorizaciones y las normas internacionales vigentes.

b. Declaración de mercancías peligrosas. No se podrán traer mercancías peligrosas al puerto a menos que:

Estas hayan sido declaradas de conformidad con lo establecido en el artículo 18 de este reglamento.

Se certifique en original y copia el cumplimiento de las normas de la OMI sobre empaque, marcas, etiquetas y rótulos según el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).

c. Mercancías que no cumplan normas de seguridad. No se podrán traer a puerto ni desembarcar en el mismo, mercancías peligrosas en contradicción a las normas de seguridad.

La Sociedad Portuaria con el Visto Bueno de la Superintendencia General de Puertos, en caso de emergencia o para garantizar la seguridad del puerto, sus instalaciones y las naves puede ordenar la destrucción de dichas mercancías siempre y cuando éstas se encuentren bajo el área de su competencia.

d. Restricción para cargue y descargue de mercancías peligrosas. Sin permiso escrito expreso de la Sociedad Portuaria o beneficiarios de licencias o autorizaciones y bajo las condiciones especiales que esta señale, no se embarcarán o desembarcarán cargas peligrosas, entre las 18:00 horas y las 06:00 horas del día siguiente.

Al término de cada jornada, todas las escotillas y aperturas deben quedar cerradas de manera hermética. En igual condición, deben estar antes de iniciar el cargue o descargue.

e. Obligación del Agente. El Agente de cada nave programada para embarcar cargas peligrosas, debe asegurarse antes del zarpe, que estas fueron embarcadas en su totalidad.

f. Obligaciones del Capitán. El Capitán de toda nave que tenga a bordo carga peligrosa debe verificar que todas las precauciones, incluyendo la de servicio contra incendio, sean tomadas a bordo de la nave mientras permanezca en el puerto y durante la operación de cargue o descargue de los productos peligrosos.

El Capitán de toda nave mientras tenga carga peligrosa a bordo o cuando haya estado descargando líquidos inflamables y la nave no haya sido declarada libre de gases, no permitirá las siguientes labores:

Efectuar soldadura de cualquier naturaleza en la nave.

Utilizar martillos, elementos de hierro o acero para abrir o cerrar escotillas o herramientas metálicas en otras operaciones.

Ejecutar reparaciones en cualquier compartimento que contenga carga peligrosa.

Ejecutar acciones que puedan causar chispas, como el empleo de gratas, cepillos metálicos, etc.

El Capitán de toda nave que cargue o descargue mercancías peligrosas se asegurará de que durante las operaciones existan buenas comunicaciones telefónicas o de radio, directamente con los encargados de la operación en tierra y los tanques de recepción.

g. Remoción de carga peligrosa desembarcada. No se podrá desembarcar mercancías peligrosas sobre la loza o muelle hasta tanto el buque, barcaza o vehículo que lo va a movilizar fuera del terminal o al sitio adecuado, esté listo para recibirlos.

En los puertos de servicio público o privado, destinados para el cargue y descargue de mercancías peligrosas, deben existir depósitos diseñados especialmente para su almacenaje y control efectivo. Estos depósitos deben estar dotados con todos los elementos para prevenir, dar la alarma y combatir los accidentes previsibles según la clase de mercancías que se almacenan en los mismos.

h. Presencia del personal a bordo. La Sociedad Portuaria o el beneficiario de autorización correspondiente, reglamentará la presencia de personal en las naves en tierra cuando se esté realizando el manejo de cargas peligrosas.

i. Descargue de líquidos inflamables a granel. La Superintendencia General de Puertos podrá autorizar en muelles especializados, el cargue y descargue de líquidos inflamables durante las horas de la noche.

Cualquier tubería o elemento utilizado para cargue o descargue de líquidos inflamables a granel, debe estar libre de goteo.

j. Cargue después de descargar líquidos inflamables. Ninguna nave que haya terminado descargue inflamables, comenzará el cargue de otros productos compartimentos en los cuales se transportan los líquidos inflamables sean limpiados en forma adecuada y se encuentren libres de gases.

Esta operación de limpieza solamente puede hacerse en un puerto que cuente con los sistemas y servicios de recepción de residuos contaminados. De lo contrario estos residuos tendrán que ser almacenados en tanques segregados de balastro del mismo buque.

k. Filtraciones por el casco de las naves. Cuando se presenten escapes de líquidos inflamables de una nave cargando o descargando en puerto, el Capitán debe informar de inmediato a la Sociedad Portuaria o beneficiario de autorización y a la Capitanía de Puerto.

El Capitán de toda nave que presente escapes mientras está en puerto debe cumplir con prontitud y diligencia todas las instrucciones que reciba de la Autoridad Portuaria.

Las Sociedades Portuarias, beneficiarios de autorizaciones y los operadores de terminales para servido público y privado donde se cargan o se descargan líquidos inflamables, deben incluir en su plan de contingencia las previsiones necesarias para contrarrestar los derrames que se produzcan por daños en las tuberías, implementos de descargue y conducción o por escapes en las naves. Además, deben contar con los recursos necesarios para controlar estos accidentes.

l. Requisitos y condiciones particulares. Los requisitos y Condiciones particulares para el cargue y descargue de mercancías peligrosas, deben contemplarse en el Reglamento Interno de las distintas Sociedades Portuarias o beneficiarios de autorizaciones para operar o administrar muelles, puertos o embarcaderos, teniendo en cuenta las características y grado de peligrosidad de las mercancías.

m. Inspectores de la Dirección General Marítima para prevención y control de la contaminación marina. Con el propósito de prevenir y controlar la contaminación del medio marino y tomar las medidas que cada situación requiera durante el cargue y descargue de mercancías peligrosas, se debe contar con la presencia de un inspector en contaminación designado por la Capitanía de Puerto.

n. Permiso especial para manejo de productos químicos controlados. El permiso especial para manejo de productos químicos controlados en muelles y puertos se otorgará por la Dirección General Marítima de conformidad con lo establecido en el Decreto 1146 de 1990 artículos 8 y 9, el cual fue incorporado como legislación permanente mediante el Decreto 2272 de 1991.

3. Cargue, descargue, almacenaje y transporte de mercancías.

a. Alistamiento del buque. Al término de la maniobra de atraque los buques deben tener las escotillas y la carga lista para las operaciones de cargue y descargue.

Las naves deben contar con luces suficientes y apropiadas para prevenir accidentes de personas o daños a la propiedad, derivadas de las operaciones de cargue o descargue.

b. Eficiencia en las operaciones. Las sociedades portuarias o los beneficiarios de autorizaciones, en sus reglamentos de operación deben establecer los rendimientos aceptables para los diferentes tipos de naves y carga, e incluir lo relacionado con el retiro de las naves con bajos rendimientos y la pérdida del turno en el puesto de atraque.

Los agentes marítimos y los operadores portuarios definirán en cada caso, los rendimientos de las naves que se van a cargar y descargar como referencia para la aplicación de estas medidas.

c. Obligaciones de los operadores. Esta será definida en cada caso, según las condiciones establecidas en los contratos respectivos.

Los contratistas de las compañías estibadoras y de los proveedores de equipos, podrán exigir a los mismos, pactar los rendimientos y pólizas de cumplimiento y responsabilidad civil por daños a terceros y a la carga. Las relaciones contractuales entre operadores y usuarios, son de carácter comercial y se rigen por el Código del Comercio.

Las sociedades portuarias, beneficiarios de autorizaciones y los operadores de puertos de servicio público y privado, deben incluir en sus respectivos reglamentos los procedimientos aplicables en los siguientes casos:

Demoras.

Alistamiento de las naves para iniciar trabajos.

Rendimientos de las naves y pérdida del derecho a muelle.

Requisitos de las personas naturales o jurídicas que cumplan labores de cargue o descargue.

Manejo de cargas superpesadas.

Procedimiento para evacuación directa.

Descargues con lluvia.

Manejo de cargas consistente en armas, municiones y explosivos.

Obligaciones de los operadores o administradores de bodegas y patios de tránsito.

Precaución con carga valiosa.

Manejo de equipajes.

Almacenaje en descubierto.

Responsabilidad por la carga.

Entrega de la carga.

Condiciones de autorizaciones y responsabilidades.

Procedimientos para paquetes averiados.

Procedimientos para carga.

Contaminación de cargas.

Cargas objetables.
Remoción de cargas objetables.
Derecho para cambiar o remover cargas.
Carga para otros puertos.
Rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua.
Incendio o accidentes.
Presencia de animales.
Normas de acceso de personas y a vehículos.
Normas para circulación dentro del recinto.
Normas para identificación.

CAPITULO III: RECIBO, ALMACENAMIENTO Y ENTREGA DE LA CARGA

ARTICULO 9º. De las reservas y derechos en la prestación de los servicios. Las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones, que operen puertos pueden suspender el respectivo servicio requerido, a las personas naturales o jurídicas cuando éstas no se encuentren a Paz y Salvo con los mismos, incumplan las normas establecidas y las de seguridad, o cuando los servicios a prestar entrañen peligro, para el medio ambiente, las personas o las instalaciones portuarias. En cualquiera de estos eventos, deberán informar de inmediato a la Superintendencia General de Puertos y ésta pronunciarse sobre la aprobación o improbación de la medida adoptada.

1. Reserva de derechos en las operaciones de cargue y descargue. Las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones que operan puertos se pueden reservar el derecho a:

a. Iniciar operaciones de cargue o descargue de embarcaciones o vehículos terrestres. Cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas dispuestas en este reglamento y en su propio reglamento de operaciones.

b. No iniciar o suspender operaciones en las bodegas o cubiertas de aquellas embarcaciones que presenten condiciones inseguras, equipos, aparejos y aditamentos no adecuados, dejando constancia de la irregularidad ante la Superintendencia General de Puertos y sociedad portuaria, o beneficiario de autorización y mientras no se corrija la situación a satisfacción.

c. Exigir a los usuarios trabajar en forma continua dentro de los horarios establecidos para la prestación de los servicios, y fuera de dichos horarios, cuando lo considere necesario para agilizar las operaciones, evitar congestión o asegurar que las facilidades portuarias sean utilizadas al máximo de su capacidad.

2. Reserva de derechos en el recibo, almacenamiento y entrega de la carga. Las sociedades portuarias o beneficiarios de autorización que operen puertos se pueden reservar el derecho a:

a. Efectuar el manejo y almacenamiento de cargamentos que por su naturaleza, presente deficiencia en el empaque o cualquier otra circunstancia que produzca emanaciones, vapores, olores o basuras, que causen daño a las personas, al medio ambiente, a las instalaciones portuarias o a otros cargamentos.

b. Ordenar la verificación de pesos o volúmenes de la carga cuyo peso o volumen no estén indicados en la documentación o cuando existan razones suficientes para considerar que es necesario hacerlo.

c. Entregar las mercancías a los propietarios o consignatarios de la carga que aparecen en los documentos que amparan la mercancía y no se encuentran a paz y salvo con la sociedad o beneficiarlo de autorización por concepto de pago o cancelación de fletes al transportador y cuando la documentación presentada para su retiro, no cumpla con los requisitos exigidos por las autoridades competentes y en especial a las autoridades aduaneras.

d. Recibir aquellos cargamentos que lleguen al puerto y no tengan visiblemente escritas en forma clara y legible, las marcas, códigos, medidas, características y demás datos indicativos anotados en los documentos que los amparan, así como, la rotulación correspondiente cuando se trate de carga peligrosa.

e. Recibir para almacenaje en sus bodegas y cobertizos cuando no tenga espacio para aquellas mercancías, que por su naturaleza y características requieren almacenaje en espacios cubiertos.

Para los cargamentos en tránsito o transitorios, el agente marítimo dará su conformidad por escrito, para almacenar la carga en espacios descubiertos. En estos casos la responsabilidad por los daños que puedan sufrir las mercancías es del propietario o del agente marítimo.

ARTICULO 10º. Responsabilidades por accidente, daños, averías a la carga y a las instalaciones portuarias. Los armadores, capitanes de naves, contratistas, operadores, transportadores terrestres o sus representantes, agentes marítimos y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro de las zonas portuarias, serán responsables de los accidentes, de las lesiones a personas, daños y averías a la carga, daños a las instalaciones portuarias, cuando dichos sucesos sean causados por condiciones inseguras, mal estado o deficiencia de los equipos y aparejos suministrados por ellos, así como por las condiciones de la carga, el embalaje o la estiba de la misma, la escasa visibilidad y obstáculos que impidan su correcto manejo o manipulación.

CAPITULO IV: SERVICIOS A LAS NAVES

ARTICULO 11º. Pilotaje.

1. Responsabilidad por la navegación. El uso de piloto no exime al capitán de la nave de su responsabilidad en la navegación y maniobras.

2. Obligación para usar piloto práctico. Toda nave con Tonelaje de Registro Bruto (T.R.B) ,superior a las 200 toneladas, está obligada a utilizar un piloto práctico para la entrada y salida del puerto de atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle o fondeadero y cualquier maniobra que indique su desplazamiento dentro del puerto.

Exceptúase las naves nacionales de cabotaje hasta de 500 toneladas de Registro Bruto, las cuales podrán entrar o salir de los puertos bajo responsabilidad de su capitán, quien debe poseer un permiso para navegar por los canales de acceso al puerto, expedido por la Capitanía de Puerto respectiva.

3. El entrenamiento y la expedición de licencias de los pilotos prácticos. El entrenamiento y la expedición de la licencia que reconoce la idoneidad del piloto práctico son competencia de la Dirección General Marítima de acuerdo al Reglamento de Servicio de Pilotos Prácticos en zonas marítimas, fluviales y portuarias de la República de Colombia.

Todo piloto que quiera prestar sus servicios en un puerto, bien sea este público o privado, debe tener licencia vigente.

4. Supervisión del servicio de pilotaje. La supervisión en cuanto al desempeño del servicio de pilotaje, la efectúa la Superintendencia General de Puertos, con base en los informes

rendidos por las Sociedades Portuarias o beneficiarios de autorización. En caso de fallas o infracciones cometidas por el personal de pilotos, estas se deberán informar oportunamente a la Capitanía de Puerto para que adelante la investigación respectiva.

5. Cooperación de las autoridades. La Superintendencia General de Puertos en coordinación con la Dirección General Marítima velará por la adecuada prestación del servicio y la existencia del número suficiente de pilotos calificados en cada puerto para atender sus necesidades.

6. Obligaciones de las sociedades portuarias o beneficiarios de autorización. Las sociedades portuarias o beneficiarias de autorización que operen puertos con canales y acceso propios, están en la obligación de garantizar a las naves, el servicio de pilotaje.

7. Obligación para dar entrenamiento. El entrenamiento de los Pilotos Prácticos se desarrollará de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Pilotos Prácticos de la Dirección General Marítima.

El operador portuario que obstruya o realice acciones tendientes a evitar el cumplimiento del Reglamento del Servicio de Pilotos Prácticos de la Dirección General Marítima, será objeto de sanción por parte de la Superintendencia General de Puertos y en caso de renuencia se podrá solicitar ante la Dirección General Marítima la cancelación de la respectiva licencia.

8. Reglamentación de garantías e indemnizaciones. Las sociedades portuarias o beneficiarios de autorización, reglamentarán la constitución de garantías y pólizas de cumplimiento e indemnización que deben suscribir y presentar las empresas de pilotaje para garantizar la prestación eficiente y segura del servicio y la indemnización a terceros, por accidentes que puedan ocurrir con responsabilidad del piloto.

9. Solicitud de piloto práctico. La sociedad portuaria o beneficiario de autorización, señalará para cada puerto, los procedimientos para solicitar el servicio. El lugar donde el piloto debe abordar la nave o desembarcar de la misma. La recalada y el zarpe será la que determine la autoridad marítima. Esta información será incluida en los Derroteros y Avisos a los Navegantes que publique dicha entidad.

10. Prioridad para la prestación del servicio. El orden de prioridad para el servicio de pilotaje en los puertos de servicio público se debe enmarcar dentro del siguiente criterio:

a. Por arribada forzada

- b. Buques de guerra de la Armada Nacional o buques de guerra extranjeros en visita oficial.
- c. Buques de pasajeros
- d. Buques de carga portacontenedores
- e. Buques de carga general
- f. Buques graneleros

En los puertos o muelles especializados se aplicará el criterio general de que el primero en llegar en cada categoría será el primero en ser atendido.

Esta prioridad puede ser modificada por la sociedad portuaria o beneficiaria de autorización, para operar o administrar puertos, muelles o embarcaderos si las circunstancias lo ameritan y bajo la vigilancia de la autoridad portuaria.

11. Alojamiento del piloto práctico a bordo. Los pilotos prácticos tienen categoría de oficial. Los capitanes de las naves están obligados a suministrarles alojamiento y alimentación, cuando sea necesario en razón a la prestación del servicio y el ejercicio de sus funciones, o cuando por circunstancias de fuerza mayor deban permanecer a bordo al término de su trabajo.

12. Definición de responsabilidades. La responsabilidad por los daños causados a las naves o a terceros por culpa del capitán, del piloto práctico de un miembro de la tripulación, o por culpa mutua, se definirán de conformidad con las normas del Código de Comercio del Decreto 1597 de 1988 y demás disposiciones concordantes.

ARTICULO 12°. Servicio de remolcador.

Vigilancia y supervisión. Los remolcadores como naves, son inspeccionados, clasificados y habilitados para operar por la DIMAR, en concordancia con el reglamento de servido de remolcadores de la Dirección General Marítima.

Obligaciones para el uso de remolcador. Toda nave con Tonelaje de Registro Bruto superior a dos mil toneladas (2.000 ton.) está obligada a utilizar remolcadores en los puertos colombianos. Las naves con tonelaje igual o inferior a dos mil toneladas de Registro Bruto, podrán realizar sus maniobras sin el uso de remolcador, salvo que el piloto práctico lo aconseje como necesario.

Obligación de las sociedades portuarias o beneficiarios de autorización. Las sociedades portuarias o beneficiarios de autorización que operen puertos, deben tomar las medidas

necesarias para garantizar el servicio de remolcador a las naves que utilizan el puerto o sus instalaciones.

Uso de remolcador por requerimiento de la autoridad. Tanto la Autoridad Marítima como la Autoridad Portuaria, pueden requerir a una nave, dentro del puerto, o que solicite entrar al puerto, para que utilice los servicios de remolcador si lo considera necesario, para la navegación segura de la misma.

Asistencia y ayuda en casos de emergencia. En situación de emergencia, las autoridades marítima y portuaria si lo consideran necesario para la seguridad de la navegación o la prevención de daños ambientales, pueden ordenar a los remolcadores para asistir y prestar servicios a las naves.

Responsabilidad. El Armador, el capitán y el agente marítimo del remolcador, son responsables por los daños que éste cause por su culpa o negligencia.

Requisitos para prestar servicio en los puertos. Los remolcadores que prestan servicios en los puertos, deben estar debidamente clasificados por la Autoridad Marítima o por Sociedades Internacionales de Clasificación, autorizadas por ésta y contar con los certificados de navegabilidad y seguridad, la matrícula, patente de navegación y permiso de operación correspondientes. Deben estar tripulados con personal suficiente y con licencia de navegación expedida por DIMAR. Así mismo de no contar abordo con todos los elementos necesarios para prestar este servicio y para dar asistencia a las naves que lo requieran dentro de un puerto.

Definición de responsabilidades. Las responsabilidades por accidentes, daños a las propias naves o a terceros, se definirán de conformidad con el Código de Comercio y demás normas concordantes.

Los remolcadores dentro del puerto y en sus proximidades, tanto si están efectuando remolque o navegando independientemente, deben mostrar las luces y señales internacionales correspondientes y respetar las reglas de camino.

Todo remolcador que preste servicio en los puertos nacionales, debe estar debidamente amparado para responder por los daños que se causen al Medio Ambiente.

ARTICULO 13°. Desguace de naves. El desguace de naves dentro de las zonas portuarias y el control del mismo, requiere permiso expreso escrito de la autoridad marítima.

Quien solicita el desguace, debe garantizar ante la autoridad marítima la indemnización por los accidentes que se puedan presentar y que afecten los puertos, canales navegables, dársenas, fondeaderos y demás vías de acceso o contaminación.

CAPITULO V: PRELACIONES Y REGLAS SOBRE TURNOS, ATRAQUE Y DESATRAQUE DE NAVES

ARTICULO 14°. Reglas sobre turnos de atraque y prelación. Las sociedades portuarias y los beneficiarios de autorizaciones para administrar puertos, muelles y embarcaderos, en sus reglamentos de operaciones, deben incluir normas específicas sobre este aspecto, teniendo en cuenta las características propias de las instalaciones y de los productos que manejan, así como necesidades especiales relacionadas con el recibo y entrega de mercancías. Esta reglamentación deberá ser sometida a la aprobación de la Superintendencia General de Puertos.

1. Modificación de la Prelación. La prelación establecida podrá alternarse, siempre y cuando la situación del puerto de la nave lo amerite. Esta determinación debe comunicarse previamente a los interesados.

2. Prelación en la presentación de los servicios en puertos.

a. La embarcación que haya sido anunciada y confirmada, que arribe al puerto a la hora anunciada, tendrá prelación sobre las que no hayan cumplido con estos requisitos y demás normas del terminal, muelle o embarcadero.

b. Cuando una embarcación transporte carga de origen animal o vegetal, procesada o semiprocada susceptible de servir como vehículo o vectores de problemas sanitarios, deberá someterse a la inspección sanitaria obligatoria en fondeo y su atraque y descargue serán autorizados cuando la autoridad competente le expida el correspondiente permiso fitosanitario o zoosanitario para mercancías de importación. Para el recibo y embarque de mercancías de exportación es necesario que el propietario de la carga o su agente de aduana presenten previamente el certificado fitosanitario o zoosanitario según el caso, expedido por autoridad competente.

c. Las embarcaciones que transporten material explosivo o radioactivo deben adelantar el cargue y descargue en las áreas de fondeo establecidas para tal fin por la Autoridad Marítima.

3. Desatraque.

a. La autoridad portuaria puede disponer el desatraque de una nave por razones de seguridad u orden publico u operación deficiente.

b. Cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación, afecten el normal desarrollo de las operaciones portuarias por bajo rendimiento imputable a la embarcación o a sus representantes o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados, la sociedad portuaria o beneficiario de autorización, podrá ordenar el desatraque y fondeo de la embarcación, informando en este sentido a la autoridad portuaria dejando constancia sobre el hecho que motiva esta decisión. La embarcación ocupara el último turno para el atraque en relación a las naves de su tipo fondeadas.

c. Las sociedades portuaria o beneficiarios de autorizaciones, en sus correspondientes reglamentos de operaciones, establecerán el procedimiento para ordenar y notificar las maniobras de desatraque, así como las horas de antelación para hacerlo.

d. El reglamento de las sociedades portuarias o beneficiarlos de autorizaciones, deben establecer las circunstancias en que los movimientos de las naves son por cuenta de las mismas o de la nave.

e. Cuando no exista en el puerto suficiente mercancía de exportación legalizada que garantícela continuidad de las operaciones de una embarcación, ésta se desplazará a zona de fondeo, si las necesidades del puerto así lo requieren, hasta tanto se solucione la situación, recuperando su prioridad para el atraque.

f. Cuando en una embarcación que esté atracada, la autoridad competente, detecte enfermedades infectocontagiosas y la embarcación sea declarada en cuarentena, ésta debe ser trasladada en forma inmediata al "área de fondeo de cuarentena" establecida por la Autoridad marítima.

4. Períodos de estadía de las naves.

a. El periodo de estadía en el puerto, se establecerá por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que el piloto práctico aborde la nave para entrarla al puerto y la fecha y hora en que el piloto deja la nave cuando ésta sale del puerto. La estadía de las naves con T.R.B. menor de doscientas (200) toneladas, se establecerá con base en el reporte de la nave al pasar por la boya de mar.

b. La estadía de las naves en el muelle o amarradero se establece por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que se asegura el primer cabo al muelle o boya de amarre y la fecha y hora en que se larga el último cabo.

c. La estadía de la nave en fondeo se establece por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que larga el ancla para fondear y la fecha y hora en que el ancla queda a flor de agua, cuando la nave deja el fondeadero.

CAPITULO VI: PERIODOS DE PERMANENCIA

ARTICULO 15°. Entrada y permanencia de las naves en los puertos.

Toda nave de bandera extranjera que arribe a puerto colombiano se regirá de acuerdo a las normas vigentes colombianas y en especial por el Código de Comercio si se trata de regular actividades mercantiles (Artículo 1455 y complementarios) y a las demás responsabilidades que fijen las disposiciones vigentes.

Ninguna embarcación cualquiera que sea su tonelaje, clase y nacionalidad puede arribar a puerto, sin previo aviso y solicitud de visita a la Autoridad Marítima. Simultáneamente, con el anuncio de arribo y solicitud de visita, comunicará lo pertinente a las sociedades portuarias y a los beneficiarios de autorizaciones, para operar o administrar puertos, muelles o embarcaderos para efectos de coordinar los servicios que requiere.

Las sociedades portuarias y los beneficiarios de autorizaciones vigentes para operar y administrar puertos, incluirán en su reglamento de operaciones, las instrucciones relacionadas con el procedimiento de anuncio y notificación de arribo.

4. El aviso de arribo para efectos portuarios debe contener la siguiente información:
 - a. El nombre y nacionalidad de la nave.
 - b. El T.N.R. y el T.B.R
 - c. Calado, eslora y manga.
 - d. Los nombres del Armador o propietario, el capitán y agente marítimo.
 - e. El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD).
 - f. El tonelaje de carga a embarcar o desembarcar.

- g. La relación de carga peligrosa a bordo y su clasificación con base en el Código Internacional Mercancías Peligrosas.
- h. El número de pasajeros a desembarcar o embarcar.
- i. Cualquier otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga la seguridad de la nave en el puerto.

La Superintendencia General de Puertos y las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones podrán solicitar al capitán, propietario o agente de una nave, cualquier información adicional que estime necesaria.

5. Requisitos para iniciar operaciones de cargue/descargue. El permiso para iniciar operaciones de cargue y descargue, embarco o desembarco, lo otorga la sociedad portuaria o los beneficiarios de autorizaciones. Antes de comenzar operaciones la nave debe estar debidamente fondeada o asegurada a un muelle o amarradero.

6. Restricciones para abordar y desembarcar. Ninguna persona diferente al piloto puede abordar o desembarcar de las naves que arriban al puerto, hasta tanto haya recibido la libre plática de la autoridad marítima.

7. Requisitos para salir del puerto. Ninguna nave podrá salir del puerto sin el zarpe que expide la autoridad marítima.

8. Operaciones de la nave y movimientos en el puerto. El capitán de la nave está en la obligación de cumplir las instrucciones que imparta la autoridad portuaria, la autoridad marítima, la sociedad portuaria o el beneficiario de autorizaciones para operar puertos, muelles o embarcaderos, para efectos de atraque, amarre, fondeo y desamarre de la nave.

9. Velocidad de las naves en el puerto. Cuando las naves estén navegando en los puertos, sus responsables deberán proceder con la debida diligencia, manteniendo baja velocidad de manera que pueda ser desacelerada y parada en el menor tiempo posible. Las condiciones predominantes y la seguridad del buque son determinantes en la velocidad que se debe usar.

10. Reglas de camino. Los capitanes de las naves tienen la responsabilidad por la aplicación de las reglas de camino cuando navegan dentro del puerto o en sus inmediaciones.

Las naves que maniobren para salir del puerto, tienen la vía sobre aquellas que se aproximan para ingresar al canal de acceso.

Ninguna embarcación podrá cruzar la proa o impedir en cualquier forma, los movimientos de las naves que navegan en el puerto y deben darles todo el espacio que sea posible.

La sociedad portuaria o el beneficiario de autorización, debe mantener un monitoreo continuo y permanente de todas las naves que se dirijan a ella, con el fin de coordinar su operación portuaria.

11. Áreas de Fondeo y restringidas. Las áreas de fondeo son establecidas por la Autoridad Marítima Nacional, de la misma manera la Autoridad marítima establecerá las zonas restringidas cuando las condiciones del puerto así lo exijan. Estas áreas de fondeo son:

- a. De espera.
- b. Manejo de Explosivos.
- c. Cuarentena.
- d. Especiales de cargue y descargue.

La Autoridad marítima demarcará en las cartas de navegación estas áreas y las comunicará internacionalmente mediante los "Avisos a los Navegantes".

12. Prohibición de fondeo. Ninguna embarcación puede fondear en sitios prohibidos o zonas restringidas. El uso del ancla en las zonas de maniobra sólo es permitido en casos de emergencia durante una maniobra de atraque o zarpe o para facilitar la ejecución de la misma.

Ninguna nave puede utilizar un fondeadero especializado para fines diferentes.

Ninguna embarcación puede fondear o permanecer en:

- a. En las zonas restringidas establecidas por la Autoridad Marítima.
- b. Los canales Navegables dentro del Puerto.
- c. Cualquier posición que obstruya la aproximación a un fondeadero o muelle usados por las otras naves.
- d. Las áreas donde existan cables o tuberías submarinas.
- e. Cualquier posición que pueda perjudicar a otra nave fondeada, atracada o amarrada a una boya.

13. Boyas privadas de señalización y amarre. Ninguna boya privada de señalización o amarre podrá ser colocada en las aguas del puerto, excepto con el permiso de la autoridad marítima y según las condiciones, que la misma autoridad establezca.

Las boyas sean éstas de señalización o amarre, deben ser mantenidas siempre en buenas condiciones, por cuenta del propietario.

14. Estado de alistamiento para mover las naves. Ninguna persona podrá, sin permiso escrito de la sociedad portuaria o del beneficiario de autorización:

- Ejecutar reparaciones en las máquinas, u otros trabajos que inhabilite el buque en puerto para moverse cuando sea requerido para hacerlo.
- Reducir la presión de vapor o la potencia a niveles por debajo de los necesarios para mover la nave en el puerto cuando sea requerido para ello.

Si una nave no puede ser movilizada por sus propios medios cuando sea requerida para ello por la sociedad portuaria o beneficiario de autorización, se recurrirá al servicio de remolcador con el fin de ubicarla en el lugar que dichos sujetos designe. La sociedad portuaria o beneficiario de autorización, podrá ordenar que un remolcador retire la nave y los gastos en que se incurra serán sufragados por el Capitán de nave o su agente marítimo.

15. Naves Inactivas. Ninguna nave inactiva podrá permanecer dentro del puerto sin permiso escrito de la Autoridad Marítima y la sociedad portuaria o beneficiario de autorización. Otorgado el permiso, la sociedad portuaria o beneficiario de autorización respectivo, determinará el sitio de fondeo y se aplicarán las tarifas correspondientes para las naves inactivas en zonas de fondeo por los lapsos razonables.

Los buques que se encuentren listos para el cargue o que zarpen sin carga no pueden ser considerados como buques inactivos.

El capitán a cargo de una nave inactiva deberá tomar todas las precauciones necesarias para evitar que la nave se desplace, por cualquier causa, del lugar de fondeo asignado. Igualmente tomará las medidas indispensables para evitar que la nave, en cualquier condición de viento o marea, pueda garrear o bornear, saliéndose de los límites establecidos. Así mismo deberá mantener permanentemente a bordo la tripulación necesaria para atender emergencias.

Para efectos de este reglamento, un buque está inactivo o fuera de servicio si:

- Sus certificados de seguridad y navegabilidad están vencidos.
- Si la Autoridad Marítima lo ha declarado como tal.
- Si por orden de Autoridad competente se encuentra detenido en puerto.

16. Transferencia de carga líquida. Excepto con permiso escrito de la sociedad portuaria o por el beneficiario de autorización para operar o administrar puertos, muelles o embarcaderos, no

se podrá efectuar transferencia de líquidos o cargas líquidas entre naves fondeadas en el puerto o en sus aproximaciones o entre naves atracadas o fondeadas y otras naves abarloadas a la misma.

Está prohibida la descarga al mar de aceites, alcoholes, líquidos inflamables, o mezclas oleosas o achicar sentinas en cualquier parte dentro del puerto.

Para tal fin este tipo de descargas deben efectuarse de acuerdo a los sistemas de recepción establecidos en el puerto.

17. Uso exclusivo de la sirena. Las sirenas de vapor o de aire o instrumentos similares de cualquier clase, solamente se pueden usar como señal de emergencia o peligro o durante las maniobras de los buques de acuerdo con las reglas de camino.

18. Rasqueteo. Está prohibido efectuar en los puertos trabajos de rasqueteo de casco siempre y cuando no produzca daños ambientales de acuerdo a las normas. Esta prohibición no es aplicable a las naves en construcción o en reparación en astilleros y varaderos debidamente autorizados.

19. Descargue y cargue a y de planchones. La sociedad portuaria o el beneficiario de autorización, para operar o administrar puertos, muelle o embarcaderos, reglamentarán la utilización de planchones para cargar o descargar una nave dentro de las instalaciones del puerto.

20. Licencias y permisos. Los operadores portuarios para poder prestar sus servicios en los puertos deberán cumplir las disposiciones vigentes.

La Autoridad Marítima reglamenta y expide las licencias, permisos de operación y patentes correspondientes a las actividades marítimas y en especial las relacionadas con: pilotos y servicios de pilotaje, bucería, remolcadores y toda clase de naves y artefactos navales; oficiales y tripulantes de naves mayores y menores; Actividades marítimas en tierra (Agenciamiento marítimo, talleres, corredores de fletamento, marinas, clubes náuticos, casas internacionales de clasificación y peritos e inspectores marítimos en las diferentes especialidades) y las demás establecidas por las Leyes y Reglamentos.

21. Fondeo y atraque. Las naves serán fondeadas o atracadas por su capitán y tripulación con la asesoría de piloto en el sitio que designe la sociedad portuaria o beneficiario de autorización, previa designación del área de fondeo por parte de la autoridad marítima. Dicha sociedad o beneficiario respectivo, debe reglamentar las causas por las cuales una nave debe dejar libre el muelle o fondeadero. Los gastos que se ocasionen por este movimiento corren por cuenta de la nave.

Si el movimiento de la nave es por culpa de la sociedad portuaria o del beneficiario, ésta debe asumir los costos correspondientes. La sociedad portuaria o beneficiario de autorización, tiene la obligación de mantener sus instalaciones adecuadamente.

Las solicitudes para atraque o cambio de muelle deben ser presentadas oportunamente ante la sociedad portuaria o beneficiario de autorización. Las solicitudes para fondeo y/o cambio de fondeadero se presentarán ante la Superintendencia General de Puertos, quien informará a la Capitanía de Puerto.

El capitán de cada nave debe cerciorarse de que su nave está debidamente asegurada.

La sociedad portuaria o beneficiario de autorización, no asume ninguna responsabilidad que se origine por fondeo o amarre defectuoso o inseguro, siempre y cuando las instalaciones correspondientes para el efecto se encuentren en buen estado.

La seguridad de la nave mientras permanezca en fondeo o atracada está bajo la responsabilidad única del capitán y cualquier Instrucción o acto de la autoridad portuaria debe ser consultada o informada al capitán de la nave.

Solo se podrán asegurar cabos, cables o amarrar en tierra, en los postes de amarre o bitas colocadas para este propósito específico. Está prohibido el uso de cadenas para el amarre de las naves.

Cada nave en fondeo o atracada, en todo momento debe estar suficientemente tripulada para atender el fondeo o efectuar maniobras según sea necesario.

Las naves en muelle deben colocar una o más escalas, portalones o planchas debidamente aseguradas al buque e iluminadas en la noche. Estas serán el único medio que se podrá utilizar para el embarque o desembarque de las personas de dichas naves.

El uso de cadenas para amarrar las naves no es permitido.

22. Alistamiento por mal tiempo. Cuando existan pronósticos de mal tiempo, los capitanes y tripulación de los buques fondeados, deben permanecer a bordo, alistar segunda ancla para fondear, izar escalas y alistar las máquinas para zarpar si es necesario.

23. Abarloamiento. Ninguna nave podrá abarloarse a otra que ya se encuentra ocupando fondeadero o muelle sin el permiso de la sociedad portuaria o beneficiario de autorización y el consentimiento del capitán de la nave que ocupa el muelle o el fondeadero.

Si se concede el permiso, el capitán o el armador de la nave que se abarloa, debe exonerar de responsabilidad a la autoridad portuaria y al capitán o dueño de la nave que ocupa el fondeadero o el muelle, por los daños que ocurran como consecuencia del abarloamiento y responder por los daños que ocasionen a las instalaciones o a la nave que recibe.

24. Responsabilidad del capitán. Toda nave atracada o en fondeadero, está bajo la responsabilidad única del capitán.

25. Atajaratas. Toda nave atracada a un muelle estará provista de atajaratas u otros medios adecuados para provenir el paso de las ratas entre la nave y el muelle.

26. Defensas. Todo muelle debe proveer y usar defensas adecuadas para absorber los impactos de la nave contra el muelle.

27. Escalas. Las naves en muelle deben colocar una o más escalas reales aseguradas al buque y debidamente iluminadas en la noche.

La escala es el único medio que se puede utilizar para que las personas embarquen o desembarquen de las naves.

28. Descargas de aguas servidas y desechos. Por ninguna circunstancia las aguas de desechos o servidas por los sistemas sanitarios de la nave, podrán ser descargadas.

El capitán o propietario de la nave debe responder a la sociedad portuaria o beneficiario de autorización o al operador del muelle, puerto o embarcadero, por los costos de limpieza en que incurra por este motivo.

29. Pruebas de máquinas. Las naves atracadas no podrán efectuar pruebas de máquinas.

DOCUMENTACIÓN

ARTICULO 16°. Documentación y requisitos.

1. Las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones, para el uso exclusivo y temporal de playa, bajamar que administren puertos, muelles o embarcaderos, presentarán para aprobación de la Superintendencia General de Puertos y previa autorización del Ministerio del Medio Ambiente y de la Dirección General Marítima en los aspectos de sus competencias, la siguiente documentación.

a. Reglamento de operaciones que contenga como mínimo los siguientes aspectos:

- Organización y administración del puerto, terminal, muelle, embarcadero.

- Estructura e instalaciones existentes y descripción de las mismas.
- Procedimiento para solicitar servicios.
- Ayudas a la navegación.
- Descripción del canal de acceso, profundidad mínima, promedio, máxima.
- Descripción del área de maniobra, ancho, largo, diámetro de giro, profundidad máxima, mínima, promedio.
- Peligros a la navegación.
- Servicio de pilotaje.
- Servicio de remolcador.
- Servicios varios a las naves y a la carga.
- Instalaciones para el recibo almacenaje de carga, descripción, dimensiones, capacidad.
- Normas de seguridad para las naves, para el uso de las instalaciones, muelles, depósitos y para la manipulación de carga.

b. Información completa y detallada para el registro ante la Superintendencia General de Puertos, así:

- Descripción del muelle indicando clase, tipo de material de su estructura, longitud, ancho y resistencia de loza, profundidad al costado del muelle, piñas y boyas de amarre.
- Descripción de las instalaciones de recepción para residuos, basuras y demás productos contaminantes.
- Sistemas para el manejo de la carga.

c. Reglamento de Seguridad Industrial.

d. Plan de contingencia tanto por derrames de las cargas manejadas como por accidentes o desastres naturales.

e. Planes de contingencia por accidentes o desastres naturales.

f. Planos batimétricos de canal de acceso cuando éste sea diferente al canal público, así como de su área de maniobra según levantamiento efectuado a una escala dos veces mayor a la de la carta publicada y con sondajes reducidos al mismo nivel de referencia usado en la carta de navegación.

Los demás documentos e información que requiera la Superintendencia General de Puertos para efectos de la autorización y registro.

ARTICULO 17°. Facilitación del tráfico marítimo. El control del tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de la Dirección General Marítima en coordinación con la Armada Nacional y la Superintendencia General de Puertos. Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades marítimas o portuarias en los puertos nacionales, están obligadas a cumplir las disposiciones que para efectos del control del tráfico marítimo expida la DIMAR.

1. Presentación de documentos. Toda nave está obligada a presentar la documentación establecida por la Organización Marítima Internacional (O.M.I), así como los documentos establecidos en la Ley 17 de 1991 y demás disposiciones reglamentarias concordantes.

Los agentes marítimos, los capitanes y los armadores, son responsables por la presentación de la documentación a las autoridades nacionales.

2. Visita Oficial. Al arribo de la nave y antes de autorizar las operaciones de cargue o descargue, embarque o desembarque de pasajeros, se efectuará visita oficial a la nave; esta visita está conformada así:

- Capitán del puerto o su representante quien la preside.
- Un representante de Sanidad Portuaria.
- Un representante del DAS.
- Un representante de la Aduana.

Un representante de la Superintendencia General de Puertos si se estima conveniente podrá asistir a la visita.

Dicha visita se hará de conformidad con las normas y procedimientos vigentes sobre los aspectos en que sean competentes las entidades que intervienen en la misma.

El agente marítimo o el armador, solicitan la visita a las autoridades antes indicadas. Ambos representantes estarán listos para llevarla a cabo a la hora establecida por la Capitanía del Puerto.

Concluida la visita y si no existen situaciones o motivos que ameriten negarla el capitán de puerto declarará libre plática para la nave.

Antes que esto suceda, el piloto práctico está facultado para abordar la nave que arribe a puerto. En casos de emergencia y con previa autorización del Capitán de Puerto, podrán abordar la nave otras personas.

La visita debe ser atendida personalmente por el capitán de la nave.

3. Visita oficial a buques de guerra. Los buques de guerra no están obligados a recibir esta visita. La autorización de arribo a las aguas jurisdiccionales o puerto colombiano de naves de guerra extranjera será tramitada y autorizada por los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Defensa Nacional. No están exentos de visita los buques pertenecientes a las marinas de guerra cuando arriben a los puertos en actividades de transporte comercial.

ARTICULO 18°. Documentación. Las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones en sus reglamentos de operaciones definirán la antelación con la que deben los agentes mentimos presentar los documentos e informaciones que requieran y los inherentes a fines estadísticos y de facturación.

1. Verificación de información. Las sociedades portuarias, beneficiarios de autorizaciones o los operadores de puertos, se abstendrán de asignar puesto de atraque, para aquellas embarcaciones cuyos documentos no estén completos o debidamente elaborados o su información sea inconsistente. La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de los documentos, es aquella en la cual la sociedad portuaria o beneficiaria de autorización los acepta a satisfacción.

2. Prohibición para descargar o cargar naves. Las sociedades portuarias, los beneficiarios de autorizaciones y los operadores de puertos, no podrán descargar o cargar las naves si la documentación está incompleta, o contiene errores e inconsistencias. De este hecho deben informar a la Autoridad Portuaria.

3. Otros documentos. En los reglamentos de operaciones de las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones, se relacionarán los documentos adicionales requeridos para los efectos administrativos y de orden técnico que exijan otras autoridades.

CAPITULO VIII: SEGURIDAD INDUSTRIAL

ARTICULO 19°. Seguridad industrial. Las sociedades portuarias o los beneficiarios de licencias o autorizaciones y los operadores de puertos, son responsables por la determinación de

sus riesgos específicos, y por la elaboración y promulgación de su reglamento de Seguridad Industrial y de los planes de contingencia establecidos en el artículo 16 literales c, d, y e, de la presente resolución, que deben ser aprobados por la Superintendencia General de Puertos. Copia de los planes de seguridad industrial y de contingencia deben ser entregados a las capitanías de puerto y a la Autoridad Ambiental respectiva para su conocimiento y fines pertinentes.

El reglamento debe incluir entre otros los siguientes aspectos:

- Normas de seguridad para el personal que ejecuta labores a bordo y en tierra.
- Prevención de incendios a bordo y en tierra.
- Procedimientos en caso de incendio.
- Manejo y almacenaje de explosivos, sustancias peligrosas y tóxicas.
- Manejo y almacenaje de gases y líquidos inflamables.
- Aplicación de las normas de la OMI y uso de los Códigos de Identificación.
- Separación de productos incompatibles.
- Manejo y almacenaje de ácidos.
- Limpieza.
- Manejo y precauciones de contenedores con cargas peligrosas.
- Prohibición de fumar.
- Señalización de vías peatonales y de vehículos.
- Admisión de personas y vehículos.
- Límites de carga en muelles, bodegas y patios.
- Requisa de vehículos.
- Uso de armas.
- Operaciones de soldadura e incineración.
- Tanqueo de equipos.
- Precaución para el manejo de combustibles y lubricantes.
- Sistemas de alarma.
- Prohibiciones específicas.

CAPITULO IX OTRAS DISPOSICIONES

ARTICULO 20°. Criterios generales de productividad. Las sociedades portuarias y beneficiario de licencias o autorizaciones que presten servicios al público, dentro de su gestión administrativa deben incluir procedimientos para evaluar los rendimientos operativos.

Los métodos a desarrollar se harán de acuerdo al tipo, modo y/o carga movilizada.

Estos indicadores se deben comparar con valores fijados como objetivo e ir controlando a través de la gestión, su cumplimiento e implementación de nuevas metas.

La evaluación de los rendimientos es de carácter obligatorio y se realizará conjuntamente con la Superintendencia General de Puertos.

ARTICULO 21°. Facturación. Los procedimientos de facturación, así como la documentación requerida para el efecto será reglamentada por cada sociedad portuaria, beneficiario de autorización o licencia. La Superintendencia General de Puertos verificará que estos procedimientos cumplan los principios de celeridad y eficiencia.

ARTICULO 22°. Protección del medio ambiente marino. La Superintendencia General de Puertos vigilará el desempeño de los operadores portuarios para evitar los abusos y prácticas monopolísticas y competencias desleales.

ARTICULO 23°. En la actividad portuaria todas las personas en ella involucradas, se someterán a lo prescrito por los Convenios Marítimos Internacionales ratificados por la Nación, así como a las recomendaciones y directrices adoptadas por las Autoridades Marítima y Portuaria Nacional.

ARTICULO 24°. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición, y deroga en todas sus partes la resolución No. 153 de fecha noviembre 25 de 1992.