

Poder en las aguas

Gracias a Cotecmar, y a la CTeI como columna vertebral, el país tiene una pujante industria naval, marítima y fluvial líder en la región.

Suena ilusorio, pero el gobierno y la Armada Nacional tienen el firme propósito de terminar entre 2025 y 2030 las primeras fragatas construidas y diseñadas en Colombia, algo que muy pocos países de América Latina pueden hacer. Esta meta forma parte del programa Plataforma Estratégica de Superficie (PES) con el que el gobierno, a través de la Armada Nacional y la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (Cotecmar) busca un aliado que aporte transferencia de conocimientos y tecnología. Es, de lejos, el programa de innovación y desarrollo más ambicioso del país en mucho tiempo.

Contar con una fragata *made in* Colombia, construida y botada al mar desde los astilleros de Cotecmar en Cartagena constituye el propósito más avanzado que asumieron el gobierno y la Armada hace más de 17 años cuando decidieron revivir la industria naval criolla. Esta historia de éxito comenzó en junio de 2000, cuando el Ministerio de Defensa y la Armada crearon Cotecmar para dotarla en forma autónoma de los equipos necesarios para proteger los 928.660 kilómetros cuadrados de mares y los 15.000 kilómetros de ríos que recorren los afluentes más importantes del país.

Para sacar adelante esta iniciativa, en 2001 el gobierno adquirió las antiguas instalaciones de Conastil, el astillero más importante de Colombia, que había cerrado en 1994 por una profunda crisis económica. Además de proveer a las Fuerzas Armadas también prestaría sus servicios al sector público y privado colombiano e internacional, por lo que se vincularon como aliados tecnológicos las universidades Tecnológica de Bolívar, la Universidad Nacional y la Universidad del Norte.

Cotecmar asumió de inmediato la tarea de construir y mejorar los buques nodrizas. Estas embarcaciones no estaban preparadas para eventuales ataques, por lo que construyeron

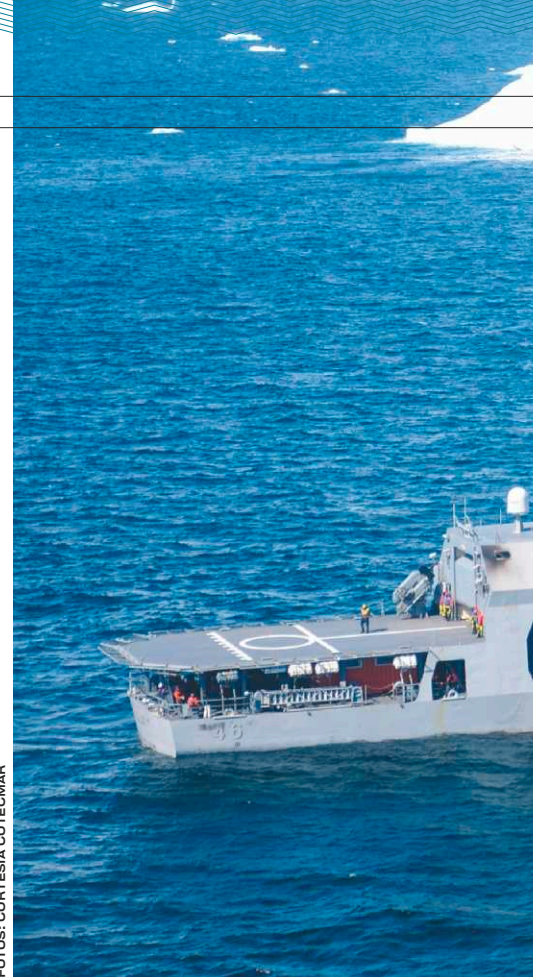
Los acuerdos de transferencia de tecnología y fabricación son algunas de las claves del éxito de Cotecmar

la segunda generación con blindaje y armamento. Las versiones mejoradas comenzaron a operar en 2004.

Otros países, como Brasil, han comprado algunas de las embarcaciones diseñadas y construidas por la Armada y Cotecmar para patrullar sus ríos. De hecho, la tercera generación entró a operar hace cuatro años: un buque completamente blindado. Esas actualizaciones facilitaron que hoy estas embarcaciones naveguen ríos antes inaccesibles.

En los primeros cinco años, Cotecmar diseñó y construyó 37 naves, entre buques de guerra, pesqueros y pequeños veleros. Y, al año, reparó decenas de barcos en sus astilleros de Mamonal y Bocagrande.

Cotecmar ha conseguido logros impresionantes para ayudar a la Armada a custodiar el Caribe y Pacífico colombiano (ver infografía). En 2006,



FOTOS: CORTESÍA COTECMAR



(OPV), destinada a ejercer soberanía de los mares colombianos. Esta embarcación altamente sofisticada, de larga distancia, puede transportar un helicóptero mediano y una lancha interceptora autosuficiente. Nació en 2009, de un acuerdo con la empresa alemana Fassmer, que aceptó transferir su tecnología y conocimiento. Las dos primeras OPV, la ARC 20 de Julio y ARC 7 de Agosto, fueron construidas en ese país, y la tercera, ARC Victoria, construida y mejorada, en Cartagena. Esta fue botada en diciembre de 2016. Entre las mejoras está un cañón más potente en la proa y otro automático M242-ATK Bushmaster de 25 mm en la cubierta del hangar. La velocidad mejoró, a 21 nudos, frente a los 18 de las dos primeras. Además, la estructura de la popa puede soportar helicópteros medianos, de unas 10 toneladas de peso. De hecho, Cotecmar ya trabaja en una versión más

larga y potente, la OPV 93C, que espera poner en servicio para Colombia en 2022, así como la OPV 93E, para exportación. Con estas embarcaciones el país ha hecho sus 4 expediciones a la Antártida, que han servido para optimizar los conocimientos científicos de los colombianos y de la Armada, y hacerles mejoras a los buques.

En el proceso de mejorar la flota, el gobierno también firmó un contrato con la empresa coreana STX Offshore & Shipbuilding para construir los primeros Buques Patrulleros de Costa (CPV) diseñados por Cotecmar bajo el mismo concepto de transferencia de tecnología. En 2014 botaron en ese país los ARC Punta Soldado y ARC Punta Ardita. Un tercero, el ARC Punta Espada, hecho totalmente en Cartagena, también comenzó a navegar ese año.

Además de estas labores, los talleres de Cotecmar en Cartagena le hacen el mantenimiento a las fra-



Cotecmar ha sido fundamental para darle a la Armada las embarcaciones que requiere para cumplir su misión.

gatas ARC Caldas, ARC Independiente, Antioquia y Almirante Padilla; los submarinos y demás embarcaciones. Antes, muchas de estas reparaciones debían realizarse fuera del país con elevados

costos y demoras.

Esta corporación también presta sus servicios de mantenimiento y reparación a navieras del mundo entero certificados por la Lloyd Register. En los últimos 17 años ha construido tres hangares, uno para fabricar barcos de hasta 3.600 toneladas, otro para cortar 4.000 toneladas de acero al año y otro más solo para submarinos.

Cotecmar es fundamental no solo desde el punto de vista estratégico, sino como fuente de ingresos. En su primer año facturó 21.014 millones de pesos, en 2011 alcanzó 180.000 millones de pesos y en 2017, cerca de 175.000 millones de pesos. Ya está dentro de las 500 empresas más grandes del país y tiene una de las áreas de diseño naval más grandes de América Latina. Recientemente Cotecmar construyó seis buques de desembarco anfibio (BDA) de 250 toneladas, para operaciones de apoyo logístico, y vendió uno de ellos a Honduras.

Esta empresa, líder en su campo a nivel regional, se ha convertido en uno de los orgullos de la Armada Nacional y del país. Así lo piensan demostrar sus funcionarios cuando construyan la primera fragata colombiana. Una prueba de que es posible hacer ciencia e industria de alto nivel en el país. +

54
MILLONES

de dólares costó construir la OPV Victoria, un precio muy bajo frente a otras del mercado.