EL PRACTICAJE EN EL PERÚ

Capitán de Navío
Luis Bouroncle Llerena

1 ¿QUÉ ES EL PRACTICAJE?

Practicaje es el asesoramiento que se brinda al Comandante de un buque sobre el mejor gobierno de la nave al desplazarse dentro de radas y canales de acceso a un puerto.

Es decir, cómo lograr la mejor ruta para sortear obstáculos en un puerto, teniendo en consideración tanto los medios naturales de ese momento como los medios de apoyo disponibles, de manera que el Buque, en la condición del momento en que se encuentre, pueda lograr un atraque, amarre o abarloamiento seguro tanto para él como para las instalaciones portuarias, y pueda lograr también salir de ese puerto con seguridad. Cada puerto tiene accidentes geográficos muy peculiares, por lo que los Prácticos, que realizan el *Practicaje,* se especializan en puertos específicos donde realizan esa actividad.

Las maniobras de atraque a un muelle, de amarre a boyas o de abarloamiento a otro buque constituyen en esencia la etapa más difícil en el arte de maniobrar un buque, por el riesgo a los daños que se pueden generar si el buque pega con más fuerza que la permisible (que es mínima; casi besando con toda la banda a la vez).

Luego, para la realización de estas maniobras es imperativo y obligatorio en nuestros puertos, que el buque cuente con un práctico a bordo.

2. LAS CONDICIONES EN NUESTRO MEDIO

Las condiciones ambientales de viento y corriente son cambiantes en nuestras costas, pero no son drásticas pues aquí no se presentan tormentas ni grandes mareas.

En cambio, los medios de apoyo y las instalaciones de amarre, como remolcadores, boyas, luces, muelles y radas de defensa sí son algo pobres en algunos puertos, requiriéndose de la pericia de los prácticos para superar esas limitaciones.

Por ello, cuando ingresan naves mercantes extranjeras, sus capitanes, acostumbrados a ver maniobras con todas las facilidades a la mano, quedan admirados del practicaje en nuestro

3. FASES DE INGRESO A UN AMARRADERO

medio.

"Ninguna maniobra es igual a otra", es una expresión muy común entre los prácticos, sustentada en las variadas condiciones tanto naturales, como de apoyo y del buque que se presentan en las diversas maniobras.

Sin embargo, es posible distinguir dos fases en toda actividad de practicaje: la aproximación y el amarre.

a. Fase de Aproximación.

En esta fase el práctico evalúa la condición de la nave y su respuesta frente a las fuerzas que se le aplican.

Cuando se maneja por primera vez un automóvil mecánico, se sabe que arranca con la palanca en primera, pero no se sabe a qué velocidad saldrá al presionársele el acelerador ni cuánto girará al movérsele el timón. En base a la sensación de su movimiento el chofer aprende a dosificar el acelerador y giro del timón.

De igual manera en el mar, aun cuando se conozcan todas las reglas de maniobra, sólo se logrará gobernar apropiadamente el buque al sentir su movimiento para dosificarle las fuerzas de velocidad y dirección.

Evidentemente, las maniobras en el mar son mucho más complicadas que en tierra porque los giros llevan movimientos de rotación y translación y porque el tamaño de los buques distorsiona el cálculo de las distancias y está afecto a las condiciones de viento y mar.

Por ello, la sensación del movimiento se va haciendo cada vez más acertada con la práctica, exigencia fundamental para el práctico; práctica ésta forjada a través de años de realizar diversas maniobras a diferentes tipos de buques en diferentes condiciones.

En esta fase el buque se acerca o sale de su amarradero guiado por referencias o de acuerdo a la apreciación subjetiva del práctico, empleando medios disponibles como remolcadores, hélices del buque, radar, ecosonda, corredera, etc.

Esta fase concluye en el momento que el buque se encuentra listo a pasar su primera espía o a fondear su primera ancla, habiendo llegado a ese lugar a una velocidad casi imperceptible y con una dirección que permita un buen amarre, sin ocasionar daños a las instalaciones portuarias.

b. Fase de Amarre

Esta fase es quizá más rutinaria pero algunas veces es la más delicada pues consiste en dejar al buque completamente asegurado en el punto exacto para permitirle realizar faenas de entrega o recepción de productos. Desamarre consiste en soltar al buque con seguridad para que pueda salir de su amarradero hasta un área libre de obstáculos.

Cuando se amarra a un muelle, aun cuando las situaciones son muy variadas, normalmente se trata de mantener al buque pegado con remolcadores mientras se pasa inicialmente los esprines de proa y popa, luego los largos y finalmente los traveses.

Al pasar esprines se inicia el juego de cobrarlos o lascarlos hasta que el buque quede en posición, luego de lo cual se pasan el resto de espías.

Cuando se amarra a boyas, luego de haber fondeado las anclas (una o las dos, dependiendo de las condiciones del puerto), se pasan los largos de proa, y a

Figura 1

INGRESO A MUELLE USANDO REFERENCIA DE TIERRA

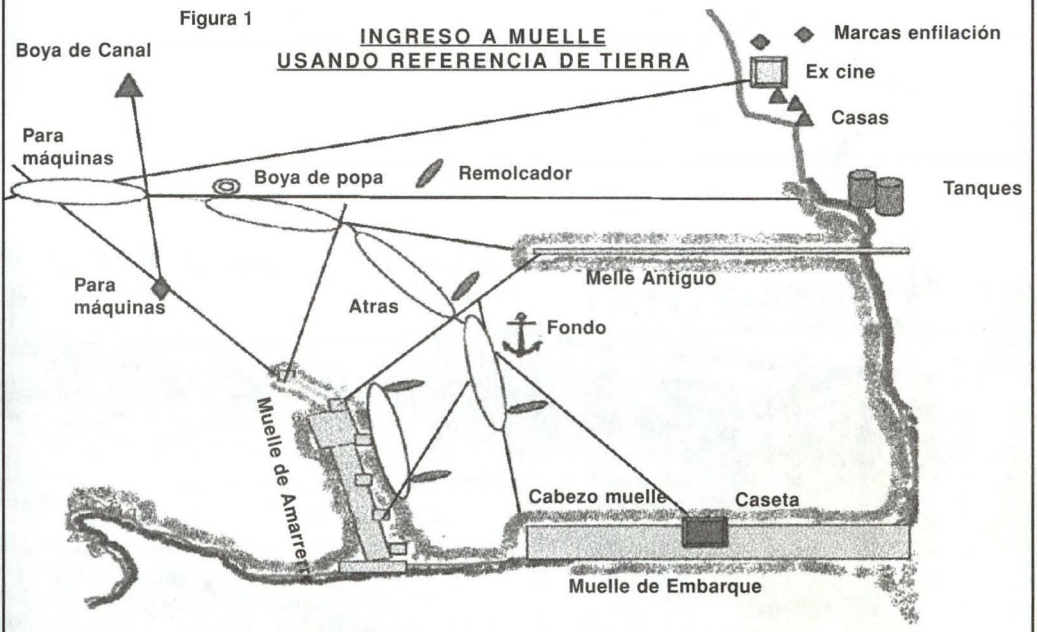
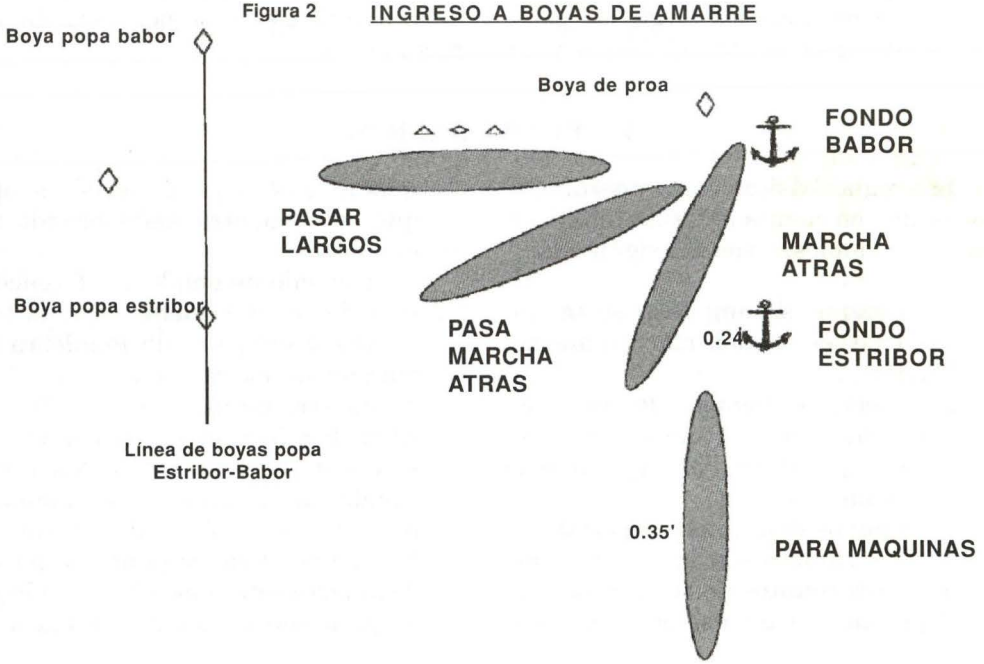


Figura 2

INGRESO A BOYAS DE AMARRE





medida que el buque va yendo hacia popa se van pasando los largos de popa que lo aseguren contra el viento y se van soltando y cobrando cadenas hasta dejar al buque en la posición exacta para su faena.

4. REGLAS BÁSICAS

Las reglas básicas más importantes que tienen en cuenta todos los prácticos son muy simples, y son las siguientes:

- Todo buque, sin importar su tamaño, debe ser maniobrado con mucho cuidado.
- No importa el tiempo que dure una maniobra, sino efectuarla con seguridad y que al final el buque quede bien amarrado
- En algunos casos, más importantes que los rumbos son las referencias de tierra (puntos de referencia que el práctico elige y usa por el conocimiento que adquiere en el tiempo que se encuentra maniobrando en el puerto).
- Es conveniente emplear referencias fijas de tierra a medida que el buque se desplaza en la maniobra (a manera de ejemplo en la Figura 1 se muestra un ingreso a muelle).
- El ancla puede ser usada cuando no se cuente con remolcador en proa, siendo a la vez un recurso cuando la maniobra salga fuera de control.
- En el Perú todo conjunto de boyas de amarre está colocado con la boya de proa aproximadamente hacia el

sur y la boya de popa hacia el norte, debido a que nuestra corriente va aproximadamente de sur a norte. Luego, la manera más sencilla de efectuar una aproximación a boyas es ingresando por un rumbo paralelo a la línea de boyas de popa estribor-babor, enfilada hacia la boya de proa, debiendo soltar el ancla de estribor a una distancia equivalente a una eslora de dicha boya, y quedando parado con ligera marcha atrás cerca de esa boya para pasar espías y/o fondear la otra ancla antes de caer la popa (en la figura 2 se muestra un ingreso a boyas de amarre).

- Un buque cargado demora más en responder y en detenerse que un buque vacío, debido al peso que transporta.
- Debe usarse remolcadores si se dispone de ellos.
- Con buque parado, al cobrar la cadena de una banda, la popa cae hacia la banda contraria.
- Un buque de hélice de paso a la derecha en marcha atrás cae la proa a estribor. Un buque de hélice de paso a la izquierda en marcha atrás cae la proa hacia babor.
- Cuando un buque en marcha atrás adquiere arrancada, el timón obedece la caída de la popa a la banda que se ponga éste, estribor o babor.
- Sin cadena, el buque pivotea casi sobre su centro; con cadena, lo hace sobre su proa
- Al dar marcha atrás, cuando la chupina que se forma en el agua desde popa llega a la altura de la tercera parte de la longitud del buque, éste se encuentra parado.

5. ¿QUIÉNES SON LOS PRACTICOS?

En el Perú no existe una escuela para prácticos, así que ellos se hacen solos, en base a la práctica.

La mayoría de ellos son oficiales de la Marina Mercante y de la Marina de Guerra (en Situación de Retiro), que se iniciaron maniobrando buques menores y/o han sido Comandantes de unidades mercantes o de nuestras unidades navales, respectivamente.

Por esto, para ellos resulta posible cumplir las disposiciones requeridas para la otorgación del título de práctico.

Por ello también, pese a la incomodidad y los riesgos de embarcarse en cualquier condición de mar, a cualquier hora del día y con los mínimos medios disponibles, es posible notar que ellos disfrutan al maniobrar una nave, como la que otrora comandaron, y que además del arte de maniobrar en el mar siguen dando lecciones de arrojo, serenidad y caballerosidad.

Por todo ello, cuando un práctico sube a una nave de la Marina de Guerra del Perú, sabe que el Comandante actual le expresará su permanente respeto y aprecio al decirle:

"Bienvenido a bordo, Señor Práctico".