

Estacionario para prácticos

D-15 "RECALADA"

Desde sus comienzos hasta nuestros días

por el subprefecto Alfredo Antonio González*

Todos aquellos que navegan las aguas del Río de la Plata, están acostumbrados a divisar el estacionario "RECALADA", lugar donde desde mediados del siglo pasado se brinda un servicio ininterrumpido los 365 días del año, y cuya rica historia trataré de resumir.

Corría el año 1842, cuando en el mes de agosto, la Sociedad de Prácticos Lemanes tenía fondeado el bergantín "CONDOR" - buque de 182 toneladas- en las proximidades de Punta Indio para servir de estacionario a sus hombres. Contaba con un fanal en el palo mayor que exhibía su luz todas las noches señalando el rumbo hacia los puertos argentinos, constituyéndose así en el primer pontón faro estacionario de prácticos fondeado en el Río de la Plata, y el antecesor más antiguo del actual estacionario "RECALADA".

En 1845, durante el bloqueo del Río de la Plata por las fuerzas navales anglo-francesas el "CONDOR" fue retirado de su fondeadero y traído al puerto de Ensenada, a fin de que las naves bloqueadoras no pudieran servirse de él en sus maniobras.

Al finalizar esas hostilidades, el 17 de Octubre de 1848 la Sociedad reanudó el servicio de estacionario de prácticos y faro flotante en Punta Indio, fondeando el bergantín "CACIQUE CATRIEL" a dos millas de la barra interior del Río de la Plata.

Un aviso publicado en el diario "EL ORDEN" de Buenos Aires el viernes 1° de octubre de 1858 comunicaba que ..."frente a Punta del Indio al N.E. una cuarta al Norte, según los mapas, a ocho millas de dicha punta, existe el pontón de dicha sociedad que alumbra su farol todas las noches y es visible a quince millas de distancia..." y agregaba dicho anuncio ..."en dicho pontón se encuentran siempre prácticos para los buques de entrada, anclas y cadenas de auxilio para los que las necesiten..."

En 1866 la Sociedad de Prácticos Lemanes tenía fondeado como estacionario en Punta Indio la barca "CONCEPCION" a la que el 28 de Octubre de ese año un temporal arrojó sobre la costa de la Magdalena, perdiéndose totalmente, siendo reemplazada provisoriamente por el bergantín norteamericano "JÚPITER" fondeándolo el 5 de noviembre.

Aunque se ignoran los nombres y tipos de buques empleados por la Sociedad posteriormente, se sabe que la misma siempre mantuvo un



el estacionario de la Sociedad de Prácticos que continuó prestando servicios al igual que el pontón faro "RECALADA".

Este sistema continuó sin modificaciones hasta el 3 de febrero de 1926 en que por razones de economía, se volvieron a unificar en un solo pontón los servicios de faro y de estacionario de prácticos, empleándose a tal efecto la barca comprada por la Sociedad, la que fue reacondicionada colocándose la farola en una torre de hierro construida a tal fin.

Al finalizar el año 1929, la arcaica nave ya contaba con más de 60 años de servicios, en tanto la Corporación General de Prácticos que gestionaba su reemplazo, informaba a la Autoridad Marítima que "se estaba cayendo a pedazos" y carecía de luz eléctrica.

Estas gestiones tuvieron éxito y culminaron con la sustitución de la ex- "NOSTRO PADRE" por el transporte de la Armada "CHACO", ex-vapor español Cádiz construido en Glasgow en 1895, de 8700 toneladas y 24 pies de calado, constituyéndose en el "Pontón N° 05".

Este pontón tuvo un triste destino pues naufragó en la madrugada del miércoles 22 de Enero de 1947 al ser abordado por el buque tanque sueco "JULIUS" en circunstancias en que éste, en viaje al exterior se acercaba al estacionario para desembarcar el práctico. Durante algunos días el

servicio de practica fue atendido por el aviso "GAVIOTA" que había concurrido al lugar del siniestro, siendo relevado por el guardacostas "LIBERTAD" construido en Birkenhead en 1893, el que a su vez fue reemplazado por el ex-vapor Italiano "AMABILITAS" ex-"RÍO BERMEJO" de la entonces Flota Mercante del Estado.

En 1950 debido al deficiente estado de ese Pontón, que hacía agua, ocupó nuevamente su lugar el ex-guardacostas "LIBERTAD" siendo relevado el miércoles 5 de Marzo de 1958 por su gemelo "INDEPENDENCIA". Pero este buque a pesar de las modificaciones que se le hicieron no era adecuado para el servicio a que se le destinaba y para sustituirlo el Departamento de Practicaje recibió del Ministerio de Marina el transporte naval "LES ECLAIREURS" construido en el año 1961 en los Astilleros Monfalcone de Trieste -Italia- radiado del servicio, el que después de efectuarse trabajos de reacondicionamiento fue fondeado en "RECALADA" el jueves 5 de Septiembre de 1968. A esta unidad le sucedió luego de más de 15 años de servicios el ex-B/M "LAGO LÁCAR", primero en poseer un helipuerto, y desde el 20 de Marzo de 1994 se encuentra el ex-B/M "RÍO LIMAY" con moderno equipamiento de ayuda a la navegación, cuya presencia jalona una rica historia de soberanía en el Río de la Plata, desde los albores de la Patria.



Bibliografía

Historia del practicaje rioplatense, por el Capitán de Ultramar Albino C. Morales (De. 1980) Historial D-15 Recalada.
(*) Jefe del Destacamento Recalada



pontón faro estacionario de prácticos en las inmediaciones de Punta Indio, y que el reglamento del 20 de julio del año 1900 así lo confirma, al autorizarla a que además de las embarcaciones destinadas a cruzar el Río para ofrecer prácticos a los buques, fondeara un estacionario en el lugar indicado. Y poco después de fondear el 1° de Mayo del año 1903 el primer pontón faro que se conoció con el nombre de "RECALADA", la sociedad fue autorizada a mudar su estacionario hasta las cercanías de éste.

Este primer pontón fue el ariete "MAIPÚ" que tuvo estación de radio a partir del año 1910, reemplazado en cortos intervalos por "LOS ANDES" y "EL PLATA".

Cabe aclarar, que los estacionarios de aquellos tiempos pertenecían a la Sociedad de Prácticos Lemanes, y desde donde esos profesionales hacían espera de los buques provenientes del exterior. Por ello, en el año 1906 se dispuso que el pontón faro "RECALADA" hiciera las veces de estacionario eliminando el usado por la sociedad hasta entonces.

Esta disposición fue mantenida por el término de seis años, al cabo de los cuales la experiencia demostró que la aproximación de los buques para tomar práctico era peligrosa, pues se habían producido abordajes, que pusieron en grave riesgo la seguridad del pontón, por lo que se decidió que la sociedad tuviera su propio estacionario.

Por esta razón, el 5 de Mayo de 1911 se canceló la autorización que permitía a los prácticos hacer uso de los pontones faros y el 8 de noviembre, completando esta resolución, la Sociedad de Prácticos fue autorizada a fondear un pontón estacionario a una milla del pontón faro "RECALADA", lo que se efectuó el 19 de junio del año siguiente. El estacionario fondeado fue la ex-barca italiana "NOSTRO PADRE" construida antes del año 1869.

El reglamento aprobado el 1° de Octubre de 1917 oficializó nuevamente los estacionarios de prácticos y con ese motivo el gobierno compró