

BREVE APUNTE SOBRE LOS ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL PRACTICAJE

Enrique YTURRIAGA CANTOS
Capitán de la Marina Mercante



L origen de la profesión de práctico, o pilotos prácticos de los puertos, es ciertamente casi tan antiguo como los propios puertos, pues su seguro acceso, sondas, régimen de vientos, corrientes, mareas y demás variables locales siempre han precisado del conocimiento local que, juntamente con el de la ciencia náutica, han sido los elementos determinantes de la profesión. Los prácticos, que como marinos tienen un sentido del humor directo, suelen referirse a la suya como a la segunda profesión más antigua de la humanidad.

La propia etimología de la palabra es incierta, asociada según unos al *pileum*, atributo reservado a los que habían de consultar los astros en la antigua Roma, o al *peilen loot* en las antiguas lenguas germanas: el responsable del escandallo, el que había de tomar la sonda.

Las referencias en los antiguos textos que sobre la navegación han regulado son numerosas. El *Digesto*, en el fragmento 13,2 del Título II del Libro XIX, se refiere a la obligación de contratar *gubernator* por el *magister navis*, y a la acción que contra él pueden ejercer los cargadores si la nave se pierde por incumplir dicha obligación. La tentación de eludir pagar los servicios de practicaje parece que tiene su tradición...

Los *Roles de Olerón*, codificados en la baja Normandía durante el reinado de Leonor de Aquitania, esposa de Ricardo Corazón de León y bisabuela de Fernando III El Santo, ya imponían al piloto lemán (nuestro práctico actual) la obligación de «enmendar» los perjuicios sufridos por la nave cuando navegaba bajo su gobierno.

Y nuestro *Libro del Consulado del Mar*, en su Capítulo 249, era mucho más drástico: si se ha alquilado piloto de costa y éste desconociere el paraje a donde se ha de conducir la nave «...deberá perder su cabeza en continente, sin remisión ni gracia alguna». No eran tiempos fáciles para los prácticos, sin duda.

Las *Leyes de Wisby*, del siglo XIV marcan muy claramente la zona de practicaje, limitada por «las cadenas del puerto», e imponen la obligación del pago del servicio a los mercaderes propietarios de las mercancías embarcadas a



bordo. También hay prolijas referencias en el *Código de Derecho Marítimo* de la Liga Hanseática, hecho en Lubeck en 1447; en el *Código* danés de Federico II de 1561, y en *Código* marítimo sueco de Carlos IX, aprobado en 1667.

Pero antes, en España, en 1590, la Casa de Medina-Sidonia había aprobado unas *Ordenanzas de los hombres de Mar y Río y Pilotos de la Barra de esta Ciudad de Sanlúcar de Barrameda*, por ser la profesión imprescindible para asegurar el comercio de Indias. Estas ordenanzas, sumamente detalladas como todas las de la época, regulaban el turno de los pilotos, la dotación de los botes, las tarifas, los exámenes para el acceso a la profesión, el nombramiento, la figura del práctico mayor o diputado, como en ellas se le conoce... casi todos los elementos que configuran el ejercicio profesional en la actualidad.

Esta sistemática en regular normativamente la figura del práctico tiene en España un hito con la publicación de las *Ordenanzas de Bilbao* de 1737, en las que se dedica el Capítulo 26 completo a regular su figura «...y lo que deberán de hacer y llevar por razón de sus lemanages o atoages». La distinción en ambas figuras se refiere a la diferencia de practicaje de la mar al fondeadero, y de éste al lugar de amarre para la descarga, y viceversa. Ambas funciones son muy diferentes en cuanto al punto y medios de embarque y auxiliares para la maniobra, maniobras a ejecutar y conocimientos precisos para realizarlas. Las *Ordenanzas de Bilbao* beben de la fuente de las *Ordenanzas de la Marina francesa* de 1681, que también distinguen entre el piloto de altura (*pilote hauteurier*) y el piloto de puerto, *pilote lamaneur*; si bien es cierto que el Consulado de Bilbao ya había reglamentado con anterioridad al efecto, concretamente desde la *Ordenanza de Pilotos* de 1561 y normas posteriores de desarrollo.

Las *Ordenanzas de Bilbao* ya organizan el servicio en torno al práctico mayor, nombrado por el prior y cónsules, y con atribuciones sobre los restantes prácticos, amén de señalar deberes respecto de sondar la barra, ayudar a los barcos varados o naufragados, cuidar la señalización marítima, etc. En suma, la imposición de cumplimiento de obligaciones de servicio público, que siempre el Estado ha delegado, en mayor o menor medida, en los prácticos de los puertos.

Existen reales órdenes que se refieren a los derechos del servicio de practica en cuanto a su aspecto económico, como son el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851 y la Real Orden de 6 de abril de 1853, así como la Real Orden de 14 de junio de 1882, por la que se refunden los prácticos de número y los prácticos amarradores.

Pero la primera reglamentación en la que se deja sentir una intervención administrativa sistemática en la edad moderna respecto de la Ordenación del Servicio de Practica es en las Bases para la Reglamentación del Servicio de Practica en los puertos españoles, que se aprobaron por Real Orden de 17 de diciembre de 1885, quedando en ellas subsumidas todas las otras reglamentaciones que pudiesen existir.

Estas bases generales se adecuaron por Real Orden de 11 de marzo de 1886, siendo su modificación más importante la creación de prácticos titulares.

El Artículo 1.º de estas bases decía:

«En todos los puertos, bahías y fondeaderos que sean puntos habilitados para el servicio marítimo habrá el suficiente número de Prácticos que presten el servicio en las entradas, salidas o movimientos que necesiten los buques, cuyos individuos dependerán directamente de la Autoridad de Marina de la localidad, en cuanto se refiere al dicho servicio de su profesión.»

Con posterioridad a este Reglamento de Bases se publicó el 27 de mayo de 1910 el Reglamento Provisional para el Cumplimiento de la Ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas, de 14 de junio de 1909, en el cual en su capítulo X trataba de los Servicios de Practica y Amarraje. Se regulaba de forma muy detallada en sus Artículos 128 a 144 el servicio que debía prestarse en todos los puertos, bahías y fondeaderos habilitados para el comercio marítimo.

Con esta normativa se estableció el marco legal que había de cumplirse en cada puerto, pero lo que sucedió es que en cada uno la junta local (regulada en el Art. 143) estableció la regulación del Servicio de Practica que consideró más aconsejable para su puerto y el resultado fue de una gran confusión, al regirse cada puerto por un reglamento particular.

Por un Real Decreto de 13 de octubre de 1913 se estableció el mandato legal de aplicación de la ley, en la que se hacían responsables a los prácticos



de la derrota de la nave desde que la abordaban hasta dejarla fondeada o amarrada en sitio seguro, al tiempo que les obligaba a indicar al capitán los rumbos a seguir para conseguirlo.

Esta reglamentación sufre posteriores modificaciones, hasta que con la Orden de 18 de noviembre de 1932 se establecen unas condiciones mínimas y comunes para todos los prácticos, sin que por ello deje de haber una dispersión reglamentaria

local sobre el servicio de practicaaje, en función de los puertos donde se realiza, hasta que el 4 de julio de 1958 se publica un *Reglamento General de Practicaaje*, ligeramente modificado por el *Reglamento General* de 7 de febrero de 1963.

El *Reglamento General de Practicaaje* del 58 tuvo la principal virtud de la uniformidad de normas aplicables a todos los puertos de España, prevaleciendo sobre los reglamentos particulares de cada puerto.

Desde ese momento, tanto los prácticos como los usuarios del servicio se rigen en todos los puertos españoles por las mismas normas, adaptadas a las características de cada puerto, algo muy sensato habida cuenta del carácter internacional de la navegación mercante.



BIBLIOGRAFÍA

- NAVAJAS REBOLLER, Miguel: *Régimen Jurídico-Administrativo de los Puertos*. «Monografías jurídicas». Ed. Marcial Pons.
- FERNÁNDEZ GUERRA, Ramón: *El Contrato de Practicaaje*. Ed. José María Bosch.
- VELÁSQUEZ GAZTELU, Juan Pedro: *Estado Marítimo de Sanlúcar de Barrameda*. Ed. Aseha.
- RODRÍGUEZ BARRIENTOS, Manuel: *Los Prácticos titulados según las Bases de 1886 y el Reglamento de 1913*. Revista «Prácticos de Puerto».