

Caribe VISIBLE

Dirección General:

Dr. Juan Pablo Sarmiento Erazo

Investigadores Asociados:

Mariana Díaz Giaimo

Mariana De La Rosa

Barranquilla, Colombia

Septiembre 2021

LOS PROBLEMAS PORTUARIOS DE BARRANQUILLA Y LA DRAGA DEL RÍO MAGDALENA

Este boletín tratará del problema portuario en Barranquilla y la actual crisis sobre la draga del río Magdalena, sus implicaciones, consecuencias y desarrollo durante los últimos treinta años. Se analizará cuál es exactamente el inconveniente y cómo ha traído consecuencias para la economía de la ciudad. Paralelamente, se adentrará en la historia contractual detrás del problema portuario en Barranquilla.

Introducción

El puerto de Barranquilla es fundamental para el desarrollo de su economía, ya que, además de generar miles de empleos en la ciudad, el comercio en éste representa el 5,1% de su producto interno bruto (El tiempo, 2021). Asimismo, este río es considerado como la “arteria fluvial” de Colombia, dado que impulsa la economía y permite el paso de embarcaciones entre el centro y el norte del país.

Durante los últimos treinta años, uno de los problemas más relevantes del puerto de Barranquilla ha sido la **sedimentación del río Magdalena**, generando pérdidas económicas y riesgos ambientales, por la baja profundidad del agua que genera que los buques se encallen. Como consecuencia de lo anterior, se vio la necesidad de que el Distrito declarara la calamidad pública en el puerto de Barranquilla, pues el 80% de la operación portuaria se encontraba paralizada, dejando millones de sobrecostos causados por el desvío de las embarcaciones a otros puertos. Al respecto, el barranquillero, presidente ejecutivo de la Intergremial y representante activo del Partido Conservador, **Efraín Cepeda**, menciona lo siguiente: “No desconocemos los esfuerzos del **Gobierno Nacional**, pero no se están dando los resultados, que son mantener un calado de 9 a 10 metros de profundidad”.

En este orden de ideas, la problemática recae en que las embarcaciones no podían ingresar porque la Zona Portuaria de Barranquilla (ZPB) tenía 6,7 metros de profundidad, lo que básicamente mantenía el puerto cerrado, generando así una crisis en el sector portuario y por ende en el Distrito.

Sobre la navegación en el sector portuario de Barranquilla

Básicamente, la náutica se realiza mediante un canal navegable que Cormagdalena diseñó, con el objetivo de brindar un punto de referencia para los navegantes, la autoridad marítima (DIMAR - Capitanía del puerto de Barranquilla) y así mismo para los navieros. Las características del trazado de dicho canal fueron definidas en el contrato de dragado del canal de acceso de los períodos 2019 y 2020 (Findeter & Cormagdalena, 2020).

Tal como se ha mencionado antes, en el río Magdalena se ha presentado una gran sedimentación. Por ello, la DIMAR ha definido el calado operativo para el zarpe y arribo de embarcaciones al puerto de Barranquilla. No obstante, dicho calado no se ha logrado mantener de manera uniforme, pues en 2017 fue muy irregular, con registros hasta de 7.5 metros en los que fue necesario suspender la navegación. Posteriormente, en 2019 se regulariza nuevamente en torno a los 10 metros, asociado a la operación de una draga permanente por el contrato de Findeter - Cormagdalena.

Sobre la problemática de sedimentación

Uno de los principales problemas que presenta el río Magdalena es la sedimentación que afecta directamente la profundidad de este. Esto se presenta comúnmente en el puerto de Barranquilla, donde es necesario que restrinjan el ingreso y salida de los buques por la reducción del calado, afectando la regular operación del puerto. Por lo anterior, el sector del puerto de Barranquilla ha sido atendido por las entidades locales y nacionales con el objetivo de asegurar la navegabilidad en esta zona, por la importancia económica que representa para la región y la ciudad.

En aras de solucionar dichas situaciones, se han llevado a cabo campañas de mantenimiento y dragado permanente, las cuales se ejecutan una vez las condiciones de navegación son muy malas o mínimas y se requiere declarar una urgencia manifiesta para adecuar inmediatamente las condiciones del río.

Para comprender mejor la problemática, es relevante saber que la sedimentación de un río consiste en el proceso a través del cual se da una acumulación de tierra en el fondo del agua, ocasionando una falta de espacio por el transporte de sedimentos dentro del río y por la erosión a las orillas del mismo. **Como consecuencia de este fenómeno, se presenta una disminución de la profundidad del río, afectando la posibilidad de navegación y creando un peligro de encallamiento.**

Como antes se ha mencionado, para solucionar lo ocasionado por la sedimentación, se acude al **dragado**, comprendido como una técnica que tiene objetivo limpiar el río y así remover los sedimentos y acumulaciones de tierra que se encuentren al fondo del cuerpo de agua. De esta forma, se revierte el problema de disminución de profundidad causado por la sedimentación, permitiendo el paso de las embarcaciones y aumentando el calado de la zona.

Ahora bien, el río Magdalena viene presentando este inconveniente desde hace más de dos décadas, convirtiéndose en una preocupación para la Alcaldía y el Gobierno por todas las implicaciones que tiene la sedimentación en la economía de la región.

Para el congresista barranquillero y representante del Partido Cambio Radical, **Cesar Lorduy**, la zona portuaria de Barranquilla tiene la importancia y genera los recursos suficientes como para que el Gobierno Mantenga un dragado permanente que garantice la navegabilidad que obligó a que el Distrito declarara la calamidad pública, pues el 80 por ciento de la operación portuaria está paralizada y esto va dejando 7 millones de dólares en sobrecostos por el desvío a puertos vecinos de 26 embarcaciones con 228.435 toneladas de carga.

Es relevante mencionar que, aún cuando usualmente se culpa al cambio climático por la tendencia de sedimentación en los ríos, la mano de obra se encuentra altamente relacionada con el incremento de estos niveles, más específicamente por la afectación causada a la naturaleza por actividades como la construcción, minería, agricultura, deforestación, entre otros. Además, el IDEAM ha afirmado que el río recibe agua, sedimentos y residuos de todos los cuerpos de agua andinos que llegan a esta cuenca de drenaje.

Por otro lado, la universidad Eafit (2010) realizó un estudio de la mano de la universidad de Colorado donde demostró que la erosión en las cuencas hidrográficas, si bien está ocasionada, en un alto porcentaje, por factores de la naturaleza como el relieve, la actividad tectónica, las variaciones del clima, la capacidad de transporte de sedimentos y la precipitación, es también atribuible al hombre por ser el protagonista de actividades como la deforestación y demás mencionadas anteriormente, que influyen de manera preocupante en los sedimentos que transporta el río Magdalena.

Sin embargo, en los últimos años se ha aumentado la preocupación debido a que se han presentado unos niveles alarmantes de sedimentación en el río que han provocado un nivel de profundidad muy bajo

Como consecuencia de lo anterior, el 80% de los movimientos y operaciones portuarias se han visto detenidas, generando una millonaria pérdida por la imposibilidad de las embarcaciones de llegar al puerto del río Magdalena, razón por la cual el Distrito sintió la necesidad de declarar este hecho como una calamidad pública.

Llegada de la draga a Barranquilla

La crisis en el puerto de Barranquilla causada por los descensos del canal de acceso, ha generado la imperante necesidad de tomar medidas para solucionar dicha problemática. Al respecto el director de la Asoportuaria, Lucas Ariza, menciona que dicha crisis pudo haberse evitado mediante la “implementación de una draga permanente, una buena supervisión y la exigencia por parte del interventor, pues con dragados intermitentes seguirá ocurriendo lo mismo.”

Así las cosas, en los últimos meses llegó a Barranquilla la **draga Taccola**, que tiene como principal objetivo remover 145,000 metros cúbicos de sedimentos que obstaculizan el paso de las embarcaciones en el puerto. Posteriormente, la autoridad portuaria definió el plan de dragado a ejecutar para mejorar la actual situación lo antes posible.

Por otra parte, el director del Observatorio del Río Magdalena de la Universidad del Norte, Humberto Ávila, sostiene que el dragado de mantenimiento en el río es tan necesario como el mantenimiento de cualquier infraestructura, por lo que debe considerarse como un factor fundamental de la operación portuaria, que como ya antes se mencionó, hace parte de la economía del país. Al respecto menciona lo siguiente:

“El sector del canal de acceso al río Magdalena, con 22 kilómetros, requiere un dragado promedio de cerca de 2 millones de metros cúbicos al año, el cual puede ser mayor o menor dependiendo de las condiciones del año. Esto representa un promedio de 24.000 millones de pesos al año, es decir, cerca de 1.090 millones por kilómetro cada año” (Ávila, 2021).

Lo anterior supone que, una vez se implemente una draga de mantenimiento permanente que trabaje de manera conjunta con un constante monitoreo y análisis por parte de las autoridades portuarias, se podría brindar una solución oportuna a la crisis por la que actualmente está pasando Barranquilla.

Implicaciones de la profundidad del río en el ingreso de las embarcaciones

Si bien las condiciones de navegación del puerto de Barranquilla han mejorado, el calado que maneja aún no es suficiente, poniendo en desventaja a la ciudad frente a otros puertos, tales como los de Cartagena y Santa Marta. En términos de competitividad, al no alcanzar más pies de calado, las restricciones de profundidad conllevan a que no se permita el ingreso de todo tipo de embarcaciones.

El calado, es decir, la profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de una embarcación, no se ha logrado mantener como se lo ha propuesto el Gobierno Nacional. Si bien han implementado una serie de medidas para solucionar la problemática, los esfuerzos no han sido suficientes para mantener el calado deseado. Debido a esto, múltiples embarcaciones han sido desviadas a otros puertos, pues el ingreso al puerto de Barranquilla, por la baja profundidad del agua, ha sido prácticamente imposible.

Ejemplo de lo anterior, serían las embarcaciones de tipo PANAMAX que tienen como dimensiones máximas 294 metros de eslora (largo), 32.2 metros de manga (ancho) y 12 metros de calado. Debido a sus grandes dimensiones, son embarcaciones que al transportar mayor cantidad de carga obtienen mayores beneficios de las economías de escala del transporte marítimo. No obstante, el tránsito de dichas embarcaciones no es viable en el puerto de Barranquilla debido a las restricciones de calado operativo que maneja el puerto.

Historia contractual

La historia contractual detrás de la navegación del río Magdalena se remonta a muchos años atrás. Por lo anterior, se expondrán unos momentos claves que son decisivos para comprender este proceso.

Alrededor del año 1820, con la llegada de los vapores a Colombia, el Presidente Francisco De Paula Santander le otorgó al alemán Juan Bernardo Elbers la primera

concesión de navegación y se inició la navegación a vapor. Años después, esta concesión fue revocada por el Presidente Bolívar, ocasionando un sinnúmero de fracasos contractuales donde estuvieron involucradas diferentes compañías. En 1878 se otorgó la segunda concesión al ingeniero Francisco Javier Cisneros, empresario cubano. En 1920, la empresa alemana Julius Berger Konsortium realizó varios estudios sobre la navegabilidad del río y luego fue contratada para ejecutar unas obras que tenían como fin mejorar las condiciones de navegación del cuerpo de agua. Posteriormente, en 1973 se llevó a cabo una misión colombo-holandesa que estudió y buscó soluciones para las problemáticas del río y del Canal del Dique, con el fin de controlar la cantidad de sedimentos.

Más adelante, en el marco de la Constitución de 1991, fue creada la **Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena** (Cormagdalena) con el fin de recuperar la navegación y actividad portuaria, la adecuación y conservación de tierras, la generación y distribución de energía, entre otras funciones ambientales y sociales. Esta es una corporación que hace parte del orden nacional con autonomía administrativa, presupuestal y financiera, con personería jurídica.

En el 2013, el Departamento Nacional de Planeación (DNP), por medio del documento Conpes 3758, determinó un plan de acción para restablecer la navegabilidad del río Magdalena. Este constaba básicamente de un programa de intervenciones estratégicas que estaban dirigidas a trabajar y mejorar los problemas del río con el fin de conseguir un mejor aprovechamiento de este. Se planteó que se llevaría a cabo a través de un esquema de Asociación Público Privada (APP). La finalidad principal del mencionado plan era potencializar el río Magdalena con el fin de obtener un mejor provecho económico para el país, por el gran potencial que la arteria fluvial posee. Además, tenía un gran trasfondo ambiental y social, pues se enfatizó mucho en la mitigación de los

procesos de erosión ocasionados por los sedimentos del río, para obtener una mejora en los ecosistemas y sus condiciones.

Según el Conpes, los principales objetivos de este plan eran

- Mejorar la navegabilidad del río Magdalena a través de adecuadas inversiones en infraestructura y ayudas a la navegación.
- Consolidar la oferta de infraestructura logística integrada en los diferentes nodos estratégicos.
- Permitir una navegación segura y continua durante las 24 horas del día, para lo cual se debe ampliar la cobertura del Sistema de Asistencia Satelital (SNS).
- Mitigar impactos ambientales que actualmente afectan la condición ecológica de la cuenca y del recurso hídrico sumado a la afectación de sus usos y aprovechamientos socioeconómicos, como lo es la navegabilidad.

Luego, por mandato del Gobierno y de la mano del Ministerio de Transporte, **Cormagdalena** desarrolló unos programas estratégicos al interior de su plan de acción 2019-2021. El primero hace referencia a la recuperación de la navegación del río y, básicamente, tiene como puntos principales convertir al río en el eje de la integración

CAMBIO EN EL MODELO DE DRAGADO	
Modelo contrato anterior	Modelo contrato 2019-2020
1.000.000 mts ³	1.800.000 mts ³ mantenimiento en servicios
36 días - 9.8 de calado	320 días - 9.8 calado
40 días duración en la ciudad	200 días duración en la ciudad
Costo movilización de la draga 28%	Costo movilización de la draga 0%

e intermodalismo en Colombia, brindar beneficios ambientales al generar menos emisiones de gases de efecto invernadero por el medio de transporte, aportar a la reactivación del comercio y la economía, aumentar la productividad y competitividad de los bienes y servicios nacionales. Para esto se presentó un proyecto APP y un cambio en el modelo del contrato que se muestra a continuación:

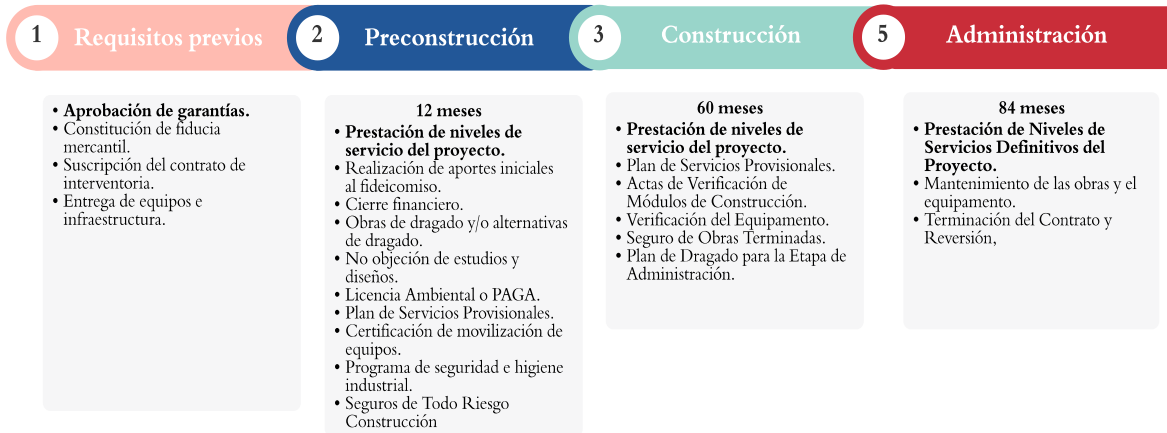
Elaboración propia a partir de la información publicada por Cormagdalena.

El objeto de este contrato es la realización de una APP de iniciativa pública con el fin de obtener un Concesionario que se encargará de:

- La realización y actualización de los Estudios y Diseños, la ejecución de las Obras de Construcción del Proyecto y la realización de las Obras de dragado, para lo cual asumirá los riesgos derivados de tales actividades.
- La Financiación de las Obras de Construcción, las Obras de dragado y el Equipamiento, y todas aquellas actividades necesarias para el cumplimiento de las obligaciones del Contrato y sus Apéndices, las cuales correrán por su propia cuenta y riesgo.
- El Mantenimiento de las Obras de Construcción y del Equipamiento, así como la reposición de éste cuando ello sea necesario de conformidad con este Contrato.
- La realización de Obras de dragado y/o alternativas al dragado para el cumplimiento de las obligaciones de resultado y los Indicadores de Niveles de Servicio de que trata el presente Contrato.
- La prestación de los demás Servicios Operativos y de Asistencia a la Navegación.

Por otro lado, es menester tener en cuenta que el contrato no incluye elementos como el desarrollo portuario, el control de inundaciones o erosión, la intervención de

infraestructura existente en el área, el saneamiento básico, la intervención de ciénagas



y humedales, entre otros.

Para el desarrollo del plan pactado dentro del contrato se estipuló un plazo de 156 meses (13 años) que se empiezan a contar desde el momento de la suscripción del Acta de Inicio de Ejecución del Contrato.

Las etapas del contrato son las siguientes:

Elaboración propia a partir de la información publicada por Cormagdalena.

Sobre las Obras de Dragado y/o alternativas al Dragado (ODAD), se plantea en el plan que se realizará una obra hidráulica repetitiva a través de la cual se remueven los sedimentos del fondo del río. Esos materiales recogidos serán dispuestos en sitios distintos a los de la remoción, ya sea por lanzamiento o depósito. Este plan se dividió en tres proyectos de inversiones en tres sectores



específicos que hacen referencia al Canal de Acceso a Barranquilla, el Canal del Dique y Barrancabermeja – La Gloria – Pinillos.

Dentro de las metas de este plan de dragado se encuentran:

- Mantener la capacidad óptima de navegación en el canal de acceso al Puerto de Barranquilla.
- Mantener la capacidad óptima de navegación de los sectores críticos entre Barranca – Pinillos. Fuente: Cormagdalena 2018
- Mantener la capacidad óptima de navegación en el Canal del Dique.
- Mantener actualizada la información sobre las condiciones de navegación del río.
- Aumentar la carga transportada por el río Magdalena.
- Aumentar el recaudo por transporte de carga.
- Garantizar el proceso de estructuración y contratación del proyecto de Asociación Público Privada del Río Magdalena.
- Establecer la política de uso de la ribera del río Magdalena por parte de los navieros.

Durante el transcurso del presente año, se ha venido desarrollando el proyecto con base su cronograma y, recientemente, el Ministerio de Transporte confirmó que la APP se encuentra lista para el proceso licitatorio, tras culminar la consolidación técnica, legal y financiera. Dando a entender que pronto se empezarán a llevar a cabo las actividades del plan, tales como el dragado.

Mecanismo de selección del contratista

En aras de lograr un mejor entendimiento de la temática, se procede a brindar unas breves definiciones. Para comenzar, es menester mencionar que el proceso de contratación es aquel que está dirigido por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) para la adjudicación del Contrato de Concesión. Este proceso incluye etapas tales como las previas a la Licitación y la Licitación como tal, hasta llegar a la adjudicación del Contrato de Concesión.

Ahora bien, la licitación corresponde a la tercera fase del Proceso de Contratación del Concesionario, durante la cual se presentarán las ofertas y se adjudicará el Contrato para ejecutar el Proyecto. Lo anterior, de conformidad con el Pliego de Condiciones.

Por último, según el numeral 4° del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, los contratos de concesión son definidos como:

Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.

Ahora, se procederá a analizar dichos elementos en el APP del Río 2021.

ELEMENTOS IMPORTANTES DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

<p>Normatividad aplicable</p>	<p>Ley 1508 de 2012.</p>
<p>Tipo de contrato</p>	<p>El Contrato que se celebrará entre la ANI y el SPV será un contrato de concesión bajo las reglas de las asociaciones público privadas previstas en la Ley 1508 de 2012.</p>
<p>Modalidad de selección</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Para la comunicación con los interesados antes y durante el proceso de Licitación, se dará cumplimiento a lo previsto en el “Reglamento para relacionamiento con los interesados APP navegabilidad del río Magdalena” publicado en la página web de la ANI. 2. Una vez se obtengan todas las autorizaciones exigidas por la Ley 1508/12, la Ley 448/98 y los Decretos 1068 y 1082 de 2015, se dará inicio a la Licitación. 3. Como resultado de la Licitación, se seleccionará la mejor oferta para la ejecución del Proyecto, para lo cual se evaluará la propuesta económica de cada oferta, con base en mecanismos de puntaje acordes con las mejores prácticas sobre la materia. 4. Cualquier interesado puede acceder a la información del Proyecto que esté disponible en el Cuarto de Datos.
<p>¿Quiénes pueden participar en la licitación?</p>	<p>Las personas naturales o jurídicas, sean nacionales o extranjeras, de manera individual o bajo estructuras plurales, que cumplan con los requisitos que se establecerán en los documentos correspondientes adoptados de manera definitiva por la ANI.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Capacidad financiera: Quienes presenten oferta en la Licitación deberán cumplir con los requisitos de i) patrimonio neto y ii) capacidad de endeudamiento. 2. Experiencia en inversión: Los oferentes tendrán dos opciones para acreditar la experiencia en inversión. Podrá ser mediante la acreditación del financiamiento de: <ol style="list-style-type: none"> 1. Una concesión de un proyecto de infraestructura cuyo valor de financiación haya sido de por lo menos COP \$136,148,000,000 constantes de diciembre de 2020 2. Hasta 4 concesiones de proyectos de infraestructura cuyo valor de financiación en sumatoria simple haya sido de por lo menos COP\$ 181,530,000,000 constantes de diciembre de 2020, siempre que al menos una de las financiaciones acreditadas haya sido de al menos COP \$90,765,000,000 constantes de diciembre de 2020.

Elaboración propia a partir de la información publicada por Cormagdalena

La APP del Río se encuentra lista para el proceso licitatorio

La ANI sostuvo que se están surtiendo los últimos trámites en el Ministerio de Hacienda y habilitan al único proponente para el nuevo dragado. Al respecto, Manuel Felipe Gutiérrez, presidente de la entidad, manifestó que en el mes de octubre del presente año esperaban abrir los prepliegos, que es el inicio formal de la licitación. Además, indicó que se buscaba que el proyecto tuviese “la mayor cantidad de oferentes posibles”.

Un solo proponente para dragado

La compañía European Dredging Company Sucursal Colombia, filial de Jan De Nul, fue habilitada en medio de la convocatoria pública que se adelanta para la contratación del dragado hasta el 31 de diciembre. Así se desprende del informe preliminar de verificación de requisitos habilitantes y solicitud de subsanaciones.

Declaración y ejecución de Urgencias Manifiestas

Según lo menciona la jurisprudencia constitucional en la sentencia C-772/98, la Urgencia Manifiesta “es una situación que puede decretar directamente cualquier autoridad administrativa, sin que medie autorización previa, a través de acto debidamente motivado”. Se configura cuando acredite la existencia de uno de los siguientes requisitos establecidos en el art. 42 de la Ley 80 de 1993:

1. Cuando la continuidad del servicio exija el suministro de bienes, o la prestación de servicios, o la ejecución de obras en el inmediato futuro.
2. Cuando se presenten situaciones relacionadas con los estados de excepción.

3. Cuando se trate de conjurar situaciones excepcionales relacionadas con hechos de calamidad o constitutivos de fuerza mayor o desastre que demanden actuaciones inmediatas y,
4. En general, cuando se trate de situaciones similares que imposibiliten acudir a los procedimientos de selección o concurso públicos.

Es decir, la Urgencia Manifiesta es un mecanismo extraordinario, previsto por la Ley 80 de 1993, que permite afrontar circunstancias o eventos imprevistos, apremiantes, de calamidad pública y/o desastre que afecten de manera inminente la prestación de un servicio público, circunstancias que por su propia naturaleza hacen imposible acudir al trámite de escogencia reglada del contratista; o cuando se trate de conjurar situaciones excepcionales.

Ahora bien, para el presente boletín resulta esencial remitirse a dicha medida, ya que, en los años inmediatamente anteriores se ha presentado la declaración y ejecución de múltiples Urgencias Manifiestas en relación con el Río Magdalena. Para ello, se analizarán los motivos por los cuales surgió dicha necesidad en los últimos años.

En 2017, mediante **Resolución 105 del 18 de abril de 2017**, la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, Cormagdalena, declaró la Urgencia Manifiesta para proceder a una contratación expedita de una firma de dragado que dé solución a la situación de calamidad pública decretada por el Distrito de Barranquilla en la zona del canal de acceso al puerto de la capital de Atlántico. Al respecto, Gabriel Del Toro, Jefe de la Oficina Asesora Jurídica de Cormagdalena, mencionó que acudían a dicha declaratoria con el fin de restablecer los niveles operativos de navegación en el Río Magdalena.

En 2018, mediante **Resolución 376 del 12 de diciembre de 2018**, el Gobierno Nacional en cabeza de Cormagdalena, declaró la Urgencia Manifiesta, debido a que el canal de acceso al Puerto de Barranquilla tenía un calado autorizado inferior a 8.3 metros en el sector de Bocas de Ceniza. Además dicha medida de emergencia resultó necesaria, pues el contrato celebrado por la Corporación con la firma Dredging International no contaba con un saldo suficiente para adelantar una tercera campaña de dragado en la zona.

En 2019 debido al estado de sedimentación y el poco margen de seguridad en las maniobras de los buques que ingresan a la zona portuaria, que dificultan y ponen en riesgo la continuidad del servicio de transporte público de carga que presta la zona portuaria de Barranquilla, mediante la **Resolución 000164 del 11 de junio de 2019**, se declaró la Urgencia Manifiesta, con el fin de proceder a una contratación expedita de una firma de dragado que adelante, de la manera más rápida, las obras necesarias de despeje para garantizar la navegabilidad en la zona del canal de acceso al puerto de Barranquilla.

En 2021, mediante la **Resolución 0000265 de 2021**, se declaró la Urgencia Manifiesta, debido a la necesidad de intervenir en la Zona Portuaria de Barranquilla la cual tiene altas tasas de sedimentación en el canal de acceso que han superado las tasas diarias históricamente medidas por Cormagdalena. La resolución establece que tal declaración tiene como fin la contratación de forma inmediata tanto del dragado de mantenimiento para el canal navegable al puerto de Barranquilla como su respectiva interventoría, mientras se adjudica el proceso adelantado por Findeter por valor de 15 mil millones y hasta el inicio de la ejecución de dicho contrato.