

PRÁCTICO DE CANALES, AVENTURA MARINERA Y PROFESIONAL

Rodolfo Soria-Galvarro Derpich*

Resumen

El pilotaje es una actividad que se realiza desde que el hombre se aventuró en el mar. En la actualidad la OMI imparte las normas que la regulan y que son incorporadas a la legislación de cada país. En Chile la DGTM y MM es la responsable de proveer este servicio a los buques que navegan en aguas de jurisdicción nacional. Los prácticos de puerto se encargan de las maniobras en terminales y puertos y los prácticos de canales son los que facilitan la navegación por los canales australes.

Palabras clave: Práctico; pilotaje; canales; autoridad marítima; DGTM.

El pilotaje de naves tiene sus orígenes desde que el hombre se aventuró a los mares para trasladarse e intercambiar bienes. El oficio que aparece mencionado en la *Biblia*, en el Libro de Ezequiel, como también en la *Ilíada*, *La Odisea* y la *Eneida*, y en los relatos de la campaña india de Alejandro Magno, se mantiene vigente con el fin de dar seguridad a la navegación en aguas restringidas y maniobras en puertos y terminales portuarios.

Las normas que lo rigen son similares en casi todo el globo, pues existen recomendaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) que se incorporan en las legislaciones nacionales, aunque cada país es soberano para entregar estos servicios conforme a su propia realidad. En Chile, la ley establece que es la Dirección General del Territorio Marítimo (DGTM) la responsable de proveer el servicio de estos profesionales para todas las naves de bandera extranjera y las nacionales que no cuenten con capitanes calificados para ello.

El desafío de dar seguridad a las maniobras y al tránsito de buques mercantes, recae así en el

cuerpo de prácticos. Este cuerpo lo componen, los prácticos de puerto, responsables de las maniobras en los terminales y puertos y los prácticos de canales que facilitan el navegar en los canales australes. Los prácticos son un grupo seleccionado de ex comandantes de buques de la Armada y de capitanes de alta mar que previamente han cumplido con varios requisitos profesionales y de navegación y que efectúan cursos teóricos y procesos de habilitación, para desempeñarse como tales.

En esta oportunidad, se dará una visión personal para ilustrar la labor que cumplen los prácticos de canales en sus comisiones en los mares australes, destacando lo que convierte a esta tarea en una atractiva aventura marinera de alta exigencia profesional.

La llamada

Normalmente todo comienza con una llamada a media tarde. Una voz de mujer informa la designación de pilotaje y provee un resumen de la comisión: nombre, tipo y bandera de la nave,

* Contraalmirante. Oficial de Estado Mayor. (soria-galvarro@vtr.net).



■ “El paso del abismo”. Concurso fotográfico “Revista de Marina 130 años” (Autor: VA Gerardo Covacevich Castex).

quien es el otro práctico designado (el *partner*), la agencia naviera y los traslados aéreos, si se requieren. Mientras se espera la confirmación más completa vía correo electrónico, comienzan los preparativos de rigor.

Se contacta con el *partner* para coordinar tareas domésticas, como traslados, alojamientos, reservas de pasajes, etc. y comentarios y experiencias sobre el buque a pilotear (Está establecido cual de los prácticos asume estas tareas, pero normalmente se hacen por acuerdo mutuo). Luego se contacta la agencia por variaciones al plan y se verifica la información de detalle de la nave en cuestión. Esto último, que parece un trámite sin relevancia, permite tomar previsiones profesionales y domésticas, ya que es bien diferente embarcarse en un buque de pasajeros o en un gran tanque de gas natural licuado de bandera europea, que en un ajetreado y pequeño pesquero oriental. La revisión de partes de viaje anteriores ilumina en este aspecto y provee datos relevantes, que van desde las facilidades de alojamiento, calefacción, alimentación y trato de la tripulación, hasta características de maniobrabilidad y calidad de los equipos de puente.

Con las tareas previas listas, se actualizan los programas computacionales provistos por el servicio y se elabora el plan de viaje. Este

contempla posibles rutas, restricciones de pasos, tiempos de espera, consideraciones de atrasos o adelantos, etc. Lo normal será contar con casi 24 horas para ello, aunque el desplazamiento al lugar de embarco se rige por la hora de embarco. Una comisión típica contempla navegar dentro de la Zona de Pilotaje Obligatorio (ZPO), comprendida desde Puerto Montt al Cabo de Hornos, y las solicitudes de pilotaje se hacen con 48 horas de antelación si el puerto de embarco está dentro de ella, mientras que los embarcos cercanos a Valparaíso requieren menos tiempo.

Previendo encontrarse en el área de embarco con al menos un día de anticipación, se inicia el viaje. Al intercambiar comentarios y experiencias de la comisión, se afinan los detalles domésticos inmediatos; cual será el lugar para almorzar, el lugar más atractivo para visitar o qué recuerdos son los más interesantes para adquirir. Pese a ser lugares constantemente visitados, siempre el *partner* proporcionará datos novedosos y atractivos.

Una vez instalado en el hotel, se inicia una tranquila pero atenta espera. La meteorología juega un factor relevante al definir las condiciones y lugar del embarco, como también en los posibles adelantos o atrasos del buque y los tiempos de traslado necesarios. Un cierre del Canal de Chacao, podría impedir o atrasar el

cruce del continente a Ancud o Quellón o, una cerrada nevazón magallánica, recomendará un viaje diurno y lento desde Punta Arenas a Punta Delgada en vez uno nocturno más peligroso. De ahí que la tendencia será asegurar el arribo al punto de embarco con bastante antelación, considerando que existen facilidades de alojamiento y subsistencia para ello.

APROE y embarco

Durante la espera se ha contactado con la autoridad marítima, la agencia y la embarcación asignada, de manera que a la hora prevista los prácticos se presentan listos y equipados. Ello considera tenida de agua y abrigo, salvavidas, mochila con computador, GPS y otros equipamientos de ayuda a la navegación, un maletín para cartas y una maleta para ropa. El contenido de esta última es muy variado y sorprendente, pues puede contemplar desde ropa, elementos de aseo personal, sábanas, almohadas, frazadas y toallas, hasta libros, útiles de escritorio y refuerzos comestibles muy variados, dependiendo de los antecedentes conocidos de la nave a pilotear y gustos del práctico.

En ese período se cumple con el sorteo APROE. La experiencia de años señaló la conveniencia de establecer un método al azar para distribuir las horas de guardia y los camarotes a ocupar, ya que estos varían mucho y a veces dejan bastante que desear. Con una moneda se sortea quien será el Práctico APROE (Arriba, Proa, Estribor). Al elegido le corresponde la guardia de 08:00 a 12:00 horas del día par y el camarote de más arriba. Si ambos están en la misma cubierta, tomará el de más a proa. Si los dos están a proa, al APROE le corresponde el de estribor. Si excepcionalmente hay sólo un camarote, la distribución de arriba o estribor será referente a la litera. El ganar este sorteo no indica nada, ya que a veces el camarote de arriba es el del Práctico, pequeño y con muy pocas comodidades, mientras que al perdedor le toca el amplio salón del armador, con equipos de entretenimiento y otras bondades incluidas o puede terminar – excepcionalmente - en la enfermería del buque.

Subirse a la lancha de práctico tiene un procedimiento especial; puede ser en un muelle

o directo a la embarcación varada en la playa, como ocurre en el Estrecho de Magallanes. Atentos tripulantes ayudan a los prácticos con sus bártulos y se inicia la navegación en demanda del buque. Desde Ancud dura unos 25 minutos, mientras que de Quellón o Punta Delgada puede tomar dos horas, pero siempre se hace corta, gracias al intercambio de historias marineras, comentarios del tiempo u otros que se acompañan con café e incluso con una comida casera.

Se coordina con el buque – siempre en inglés que es el idioma oficial de trabajo – la banda a embarcar, altura de la escala y el mejor rumbo para producir el socaire necesario. En cercanías de la nave se inicia el otro proceso; subir a bordo. Primero lo hace el práctico de guardia en ese momento y le sigue el 2º práctico, quien debe verificar el embarco seguro de las maletas y despachar la lancha. Siempre hay tensión y presión en el proceso, que en muchas oportunidades es nocturno. A veces, las condiciones no son favorables y fuertes oleajes y movimientos dispares entre la lancha y el buque, con chaparrones de agua que empapan al personal y el equipaje, hacen la maniobra difícil y peligrosa. La subida puede ser de hasta nueve metros de altura, en una escala de cabullería y madera, que debe cumplir con normas internacionales de seguridad. Si la altura es mayor se emplea una combinación de escala real y escala de práctico, la cual también presenta algunas complicaciones.

El embarco debe ser rápido. El buque, a baja velocidad, está sometido a corrientes, olas y vientos que pueden aterrarlo (llevarlo hacia tierra) y sacarlo del área segura. Por eso el práctico de guardia pierde poco tiempo en los saludos en cubierta y se dirige raudo al puente, para coordinar con el capitán los movimientos iniciales. En cosa de pocos minutos tiene que informarse de las condiciones de la nave, las instrucciones o ideas de navegación que tiene el capitán y a su vez darle a conocer las características del área y la mejor ruta a seguir. Una vez acordada, se asume el pilotaje de manera formal, llevando la nave a la ruta más segura. En el intertanto, el segundo práctico recibió el equipaje y dispone su distribución conforme al APROE y pasa revista a las acomodaciones, que deben cumplir con las normas internacionales pertinentes.

Mientras el práctico de guardia se encuentra muy atareado lidiando con las comunicaciones con la autoridad marítima o contactos más próximos y conduciendo el buque con dotaciones y equipos desconocidos, el 2º práctico llega al puente para apoyarlo y proporcionarle al capitán la información detallada sobre la navegación. Este *briefing* debe ser muy claro y preciso, destacando las características de cada ruta, las condiciones meteorológicas esperadas y los tiempos estimados de arribo previstos (ETA) para los pasos importantes. Se verifica también la validez de la información del buque y sus reales limitaciones (lo que ocasionalmente acarrea más de una sorpresa). La máxima velocidad disponible, los calados reales y la confiabilidad del personal y del material, muchas veces obligan a cambiar los planes o a ajustarlos de forma significativa. Una vez definida la ruta y las instrucciones generales, se inicia la rutina de guardias.

La navegación

Comencemos este viaje imaginario con una travesía hacia el sur, ingresando por el canal de Chacao, con sus corrientes y alto tráfico de naves menores y pesqueros, que casi siempre estarán en el track de navegación, siempre será un desafío a la habilidad marinera. Si a ello se agregan las obligadas comunicaciones de enlace (en castellano) con los puntos de control marítimo y otros contactos y condiciones meteorológicas no siempre favorables y las interacciones con la tripulación (en inglés) no permiten distracción alguna. Ya más al interior de los canales chilotes, se encontrará con un sinnúmero de embarcaciones y granjas marinas ligadas a la industria salmonera que también son de cuidado al navegar.

Para ese entonces se tendrá clara la ruta para volver al océano. Los buques muy grandes privilegiarán el canal Ninualac, los pequeños, el canal Pulluche y la mayoría el Canal Darwin. Todos ellos compitiendo con paisajes y coloridos envidiables.

El régimen de vida se establece en base a la rutina de dos guardias, rancho y descansos. La costumbre, probada por años, es cubrir cuartos de cinco horas, excepto el de 08:00 horas al mediodía. Con ello se logra una buena combinación con el régimen del buque y con aquellos pasos que

obligan la presencia de ambos prácticos en el puente.

En estas horas se asiste a las primeras comidas a bordo. Estas varían mucho de un buque a otro. En los de pasajeros son excelentes, con muchos restaurantes y servicios a la carta, mientras que en pesqueros asiáticos o en naves de dotaciones mixtas se encuentran exóticas comidas muy variadas, no siempre aptas para mañosos. Como siempre, el cocinero es un personaje importante a bordo y su labor tiene impactos fuertes en las tripulaciones. Antiguos prácticos recomiendan llevar delicias locales para mejorar el rancho, lo que en la mayoría de las veces es bien recibido. Por factores contractuales, los horarios de las tres comidas diarias son temprano (07:00, 11:30 y 17:30) y constituyen un factor mandatorio para el régimen a seguir.

Durante toda la travesía se deberá estar atento a las numerosas situaciones de riesgo o inesperadas que se presentan. Una de las más peligrosas la constituye el *blackout* o apagón total de la nave. Se supone que todos buques cuentan con baterías de poder para los equipos claves y generadores de emergencia de partida automática para enfrentar emergencias, pero en más de alguna ocasión estas provisiones no funcionan. Navegando en canales y próximos a caídas importantes la nave pierde todo poder, incluso el de emergencia, la única luz y equipo disponible lo constituye el computador portátil y el GPS del práctico. Sin propulsión, ni gobierno, sin comunicaciones ni sensores o equipos de navegación sólo queda confiar en la experiencia del práctico y en la tecnología, mientras dure su batería. Buscar fondeaderos, resolver la falla y entregar información sobre la seguridad de la navegación de un buque al garete se transforma una tarea muy demandante. Afortunadamente la ocurrencia de este tipo de acaecimientos es eventual pero real, un par de veces por año, afortunadamente sin mayores consecuencias.

Otra situación, algo más recurrente, es la evacuación de enfermos. Cuando el buque es de pasajeros, normalmente se tratará de pacientes mayores que con los apoyos médicos de a bordo – que son bastantes – no pueden estabilizarlo. Ello obligará a coordinar con la autoridad marítima y las agencias la maniobra en el lugar más seguro. A veces se hará por helicóptero y otras sencillamente

recalando de emergencia a un puerto o caleta con facilidades de atención y traslado. Los ha habido muy arriesgados en condiciones meteorológicas adversas y otros bastante menos desafiantes. A veces, en especial por accidentes laborales, las atenciones a bordo no permiten atender oportunamente al afectado y este muere. Si bien la decisión sobre qué hacer recae en el capitán, serán los prácticos los que deben apoyar, asesorar y coordinar las acciones a tomar. El impacto que tiene en la tripulación es tan fuerte que a veces se hace recomendable navegar en aguas oceánicas o por pasos menos demandantes pues la eficiencia y capacidad del personal se ve notablemente disminuida.

La situación más peligrosa y exigente, obviamente será la de una varada en la ruta. Pese a que los prácticos son experimentados y cuentan con todas las herramientas profesionales y personales para minimizar riesgos, a veces los accidentes ocurren. Afortunadamente la accidentabilidad en nuestros canales es baja (tres a cuatro varadas por década de un total 8.000 comisiones aproximadamente), muy inferior a las estadísticas mundiales y, en la mayoría de los casos, se pueden atribuir a causas ajenas al práctico, como fallas de equipos, gobierno o propulsión. Pese a ello, se dominan todos los procedimientos para evitarlos y si ocurrieran, también se conocen las acciones a tomar para contener y posteriormente rescatar la nave y su gente. Este tipo de situaciones puede adquirir mucha gravedad cuando se trata de buques tanque y buques de pasajeros. En el primer caso, por el gran peligro de contaminación de aguas prístinas e impolutas que se verían afectadas, y en el segundo caso por la complejidad que conlleva el apoyo y potencial evacuación no de cientos, sino miles de pasajeros de los grandes trasatlánticos, desde aisladas zonas de los canales australes.

Pero volvamos a la mar. Después de algo menos de 24 horas de navegación por canales de Chiloé, se sale a mar abierto. Si bien este tránsito no requiere pilotaje, se presta la asesoría respecto a la mejor ruta a seguir y para definir donde se reingresará a aguas interiores. Existen varias alternativas que dependen de las características del buque y del tiempo reinante. Si es excepcionalmente bueno, se puede seguir directo hasta el Estrecho de Magallanes. Si el buque es grande, normalmente ingresará por el Canal Trinidad o por el Fallos - Ladrilleros y si las

dimensiones, la marea y la luz lo permiten por el Canal Messier y la Angostura Inglesa o con mayor flexibilidad por el Canal Picton.

La aproximación a los canales es de cuidado. Si bien los medios satelitales y las cartas electrónicas facilitan mucho esta tarea, hay zonas donde las cartas presentan algunas diferencias con la realidad. A veces las condiciones del mar hacen que capitanes inexpertos o no familiarizados con el área se acerquen demasiado a costa ingresando a zonas poco sondadas y no recomendadas para navegación, que confíen en cartas electrónicas o de papel no oficiales o de escalas inapropiadas para navegar en cercanías de costa, sin percatarse de los peligros. La experiencia – a veces no muy grata – recomienda que con mucha antelación los prácticos retomen sus obligaciones y conduzcan la nave por rutas oceánicas seguras y conocidas.

A continuación siguen dos días de gran intensidad, donde las guardias y los tiempos de descanso pasan rápidamente. Los dos prácticos deben apoyarse en el puente en algunos cruces de cuidado, como la Angostura Inglesa, Canal Picton, pasos Grey y Shoal, Tortuoso y Primera Angostura del Estrecho de Magallanes, etc., de acuerdo a las características de cada nave, limitando así los tiempos de descanso, aunque sin impedirlos totalmente. Pese a lo exigente de la ruta y de haberla recorrido cientos de veces, nunca deja de sorprender la naturaleza que la rodea. Las variaciones de colores y de vegetación que se va transformando en rocas lisas o talladas por los fuertes vientos reinantes es un recuerdo permanente de la fragilidad y temporalidad del ser humano en esta tierra.

Al llegar al Estrecho de Magallanes se suceden momentos demandantes y otros de calma. El ingreso, ya sea viniendo de aguas interiores o vía oceánica, presenta aguas amplias a veces azotadas por fuertes vientos y oleaje que va mejorando a medida que se navega al sur. Normalmente, se encontrará con otros buques de vuelta encontrada y existen varios puntos de control marítimo con los cuales se intercambia información de tráfico, meteorología local y ETA a distintos lugares. Las navegaciones por el Paso del Mar y el Paso Largo, en general son bastante tranquilas, por ser amplios y con pocas variaciones de rumbo. El cruce del Paso Tortuoso, con corrientes atravesadas pero con un ancho utilizable de casi una milla, sólo se

dificulta cuando sorpresivamente se encuentra con un pesquero que, sin práctico a bordo y con inexistente dominio del inglés, efectúa maniobras incomprensibles o poco claras, de noche o con visibilidad reducida por nieve y ventisca.

Al acercarse a Punta Arenas aumenta el tráfico local y se aprovecha la proximidad al puerto para verificar novedades, coordinar desembarcos, alojamientos, traslados terrestres y aéreos y todos los detalles para finalizar la comisión. Oportunamente se tomará contacto directo con la lancha de prácticos y la Capitanía de Puerto de Punta Delgada dispondrá el lugar de desembarco conforme a las condiciones imperantes.

El desembarco

Las tranquilas horas de guardia se aceleran repentinamente. Hay que proveer al capitán del máximo de información para la salir de manera segura del Estrecho de Magallanes al Atlántico, como también instruirlo sobre los límites y áreas para desembarcar los prácticos. Si las condiciones son muy malas y el buque no es de gran tamaño, se podrá tomar la lancha en cercanías de la Primera Angostura, pero en condiciones normales se hará en la Zona de Espera de Prácticos en Bahía Posesión, algo más al Este de la línea de plataformas petroleras costa afuera.

Se va reduciendo el andar y haciendo socaire a medida que se aproxima al punto de desembarco, mientras la lancha acude pronta al llamado del buque por la banda seleccionada. Mientras el 2º Práctico verifica el traslado y desembarco del equipaje, el de guardia, entrega las últimas instrucciones y da por terminado el pilotaje para dirigirse a cubierta. Esta maniobra también debe ser rápida, para que el buque pueda retomar luego su rumbo y velocidad normal. Abordar una lancha atracada a un buque navegando y sometida a los golpes de ola y vaivenes naturales requiere de habilidad y experiencia para evitar accidentes. Afortunadamente esto se complementa con el apoyo, muy bienvenido, de las dotaciones de las lanchas.

Una vez en la lancha y habiendo despachado el buque con deseos de buena travesía, se da por

terminada la comisión. El viejo dicho “navegación efectuada, comisión olvidada” adquiere importancia al señalar que ésta fue bien cumplida y sin novedades. La travesía a tierra, nuevamente se hace corta gracias a las atenciones y anécdotas que se intercambian. Se valora de manera especial una buena comida casera, cuando la oferta alimenticia del buque ha dejado que desear o para algunos se transformó en tres o cuatro días de dieta obligada (aunque ello sea la excepción).

Una vez cumplidas las presentaciones de rigor, vendrá el traslado a Punta Arenas y la tradicional comida de fin de viaje. Como se debe permanecer 24 horas en el puerto de desembarco, por si hubiera un requerimiento urgente de pilotaje, es común que se encuentre a otros prácticos que están en los procesos de embarco o desembarco y se arme rápidamente una gran reunión de viejos lobos de mar, amenizada con excelentes historias marineras y de las otras.

Termina la comisión

Ya en casa, se coordina la presentación final del informe de comisión, el cual proveerá de valiosa información al servicio como también a los prácticos que deben pilotear esa nave en el futuro. El proceso completo normalmente dura una semana desde la llamada inicial hasta que se entrega el parte de viaje, de los cuales tres o cuatro días han sido de intensa y demandante navegación. La duración será más larga sólo en buques especiales o en los de pasajeros donde usualmente superan los 10 días de estadía a bordo.

Teniendo en cuenta que cada diez años un práctico efectúa una media de casi 200 pilotajes y que cada uno es una experiencia valiosa e irrepetible, que le permite interactuar con otros marinos del mundo, con culturas, creencias y costumbres muy diversas y que le permiten recorrer y admirar una y otra vez la belleza desafiante y maravillosa de nuestros canales australes, no queda duda que esta profesión es una aventura profesional y marinera inolvidable y que al término de la carrera activa en la Armada o la Marina Mercante ojalá muchos pudieran acceder a ella.
