

Curiosidades Históricas/23

Recopilaciones de diversas fuentes que bien pueden adornar una conversación profesional.

Por el Capitán Francisco J. Jañez.
Práctico del Puerto de Tarragona

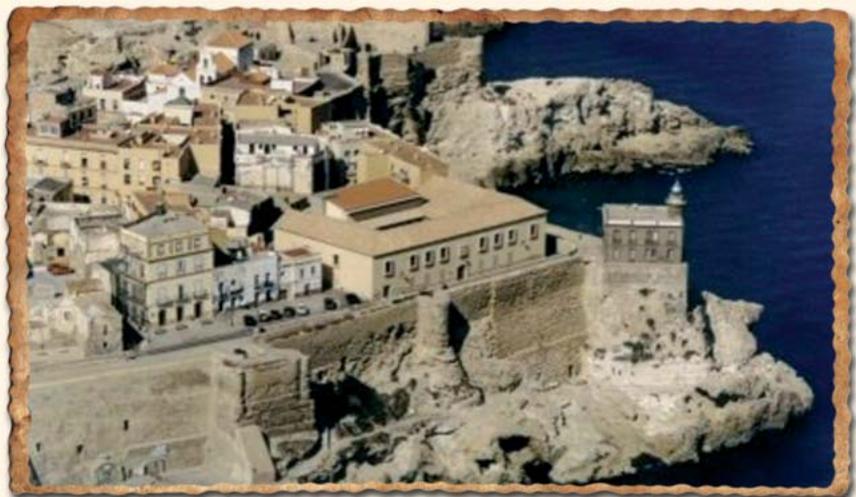
1630.- El Derrotero Universal del Capitán Contreras. Desde Oran hasta el Estrecho de Gibraltar y cabo Boxador, (11ª y última entrega, extracto de las posesiones españolas en el norte de África):

... dos millas al Poniente del río Tremecer esta un islote donde se puede abrigar doce galeras. A la banda del Levante de este islote hay ratones y se cortan las gúmenas; para cuya conciencia se verá en la tierra firme, poco al Poniente de este islote, hay una casa blanca que suele estar un maributo; vese de mar en fuera.

De este islote al Poniente diez millas está el Cabo de One, abrigo de una y otra banda; a la de Poniente está el lugar que se llama One. Es tierra baja en la mar, y las montañas altas.

De este cabo treinta millas al Lebeche 4,º al Poniente están tres islas a modo de triangulo; llámanselas Chafarinas; hay en ellas buen puerto para todos tiempos; están largas de tierra ocho millas.

De estas islas quince millas al Jaloque esta en tierra firme un río grande,



Ciudad vieja de Melilla y Faro del puerto

deshabitado, donde se puede hacer agua, llamase el río de Tabarco, por estar Tabarco cerca.

De las islas Chafarinas veinte millas a Poniente Lebeche está la laguna de Melilla. Pueden entrar galeras, aunque hay poco fondo en la boca; dentro hay mucho y capaz para muchas galeras. Es muy seguro puerto. A la entrada de la mano derecha hay unos secanos. Es tierra baja y llana la entrada.

De esta laguna doce millas al Poniente está Melilla, en playa.

De Melilla, al Maestral está Cabo de

Entrefolcos. Es alto y sale mucho a la mar; tiene tres o cuatro islotes de Melilla a la mar; pásase por entre ellos y la tierra.

De este cabo treinta millas a la Tramontana está la isla de Alborán.



Isla de Alboran

Tiene un abrigo bueno a la banda de Tramontana, con mucho fondo. Hay en ellos muchos bueyes marinos. Es baja, como Santa Pola.

De cabo de Entrefolcos setenta millas al Poniente se va a Las Alhucemas. En doblando el cabo hay una baja que sale un tiro de mosquete a la mar; tiene cuatro palmos de agua. Antes de llegar a Las Alhucemas con dos



Vista aérea archipiélago Chafarinas

millas están dos islas; entre ambas podrán estar veinticinco galeras con todos tiempos. Están estos islotes dos millas de tierra firme. Y en esta tierra firme, frontero de ellos hay un río donde se puede hacer agua. Y Las Alhucemas son una ensenada grande, con un islote en medios; dentro de ellas pueden estar galeras. Son travesía general Gregal y Tramontana.



Peñón Alhucemas

De Las Alhucemas treinta millas al Poniente está el Peñón de Vélez de la Gomera. Es una fortaleza en un islote, largo de tierra cuando puede pasar una galera entre él y la tierra.

Del Peñón veinte millas al Poniente se halla un castillo deshabitado que se llama de Pescadores. Hay abrigo de Levante y una milla la tierra adentro hay agua.

De este castillo cuarenta millas al Poniente está Targa; lugar pequeño, tiene río media legua al Poniente, donde se puede hacer agua.

De Targa veinte millas al Poniente está el río de los Álamos. Hay abrigo para seis galeras. Es travesía Tramontana, Maestral y Poniente.

De este río cinco millas al Poniente está Tetuán; es lugar grande y está diez millas la tierra adentro. Tiene un río que por la boca de él apenas entran bergantines descargados, porque lo segó el Adelantado. A la banda del río de Tetuán, al Levante, está una punta, a manera de muelle, que sale media milla a la mar, donde las galeotas desembarcan las mercancías para llevar a Tetuán.

De Tetuán veinticinco millas al Maestral esta la mina de Ceuta; en la punta de ella hay una cala de sierras, llamada Cala Higuera. Es buen abrigo



Posesiones españolas en el Norte de Africa



Fondateiro de Alhucemas



Peñón de Vélez de la Gomera, estado actual.

de vendavales y pueden estar en ella nuestras galeras.

De la Mora al Poniente esta Ceuta, y una milla antes está Puerto Rey,

buen abrigo de Levantes. Tres millas al Poniente de Ceuta, debajo la sierra de Buyones, frontero de Torre Bermeja, están tres bajas donde tocan

las galeras; las de más afuera salen media milla a la mar.

De Ceuta diez millas al Poniente esta Buyones. Son unas sierra altas como el monte de Gibraltar y es la columna de Hércules que está en Africa, y en el monte de Gibraltar la de Europa. Buyones es lugar antiguo y derribado, no tiene habitación ninguna si no son unas torres deshabitadas. De las montañas abajo cae agua como en Torremolinos, donde la pueden hacer nuestras galeras y tomar leña y monas. Hay abrigo de vendavales.



Ceuta

De Buyones tres leguas al Poniente se halla Alcazarcaquir. Es un castillo sin gentes y al pie entra un río en la mar.

Hay abrigo de vendavales.

De este castillo cuatro leguas al Oeste se haya Tánger, es del Rey. Saliendo de Alcazarcaquir la vuelta de Tánger esta una baja donde tocan las galeras, sale a la mar tres cumplidas de galera. Tánger es abrigo de vendavales y Levantes...

1799- Práctico furtivo:

No lejos de la isla de Ons, el patrón de la dorna de Sangenjo, Francisco X, Catalán, advirtió entre la "borralla", los mástiles y el casco de una balandra inglesa, que pedía práctico con la bandera a tope. Era el 23 de septiembre de 1799 y estábamos en guerra con la Gran Bretaña.

El señor Francisco se atracó a la nave enemiga y desde ella le preguntaron si estaban cerca de Oporto. La pieza se puso tan a tiro que nuestro patrón contestó afirmativamente y se ofreció a mostrar el camino. Y efectivamente, los con-



Isla de Ons



Balandra

dujo al puerto de Marín, donde la balandra cayó en la trampa y fue declarada buena presa.

Miscelánea Marinera. Amancio Landín Carrasco. Instituto de Historia y Cultura Naval. Editorial San Martín. Madrid 1984.

1830.- Trazos históricos-legales del empeño del Práctico en el amarraje:

Ocurrió en el puerto de Barcelona ese año, un curioso hecho en relación con el amarre de un buque de guerra, que por la anormal situación presentada, ha activado nuestra curiosidad, aunque para una mejor comprensión, haya que partir desde una época anterior, aquella que podríamos considerar como el inicio del "practicaje contemporáneo", (reinado de Carlos III).

Antecedentes: Decía el Título 7 del Tratado 5^a de las Ordenanzas Ge-

nerales de la Armada de 1793 al asignar los deberes y atribuciones del Capitán de Puerto, que corresponden a su cargo, el buen amarradero de las embarcaciones, su buen orden en cargas y descargas, y relativamente a la policía en general y su seguridad, la limpieza del puerto, su conocimiento cabal, y la dirección de entradas y salidas, y de todas las maniobras ocurrientes en él.

Era por ello que el práctico además de practicar cualquier embarcación para su entrada, debía de cuidar de amarrar los buques, en el sitio que le señale el Capitán de Puerto para evitar averías, conforme se expresaba en la regulación antes citada. Cabe recordar que las operaciones del comercio o estancia del buque en puerto, rada o bahía, se hacían habitualmente con el buque fondeado en una posición señala por el Capitán de Puerto con anterioridad, siendo usual, fondear en sencillo, o bien a barbas de gato, a la entrante y vaciante, o dejarlo amarrado a la gira a una boya convenientemente fondeada con anterioridad en la zona asignada para sus operaciones y en el mejor de los casos, se podía dejar además amarrado de punta, al paramento de un muelle que no ofrecía calados adecuados para quedar abarloado, o amarrado por coderas cruzadas desde popa, a puntos firmes de tierra, siendo igualmente habitual en ciertos casos, abarloado a otro ya amarrado de punta o amarrar en andanas; cabe recordar por ello, que la maniobra de

practicaje de entrada, finalizaba al fondear en el lugar señalado, considerándose la siguiente operación, fondear la segunda ancla y/o dar coderas a popa, un amarraje. Es por ello que desde 1793 el practicaje de entrada se podía dividir en dos estadios, la conducción del buque desde el embarque hasta el lugar de fondeo y el propio fondeo a barbas de gato o a la entrante y vaciante complementado o no, con el amarre con coderas a tierra, ambas faenas eran consideradas bajo los tiempos de, practicaje de entrada y amarraje. Aunque es bien cierto que las Ordenanzas Generales no contemplaba tan claramente descrita esta operación de amarre, pues solo describía como maniobra adicional, la maniobra de movimiento interior u otras que obligasen a demorar mas de lo usual la maniobra de entrada o salida.

Esta sabias Ordenanzas Generales de 1793, por avanzadas y bien estructuradas, quedaron vigentes durante más de 120 años, aunque en ocasiones hubo que forzar y atemperar su interpretación, para adecuarla a los cambios que el progreso presentaba, a pesar de la sabiduría de sus prescripciones.

HECHO CURIOSO: En este entorno legal y organizativo, ocurrió un día que por amarrar un buque de guerra en Barcelona, se le exigió lo que hasta entonces era habitual, un doble abono que satisfacía la gratificación del práctico por la maniobra de entrada y otra por el “amarrador”. Parece que esta liquidación pudo sorprender al mando de esta unidad, que informando de ello a sus superiores, dio lugar a que se mandara corregir este *abuso* por Real Orden de 21 de septiembre de 1830. No obstante tuvo la atención de aclarar el Director General de la Real Armada que firmaba tal orden, que *no procedía reintegrar lo que hasta entonces se cobraba por estos servicios separados, dado que se entendía de buena fe.*

(Nota: Dado que literalmente se menciona la gratificación del práctico, cabe por ello entender, que el Práctico de Barcelona que se empeño en



**El Vapor “El Balear” arribando al puerto de Barcelona.
Antonio de Brugada, 1838, Fundación Santamarca. Madrid**



Puerto de Barcelona

la citada maniobra, era “*practico de nombramiento sin sueldo*”, según definición del art. 23, Tratado 5º, Titulo VII de las OO.GG de 1793; por otra parte no menciona la citada reseña, ninguna objeción al cobro del flete por el *coste del barco o barquillo* que trasladó el práctico a bordo, el cual era abonado por separado de este servicio de practicaje de entrada, tal como también recogía estas ordenanzas, pues era muy habitual, que careciendo el práctico de embarcación, efectuara su traslado con la colaboración de una embarcación ajena al servicio de practicaje, generalmente del *Gremio de la mar*, cuyo coste había sido acordado con anterioridad con el Director de este gremio de mareantes).

Igualmente cabe recordar que por estas fechas, existían en algu-

nos puertos españoles unos pilotos a los cuales se les satisfacía retribución separada del pilotaje, por el servicio de amarrar la nave.

Es conocido que desde abril de 1857, existía en Barcelona seis plazas de *amarradores de número* y cuatro de *supernumerarios*, que fueron fijadas por el Director General de la Armada.

Desconocemos como se liquidaron los servicios de amarraje desde entonces, pero no se debieron de apartar en demasía de lo aplicado, pues el “problema” en cierta manera, aun permanecía en 1882, cuando a propuesta de la Junta Superior Consultiva de la Marina, fue preciso dictar la Real Orden de 14 de junio con objeto de refundir en una sola clase, lo dos cargos, -los prácticos propiamente dicho y los



**Puerto Barcelona
desde Montjuïc 1820**



Antigua Capitanía del Puerto de Barcelona

amarradores, (de número o supernumerarios), los cuales aun existían en algunos puertos, resolviéndose esta dualidad del siguiente modo:

1º.-Los prácticos y los amarradores de todos los puertos, formaran en lo sucesivo una sola clase con la denominación de **Prácticos de número** y desempeñaran el servicio que separadamente estaba asignado a cada uno de ellos.

2º.-Los actuales amarradores de número, obtendrán el nombramiento de prácticos de su respectivo puerto, previo examen en que acrediten su suficiencia e idoneidad para el desempeño de su nuevo cometido.

3º.-Los Capitanes Generales de los departamentos, propondrán a esta Superioridad el número de prácticos que deberá fijarse en cada uno de los puertos de la comprensión de su mando, para las atenciones del servi-

cio, a fin de que, aprobado que sea, vayan amortizándose las plazas sobrantes, a medida que las vacantes ocurran, hasta quedar aquellas reducidas al número reglamentario.

4º.-Los amarradores que por su avanzada edad, falta de aptitud física o de suficiencia resulten poco idóneos para el desempeño de las funciones de prácticos, aun cuando quedaran como los demás formando parte de esta Corporación, sólo ejercerán las de amarrador hasta que por fallecimiento o jubilación sean baja definitiva en ella.

5º.-Los que en la actualidad posean nombramiento de Amarrador Mayor, lo obtendrán de segundo Práctico Mayor del puerto respectivo, si en el examen de ingreso en esta última clase, han demostrado la idoneidad necesaria, quedando amortizada

esta plaza, cuando sea baja en ella el que la desempeñe.

6º.-De los emolumentos de practica y amarraje se formara una masa común que se distribuirá con sujeción a lo que para los emolumentos de practica preceptúan las Ordenanzas Generales de la Armada, entre los individuos que componen la única clase de Prácticos.

7º.-Se exceptuaran de la anterior prescripción los comprendidos en la regla cuarta, los cuales atendidos la menor responsabilidad y trabajo de su servicio, sólo percibirán una mitad de la parte correspondiente a cada uno de los demás prácticos.

No tuvo que ser fácil la aplicación de esta Real Orden, pues fue necesario publicar otra de igual rango el 18 de junio de 1883 para precisar: Los Prácticos y Amarradores constituyen una sola clase de funcionarios con iguales derechos. Pues al parecer fue preciso recordar contundentemente esta fusión de las dos clases en una, cuando surgió alguna duda, con motivo de cubrir una vacante de Práctico de Número del Puerto de Barcelona en estas fechas, pues se ponía en duda, que uno de los antiguos amarradores de Barcelona, -el cual mantenía el derecho de fusión-, pudiese optar al examen de una vacante de practico de este puerto.

Así las cosas, se hizo necesario afrontar, después de tan larga vigencia de las citada Ordenanzas Generales, una nueva normativa para la organización del servicio, la cual se consigue igualmente con gran sabiduría y mejor ordenación, por la publicación de las **Bases Generales**, aprobadas por Real Orden de 11 de marzo de 1886, las cuales han sido consideradas como la verdadera organización del servicio de practica contemporáneo a nivel estatal en España, llegándose incluso a sustituir cuantas disposiciones de fecha anterior reglamentaban el servicio, así lo promulgo la Real Orden de **1º abril de 1889** que precisaba sin la menor duda, que quedaban anuladas las diversas disposiciones anteriores sobre este servicio.

En relación con esta "curiosidad" que nos ocupa, cabe destacar:

-La base 15, por la que se estableció por primera vez la obligatorie-

dad del servicio de amarraje en los puertos artificiales, dejando libre este servicio en los puertos naturales, excepto cuando los buques necesitaban amarrarse de proa y popa o en andanadas.

Digerido el desastre de 1898, por Real Orden de 12 de Noviembre de 1906, se dicta **nuevas bases** que han de tenerse en cuenta para reglamentar el servicio de practicaje y amarraje que pretendían clasificar los puertos y fijar las condiciones distintas que en cada puerto deben regir el servicio de practicaje, que serán formuladas por una Junta.

Para ello el Director de la Armada, a petición del Director de la Marina Mercante señala que se constituya una junta, con la información reunida a la vista, para regular de nuevo la reglamentación del servicio de practicaje.

Esta junta se constituirá en la Dirección de la Marina Mercante y será presidida por su Director y sus Vocales, compuestos estos de varios mandos de la Armada y dos jefes de negociado de este organismo. Para el desarrollo de sus trabajos se tendrán en cuenta unos conceptos definitorios que ya se habían establecidos por la Real Orden de 20 de septiembre de 1906, los cuales estaban constituidos por ocho apartados:

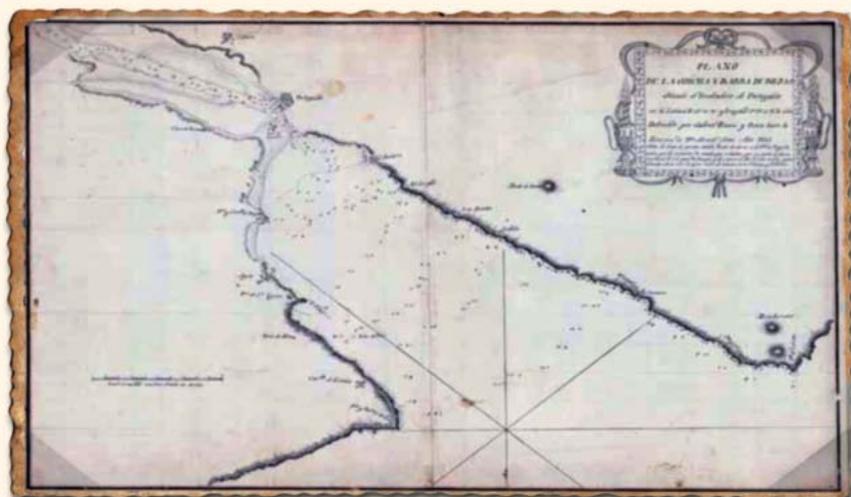
- Los cuatro primeros definían lo que se entenderá por practicaje, amarraje, fondeadero y amarradero.

- El quinto establecía unas bases para clasificar los puertos en cinco clases.

- El sexto clasificaba al estuario del río Guadalquivir, la Ría de Bilbao y los ríos fronterizos con Portugal y Francia como objeto de especial estudio de la Junta.

- El séptimo establecía la obligatoriedad de emplear el amarrador en el amarraje, aunque admitía excepciones.

- El octavo ordena que para redactar los trabajos de esta junta, se tendrá en cuenta un informe del Comandante Militar de Marina de Málaga, que dio lugar al expediente instruido por una instancia de un Práctico supernumerario de ese puerto.



Plano de la Ria de Bilbao y fondeadero de Portugalete 1807- Gabriel Llausó y Roca, Barcelona

A pesar de estos resolutivos propósitos, la junta antes descrita, no convocó reunión en diez y siete años y por ello sus propósitos quedaron sin desarrollar, aunque los principios definitorios sobre el practicaje y amarraje, de la anterior R.O. fueron hechos suyos por el Reglamento de Practicaje de 1913. Pero antes de entrar en este nuevo reglamento conviene hacer un inciso y comentar otro caso curioso y singular:

HECHO SINGULAR: Como antes se citaba, la R.O. de 1886 de acuerdo con su articulado, había refundido los dos cargos, práctico y amarrador, en uno solo, bajo el nombre de Práctico de número, pero ocurrió en Bilbao que la Junta Local de este puerto redactó el 19 de abril de 1900 un Reglamento particular para este puerto y ría, por el cual se nombraban a los Sres. Mendieta y otros, amarradores de este enclave y habiendo resuelto la R.O. de 20 de junio de 1900 que se respete el deslinde establecido entre el servicio de práctico de número o lemanes y el de amarradores, siendo por ello a elegir entre uno y otro empleo, si presentan título de Práctico o leman y tienen condiciones de edad reglamentaria, tal como prescribe el Reglamento Local de la Ría y Puerto de Bilbao de 1900.

Se estableció por ello un pleito con recurso contencioso-administrativo que llegó finalmente al Tribunal Supremo, declarándose este incompe-

tente para conocer la demanda contra la aplicación de la R.O. de 20 de julio de 1900, lo que resultó que solo en Bilbao se mantuviera la alegal separación de los dos cargos, prácticos y amarradores, dando lugar a una excepción y anomalía, que se mantuvo en este puerto y ría, durante muchos años.

Fernández Repeto recogía en 1922 el siguiente comentario: "En la actualidad como fue producida la baja y amortización de los amarradores que esta disposición consigna, (R.O. de 1882), no existe legalmente el Cuerpo de Amarradores, ni tampoco individualmente ese cargo con carácter de exclusividad". Comentario que presenta dudas en relación a este hecho singular del puerto de Bilbao.

REGLAMENTO (GENERAL) DE PRACTICAJE Y AMARRAJE DE 1913:

Antes la necesidad de reorganizar y potenciar el panorama nacional del transporte marítimo se aprueba la Ley de Protección y Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas de 14 de junio de 1909, (Ley de Maura), que entre sus propósitos, establecía la reforma de los reglamentos de practicaje y amarraje, lo que dio lugar al correspondiente reglamento, el cual fue aprobado por Real Decreto de 13 de octubre de 1913, en donde se tomaron los conceptos básicos de aquellos propósitos de la Junta de Marina Mercante, cuando



**Amarraje del Urquiola
en la Ría de Bilbao**

pretendía establecer nuevas bases para estos servicios.

De este reglamento cabe detenerse en relación con el amarraje en:

-Artículo 141, donde se señalaba la obligatoriedad del servicio de amarraje en todos los puertos, estableciendo igualmente que será indispensable el servicio de Práctico de Número para los movimientos interiores posteriores al fondeo definitivo.

Esta obligación, basada en una mejor policía portuaria, dio lugar, a instancias de los Directores locales de Navegación, a que muchas de estas Juntas Locales, declarasen obligatorio el servicio de fondeo en determinados lugares de la bahía o rada, definiéndose esta operación, como un amarraje propiamente dicho, pues fácil era de comprender, que finalizado el practicaje al dejar caer el ancla en el lugar asignado, la faena posterior del tendido de una segunda ancla, conforme con las circunstancias de viento y marea del enclave, constituye por ello una maniobra de amarraje.

Lógico era pues, encuadrar la idoneidad y obligación del práctico para efectuar tal operación, -que no era practicaje por definición-, la cual estaba sujeta a parámetros de policía y orden en los puertos, pues de lo contrario, dejar al libre albedrío del Capitán de la nave, la elección del lugar de fondeo y despliegue de sus cadenas, podría presentarse el

caso de un barco de poco tonelaje o con escaso calado, que en base a su libertad de elección, pudiese ocupar una posición, que fuese la única para poder fondear un gran trasatlántico, que por sus dimensiones y calados, solo pudiese operar en una determinada posición. La pretendida libertad del Capitán del buque de menor porte, no podría alterar la operativa del puerto o rada, perjudicando a un tercero que viene en demanda de este enclave.

Estos simples pero contundentes planteamientos, se presentaba especialmente en los puertos, radas o bahías cerradas como Santander, Cádiz, San Sebastián y otras que presentando limitados canales para su acceso, cada día se podría presentar un obstáculo en su canal, bien por fondeo inadecuado de un buque sobre ella o por los efectos del borneo al cambiar las corrientes de mareas o viento, dando lugar a posicionar el buque dentro de la canal, obstaculizando con ello el tráfico tanto de otros buques mercantes como de escuadras de guerra que tuviesen previsto arribar al enclave.

Por ello, en muchos puertos naturales, sus juntas locales establecieron la obligación del Práctico para señalar el sitio del fondeo, considerándose este servicio prestado como un amarraje. Otras juntas locales no consideraron estas apreciaciones y es por ello que la Superioridad al refrendar los re-

glamentos locales, aceptó y aprobó la obligación del servicio del práctico para ocupar la posición del fondeo en unos determinados puertos y en otros lo negó, al considerar que no se presentaban las circunstancias que lo hacían obligado en los primeros.

- Artículo 144, en donde se recogía entre otras, la facultad de la juntas locales de puerto, para reglamentar cuanto afecte al servicio de practicaje y amarraje con sus correspondientes tarifas y también recogía los principios definitorios de la actuación del práctico en las maniobras de entrada y amarre, considerándolo en su conjunto como un solo servicio en dos tiempos, *practicaje de entrada y amarraje*. También señalaba la facultad que tenían estas juntas locales, para establecer los límites donde comienza y termina cada uno de estos servicios, otorgándole a esta institución local, la facultad de exceptuar la obligación de tomar práctico de número a los buques nacionales, cuando tengan abordo un individuo con nombramiento de *Práctico titular*.

Realmente con estas puntuales concreciones recogidas en el reglamento del servicio de practicaje de 1913, el legislador logró detallar de tal modo el servicio de practicaje y sus particularidades en relación con el amarre, que la protesta del Comandante del buque de guerra que visitó Barcelona hubiese sido impropio, de haberse regulado el servicio de tal modo, lo que hubiese supuesto adelantar la regulación de la época unos 80 años antes, pues los hechos y circunstancias nos demuestran, que es inseparable el empeño del práctico en el amarraje y desamarraje, para una mejor seguridad en la prestación de los servicios de practicaje de entrada y de salida.

Quizás por ello la Marina, promulgó una Real Orden el 9 de noviembre de 1909, que daba instrucciones precisas a los comandantes de los buques de la guerra, en relación con el servicio de practicaje y amarraje, ordenándoles a estos mandos, la obligatoriedad del estos servicios en aquellos puer-

tos donde fuesen obligatorios, o cuando los puertos presenten condiciones de ríos o barras variables, o con bajos o restingas también variables, e incluso en aquellos otros cuya configuración y concurrencia de buques lo exija, para asegurar la libre navegación, (en resumen, se le ordenaba a los mandos de unidades, que en relación con este servicio, procedan como fuese necesario para que resultara lo conveniente).

Es también de señalar que la citada R.O. ordenaba la obligación de utilizar los prácticos amarradores, en los puertos cuyos reglamentos dispongan su uso obligatorio.

REGLAMENTO GENERAL DE PRACTICAJE DE 1958, MODIFICADO POR DECRETO 250/63:

Todos estos antecedentes fueron recogidos en este reglamento, tal como se establecía en:

Artículo 1º, en donde en separados apartados se define a los efectos lo que se entendía a los efectos de este Reglamento por:

a) **Prácticos:** El Capitán Piloto o Patrón facultado por el Ministerio de Marina para pilotar los buques en las entradas y salida de puerto, rías o barras, en los movimientos dentro de los mismos y en los amarrajes y desamarrajes.

b) **Practicaje.**- El servicio que presta el Práctico tanto para conducir a un buque desde la entrada de un puerto a seguro fondeadero o amarradero en el interior del mismo, como la operación inversa a la salida, desde que está el ancla a pique o largados los últimos cabos, hasta que lo deja en franquía para iniciar la derrota.

f) **Amarraje y desamarraje.**- El servicio que presta un práctico para dejar un buque debidamente fondeado o amarrado a un muelle o boya dentro de un puerto o su bahía, este servicio comienza cuando se inicia la maniobra de fondeo o la de amarre. La maniobra inversa se entiende por desamarraje, que finaliza al estar el ancla a pique, o en caso de no hallarse esta fondeada, al largar el último cabo.

-Artículos 25 y 28: Los servicios de amarrajes y movimientos interiores



Portugalete

son obligatorios para todos los buques mayores de 50 Tn de registro bruto.

Los desamarrajes serán obligatorios en los puertos en que para su debida seguridad y por decisión de la Autoridad de Marina se imponga la obligatoriedad...

En los demás puertos estos servicios serán potestativos para los buques autorizados para el, cabotaje nacional en cualquiera de sus clases.

- Artículo 31: En la clasificación de los servicios de Prácticos a los efectos de la tarifa solamente existirán tres tipos:

- a) Practicaje de entrada y salida.
- b) Movimientos interiores.
- c) Amarrajes y desamarrajes

Indicaba este artículo al finalizar: Las tarifas correspondientes al último concepto no guardaran proporcionalidad alguna con las dos procedentes.

-Artículo 38: Si a petición del buque se utilizara las embarcaciones y el personal de los Prácticos para las faenas de amarraje y desamarraje o de movimientos interiores, se reclamará por este servicio la cantidad que en cada Reglamento local se determine.

Estas concretas y claras definiciones fueron el sostén del servicio durante casi 40 años y en concreto el artículo 38, pues dio lugar a un apoyo económico esencial, para afrontar el coste de los servicios de practicaje y también de las amarras en muchos puertos españoles, pues apoyados ambos servicios en las sinergias de personal y medios que el propio servicio de practicaje necesitaba, o suplementado el personal con los mínimos necesarios,

la corporación de práctico de un puerto donde así se organizaba, realizaban los dos servicios, -practicaje y amarre-, a unos precios tan bajos que eran ridículos en comparación con los restantes puertos europeos e incluso del norte de África.

En algunos puertos españoles, las corporaciones de prácticos solo apoyaban el amarre con las sinergias de medios, (comunicaciones y embarcaciones), en las fases de preparación e inicio y después para entregar los primeros cabos, -estadio de la maniobra de amarre importantísimo para la seguridad y buen desarrollo del servicio-. En otros puertos, algunas corporaciones se organizaban al revés, es decir se apoyaban en las sinergias de los amarradores, bien cediéndoles sus embarcaciones para que pudiesen realizar la entrega de cabos con ella, a cambio del servicio de traslado del practico para llevarles abordo y su posterior regreso a la estación al finalizar el servicio, o incluso pagando la corporación un coste determinado a la empresa de amarre, por el traslado del practico para la prestación de su servicio y regreso, tal como ya recogía la Ordenanzas Generales de la Armada de 1793. En resumen una simbiosis de sinergias de partes, que ha servido de gran eficacia y ahorro en los costes fijos de escala de los buques en los puertos españoles durante tantos años y que no siempre las autoridades tuvieron en consideración.

Tal simbiosis en la prestación de ambos servicios por los prácticos, siempre tuvo un respaldo legal, en donde se encuadraba el marco regulador de este trabajo duplicado, en concreto nos referimos a la *Ordenanza del Trabajo en las embarcaciones de tráfico interior de puerto* de 9 de agosto de 1989,-aun en vigor-, señalando esta norma laboral, que cuando un trabajador de la corporación de practico realice también labores de amarras, recibirá además de sus propios emolumentos, el 55% de la tarifa que por la realización del servicio de amarras perciba la corporación, resultando por ello, que teniendo en cuenta los costes sociales, de gestión y explotación que toda actividad industrial o de servicio conlleva, al practico propiamente dicho, solo beneficiaba indirectamente este servicio complementario del amarraje, pues evidentemente ayudaba a soportar con mejores emolumentos, los costes laborales de su personal de mar.

Curiosamente, no recoge esta ordenanza, el efecto contrario, es decir cuando un trabajador de una empresa de amarres desarrolla también la misión del traslado y recogida del practico para efectuar sus servicios, pues todo parece que va incluido en los propios cometidos de estos trabajadores de tráfico interior.

Para finalizar, cabe recoger el empeño del práctico en el amarraje o desamarraje de un buque, a tenor del actual **Reglamento General de Practicaje de 1996**, (*Real Decreto 393/199 de 1 de marzo*):

-Artículo 2. Definiciones: Tanto para los servicio de practicaje de entrada como de salida, el empeño del práctico en relación con el amarre o desamarre, no consta como tal, ya que el servicio de practicaje esta definido como un solo tiempo y recogido este empeño tan elementalmente, que parece que nunca ha existido, por cuanto que actualmente las preposiciones “*hasta*” o “*desde*”, marcan el final del practicaje de entrada o el inicio del de salida. Posiblemente nunca una preposición gramatical, ha sintetizado con menos letras, los más de

doscientos años de empeño en una labor profesional determinada.

En cuanto al practicaje de maniobras náuticas dentro del puerto, la omisión es de tal calibre, que parece que no existe el obligado desamarre y amarre.



Portugalete

No obstante cabe reseñar que las Autoridades Portuarias, en cierta medida ha querido salvar esta laguna legal, a través de las cláusulas de las prescripciones particulares del pliego del servicio de amarras, incorporando en la cláusula *Condiciones de Prestación*, la mención al Practico empeñado en la maniobra, en cuanto que durante la realización del amarre o desamarre puede este profesional en nombre del Capitán del buque, asumir la dirección, control y responsabilidad de la maniobra, en la inteligencia, que este servicio de amarre siempre se presta bajo la dirección, control y responsabilidad del Capitán del buque, tan pronto como se establezca contacto por radio entre el amarrador y el buque, en las inmediaciones del lugar en que este último debe ser amarrado.

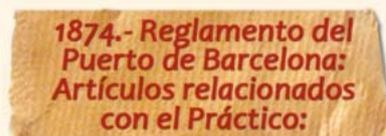
Parece algo anómalo que se pretenda involucrar al práctico como interlocutor valido para el desarrollo del servicio de amarre en la praxis diaria, por los efectos de una cláusula de un pliego de prescripciones particulares ajeno al servicio de practicaje, y por lo tanto, donde el practico no es parte contratante, pudiendo por ello alegar desconocimiento del citado pliego, pues su asesoramiento al capitán del buque es para dirigir con seguridad un buque “*hasta*” y no

“*para*” dejarlo debidamente fondeado o amarrado a un muelle, boya, dique..., sin que se cite en su reglamento de practicaje, esta interacción del práctico con la empresa de amarre, que recogen las prescripciones particulares del servicio básico de amarre.

Fuentes:

Diccionario del Derecho Marítimo de España, en sus relaciones con la Marina Mercante, Alejandro de Bardi, Barcelona 1861.

Comentarios a la legislación española del Servicio de Practicaje y Amarraje. Joaquín Fernández Repeto; Vocal representante de los prácticos en la Junta Consultiva. Cádiz 1922.



Nº 4: Ningún buque podrá moverse, sin tomar antes la venia de la Capitanía del Puerto, de lo contrario le será impuesta una multa de 4 duros, advirtiendo que aquellos a quienes corresponde tomar práctico, si se mueven sólo, lo pagaran de la misma manera que si este hubiese ido a bordo.

Nº 18: Las órdenes que los prácticos, alguaciles y cabos celadores comuniquen a los capitanes de los buques, deben de obedecerse, porque son emanadas del Capitán de Puerto.

Como cita curiosa de este reglamento constituido por 35 artículos, es de resaltar la “*nota*” que constaba al pie del último.

Nota: Al recibir este ejemplar se satisfarán cincuenta céntimos de pesetas, que se reintegrarán a la salida del buque si se devuelve en buen estado.

Barcelona 21 de Marzo de 1874

El Comandante de Marina,
Capitán de Puerto

Toda una consideración a destacar, que demuestra el espíritu de eficacia y ahorro de papel para la difusión de sus contenidos.