

Como alguien dijo: “el Nilo es el padre del Egipto, se puede hacer la analogía, de que nuestro país es hijo del Puerto de Montevideo [1] [2] y siguiendo esa línea de razonamiento, también podemos afirmar que quienes lo acunaron fueron prácticos del puerto.

Montevideo es el puerto natural más profundo y protegido del Río de la Plata y fue por ello la manzana de la discordia entre varios Imperios. La excelencia de la bahía como puerto de refugio y de recalada se impuso a los navegantes desde los primeros viajes [3].

Fue la plaza fuerte más austral del Imperio Español y sede de la Comandancia de la Marina Española ya que era casi obligatorio buscar su refugio para quienes iban hacia el Pacífico.

Su relación con los prácticos ha sido profunda y estrecha desde sus orígenes hasta la actualidad, tanto es así que su fundación fue urgida por Pedro Gronardo [4], un práctico, que avisó al Gobernador español de Buenos Aires que los portugueses comenzaban a establecerse en la zona.

Gronardo fue su primer habitante y su casa la primera de la ciudad; la cual fue elegida por Zabala [5] para Cabildo (casa de gobierno), lo que confirma que Montevideo nació primero como puerto y luego como ciudad.



El Puerto de Montevideo en construcción. Año 1901. (Fuente: Centro de Fotografía. Dominio público).

No sólo es el puerto más importante de la República Oriental del Uruguay, es la capital, centro económico y político, donde más de la mitad de la población vive en ella y causa de la independencia, ya que los ingleses no querían que un imperio como el brasileño o un estado importante como la Argentina (Provincias Unidas en aquella época) dominaran la salida del Río de la Plata.

Es tal la importancia del puerto para el país y la región que la mayor parte del comercio exterior pasa por él, siendo la mitad del total de sus movimientos, mercaderías en tránsito

para otros países de la región.

Los prácticos, como pieza fundamental en el funcionamiento de cualquier puerto lo son también aquí, aumentado por la ubicación en un estuario poco profundo, con canales que necesitan dragado permanente (estrechos y largos) y que solo tiene una ribera para referencias debido a lo desproporcionado de su ancho.



La aduana de Montevideo en 1901. (Fuente: Centro de Fotografía. Dominio público).

El estuario además tiene bancos de piedra y arena que prácticamente bloquean el centro del

acceso. El mayor de ellos es el Banco Inglés, llamado el "infierno de los navegantes" [6], convirtiendo el acercarse al puerto una tarea dificultosa.

Tanto así valoraban la posición estratégica de Montevideo, que en 1819 los portugueses construyeron en la Isla de Flores [7] lo que fue considerado como el faro más caro del mundo, ya que se pagó con la cesión de parte del territorio, lo que representa la importancia del puerto y la seguridad del tráfico, que consideraron que valía la pena el tener un faro a un costo tan elevado.

Posee características de mar y de río, su altura de marea, tan importante en una zona tan llana, depende de la fuerza y dirección de los vientos en forma mucho mayor que por la marea astronómica, lo que la hace prácticamente impredecible y así lo reconocían las fuerzas de ocupación inglesas, "*The rise and fall of water throughout the river, and set of stream does not seem deducible to any know rule*" [8].

Si bien la bahía está protegida de casi todos los vientos, hasta que se construyeron las escolleras estuvo indefenso contra los de dirección sudoeste.

Las nieblas debido a la temperatura del agua de río y el frío del aire en invierno también son un factor a considerar en esa estación.

Aun así, son los vientos quizás la variable más temida por los capitanes que catalogan a Montevideo como "ventoso", no sólo por su fuerza, sino porque no tiene estación predominante, ni dirección establecida y lo peor es la inmediatez con que golpean. En un poco tiempo se pasa de una calma casi absoluta a varias decenas de km por hora. Estos vientos provocan también una suba repentina de la altura de marea (un par de metros) o un descenso de similar magnitud dependiendo de la dirección.

Esta variabilidad de fuerza, dirección e inmediatez fue la usada por el almirante Beaufort (según su biógrafo) [9] para confeccionar su célebre escala ya que comenzó a usarla al zarpar del puerto de Montevideo evacuando las tropas de las invasiones inglesas de 1807.

Desde los primeros años, agravados esos tiempos por no tener escolleras, estos peligros y riesgos han provocado numerosos accidentes en zonas cercanas y también en el mismo puerto tal como el naufragio de Nuestra Señora de Loreto [10].

“Este ha sido, señor, un temporal que no han visto los nacidos, y los tres días de él, tres días de Juicio. Pedían socorro la Loreto y cuantas embarcaciones había fuera, y ninguna se podía socorrer porque eran montañas y el viento se llevaba la gente ...” [11].

Debido a todas estas dificultades y a la necesidad de los habitantes del país de un movimiento portuario fluido, la relación prácticos - ciudad es muy estrecha y demandante.

A los movimientos portuarios se les exige eficiencia y seguridad, quizás como en todo lugar, pero aquí expuesta con énfasis y reclamada por los ciudadanos al puerto y a los prácticos desde el nacimiento como ciudad.

Casi trescientos años de esta relación exigente se expresó en varios reglamentos [12] hasta el actual de 2002 con sus modificaciones y en una Ley [13] [14] que a nivel mundial es considerada un modelo.



El Puerto de Montevideo: almacenes y grúas. Año 1911. (Fuente: Centro de Fotografía. Dominio público).

Es tal la importancia de esta relación, que antes de aprobar la Constitución Nacional de 1830 dando nacimiento a una nueva nación, las autoridades provisorias en 1829 formalizan ese vínculo entre ciudad y práctico, que luego se reafirma en la evolución de ese reglamento a lo largo del tiempo, que a partir de principios del Siglo XX se consolidó en una dirección que se basa en dos pilares fundamentales: seguridad y eficiencia.

Quizás sólo es un pilar con dos cordones que se apoyan uno en el otro, es imposible obtener seguridad sin eficiencia y viceversa. Es imposible lograr seguridad sin previsibilidad, certezas de ejecución, mejora continua y costos razonables. Todos son hilos importantes de

la eficiencia. En cambio no hay mayor pérdida de eficiencia que el accidente, por lo tanto ambos pilares son en realidad uno.

Si tuviéramos que resumir lo expresado en la relación en una frase sería: “Lo que es bueno para el país (ciudad), es bueno para los prácticos”, lo que refleja el estrecho vínculo que existe entre la prosperidad del país y la actividad portuaria, donde los prácticos del Puerto de Montevideo contribuyen desde su lugar a que esto sea así.

Más allá de la expresión, llevarlo a la práctica llevó trecientos años de evolución continua.

Actualmente, el reglamento elimina la competencia entre prácticos priorizando de esa forma el interés general y la seguridad. Establece un sistema de funcionamiento colaborativo, que fomenta el intercambio de experiencias y la mejora continua en el uso de las herramientas electrónicas, y medios físicos como remolcadores, amarradores, espacios, lanchas de embarque y administración centralizada, entre otras, todo regulado bajo las más estrictas normas de calidad impuestas por los organismos nacionales e internacionales competentes.

Para lograrlo, el sistema de pilotaje nacional, aplica el turno riguroso y fondo común, de forma que todos tienen el mismo trabajo y la misma remuneración. Lo que a priori parece tan fácil de comprender, llevo doscientos años de evolución.

Los frutos de ello son claros, con mayores restricciones que el Canal de Suez por ejemplo, y con una infraestructura de más de 100 años, llegan a diario a nuestro puerto los barcos de mayores dimensiones, sin haberse producido hasta la fecha, ningún bloqueo del canal ni colisión mostrando uno de los índices de sineistralidad más bajos a nivel mundial. En una ciudad con más de 25 km de playas, con la mayoría de sus habitantes costeros, este es un elemento de gran relevancia. Serían trágicas las consecuencias de un accidente marítimo, como por ejemplo, un derrame de petróleo. Sin embargo la ciudad y sus habitantes confían y mantienen esa comunión de la cual hablamos con sus prácticos.



Vista aérea de Montevideo y de la zona portuaria en 1931. (Fuente: Centro de Fotografía. Dominio público).

En cuanto a eficiencia, sangre vital para su comercio y razón de la existencia como ciudad, el reglamento proporciona también un gran valor intangible para los negocios como lo es una tarifa plana y previsible, que ajusta anualmente de acuerdo a parámetros también públicos, en una moneda internacional, igual para todos y con una escala por volumen que permite que aquel cuya capacidad es menor pague menos. Además, se trabaja en un sistema 7/24/365. Es decir que se trabaja siempre y hasta en casos extremos de mal tiempo o de emergencia (fuego, inundación o emergencia sanitaria), muchas veces honorariamente.

Por otra parte, en el caso del turismo de cruceros, que permiten que miles de pasajeros recalen en nuestra ciudad, derramando así una importante actividad económica y social a la ciudad y sus negocios, los prácticos han contribuido en su promoción de diferentes maneras, por más de 20 años.

En una ciudad que al despertar ve en el horizonte los grandes buques acercarse, magnificarse y sumergirse entre sus edificios vive con ellos siempre presentes; es imposible vivir en la ciudad sin la omnipresencia de los buques.

Hasta aquellos más alejados de cualquier trabajo con el mar notan los buques y las lanchas de prácticos yendo y viniendo continuamente.

La rambla que contornea la ciudad y paseo preferido de los montevideanos tanto en verano como en invierno, es una platea increíble y quizás única a nivel mundial de una ciudad que aún mantiene al puerto en sus entrañas.

Son los prácticos “*Las puertas de la Tierra*” [15] los primeros al recibir y los últimos a despedir a sus visitantes transmitiendo la alegría de una ciudad que vive debido a ese comercio, causa y razón de su existencia.

Notes

[1] <https://www.fing.edu.uy/sites/default/files/Historia%20del%20Puerto%20de%20Montevideo.pdf>

[2] Dr. José María Fernández Saldaña.

[3] <https://www.fing.edu.uy/sites/default/files/Historia%20del%20Puerto%20de%20Montevideo.pdf>

[4] Wikipedia Pedro Gronardo.

[5] Wikipedia Bruno Mauricio Zabala.

[6] Andrés López Reilly. "El Infierno de los Navegantes".

[7] <https://www.elreporte.com.uy/el-faro-mas-carro-del-mundo/>

[8] Bauzá, Carlos Los capitanes de puerto de Montevideo Torre del vigía Seg .ed. 2005 Pag.219 "Informe" del contralmirante Charles Stirling comandante de la escuadra de ocupación.

[9] Courtney, Nicholas "Gale Force 10: The life and legacy of Admiral Beaufort" editorial: Headline Book Publishing 2003.

[510] <https://www.buscadores-tesoros.com/t635-nuestra-senora-de-loreto-bahia-de-montevideo-uruguay>

[11] Cesáreo Fernández Duro. "Naufragios de la Armada Española" Madrid,1867.

[12] <https://www.anp.com.uy/inicio/institucional/marco-normativo/decretos>

[13] https://dirme.armada.mil.uy/ContenidosPDFs/Prena/Dirme/leyes/ley_16595.pdf

[14] <http://www.monpilot.com.uy/website>

[15] Domínguez, Carlos María "Las puertas de la tierra" Ed. Banda Oriental.

Head Image: Vista aerea de la ciudad de Montevideo, del puerto y de la Rambla que recorre la costa. (© Foto: Luis Camacho, 2021).