

Apuntes para una

HISTORIA DEL PRACTICAJE DE LOS RÍOS INTERIORES

Por el capitán Ricardo Omar Silva(*)

Aunque el tráfico marítimo internacional en el Río de la Plata se fue liberalizando en los últimos años de la colonia, por imposición de la política comercial británica, esta liberalización no alcanzó a la navegación de los ríos interiores.

El Paraná y el Uruguay permanecieron cerrados al comercio internacional por espacio de tres largos siglos, dando como resultado que el practicaje no existiera en ellos. Mientras tanto, reducidos núcleos de pobladores se fueron asentando sobre sus márgenes, originándose así una creciente navegación de cabotaje, efectuada con veleros de escaso porte que en su mayoría no sobrepasaban las 30 toneladas de registro.

El puerto capitalino, usufructuando el cobro de los derechos aduaneros, recibía las mercaderías de importación que las embarcaciones del cabotaje se encargaban de distribuir en las poblaciones ribereñas, trayendo de regreso frutas, leña y otros artículos de consumo para la ciudad y los productos de exportación que de esas localidades salían para el mercado europeo.

De esta manera el puerto de Buenos Aires fue el intermediario obligado en el comercio del interior del país, quedándose con la parte que todo intermediario cobra por sus servicios; beneficio que iba a engrosar el erario de esta provincia. Algunos años después de 1810, cuando exigencias militares hicieron que esos ríos fueran surcados por las naves del estado, se hizo presente la necesidad de que las condujeran por los meandros de sus cursos y siendo los patrones de las citadas embarcaciones los únicos que podían cumplir esa tarea, se recurrió a ellos. Así surgieron los baqueanos de los ríos, embarcados con ese título y equiparados a tenientes de fragata con el sueldo correspondiente al grado, que era por entonces de \$150.

Fue a partir de la década de los años '30, durante el gobierno de Rosas, cuando para hacer frente a los conflictos internacionales que entonces surgieron, que el

La historia de los prácticos y baquianos argentinos y sus actividades profesionales, están profundamente enraizadas con los sucesos trascendentes de la nacionalidad desde mucho antes de la Revolución de Mayo. Debe recordarse en ese sentido que el Piloto Práctico del Río de la Plata, don Juan Antonio Guerreros, fue el primer Capitán del Puerto de Buenos Aires a partir del 8 de enero de 1756. En esta nota, el práctico del río Paraná, capitán Ricardo Omar Silva describe las vicisitudes que desde sus orígenes dieron lugar a la paulatina organización de los baquianos y prácticos, para la prestación de esos servicios. En la segunda parte, el subprefecto Alfredo Antonio González, traza una reseña de los barcos, que fondeados en el Río de la Plata cumplieron la función de pontón faro y que desde 1842 y con el correr del tiempo dieron lugar al actual estacionario para prácticos D-15 "RECALADA".

PRACTICAJE



PRACTICAJE

PRACTICOS

PROTECTORA NAVAL
SP 14

empleo de estos hombres se requirió en mayor número. En ese tiempo los baqueanos tenían apellidos españoles y los documentos fechados entre los años 1829 y 1847 mencionan los de Lezcano, Paredes, Fernández, Avalos, Medina y otros que, continuando la tradición de su raza, se dedicaron a la navegación, actividad que ejercieron en los ríos Paraná y Uruguay.

Posteriormente también ellos fueron requeridos como baqueanos en los buques de guerra con la misma equipación y sueldo que sus predecesores y analizando documentos oficiales y hemos encontrado referencias a Ravenna, Gastaldi, D'Andrea, Garacino y Luis Cabassa, entre otros, pudiendo señalarse que este último llegó a ser un respetado y estimado jefe naval.

Una de las causas que provocaron la caída de Rosas fue el propósito de las provincias litorales de liberarse de su dependencia de Buenos Aires en el comercio internacional, propósito al que se adhirió el gobierno del Brasil, que deseaba libertad de movimiento para sus comunicaciones con los puertos del Mato Grosso.

El derrocamiento de este gobernador trajo consecuencias importantes en el practicaaje de los ríos interiores. En efecto, con la libertad de navegación declarada por el gobierno provisorio de la Confederación Argentina el 28 de agosto de 1852, y puesta en vigencia por el decreto del 3 de octubre de ese año, que habilitó en el río Paraná el puerto homónimo y los de Diamante, Victoria, La Paz, Santa Fe, Rosario, Corrientes, Bella Vista y Goya, y en el Uruguay los de Guleguaychú, Concepción del Uruguay, Concordia y Federación, los barcos de ultramar comenzaron a llegar a ellos y tuvieron necesidad de hombres conocedores de sus cursos para que los pilotearan, debiendo recurrir entonces a los patrones de cabotaje más aptos.

Fue así como se inició una nueva era en la navegación de estos ríos, con el surgimiento de un núcleo de baqueanos que fueron el origen y punto de partida del practicaaje. Muchos de estos patrones, en particular aquellos que eran dueños de sus embarcaciones, alternaron el pilotaje con la navegación de cabotaje y otros, probablemente los que no estaban en esas condiciones, encontrando más redituable el practicaaje, se dedicaron exclusivamente a él. También en ese tiempo se inició y cobró intensidad la marea inmigratoria que pobló nuestro desierto país; en esa corriente fueron mayoría los italianos con una gran proporción de genoveses que, como los que les precedieron y tal vez por sus relaciones de parentesco o amistad con ellos, se dedicaron a la navegación de cabotaje y fueron solicitados para pilotear los buques de ultramar.

Algunos de estos barcos fondeaban primero en Buenos Aires y embarcando aquí los baqueanos seguían después a los puertos del litoral fluvial, mientras que otros que venían directamente a esos puntos, los tomaban frente a Montevideo continuando viaje a sus destinos conducidos por ellos desde su entrada al Río de la Plata.

Mientras no llegaron los buques a vapor el pilotaje se prolongaba por largos días, máxime si además de tener que vencer la corriente contraria en los viajes de subida no se contaba con la ayuda de vientos favorables o -peor aún- si éstos eran contrarios.

Más tarde, al utilizarse las máquinas de vapor, el extenso recorrido y la poca velocidad de los buques continuó haciendo de los pilotajes una tarea sacrificada y agotadora para ser cumplida por un solo individuo, que se efectuó hasta bien entrado el siglo XX cuando luego de enconadas luchas con sus colegas del Río de la Plata - que sólo podían actuar en esas aguas- se llegó finalmente a la actual delimitación de zonas y posteriormente con la imposición de dos prácticos.

(*) práctico del Río Paraná

