



# Los pilotos prácticos que trabajan 24/7/365

## Los héroes de la pandemia COVID-19 en puertos y mares de Colombia

Juan Manuel Soltau Ospina<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Vicealmirante (RA), oceanógrafo e hidrógrafo. Presidente de la Asociación de Pilotos Prácticos de Colombia (Anpra).

**E**l 12 de marzo de 2020 se reunieron en el puesto de mando unificado (PMU), en Bogotá, las principales autoridades de los ministerios, la fuerza pública, la Dirección General Marítima (Dimar) y otros actores nacionales bajo la dirección del Presidente de la República, con el fin de debatir y aportar a las medidas preventivas y ejecutivas a implementar para que la pandemia mundial por la COVID-19 hiciera el menor daño posible a la nación.

Al final de la jornada, concluyeron que se debía adoptar la emergencia sanitaria, que la Constitución Política previó para estas ocasiones. Difícil decisión, pero en concordancia y “siguiendo las aguas” de otras naciones que fueron afectadas desde China y que estaban registrando un alto número de contagios, que desbordaba las capacidades para atender las personas en las salas de cuidados intensivos, produciendo una ola de muertes en corto tiempo. Entre otras medidas se cancelaron los eventos públicos para más de 500 personas, se suspendió el tránsito y desembarco de cruceros, se colocó en marcha el aislamiento preventivo, las empresas debieron adoptar protocolos especiales, y todos nos dimos a la tarea de estudiar a fondo las consecuencias de la pandemia sobre los sistemas políticos, económicos, de salud, comerciales y las estructuras sociales. A partir de allí, se emitieron un sinnúmero de decretos, resoluciones, circulares y directivas; a veces con errores, a veces con excesos, pero siempre con la buena intención de acertar en las medidas de prevención y ser exitosos en el balance entre las pérdidas económicas *versus* el mantenimiento de los estándares de salud.

Sin embargo, todos no podíamos estar encerrados ni reguardados, algunos deberían redoblar su tiempo de trabajo para permitir que los otros estuvieran seguros. Deberían incrementar sus turnos y tomar medidas adicionales para estar afuera laborando y manteniendo activo el sector productivo nacional. En ese escenario de sacrificio de algunos para lograr el bienestar de la sociedad y la protección de los más vulnerables se han destacado personas y grupos que hemos dado en declarar los miembros de la primera línea de defensa y destacar como nuestros héroes de la pandemia COVID-19 en puertos y mares.

Han combatido día y noche contra el “enemigo invisible”, como lo denominara en su momento el Presidente de los Estados Unidos, Donald J. Trump. Son nuestros héroes los médicos, los enfermeros, el personal administrativo de los hospitales, los militares, los policías, los empleados de los supermercados y centros comerciales,

las empresas de aseos y servicios públicos, los pilotos prácticos, los capitanes de las naves y sus tripulaciones, y muchos más.

Un piloto práctico o simplemente el “práctico” es un marino que conduce los barcos en aguas restringidas, en bahías o zonas de intenso tráfico, puertos, canales o ríos. El practicaje es una de las profesiones más antiguas y menos conocidas y reconocidas, no obstante, es una de las más importantes en la seguridad de la navegación. El riesgo económico, ambiental y para la vida humana que representa la posibilidad de accidentes de grandes buques de carga o pasajeros de la actualidad hacen que el rol del práctico sea esencial.

A ellos les ha correspondido salir a los sitios donde se encuentra con más abundancia el virus y arriesgarse a contraerlo por la frecuencia con la que se acercan a él. Para ellos las reglas de aislamiento fueron diferentes, sus turnos, sus noches y sus costumbres de uniformes y elementos de bioseguridad cambiaron en menos de un mes. Esos son nuestros héroes de la pandemia.

En el ámbito marítimo y naval también tenemos a las tripulaciones de Guardacostas y de la Armada República de Colombia (ARC) que siguen patrullando el mar y los puertos con gran profesionalismo, exigiendo el cumplimiento de todas las medidas del Gobierno. Destacado papel el de los funcionarios de la Dimar con sus representantes locales, capitanías de puerto, centros de investigaciones científicas marinas, oficinas de señalización y buques oceanográficos, todos laborando en beneficio del público y despidiéndose de sus familias todos los días para que el país marítimo siga funcionando.

La Dimar emitió uno de los instrumentos jurídicos más completos, la Resolución 0156 del 10 de abril de 2020 *“Por medio de la cual se establecen medidas especiales para el ejercicio y control de las actividades marítimas en el marco de la emergencia sanitaria declarada por el Gobierno Nacional por el Coronavirus COVID-19”*; generando lineamientos para proteger la actividad marítima y a la vez siguiera funcionando el sistema de transporte marítimo y comercio internacional, del que depende gran parte de nuestra economía nacional.

Los buques de transporte de mercancías, aunque menores en cantidad siguieron surcando las aguas de los principales puertos colombianos, como Buenaventura, Barranquilla, Santa Marta, Turbo, Coveñas, Tumaco, Cartagena y Puerto Bolívar.



Piloto práctico navegando hacia el buque cumpliendo las medidas de bioseguridad implementadas.



Barco "Port Osaka" realizando maniobra en la jurisdicción de Santa Marta.



También nuestros mares siguieron siendo testigos del transitar de pesqueros, embarcaciones menores y lanchas que en algunos lugares del país constituyen la única fuente de arribo de bienes de primera necesidad.

En la parte resolutive del documento mencionado se anuncia que solo estará permitido:

1. La navegación de naves de carga de banderas nacionales y extranjeras, marítimas y fluviales que realizan tráfico internacional.
2. La navegación de buques de bandera nacional dedicados al transporte de cabotaje, cuando se trate de aprovisionamiento de combustible, víveres esenciales y elementos del sector salud necesarios para atender la emergencia.
3. La navegación de embarcaciones fluviales y naves de bandera nacional y extranjera que realizan tráfico internacional en las vías fluviales.
4. La navegación realizada por naves dedicadas a la actividad de pesca.
5. La operación de plataformas o unidades móviles costa afuera, así como los servicios de apoyo y suministro.
6. **Las actividades desarrolladas por los remolcadores, pilotos prácticos, agentes marítimos y demás servicios conexos, necesarios para el arribo, permanencia y zarpe de buques de tráfico internacional en las diferentes instalaciones portuarias del país.**
7. Las actividades de dragado, relimpias, mantenimiento de canales y dársenas de maniobra.

8. Las actividades desarrolladas en astilleros y talleres de reparación naval.

9. El zarpe de yates, veleros y naves de recreo de bandera extranjera, siempre que el destino sea el puerto extranjero de residencia.

10. El transporte marítimo de personas en los términos de los decretos 457 y 531 de 2020.

11. Actividades de búsqueda y rescate.

12. Las actividades marítimas necesarias para la subsistencia, así como también aquellas que impliquen el transporte marítimo o fluvial para la distribución y abastecimiento de alimentos y bienes de primera necesidad.

Para el ejercicio de esas actividades, la recepción de naves y artefactos navales de tráfico internacional que arriben a astilleros y talleres de reparación naval, así como el embarque y desembarque de la tripulación se debió y debe darse estricto cumplimiento a los protocolos de bioseguridad, a los requisitos y procedimientos establecidos en la normatividad marítima vigente y a lo prescrito en los documentos expedidos por la Organización Marítima Internacional (OMI), con relación a las consideraciones operacionales para la gestión de los casos de coronavirus COVID-19 a bordo de los buques y las orientaciones relativas a la gente de mar.

Nuestros héroes del practicaaje, oficiales curtidos por la navegación, la maniobra, el riesgo y la responsabilidad en un ambiente en el que los extranjeros de abordaje de distintas nacionalidades podrían ser el origen del contagio para alguno de nuestros miembros de la Asociación de Pilotos Prácticos de Colombia (Anpra), realizan su trabajo



Piloto maestro abordando un barco portacontenedores. Se mueve la economía con las medidas sanitarias vigentes.



Los pilotos prácticos maniobran en varias condiciones de mar y con tripulaciones de cualquier nacionalidad.

diario 24 horas al día, cualquier día de la semana, sin aparecer en televisión y, como todos los héroes, realizan su labor con dedicación y abnegación.

Anpra nació el 20 de mayo de 1993, cuando se llevó a cabo en el Club Alemán de Barranquilla la primera reunión de los representantes de las empresas de practicaje vigentes, que más tarde se constituyeron en la primera asamblea de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos (Anpra) y se aprobaron además los estatutos de esta organización. Los asistentes fueron: Carlos Eduardo Toro Uribe (Promar), Rafael García Meléndez (Pilcar Ltda.), Jorge Dahl Restrepo (Tecnimar Ltda.), Víctor M. Estévez Mantilla (Practical Ltda.), Daniel Espinosa Redondo (CPC. Ltda.), Hugo Montaña Valbuena (SPAN Ltda.), Héctor Rodríguez Botiva (STM Ltda.) y Jorge E. Rada Carvajal (Spilbun Ltda.); designando como primer Presidente a Felipe Vallejo García, con el compromiso de gestionar la correspondiente personería jurídica, la cual fue otorgada por la Alcaldía de Bogotá mediante la Resolución 528 el 17 de septiembre de 1993, constituyéndose también esta fecha como el Día del Piloto Práctico en Colombia.

Los pilotos prácticos completan la cadena de responsables para que la economía funcione, para lograr que entren y salgan mercancías y pasajeros, que toda la infraestructura portuaria tenga una justificación para existir.

En palabras de nuestro piloto práctico maestro Óscar Arboleda:

En la medida que pasan los años y se logra experiencia como piloto va uno sintiendo el comportamiento del buque maniobrado y siente cómo los elementos físicos externos (vientos, corrientes, marea, entre otros) hacen efecto.

Jugando a la inversa se constata con los equipos para verificar si están en lo cierto. ¡Ah, estamos de acuerdo, entonces vamos bien!

También como señala el piloto práctico Rodrigo Quintero en Buenaventura:

Todo lo que hagamos por mejorar la seguridad es bienvenido en todo sentido, por ejemplo, en el canal de acceso al puerto se ha profundizado el canal, se han reubicado las boyas, se han eliminado obstáculos como el Tritonia, se ha ampliado el canal en sectores para que sea de doble vía, se han ampliado las dársenas de maniobra, se han colocado mejores defensas en los muelles, se está utilizando el segundo piloto, se está mejorando las disposiciones sobre el uso de remolcadores, Dimar ha mejorado la señalización, se están haciendo levantamientos batimétricos con más frecuencia, se ha dotado a los pilotos de todos los equipos de bioseguridad. La tendencia ha sido a optimizar y creo que pronto para las nuevas generaciones, los canales de acceso al puerto dejarán de ser pistas de obstáculos y tendremos unas súperautopistas acuáticas 5G. Hemos estado seguros durante la pandemia porque hemos hecho sinergia entre la Autoridad Marítima, los terminales, las compañías de remolcadores, las compañías de pilotos, el Invias que apropia recursos para el dragado, la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla" y el Cuerpo de Guardacostas. Entre todos con Anpra a su disposición desarrollaremos la estrategia y fijaremos el mejor curso del desarrollo marítimo.

Esos son nuestros héroes de la pandemia, pilotos prácticos de Colombia. Dios los proteja en cada maniobra para la cual están disponibles 24 horas al día, siete días a la semana, 365 días al año. 🇨🇴