

Boletín No.

12

Julio de 2022

De Prácticos y **MANIOBRAS**

Con proa al futuro



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



INTERNATIONAL MARITIME
PILOTS' ASSOCIATION

De Prácticos y MANIOBRAS

Con proa al futuro



ANPRA en Internet
anpracolombia.org/

ANPRA correo
anpra2011@yahoo.com
infoanpra@yahoo.com.co

Teléfono
+57 601 785 6556

Celular
+57 350 534 4523
Presidencia

+57 315 638 4454
Secretaría

Créditos



Presidente:

Vicealmirante (R) Juan Manuel Soltau Ospina



Vicepresidente y vocal:

Capitán William Elías Bustillo



Asesora Jurídica:

Doctora Deisy Rincón



Vocales:

Capitán José Luis Lara Parra

Capitán Edgar Alejandro Zabala Angarita

Capitán Carlos Cantor Caballero

Capitán Gustavo Adolfo Espinosa Redondo

Capitán Roberto Bustamante Gomez

Capitán Luis Hernando Martinez Azcarate

Capitán Luis Guillermo Vanegas Silva



Edición y diseño:

Santiago Alejandro Hidalgo Reyes

Martin Felipe Talero Agudelo

Foto portada: Capitán Elías Billy

Fotos páginas interiores: Capitán Javier Antonio Moreno Cortés, Capitán Julio Grau, página web Valora Analitik, página web defensa.com

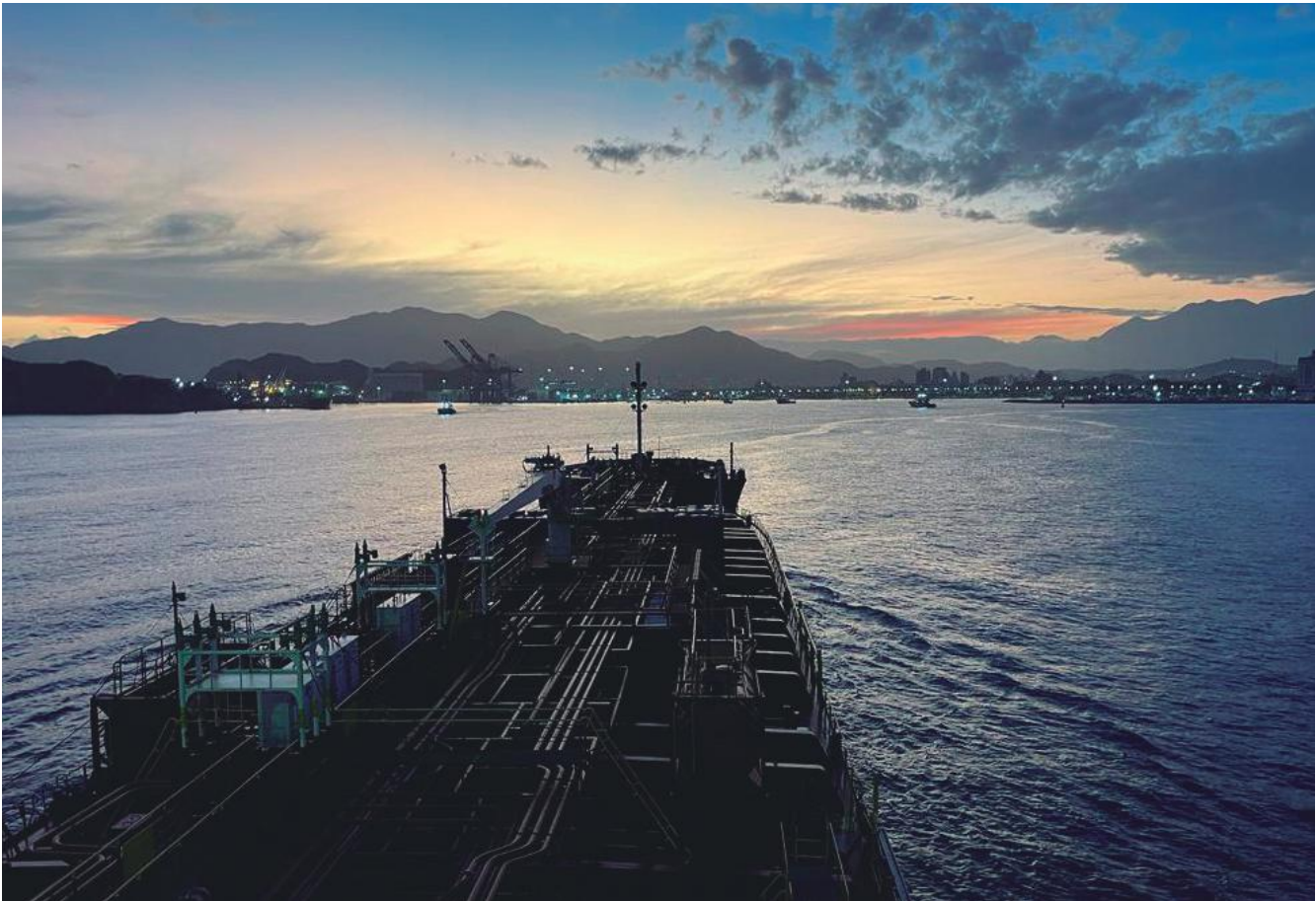
Impresión: Printergraph Ltda

ANPRA Colombia promueve la libre expresión de sus afiliados y los actores marítimos que deseen publicar en nuestro boletín, aclaramos que los artículos los de actores externos aquí contenidos no representan necesariamente los intereses o posturas oficiales de la Asociación, sino de los autores.

En esta edición:

Contenido

Saludo del Presidente	4
Homenaje al capitán Javier Antonio Moreno Cortés	6
El Practicaje en Cartagena, por Julio Grau. Primera Parte	10
Noticias del mundo	13
Fletes marítimos a Colombia han bajado, pero son 230 % más costosos que promedio de 5 años	13
Entrega a la Armada de Colombia del buque ARC Simón Bolívar, primer navío de gran tamaño construido en Colombia.	16
ANPRA Digital #ConProaAlFuturo.....	17
Podcast: ANPRA en 10 minutos #ConProaAlFuturo.....	17
ANPRA en imágenes.....	18



Saludo del Presidente



Así avanzó el segundo trimestre del año en ANPRA

El año viene avanzando a pasos agigantados y nuestra asociación viene trabajando al mismo ritmo. A continuación, y aprovechando uno de nuestros principales canales de comunicación, me permito informarle a nuestros estimados asociados, pero también a nuestros lectores sobre los avances y actividades más importantes del segundo trimestre del año 2022.

Inicio con el trabajo que continuamente se viene realizando con la Dirección General Marítima, aspectos establecidos en una agenda interinstitucional que contiene 20 puntos, entre los cuales se resaltan avances sustanciales remitidos de manera escrita a la Dimar.

A principios de abril se publicó un boletín de prensa especial que fue circulado vía mail y difundido a través de varios medios de comunicación; en este pronunciamiento ANPRA expresaba su preocupación por el convenio firmado por la Agencia Nacional de Infraestructura con la Dimar y Cormagdalena, boletín que además advertía el riesgo a la seguridad marítima.

Como parte del trabajo desarrollado con la Dimar, se establecieron diferentes reuniones con las Capitanías de Puerto del país,

De igual manera y como parte del trabajo desarrollado con la Dimar, se establecieron diferentes reuniones con las Capitanías de Puerto del país, informando los temas pendientes en cada puerto, incluyendo Coveñas, Puerto Brisa y Puerto Bolívar. Hay novedades en varios puertos con el uso del doble piloto por cuanto no se está cumpliendo para la eslora, tipo de barco y dársenas restringidas que establece el REMAC, para lo cual se estará haciendo seguimiento técnico a las capitanías que no lo están aplicando. La intervención de las ECTM en las novedades de señalización marítima deberá corregirse porque en algunos puertos está dependiendo mucho de los niveles de preparación de los controladores que llegan nuevos a una jurisdicción.

Por otra parte, ANPRA emitió un concepto técnico escrito con el análisis y opiniones sobre la afectación de la maniobrabilidad en un estero y sobre los temas relacionados con la seguridad integral marítima, concepto en el cual participaron varios de los asociados estudiando a fondo la problemática desde el punto de vista exclusivo de los requerimientos de la maniobra para que esta sea segura.

Si nos desplazamos al ámbito académico, ANPRA realizó el I Congreso de Lecciones Aprendidas en Graves Accidentes o Incidentes de Practicaje. Esta actividad nos permitió el relacionamiento con gremios, empresas e instituciones a nivel nacional e internacional. Podemos celebrar hoy, que se dio cumplimiento a ese propósito ya que contamos con más de 140 participantes, además de la brillantez por parte de los conferencistas invitados, lo cual redundó de manera fundamental en el éxito de los temas expuestos y las relaciones de estos desde la diversidad de puntos de vista. Contamos con

Continuamos con el fortalecimiento de asociados.

una excelente muestra comercial por parte de 7 grandes expositores, los invitados y representantes de 10 países, 24 patrocinadores, 163 participantes y 7 conferencistas, lo que contribuyó a acercar y fortalecer este gremio marítimo que cada vez se ve más consolidado. Pero las buenas noticias en cuanto a este gran evento no terminan con el éxito logrado en esta primera versión, sino haciendo una vez más alusión a nuestro slogan “Con Proa al Futuro”, ya que, desde ya, estamos marcando la ruta para que la segunda versión a desarrollarse en el 2023 sea más robusta y cuente con la experiencia y profesionalismo de nuestros invitados nacionales e internacionales.

Recientemente, participamos en el Congreso número 25 de la Asociación Internacional de Pilotos Prácticos IMPA, en la ciudad de Cancún, México. En este escenario se reunieron cerca de 400 personas entre pilotos, autoridades, miembros de la OMI, invitados de IALA, entre otros. Un evento en el cual tuvimos la oportunidad de interactuar con los principales conferencistas y asociaciones del mundo, contacto que permanecerá constante para que el Practicaje en Colombia esté a la altura de cualquier país desarrollado, y como lo expresé con anterioridad a los miembros de la junta se puedan fortalecer las sinergias que nos permitan implementar a través de ANPRA los diferentes temas en beneficio de desarrollo de los puertos colombianos, nuestros pilotos y por su puesto las futuras generaciones de pilotos prácticos. Quienes quieran documentarse sobre las experiencias que nos compartieron los expertos que hicieron parte de la agenda en Cancún lo pueden hacer ingresando a <https://www.impahq.org/international-maritime-events/25thimpa-congress-mexico-2022>, de igual manera quiero recordarles que para septiembre de 2023, se tiene programado realizar la reunión de Pilotos Latinoamericanos en Perú.

Continuamos con el fortalecimiento de asociados, por el Puerto de Cartagena se recibió la solicitud de afiliación por parte del piloto de Segunda Categoría Capitán Diego Andrés Navarro Durán, y por el Puerto de Santa Marta se recibió la solicitud de afiliación del Piloto Práctico de Segunda Categoría Capitán Juan Fernando Carvajal Álzate, pilotos que ya forman parte de esta asociación y que sin lugar a duda con su profesionalismo le aportarán al crecimiento y los objetivos que se tienen planeados en ANPRA y acercarnos más a nuestro interés de impactar nacionalmente.

Finalmente quiero invitarlos a la promoción para que los pilotos retirados se afilien en la categoría creada en la pasada Asamblea “Miembro Asociado Adscrito” y por otra parte invitarlos a ser partícipes del Comité de Seguridad Integral Marítima, esto con el fin de que todos los temas de practicaje queden en acta y puedan ser resueltos.

VALM (R) JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA
PRESIDENTE

Homenaje al Capitán Pedro Duque



Capitán Javier Antonio Moreno Cortés



El homenaje del mes es para el Capitán Javier Antonio Moreno Cortés, hombre de mar que lleva 22 años ejerciendo la labor del practicaaje en Turbo, Antioquia. En entrevista nos habló sobre los inicios de su carrera, su perspectiva sobre el practicaaje y también sobre la ANPRA, asociación que le brindó todo su apoyo desde que inició su mundo en el practicaaje en noviembre del año 2000.

¿Cómo inició su vida en el mundo del practicaaje?



Escanea este código QR para ampliar la información

Javier Antonio Moreno Cortés: inicié mi carrera como piloto práctico gracias a Samuel Orozco (Q.E.P.D). Yo era un piloto que tuve la ambición siempre, entrené en Barranquilla con el Capitán Montaña, pero este sistema de entrar al pilotaje era muy difícil. Yo navegué 21 años a través del mundo con dos empresas (2 años en la flota y 19 de Líneas Agromar) De ahí Samuel me invitó para ingresar a conocer el puerto y ahí me quedé.

Al principio no fue fácil, pues en esas tierras existían actores violentos no estatales, a quienes se les debía pagar una cuota de sostenimiento para poder estar en esas zonas, y eso nos impidió mucho. Agrega que “gracias al doctor Uribe, pudimos volver a transitar, por tierra”. Fueron muchos años donde no nos podíamos mover de Urabá.

¿Qué es el practicaaje para usted Capitán Moreno?

J.A.M.C.: Ahora el practicaaje es una profesión diferente. Yo trabajé durante 21 años en los que me llevaba el barco, me lo entregaba el piloto y yo me iba a navegar a través de diferentes partes del mundo. Antes me entregaban el barco y yo me iba 3 – 4 meses, tiempo que demoraba en retornar o estar devuelta en mi país. Ahora hago lo contrario, yo le entrego el barco al capitán para que se lo lleve. Yo seguí en la vida del mar, esta es una profesión encantadora, porque uno varía todos los días, todas las maniobras, uno cambia de un barco a otro, y todos los barcos no son iguales. Yo navegué durante 21 en unos cinco barcos, mientras que como piloto práctico llevo más de tres mil maniobras en 22 años.

¿Cuántas maniobras puede realizar al año y qué es lo más difícil de estás?

J.A.M.C.: Aproximadamente puedo realizar más de 450 maniobras en el año. Lo más difícil es cuando se presentan las emergencias, los imprevistos, ya que uno tiene que actuar inmediatamente. Es como cuando usted está en un carro y se le presenta una emergencia en un momento dado; como el piloto de aviación, que tiene que estar preparado para tomar una decisión inmediata; son casos donde la cabeza nos da unos instantes de reacción. Aquí uno lleva una embarcación que tiene un desplazamiento muy grande (que no es como un vehículo que frena inmediatamente) y es donde uno tiene que tomar las decisiones automáticamente antes de ocasionar una catástrofe, esa es la prevención que Dios le da a uno en ese instante, y uno bendice esa maniobra.

Foto 1. - Capitán Javier Antonio Moreno Cortés. Inició su carrera como piloto práctico el 29 de noviembre del año 2000.

***Para explicarle un poco a nuestros lectores, ¿qué problemas desde su punto de vista conlleva un accidente en un puerto?***

J.A.M.C.: Se puede bloquear la economía de un país, ya tuvimos el ejemplo en el Canal del Suez. Yo duré más de 18 días en San Nicolás, Argentina; estuve bloqueado también en el Canal de México por otro accidente catastrófico, entonces donde usted llegue a cometer un error, prácticamente bloquea la economía; pero también se puede provocar temas de contaminación ambiental, gastos que en los que puede incurrir un país, donde las marinas y los puertos no están preparados para esas catástrofes, así como nos ocurrió aquí en Santa Marta.

¿Cómo es el día a día del Capitán Moreno?

J.A.M.C.: Un día mío es muy bonito. Yo desde que llegué a esa población donde el 70 por ciento de color y el 30 por ciento blancos, yo fui acogido. Yo soy el único piloto de Urabá donde todo el pueblo me ha acogido porque soy muy humanitario, entonces yo me hice querer de la gente. Normalmente voy a todas partes: al centro, la playa, los restaurantes, y comparto con la gente con la gente, los políticos, los gremios, la gente del hospital, entonces me di a conocer en un pueblo donde no es fácil convivir, una región donde solo el 40 por ciento tenemos la oportunidad laboral, por eso me gusta ayudar a la gente.

¿Qué significa para usted la palabra mar?

J.A.M.C.: El mar es mi vida, yo nací en Tumaco, Nariño. fuimos amantes a la pesca por mi padre que es de Sitio Nuevo, Magdalena, entonces de ahí le cogí amor al mar. Pero una de las grandes cosas de la historia, siempre le tuve respeto al mar y soy una persona que nunca aprendí a nadar correctamente, porque al mar le tuve respeto, y por eso mi mejor acompañante es mi salvavidas.

Foto 2. - Javier Antonio Moreno Cortés, junto a su madre Carolina Cortes Manco.

**¿Finalmente qué es para usted ANPRA?**

Para mí ha sido uno de los grandes defensores de la profesión. El primer día que yo empecé como piloto, entre a ANPRA, 22 años de pertenecer a esta asociación. Gracias a ellos he tenido todas las herramientas y con ANPRA conseguí ser Piloto de Primera, cuando en aquella época se “torció” y se pasó a ser Piloto de Segunda, yo logré ser de los últimos que obtuvimos la licencia de primera en los entrenamientos, y gracias a ANPRA y al Capitán Pareja, estoy aquí como Piloto de Primera con mi licencia.

Por eso definiendo a la institución que me dio ese gran hito, que se convirtió en una gran ayuda para obtener mi licencia, una asociación que siempre nos ha ayudado a todos nosotros.

Nosotros aquí nos hemos mantenido gracias a la Armada, Dimar y ANPRA.

**MARITIMA DEL CARIBE**
OPERADOR PORTUARIO

Expertos en

- Transporte Marítimo
- Servicios Portuarios

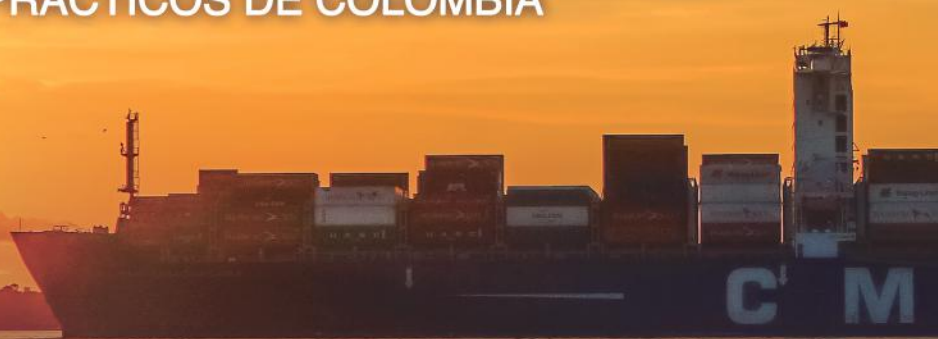
info@maritimadc.com
(+57) 5 421-2847

www.maritimadc.com

Santa Marta Riohacha Cartagena Coveñas



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



www.anpracolombia.org

Síguenos también en:



ANPRA Colombia

#ConProaAlFuturo



Nuestro boletín es un espacio para reconstruir la historia y abrirle la oportunidad de expresar y contar las anécdotas de quienes han hecho parte de la navegación marítima de Colombia. Por eso en esta edición compartimos un escrito que se basa en la investigación y la memoria del Capitán Julio Grau, a quien agradecemos por este su gran aporte. Este escrito estará dividido en dos partes, la primera entrega la podrán leer a continuación, y en nuestro boletín número 13, podrán encontrar el complemento al escrito del Capitán Grau.

Apuntes Sobre el Practicaje de Cartagena – Primera Parte

Por: Julio Grau

El practicaje en Cartagena creo que se inició desde la época colonial. Siempre me he preguntado cómo sería en los comienzos, después de que Pedro de Heredia fundó la ciudad en 1533 y empezaron a entrar y salir al puerto las carabelas y galeones de esa época. ¡Vaya Faena! imaginémonos a bordo, en el puente de una de esas naves. ¿Cartografía? Ninguna. ¿Propulsión? Viento y velas. ¿Señalamiento de bajos y canales? ...Tampoco.

Un poco de historia

En 1543, con solo 10 años de fundada, la ciudad fue atacada y saqueada por primera vez por un pirata francés cuyo nombre, según los cronistas, fue Roberto Baal. A partir de ese infausto hecho, los españoles emprendieron con afán la fortificación del puerto. El rey Felipe Segundo concibió un vasto proyecto de fortificación de los puertos de Las Indias, que encomendó al maestre de Campo Juan de Tejeda y al famoso ingeniero Juan Bautista Antonelli. Ambos llegaron a Cartagena en 1586.

Del libro- “Breve historia de Cartagena”, de Eduardo Lemaître, enumero los piratas que tomaron y saquearon a Cartagena: 1º -Roberto Baal, francés, lo hizo en vida de Pedro de Heredia. 2º - Martín Cote, francés, en 1559. - 3º John Hawkins, inglés, en 1568. 4º- Francis Drake. Inglés, en 1586. Las potencias rivales de España, enteradas del enriquecimiento de aquella con el saqueo de Las Indias, optaron por conceder patente de corso autorizando a sus naves la piratería en los mares. Hawkins y Drake fueron ennoblecidos por Isabel Primera, reina de Inglaterra con el título de “Sir” que anteponian a sus nombres: “Sir John Hawkins, Sir Francis Drake”. Un par de piratas con títulos de Caballeros... bueno, no piratas; corsarios.

Dato interesante del mismo libro de Lemaître; dice que Drake entró a Cartagena por la Boca Grande y él mismo iba al frente la flota en un bote con la sonda en la mano, dirigiendo la operación. Mas adelante, los españoles obstruyeron esa boca con una escollera artificial para que no se colara nadie más por allí.

No hay mal que por bien no venga, reza el adagio. La codicia de los bienes ajenos de franceses e ingleses, y el afán de los españoles por conservar las riquezas mal ha-

bidas, causó que Cartagena sea hoy Patrimonio de la Humanidad para la UNESCO y destino turístico para viajeros de todo el mundo. El mérito lo comparten en buena parte los esclavos africanos que cargaron las piedras, les dieron forma, las pulieron, y las pusieron donde debían quedar, con precisión de orfebres.

Terminada La Escollera, la única entrada a la bahía de Cartagena era por La Boca-chica. El canal de acceso no era recto como ahora, era natural y curvo. Supongo que cuando el castillo de San Fernando estuviera por el través de babor, viraban hacia él con todo el timón para librar el bajo de Carex dejándolo por estribor. Siglos después se dragó un canal recto que facilita la entrada y salida del puerto, señalado por boyas.

La Boca Chica la protegieron por el Fuerte de San Fernando al lado norte y la Batería de San José en el lado sur. El primero con cañones que destruían los mástiles de las naves enemigas y el segundo, San José, apuntaba a la línea de flotación y la cubierta donde estaban los cañones.

Foto 3. - Ilustraciones del libro - Cartagena de Indias. Puerto y Plaza Fuerte . Enrique Marco Dorta, catedrático de la Universidad de Sevilla.

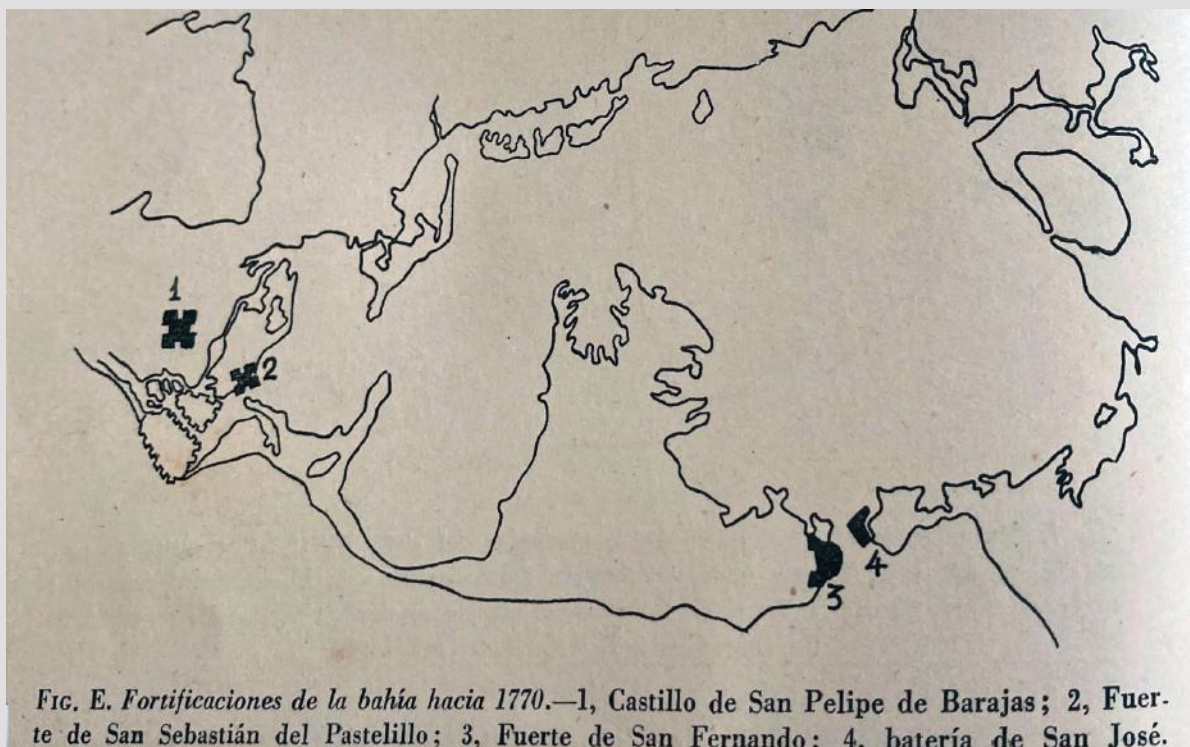


FIG. E. Fortificaciones de la bahía hacia 1770.—1, Castillo de San Felipe de Barajas; 2, Fuerte de San Sebastián del Pastelillo; 3, Fuerte de San Fernando; 4, batería de San José.



Servicio de
Practicaje en
Santa Marta & Riohacha

Experiencia | Seguridad | Compromiso



+57 310 363 1312

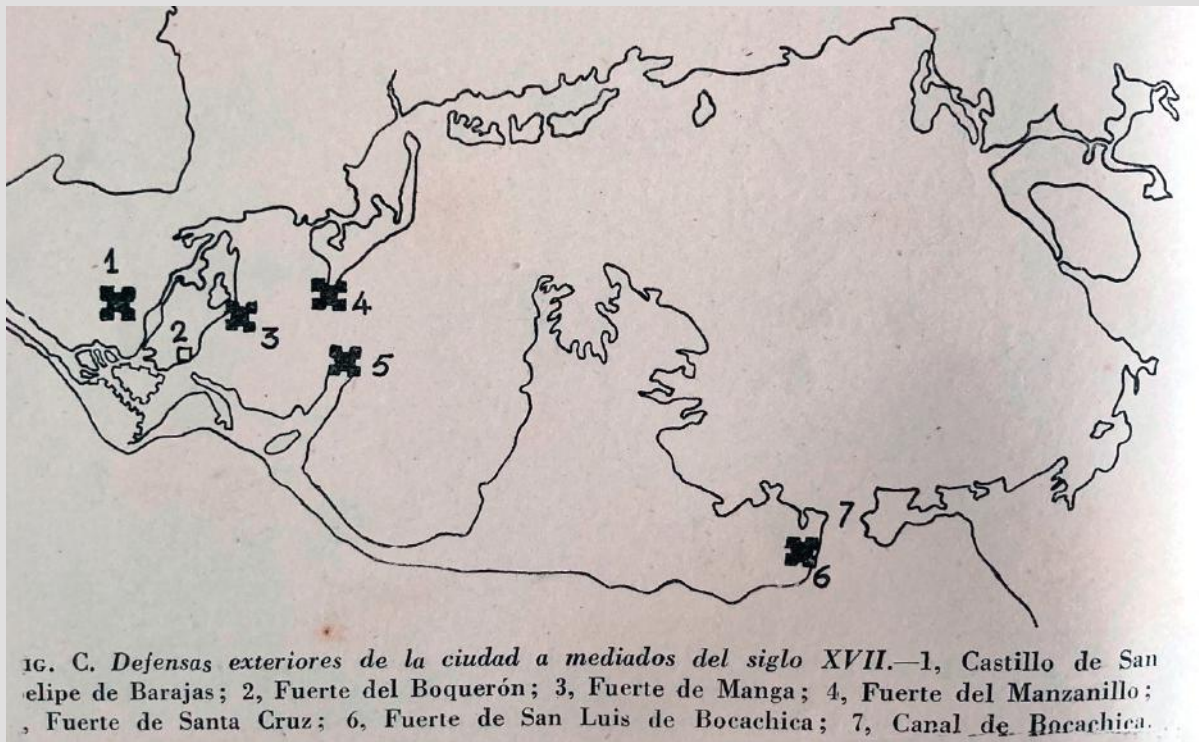


asistente@stmpilotos.com



37 años
Experiencia





Este canal se usó hasta el momento en que se dragó, por una draga estadounidense, el canal que tenemos ahora. Con el tiempo la profundidad de este canal quedó corta para algunos buques petroleros y graneleros que aumentaron el tamaño y se hizo necesario el uso del viejo canal colonial que mencionamos atrás, curvo, pero más profundo, para sacar buques con mayor calado. Esas maniobras se hicieron con tres remolcadores, eran difíciles y requerían más tiempo. Así estuvimos unos años. Por fin se decidió ahondar el canal dragado, que es recto, acortando tiempo y evitando riesgos.

En el tiempo en que se construyó el Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena, como se llamó inicialmente, La señalización del puerto tenía muy pocas boyas. El canal de Bocachica tenía cinco boyas: 2 rojas y 3 verdes. Para quienes no son marinos explico lo siguiente. Cuando se está entrando al puerto, las rojas se dejan por estribor (costado derecho) del buque. Las verdes se dejan por babor (costado izquierdo). Las boyas están pintadas del color correspondiente; en la noche destellan luces verdes o rojas.

Cabe mencionar que el primer terminal marítimo de Cartagena no fue el de Manga. Antes existió el llamado Muelle de la Machina que estuvo donde está el extremo occidental de la Base Naval. En esa zona donde hoy está una estación de Transcaribe, que denominan La Bodeguita, estaba la zona de maniobras del ferrocarril Cartagena-Calamar, era el sitio donde la locomotora (machine) del tren reviraba y quedaba orientada para enganchar los vagones de regreso a Calamar. De allí el nombre de La Machina que tomó el lugar y así sigue llamándose para las personas de cierta edad. La estación del tren quedaba por donde hoy está el Banco Popular, diagonal con la Boca del Reloj, o "Boca del Puente" -para nosotros los viejos.

Noticias del Mundo

En nuestra sección de noticias del mundo, traemos dos noticias del ámbito nacional pero que tienen impacto a nivel internacional, noticias de la actualidad que buscan siempre mantenerte actualizado. La primera noticia se titula "Fletes marítimos a Colombia han bajado, pero son 230 % más costosos que promedio de 5 años", la cual tomamos de la página web de Valora Analitik.



Fletes marítimos a Colombia han bajado, pero son 230 % más costosos que promedio de 5 años

Mientras que la carga aérea representa en el mundo alrededor del 5 %, el sector marítimo mueve anualmente el 98 % de todo lo que se transporta en el comercio internacional entre los continentes.

Desde que empezó la pandemia del covid-19, y aún más con la reactivación económica en 2021, la logística global vivió momentos de traumatismo, demoras en los tiempos y falta de capacidad que repercutieron en el normal desempeño y que aún hoy se mantienen.

Foto 4. Mincomercio





De acuerdo con la Asociación Nacional de Comercio Exterior de Colombia (Analdex) en materia de tarifas, los fletes, que son el precio del servicio de transporte marítimo de mercancía de un puerto a otro, están 138 % más costosos que el promedio de los últimos cinco años.

En el caso de Colombia, Javier Díaz, presidente de la agremiación, anota que “se estima que los fletes marítimos hacia nuestro país han aumentado más de 230 % en las principales rutas comerciales en ese mismo periodo”. Hay que decir, sin embargo, que se ha experimentado una leve reducción en esas tarifas, pues el precio pagado por contenedor a Colombia se ubica en julio de 2022 en US\$7.000, tras haber registrado niveles de hasta US\$16.000 en septiembre y octubre de 2021.

La cifra sigue siendo muy alta en comparación con los valores que se registraban antes de la pandemia y es que, previo al 2020, los costos de transporte de esos elementos rondaban entre los US\$2.000 y US\$2.500.

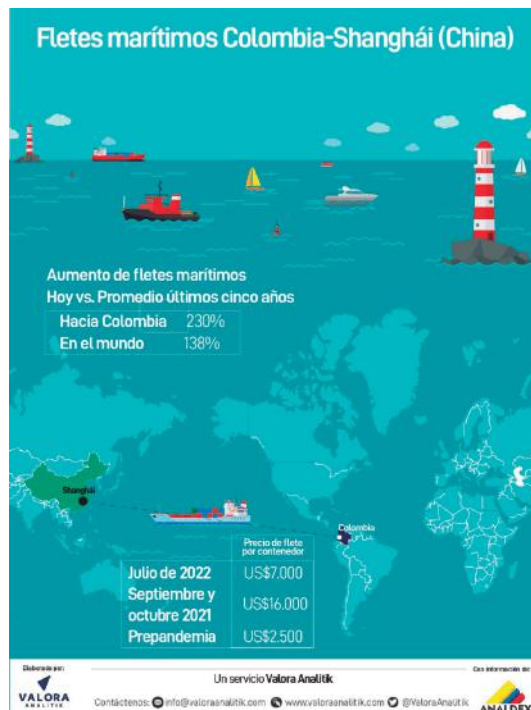
Pero el anterior no es el único problema. Sumado a los altos precios y la falta de disponibilidad de los contenedores para el transporte de productos a nivel global, también persisten los retrasos en las entregas de mercancía. “Los problemas de logística internacional y cierres de algunos puertos del mundo han generado demoras en la producción mundial de vehículos y en la entrega de repuestos, encareciendo los costos logísticos”, manifestó Oliverio García, presidente de la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible de Colombia (Andemos).

De acuerdo con la Encuesta de Opinión del Sector Automotor de esta Asociación, realizada en junio, el 92 % de los empresarios destacaron que la disponibilidad de inventarios de vehículos nuevos para entregas continúa baja.

Los retrasos siguen siendo una constante y muestra de ello, como lo explica Liborio Cuellar, gerente general de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, son las mediciones internacionales. Mientras que hasta los años 2019 y 2018 las navieras cumplían los itinerarios en un 80 % o 90 %, con un día de diferencia, hoy en día solo el 30 % de los barcos están llegando a tiempo.

Por las dificultades presentadas en puertos de gran relevancia para el comercio internacional como lo son el de Los Angeles, en Estados Unidos, o el de Shanghái, en China, que estuvo paralizado por nuevos brotes del Covid-19, se estima que el flujo regular de comercio fue severamente impactado y que hoy incluso hay entre el 15 % y 20 % de los barcos parqueados esperando a atracar.

Estos últimos años han puesto a prueba a la industria tanto así que la disponibilidad de barcos para recuperar los niveles de actividad era insuficiente y se tuvo que acelerar la construcción de nuevos barcos desde 2020.



No obstante, hay que anotar que los primeros de estos recursos estarían disponibles en el mundo desde mediados de 2023 o incluso en 2024, por lo que se proyecta que las contingencias en el comercio permanezcan hasta ese tiempo.

Impacto en los puertos de Colombia

La situación generada con el comercio internacional ha representado grandes retos para toda la cadena logística y a pesar de que se ha estabilizado, aún hay efectos secundarios, aunque hay que decir que unos actores se han visto impactado más que otros.

“En el puerto de Cartagena no se han presentado problemas con la disponibilidad de contenedores. Sin embargo, sí es bueno aclarar que, ante las fuerzas de oferta y demanda, algunas rutas marítimas han presentado incrementos significativos en los fletes”, señaló Alfonso Salas, gerente Sociedad Portuaria de Cartagena.

La misma situación ocurre en el Puerto de Barranquilla, el cual tiene conectividad principalmente con puertos hub y con puertos en trayectos cercanos. Es decir, allí rara vez llegan buques de contenedores ni transatlánticos ni transpacíficos.

Lucas Ariza, director de la Asociación de Puertos del Atlántico (Asopor-tuaria) especifica que en términos generales los que sí se ha experimentado son retrasos especialmente con Estados Unidos, que es el principal socio comercial en este caso.

Las navieras, por su parte, no solo están teniendo complicaciones para cumplir sus itinerarios de entrega, sino que el avance de la pandemia y sus respectivos brotes han perjudicado su operación.

“China es la fábrica del mundo y Shanghái es el puerto más grande de allá, las repercusiones por los cierres que hubo fueron gigantescas. En el tiempo en que permanecieron los confinamientos tuvimos, por ejemplo, problemas con conseguir la mano de obra calificada”, describió Alejandro Navas, country manager de la naviera ONE.

Para este segundo semestre hay además una preocupación generalizada con respecto a los posibles riesgos de recesión mundial, y los incrementos en la tasa de cambio que rige para Colombia, en tanto que algunos importadores tendrán que restringir o postergar sus compras.



La segunda noticia se titula “Entrega a la Armada Colombiana del buque de investigación científica ARC 151 Simón Bolívar” noticia que muestra nos permite evidenciar el avance y desarrollo de nuestra Industria Astillera.



Entrega a la Armada de Colombia del buque ARC Simón Bolívar

El pasado 23 de julio, en las instalaciones del astillero COTECMAR se realizó la entrega a la Armada de Colombia del primer navío de gran tamaño construido en Colombia, se trata del buque de investigación científico marina ARC 151 “Simón Bolívar”, diseñado por el astillero de los Países Bajos Damen y construido en el astillero colombiano.

Foto 5. Foto tomada de www.defensa.com



Escanea este código QR para ampliar la información



El ARC 151 “Simón Bolívar” tiene 83 metros de eslora, 16 metros de manga y un calado de 4.25 metros, está dotado con todos los requerimientos de navegación para actuar en expediciones nacionales e internacionales, así como lo expresó la señora Vicepresidente y Canciller de Colombia, Marta Lucía Ramírez “Este buque va a tener una capacidad enorme en la participación en las diferentes expediciones científicas como la Seaflower, a la Antártica en las que el país ha colaborado todos los años”. Ramírez dijo además que este era un hito más porque se trataba de un navío como los que construyen las naciones más desarrolladas del planeta.

Ver video en:

<https://cdn.jwplayer.com/previews/yxAOJRvk>

ANPRA Digital #ConProaAlFuturo



Podcast: ANPRA en 10 minutos #ConProaAlFuturo

Nuestro Canal de Youtube se sigue alimentando con grandes historias. Este mes nuestro protagonista es el Capitán Javier Antonio Moreno Cortés, hombre de mar que lleva 22 años ejerciendo la labor del practica en Turbo, Antioquia.



Por su trayectoria y experiencia es nuestro invitado del mes, y por eso te invitamos a que conozcas su historia, pero además para que veas otras entrevistas en el siguiente link <https://youtu.be/OoTrcd-jmqWQ> o escaneando el siguiente código QR



Escanea este código QR para ampliar la información

ANPRA en imágenes

El Piloto Maestro Billy Elías, registró en video una de sus maniobras, pero además fotografió la belleza de una de las ciudades más lindas de Colombia, Santa Marta.

Video:

#ConProaAlFuturo



anpracolombia

...



anpracolombia Desde la bella ciudad de Santa Marta el Piloto Maestre Billy Elías nos comparte en video una de sus maniobras.

#ConProaAlFuturo #maniobras
#barcos #SantaMarta #Sailor #Shiplife
#Shiplife #Sailing #humansatsea

5 días



efren.plata.k



52 reproducciones

HACE 5 DÍAS



PACIFIC PILOT S.A.S.
PILOTOS PRÁCTICOS DEL PACÍFICO
BUENAVENTURA

PACIFIC PILOT S.A.S.
PILOTOS PRÁCTICOS DEL PACÍFICO
BUENAVENTURA



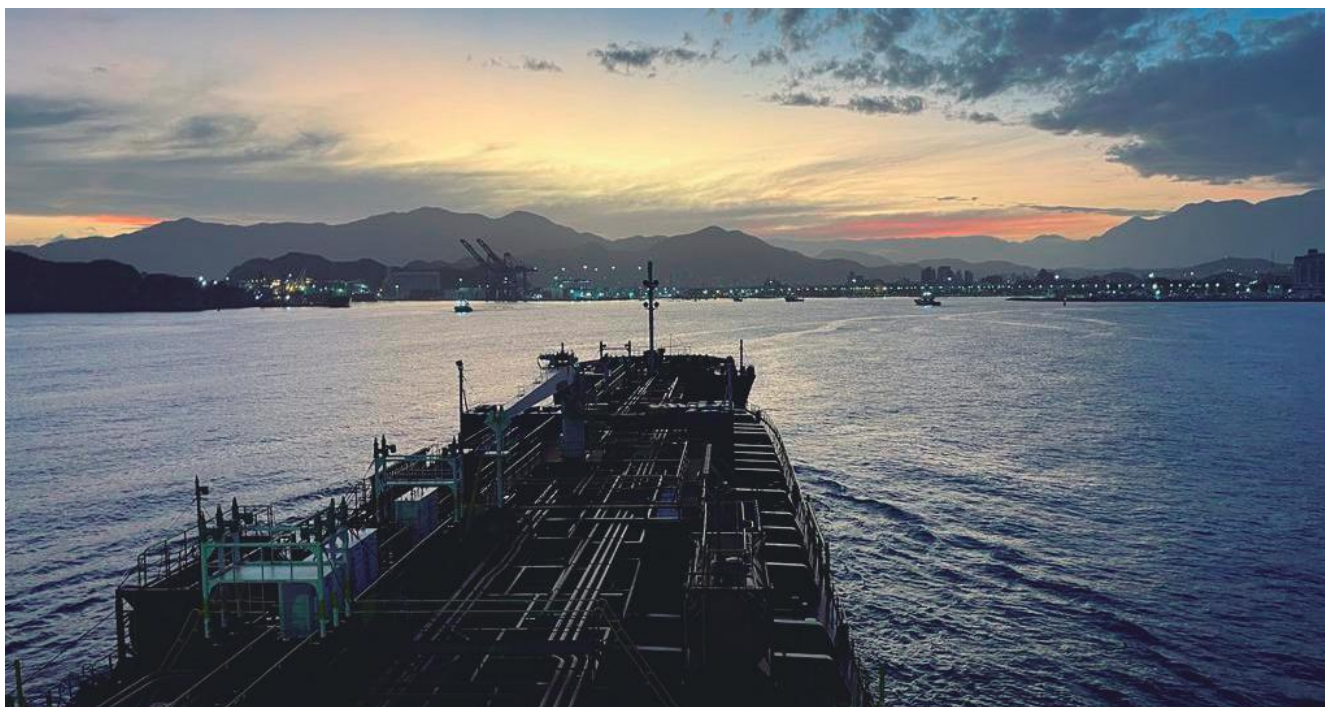
www.pilotosdelpacifico.com



informacion@pilotosdelpacifico.com



(+57)(602) 2411509 | (+57)(602) 2411953



De Prácticos y MANIOBRAS

Con proa al futuro



Bogotá:

Tequendama Suites. Carrera 10 #27 - 51, Oficina 2803.

Barranquilla:

Centro Empresarial Torres del Atlántico. Carrera 57 #99a - 65.

Buenaventura:

Edificio Nápoles. Carrera 1° #2A - 19, Piso 2.

Edificio Pacific Trade Center. Carrera 3 #7 - 32, Piso 20, Oficina 2003.

Santa Marta:

Carrera 2 #170 - 276. Km 14 Vía SMR - CIÉNAGA detrás EDS Don Jaca.

Troncal del Caribe, Carretera 90 #Km 9 - 350, Sector Bomba Zuca.

Turbo:

Carrera 12 #96A - 45.

 **ANPRA Colombia**

anpracolombia.org

anpra2011@yahoo.com
infoanpra@yahoo.com.co



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



INTERNATIONAL MARITIME
PILOTS' ASSOCIATION