



Antes de llegar

Operaciones marítimas del Puerto de Cartagena

Por
Santiago Ruiz
Senior Vessel Planner (SPRC/Contecar)



Before arrival
**Maritime operations of the
Port of Cartagena**



Autor: CONTECAR

Foto: Puerto de Cartagena

Se divisa, acercándose a la bahía de Cartagena, un buque portacontenedores. Para un observador desprevenido el buque tiene marcha continua y atracará en uno de los muelles de la ciudad. Pero no es así, la nave deberá aguardar por un cambio de piloto antes de entrar y necesitará unos remolcadores para atracar en el muelle asignado. Aquí les contamos cómo son las operaciones marítimas del Grupo Puerto de Cartagena.

El coloso de los mares, que bien puede tener el tamaño de tres canchas de fútbol, ha debido ser anunciado con dos meses de anticipación o, al menos, dos días, como ocurre cuando ha desviado su ruta por fuerza mayor.

En las terminales del Grupo Puerto de Cartagena, sea *Contecar* o Sociedad Portuaria de Cartagena, el barco es anunciado por una agencia marítima, la que querrá asegurar que al momento del arribo de la nave, haya espacio en muelle y estén listas las grúas para bajar y subir la carga a una velocidad difícil de imaginar. Sí, difícil, con el tamaño de un edificio de 27 pisos y hechas de hierro, los operadores, ubicados a una altura cercana a los 50 metros deben mover 140 contenedores por hora.

Con el aviso de la llegada del barco, en el puerto se programa el muelle de acuerdo con las “ventanas comerciales”, estas son los acuerdos que se hacen con las líneas navieras para establecer el día, tiempo, cantidad de movimientos y de grúas que tendrá en servicio para su operación.

A container ship is spotted approaching the bay of Cartagena. For an unsuspecting observer the ship is moving steadily and will soon berth at one of the city's docks. But this is not completely correct as the ship will have to wait for a change of Captain before entering and it will then need tug boats so it can dock at the assigned pier. Here we tell you what the maritime operations of the Puerto de Cartagena Group are really like.

The arrival of the colossus of the seas, which may well be the size of three football pitches, had to be announced two months in advance, or at a minimum two days in advance, as happens when it has had to divert its route due to force majeure.

At the terminals of the Puerto de Cartagena Group, whether they are run by Contecar or the Sociedad Portuaria (“Port Company”) of Cartagena, the arrival of the ship is announced by a maritime agency, which aims to ensure that when the ship arrives there is space on the dock and the cranes are ready to raise and lower the load at a speed that is hard to imagine. Yes, it is difficult to comprehend how something the size of a 27-story building and made of iron, with its operators located at nearly 50 meters up in the air, can move 140 containers per hour.

On notice of the arrival of the ship, the dock is programmed in the port according to the “commercial windows”. These are the agreements that are made with the shipping lines to establish the day, time, amount of movements and cranes required to be in service for their operation.

Es difícil tener la hora precisa del arribo. Navegar es un arte en el que el viento, las mareas y muchos otros factores determinan el plan; sin embargo, los puertos reciben una hora estimada de llegada para la que se preparan.

Una vez se tienen las condiciones de las “ventanas comerciales” y el tiempo estimado de arribo (ETA, por sus siglas en inglés), personal del puerto reserva el muelle y notifica a la agencia que asignará el piloto práctico y programará los remolcadores para asistir la maniobra de atraque de la nave.

Por ello, al momento de llegar a la entrada de la bahía ya todo está coordinado. El capitán que ha cruzado mares y océanos debe entregar el timón al práctico, quien es ese “piloto local”, único autorizado para ingresar las embarcaciones a la bahía y llevarlas al muelle. Es quien conoce el canal de acceso y las particularidades de navegación en ese espacio que posibilita el comercio exterior del país.

Una lancha lleva al piloto práctico hasta la entrada de la bahía, este sube al gigantesco barco e inicia su comandancia, con tránsito hacia la instalación portuaria. Al final del recorrido y previo al atraque, los remolcadores se aseguran al buque para asistir al piloto en la maniobra bajo sus instrucciones.

El piloto práctico contacta al supervisor de operaciones de la terminal para solicitar cotas de atraque, dar la información de arribo de la nave y constatar el calado. Se aproxima al muelle y se comunica con los amarradores para confirmar que están en el área de maniobra. Una vez la última línea del buque está asegurada en las bitas de amarre se puede decir que el barco ha atracado.

El supervisor de operaciones del puerto y el piloto práctico dan por terminada la maniobra, al verificar que la nave está en la posición determinada previamente por la terminal. Es el fin de las actividades marítimas y el inicio para las operaciones terrestres del Grupo Puerto de Cartagena. Es el momento de desplegar toda una operación que pone en sincronía grúas, cargas de importación, cargas de exportación, cargas de tránsito, camiones, patio, operadores y una gran cantidad de detalles que están meticulosamente planeados para que la maniobra fluya, así como una sinfonía en las manos de los músicos más expertos. 🚢

It's hard to define a precise time of arrival. Sailing is an art in which wind, tides and many other factors determine the plan; however, the ports are given an estimated time of arrival for which they are prepared.

Once the “commercial windows” are set together with the estimated time of arrival (ETA) the port staff reserves the dock and notifies the agency that will assign the practical pilot and schedule the tugs to assist the ship's docking maneuver.

Therefore, by the time the vessel arrives at the mouth of the bay everything has already been coordinated. The captain who has crossed seas and oceans must now handover the rudder to the practical captain, who is the “local captain” and the only person authorized to enter the boats to the bay and take them to the dock, and the only person who knows the access channel and the particularities of navigation in this space that enables the foreign trade of Colombia.

A boat brings the practical captain to the entrance of the bay, and he takes control of the gigantic boat and begins its command, transiting to the port facility. At the end of the trip and before it is docked, the tugs secure the ship to assist the pilot in the maneuver under his exacting instructions.

The practical captain contacts the terminal's operations supervisor to request docking elevations, give the ship's arrival information and to check the draft. He approaches the dock and communicates with the moorers to confirm that they are in the maneuvering area. Only once the last line of the ship is secured in the mooring bits can it be said that the ship has truly docked.

The port operations supervisor and the pilot terminate the maneuver by verifying that the ship is in the position previously determined by the terminal. It is the end of maritime activities and the start of the land operations of the Puerto de Cartagena Group. It's time to deploy an entire operation that puts into sync cranes, import loads, export loads, transit loads, trucks, the yard, operators and a multitude of details that are meticulously planned so that the maneuver flows, like a symphony in the hands of the most experienced musicians. 🚢