

Curiosidades Históricas/35.1

Recopilaciones de diversas fuentes que bien pueden adornar una conversación profesional.

Por el Capitán Francisco J. Jañez.
Práctico del Puerto de Tarragona

LAS BANDERAS EN LA VIDA MARÍTIMA-PORTUARIA (1ª PARTE)

Definición: Según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, la bandera es el *lienzo, tafetán u otra tela de figura comúnmente cuadrada o cuadrilonga, que se asegura por uno de sus lados a un asta o driza, y se emplea como insignia o señal. Sus colores o el escudo que lleva, indican la potencia o nación a que pertenece, el castillo, la fortaleza, la embarcación etc., en que esta izada // 2. Nacionalidad a que pertenecen los buques mercantes que la ostenta.*

Antecedentes: Su uso se remota a los más antiguos tiempos y ha sido siempre el emblema a cuyo alrededor han sostenido los ejércitos de mar y tierra sus combates. Desde la antigüedad y así se recogen entre los usos y diseños de la flota de los faraones, todo buque precisaba mostrar en la mar además del tipo de nave que correspondía, generalmente por la propia forma de su roda o tajamar, la insignia del imperio o dinastía a la que pertenecía, por las formas o colores de la culminación de sus finos de popa. Estas singulares y antiguas características de identificación, transformadas por el tiempo, han llegado a nuestros días y son las que hoy conocemos por la bandera de torrotito, o el escudo de la compañía naviera en la parte alta del tajamar, y la bandera nacional como insignia a popa, que reemplaza a las señas de identificación del poder que la tutela o pertenece con el mismo fin, es decir, para mostrar a que nación o potencia corresponde tal nave o lo que es lo mismo, que nación la tutela y controla.

Fueron los chinos los primeros que mostraron la bandera izada sobre un asta y también los que emplearon la seda como lienzo, logrando con ello dar más alcance a la visibilidad de esta. Tales avances llegaron a Europa través de los árabes y los cruzados.



Bandera usada por los buques españoles desde principio del siglo XVI.



Bandera del Imperio de España durante Felipe II.

Los primeros vestigios conocidos en España del uso de la bandera en sus diferentes formas y tamaños se encuentran en los *vexilos* utilizados como insignias por los diferentes cuerpos, tercios y secciones de legionarios del Imperio Romano durante el desarrollo y asentamiento de esta antigua potencia en todo el territorio ibérico, si bien fueron los árabes durante su larga permanencia en estas tierras los que llegaron a perfeccionar como tales banderas, las insignias de sus estandartes, pues influenciados por sus conocimientos orientales, emplearon la seda como el material más idóneo para su confección, por el esplendor, nitidez y ligereza que se obtiene para mostrar los colores respectivos, así como por la facilidad de su traslado y despliegue, pues hasta entonces eran rígidos.

Generalidades: En la mar y puerto, el uso de las banderas que pueden mostrar los buques en sus

distintos palos y astas, dan lugar, no solo a conocer la nación que tutela y controla el buque que la porta y muestra, sino también su clase, (de guerra, de otros servicios del estado, mercante, deportiva, de practica, etc.), e incluso la identificación de su armador y en el caso de ser buque español, también puede ondear la de su puerto de matrícula, además de otros usos que posibilitan también un eficaz medio de transmisión de mensajes, ordenes, advertencias y de protocolo formal, que no por antiguos, están en desuso, pues tal medio de señales es relativamente discreto, por su reducido alcance visual y silencioso, siendo además fácil de aplicarle un código reservado, bien de grupos de banderas o de un solo significado, para mostrar diversas informaciones, tales como requerir práctico, práctico a bordo, avisar de su inminente salida de puerto etc.

Es además y por ello un método de transmisión eficaz para los casos de silencio radio entre unidades navegando a corta distancia entre ellas o en puerto. Pues aunque creamos que las nuevas técnicas de las comunicaciones por fonía y teleinformática, hacen innecesario el uso de banderas, no es de olvidar que estos nuevos avances son de por sí bastante vulnerables y fáciles de anular o distorsionar el espectro electrónico por donde se propagan, con los también útiles equipos inhabilitadores y/o perturbadores del espectro o incluso con el sabotaje informático, pues tales contramedidas, serán una de las primeras medidas que tome un potencial enemigo que se nos presente.

Por la naturaleza de nuestra profesión, ámbito donde se desarrolla y área de influencia de esta *Revista*

de *Prácticos*, limitaremos esta exposición dentro de la vida marítima en general, al ámbito portuario, razón principal y profesional de nuestros cometidos.

Teniendo en cuenta que cualquier país que se precie, no llega a tener un verdadero poder en el ámbito internacional, si no dispone de su propia flota y tal como hemos apuntado, es la bandera la insignia que mejor muestra a que potencia pertenece y tutela la nave, no es difícil suponer que todo gobernante con visión y propósito de internacionalizar su poder, tuviese como principal resolución, el conseguir mostrar una bandera fácil de reconocer, incluso desde la lejanía, la cual además de lucir o enseñar los colores e insignias que por cualquier razón identifica su historia, genealogía u otras causas, logre diferenciarla de otras banderas nacionales.

Es también de resaltar que las diversas banderas marítimas española de nuestra historia, han sido, las que en cierta medida, han marcado las pautas que posteriormente se han considerado como básicas, para diseñar una bandera nacional en otros muchos países, también empeñados en mostrar su bandera en la mar.

Principales banderas marítimas

- Bandera nacional a bordo de los buques: Las primeras insignias conocidas en los buques de la antigua Hispania, las encontramos tanto en las galeras de la Corona de Castilla, como en las galeras de la Corona de Aragón.

De la primera, se conoce que según las leyes recopiladas por Alfonso X el Sabio en sus *Partidas*, el Almirante mayor de la mar podía mostrar la señal de sus armas, e incluso otros mandos de menores rangos, también podían izar sus señales de armas, pero todos sin excepción, debían mostrar la del Rey o Señor que mandó hacer la Armada en cuestión, por ello sus buques mostraban en lugar preferente, la enseña de Castilla de los primeros tiempos, -pañó rojo con un castillo amarillo-, y posteriormente de Castilla y León, -cuarteles blanco y rojos con la insignia de estos dos reinos.



Bandera de Infantes de los Reyes Católicos 1492.



Bandera de la Corona de Castilla y León.



Corona de Aragón.

Sobres las galeras de la Corona de Aragón durante el siglo XII, es conocido que mostraban la *senyal real d'Aragò*, compuesta de un paño amarillo con cuatro barras rojas horizontales, es decir la cuatribarrada que ha conformado posteriormente la banderas de los reinos de Valencia, Mallorca, y el principado de Cataluña, pues estas banderas, más que mostrar áreas o territorios, mostraban o representaban a Reyes y Señores.

Con la creación del Reino de España, tras el matrimonio de Isabel de Castilla y Fernando de Aragón, se usa como bandera del reino la compuesta por los cuarteles correspondientes a estos reinos, composición que han servido posteriormente como escudo básico de España, a los cuales se le sumaron los del reino de Navarra y Granada, enmarcado entre las columnas de Hércules.

Al ser nombrada Reina de

España Doña Juana 1ª de Castilla (conocida años más tarde como *La Loca*) y Don Felipe de Austria (El Hermoso) rey consorte, siendo este además, heredero por su madre, de las tierras de Borgoña y por lo tanto duque de Borgoña, se introduce en 1506 la cruz de Borgoña en rojo sobre paño blanco, conformándose como la bandera española, la cual permanece desde 1506 a 1701, aunque se mantuvo irregularmente hasta 1785, por ser la mostrada como bandera nacional de los territorios de ultramar, si bien durante el reinado de Felipe II cambió el color del paño del blanco al amarillo, color que de nuevo paso a ser blanco a partir de Felipe V, pues como tal Borbón identificaba su casa con este color, tal como también se hacía en Francia, Nápoles, Toscana, Parma y Sicilia. Es de resaltar que esta bandera, blanca con la cruz de Borgoña en rojo, ha sido la única que ha representado a todos los territorios de la península ibérica, pues durante una parte de su periodo de vigencia, también incluía el territorio de Portugal, (español desde 1580 hasta 1640).

En 1732 por Real Orden dictada en Sevilla el 20 de enero, refrendada por Patiño, se dispuso que todos los bajeles arbolaran a popa la bandera nacional blanca con el escudo de armas reales; pero los de Cádiz en las insignias de tope, banderas de proa y de botes, usaban las armas reales sobre fondo blanco; los de El Ferrol, la cruz de Borgoña sobre blanco, con cuatro anclas en los extremos, y los de Cartagena, escudo sencillo de castillo y león sobre fondo morado. Tal disparidad de detalles dio lugar a buscar una homogeneidad nacional al tiempo que intentar mejorar la distancia que en la mar se precisaba para distinguir la enseña de los buques españoles, lo que dio lugar a un concurso de diseño.

Así una vez elegida la seleccionada en 1785, se promulgó en las conocidas Ordenanzas Generales de la Armada, (artículo 1º, título I, tratado IV):

Para evitar los inconvenientes y perjuicios que han hecho ver la

experiencia puede ocasionar la bandera nacional de que usa Mi Armada Naval y demás Embarcaciones Españolas, equívocándose a largas distancias ó con vientos calmosos con la de otras Naciones, he resuelto que en adelante usen mis Buques de guerra de Bandera dividida a lo largo en tres listas, de las cuales la alta y la baja sean encarnadas y del ancho cada una de la cuarta parte del total, y la de enmedio, amarilla, colocándose en ésta el Escudo de mis Reales Armas... es decir se establece el formato tricolor que aun permanece, con la excepción de un corto periodo que mas adelante se comenta

Y que las demás Embarcaciones usen sin Escudo, los mismo colores, debiendo ser la lista de enmedio amarilla y del ancho de la tercera parte de la bandera, y cada una de las partes dividida en dos partes iguales encarnada y amarilla alternativamente, todo con arreglo al adjunto diseño..., es decir, se establece otro formato de iguales colores pero repartido en cinco franjas horizontales, que dio lugar a la comúnmente nombrada **bandera mercante**.

En 1793 se ordena que la bandera obligada para los buques de guerra también ondeara en los puertos y fuertes de la Marina, comenzando desde entonces una generalización como tal bandera nacional, que fue gradualmente imponiéndose en todas las unidades militares española.

Durante la Guerra de la Independencia (1808-1814) ocurrieron unos curiosos hechos que pueden ser igualmente considerados como anticipos de la generalización por **aceptación popular, de la bandera marítima española como bandera nacional**, pues fruto de estas confrontaciones contra los franceses, en muchos lugares se movilizaron grupos de marineros empeñados en campañas de tierra, en los cuales por primera vez se ondean la bandera marítima bicolor por el interior de España, hechos que si bien ya se habían establecidos durante el reinado de Carlos IV en las plazas marítimas, castillos y defensas de costa, sirvieron de bases para posteriormente proclamarla como

bandera nacional después de algunas transformaciones que culminaron con la promulgación del R.D. de 13 de Octubre de 1843 sancionado por Isabel II, por el cual se llevo a la consideración de tener como bandera nacional aquella que Carlos III estableció para los buques de su Armada, desapareciendo la hasta entonces **bandera para las demás Embarcaciones**, (la mercante, como era conocida).



Banderas elegidas por Carlos III en 1785 para buques de guerra y mercante.

Este diseño se ha conservado hasta nuestros días, si bien el escudo tuvo diferentes configuraciones correspondientes a los diferentes reinados y regímenes que han regido España, destacándose, que solo hubo un cambio de color en una de sus franjas, durante un periodo de seis años correspondientes a la Segunda Republica por la introducción del color morado en la franja inferior, como emblema erróneamente histórico, de los comuneros castellanos.

La actual bandera nacional de España, como se ha expuesto, es una herencia histórica de aquel concurso propiciado por Carlos III para los buques de su armada y esta descrita como tal, en el artículo 4.1 de la Constitución de 1978.

El uso de la bandera nacional esta regulado por la Ley 39/1981 y el R.D. 2335/1980, por lo tanto para nuestro particular mundo del practicaje portuario español y en concreto para nuestras embarcaciones, estas referencias son su marco legal.

-Bandera mercante: Las primeras referencias que se encuentran para los buques mercantes corresponden al Reino de Aragón en las Ordenanzas Navales de Pedro IV, en donde se obtienen una cita particularizada del distintivo que solían usar los buques mercantes, cuando situaban en el mástil una cruz sobre un gallardete del puerto

de origen y a veces también una grimpola con las identificación del propietario de la nave.



Bandera mercante del siglo XVI al XVIII.

Desde el inicio de la expansión del Reino de España a finales del siglo XV, no parece que existiera una diferenciación de bandera en los buques propiamente militares o mercantes, pues por la necesidad inmediata de alistar flotas, pertrecharlas y adecuarlas a la aventura americana, resulta confuso distinguir cada una de estas clases, dado que todas estaban sujetas al control del monopolio de la Casa de la Contratación, lo que hacía difícil separar claramente una actividad de la otra, (la propia de carácter expedicionario y la meramente comercial o de suministros hacia las nuevas tierras), quizás por ello, no cabe distinguir entre bandera nacional o mercante, pues cada viaje o misión hacia esas tierras, era siempre en nombre de los reyes, los cuales controlaban y tutelaban cualquier nave asignada a este empeño.

Algunos autores, como por ejemplo J.C. Cilveti Puche, tienen como primitiva bandera de los buques mercantes españoles, la de paño azul con la cruz de Borgoña en blanco, que estuvo en uso hasta 1762 cuando se prohíbe su empleo, detalle que nos hace pensar que debió de ser diseñada después de 1506, (cuando Felipe, conde de Borgoña es nombrado rey consorte de Castilla), si bien para otros, la primitiva siempre fue blanca con la cruz de Borgoña en rojo, es decir la misma que la bandera nacional desde entonces (1506), hasta la implantación en 1785, de la bandera con dos diseños, uno para buques de guerra y otro para las demás embarcaciones.

Tal como recogía las OO. GG. de la Armada, fruto del resultado del concurso por el diseño de la

bandera nacional, se establece que para las demás embarcaciones, - las mercantes y de otra clase que no fuesen de guerra-, la bandera se compone de cinco fajas con los colores descrito en la bandera de guerra, de modo que la central y las superiores e inferiores sean amarillas y las intermedias encarnadas, sin que se pongan escudos de las armas reales, aunque naveguen con valijas de rentas de correos o fletadas por otras administraciones de la Hacienda Real, ni puedan añadirse guarniciones de flores u otras arbitrarias que alteren en lo mas mínimo la debida uniformidad. Este diseño permaneció hasta 1927 a pesar de que durante el reinado de Isabel II se ordenó homogenizar en un solo diseño la bandera de los buques. Pues esta bandera estuvo prácticamente en vigor hasta 1927, cuando por un importante **Real Decreto, de 19 de julio de 1927**, se le **concede a la Marina Mercante la Bandera Nacional de tres franjas sin escudo**, en lugar de la de cinco franjas que venía usando desde tiempos de Carlos III, con ello se dio satisfacción a los marinos y a los españoles residentes en Ultramar que deseaban verla a bordo de los buques, tal como recoge su preámbulo:

"Señor: Desde hace tiempo las aspiraciones de la Marina Mercante eran tener una bandera igual a la Nacional, que sustituyera a la que ahora usa, la cual difiere bastante de la anterior; estos mismos deseos han sido significados varias veces por los españoles residentes en Ultramar, que al ver a los buques mercantes, no veían en ellos la verdadera bandera de su patria".

En vista de ello, la Dirección General de Navegación propuso, con el apoyo unánime de su Junta consultiva, que la bandera de los buques mercantes fuera la misma que la de los de guerra, con la supresión del escudo nacional, propuesta que fue aprobada por el Consejo de Ministros.

En consideración a lo expuesto, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V.M. el siguiente proyecto de **Real Decreto a propuesta del Ministro de Marina, y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros, vengo en decretar lo siguiente:**

Artículo 1º.- La bandera nacional de la Marina Mercante estará compuesta de tres bandas horizontales, de las cuales la superior y la inferior tendrán el mismo ancho y serán de color rojo; la banda central será de color amarillo y tendrá doble ancho que las rojas.

Artículo 2º.- Este Decreto empezará a regir el 1º de enero de 1928.

Actualmente los buques (que no sean militares o del estado), embarcaciones y artefactos de pabellón español cualquiera que sea su clase, no están obligados a usar la bandera nacional española con escudo, pero no por ello su uso esta prohibido, ni es antirreglamentario, dado que tal bandera con escudo es obligada pero no privativa en los buques militares, según Ley 39/1981.

- Bandera de recreo: Los buques de recreo tenían señalada una corneta verde con un número blanco en ella, conforme recoge la R.O. de 28 de septiembre de 1850,



Bandera de embarcaciones de recreo actual.

la cual se ha suprimido y transformado en una corona real azul.

- Bandera de las embarcaciones del Servicio de los Prácticos:

Desde muy lejanos tiempos los pilotos prácticos de las diferentes barras de los ríos españoles han procurado mostrar en su embarcaciones alguna marca o bandera que les haga destacar ante el navegante foráneo que se acerca en demanda de su puerto de destino, de modo que dentro del alcance visual diurno, puedan ser avistados con facilidad, especialmente cuando en estas zonas ricas de pescas por su condición de deltas de importantes ríos, era usual encontrarse con un numeroso grupo de embarcaciones dedicadas a tales menesteres e incluso en donde la propia embarcación del piloto practico, se ocupaba con estos mismos fines, mientras permanecía a la espera de un buque que demandara sus servicios.

Así sabemos y tal como en los antiguos derroteros españoles se recogen, que en las bocanas de las desembocaduras de los ríos del Golfo de Cádiz, los faluchos que servían de embarcación de practico, cuando izaban su vela latina, mostraban en su puño de pena la letra "P" pintada en negro, costumbre que ha permanecido en los prácticos de Huelva hasta bien entrado el siglo XX, pero además solían izar una bandera propia de cada lugar e



Bandera del Servicio de Practicaje en Tarragona, según el Reglamento General de 1958.

incluso pintar en sus amuras la misma bandera que izaban, con ó sin la palabra **PRÁCTICO**, dándose también el caso, de izar la bandera que tenían como propia, -de los prácticos de un lugar determinado-, en un mástil que a propósito posicionaban en el lugar de la costa más visible y en donde permanecían a la espera de poder salir hacia el buque que demandaba sus servicios, tan pronto el tiempo lo permitiese, como era el caso de los puertos de Ayamonte, Vigo, donde en un mástil situado la punta de La Galera de la isla de San Martín indicaba al navegante la ubicación de su estación y la disposición del servicio, o en el caso del puerto de Muro, donde los prácticos solían esperar fuera del monte Louro mostrando igualmente una bandera en el palo de su embarcación

En el Derrotero de Riudavant y Tudury citado en las fuentes, se describe en el apartado *Practico* de cada puerto, las singulares banderas y marcas que solían mostrar los prácticos de cada puerto del saco de Cádiz y en los de la costa gallega la existencia o no de una determinada bandera (sin describir sus colores), en los diferentes puertos de esta costa donde el servicio estaba establecido.

Así, conocemos que en Cádiz el servicio de practica se ubicaba en la *Casilla de Práctico* situada en el llamado muelle de Cádiz (antiguo arranque del antes denominado de la Cruz), junto a la Capitanía de Puerto y Sanidad Marítima, de donde salía el falucho de practico hacia afuera de los bajos de la bahía, mostrando una bandera para darse a conocer. En Sanlúcar que por aquellos años era capital de su provincia marítima, la embarcación de los prácticos, era también de vela latina e izaba una bandera amarilla con la palabra Práctico, además de pintar en sus amuras esta misma leyenda.

En Huelva los prácticos salían afuera de su barra en un falucho izando una bandera azul con la palabra "Práctico". En Isla Cristina (antes llamada *L'figuerita* en catalán y después *La higuierita*), los prácticos mostraban una bandera azul con la letra **P** en



Petrolero con Práctico a bordo.

color blanco, situada en el centro de su bandera. En Ayamonte los prácticos solían izar en sus embarcaciones una bandera nacional con la letra **P** en su centro, y cuando por el estado de la mar no podían salir afuera, izaban en su embarcación una bandera roja, posicionándola entonces en el lugar más afuera posible y al resguardo del mal tiempo, en señal de referencia hacia donde el buque entrante debía aproar siguiendo esta indicación.

Así, parece que cada agrupación de prácticos de cada puerto, pudo emplear la bandera o marcas más adecuadas a su entorno, con el fin de facilitar su identificación, sin que estuviera reguladas con cierta similitud entre ellas, pues hubo que esperar al Reglamento General de Practicaje de 1958, modificado por Decreto 250/63, en donde se decía sobre el asunto: *que todas ellas (embarcaciones de practica) cualquiera que sea su medio de propulsión al acercarse un buque a su línea, ondeará una bandera azul con la letra "P" blanca en su centro y ambas bandas.*

Sorprendentemente esta útil y eficaz unificación en las marcas y banderas de los prácticos en todos los puertos españoles, quedó derogado por el Reglamento General de Practicaje de 1996 en vigor, dejando por ello un vacío en su regulación que da lugar a que cada

puerto se tomen sus propias marcas y/o banderas al igual que pudieron usar los prácticos en la segunda mitad del XIX.

Es por ello que, queda como asignatura pendiente, adoptar, no ya con carácter nacional sino internamente, las marcas y banderas que deben mostrar una embarcación de prácticos durante el día, en cualquier puerto del mundo, labor que debería ser impulsada por la IMO a propuesta de un país con al menos la suficiente historia marítima como España. Propuesta razonable y de cierta importancia en el ámbito de la seguridad marítima, que facilitarían la identificación de las embarcaciones de prácticos en cualquier puerto del mundo, así que aquí queda expuesto, para quien se quiera hacer eco de ella.

- **Bandera de solicitud de práctico:** Es la que mostraban los buques en las proximidades de un puerto o rada, para solicitar la asistencia de un practico para la entrada y su correspondiente maniobra portuaria. Según recoge la Armada, aunque no precisa fecha o época de esta descripción, (no obstante se puede indicar que estuvo vigente hasta 1894), *la bandera para pedir práctico* en los buques españoles, era la ajedrezada blanca y roja u otra cualquiera, izada en el tope del trinquete, con la que se pide práctico a la vista del puerto, si



Bandera mercante española, desde 1785 hasta 1927. (Miguel Camarero)



Bandera de solicitud de Práctico en los buques españoles hasta 1894. (Miguel Camarero)



Bandera de solicitud de Práctico en los buques españoles desde 1901 hasta 1931. (Miguel Camarero)

bien algún historiador de la guerra de Cuba y del enfrentamiento hispano-norteamericano, menciona que existía una variante de bandera ajedrezada roja y gualda para este mismo fin. Solía acompañarse de un cañonazo, al mismo tiempo que se ponía el buque en facha o con poca vela. Por esta circunstancias, cabe pensar que el empleo del cañón como llamada de atención complementaria a la bandera de pedir práctico, tuvo que ser una herencia del procedimiento empleado por los buques armados o no, de las flotas de la Carrera de la Indias, cuando desde el siglo XVI estas naves empleaba un cañón montado en proa, para salva o aviso, tanto para anunciar su arribada a aguas españolas en la venida de América, (era usual comenzar las salvas al pasar C. San Vicente o a la altura de Ayamonte), como para dar a conocer que en las próximas seis horas el galeón o navío saldrá de Sevilla.

En el siglo XIX, era potestad de cada país definir un modelo de bandera que arbolaban sus buques cuando solicitaran práctico, por ello en España se fueron circulando mediante Reales Ordenes los tipos y colores de cada bandera, reconocida como particular de cada nación, para solicitar este servicio, la cual deberá arbolarse en el palo trinquete.

Así en 1825 por diferentes RR. OO. se señalan las banderas de



Bandera de solicitud de Práctico en los buques españoles hasta 1894.



Bandera solicitud de Práctico buque español 1901-1931

otros países que son reconocidas para este fin, las cuales fueron denominadas banderas de Prácticos, (*Pilot flags*), tales como la del 14 de enero que describe la bandera que arbolaban los buques de los Países Bajos que deseen prácticos, de 15 de marzo la adoptada por los buques franceses, de 6 de abril la propia de Rusia, de 18 de abril la adoptada por la marina portuguesa, recogiendo también la misma R.O. las correspondiente a la marina austriaca y marina danesa, y mas

tarde por R.O. de 28 de mayo, la que adoptaron los buques prusianos. Una selección de estas se muestran en estas paginas, y las restantes se pueden obtener en la publicación de la US Navy que se cita. Tal profusión de banderas, conceptos y usos particulares llevó al legislador a buscar una normalización adecuada que facilitara el empleo e interpretación de estas banderas así como establecer unos códigos para el intercambio de información entre buque y tierra, y entre los propios buques, tanto a nivel nacional como internacional, como son las hoy en desuso *señales de puerto*.

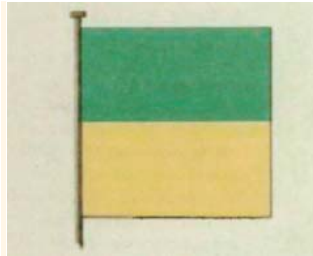
No obstante y en relación con el ámbito civil de la propia marina mercante en general y en particular para el servicio de practica, cabe resaltar, que en 1.901 se estableció un Código Internacional de Señales, en el cual se recogían unas normas para pedir práctico, de obligado conocimiento por todos los Capitanes y Patronos, las cuales fueron adoptadas por España y a tenor del artículo 31 de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793, se consideró necesario que estas normas específicas fueran recogidas en todos los Reglamentos locales de Practica, tal como nos informó en su día (1922), Joaquín Fernández Repeto, en la obra citada.

Estas señales establecidas en 1901 para pedir práctico eran:

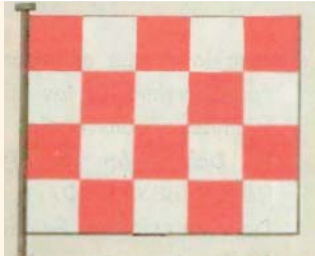
PILOT FLAG



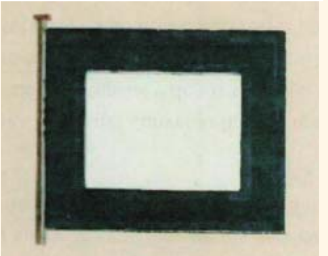
Alemania



Brasil



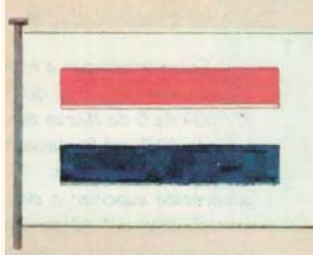
España



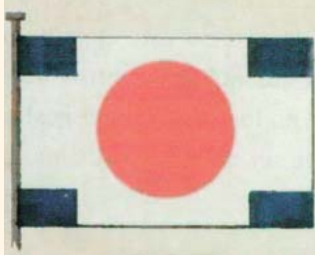
Francia



Gran Bretaña



Holanda



Japón



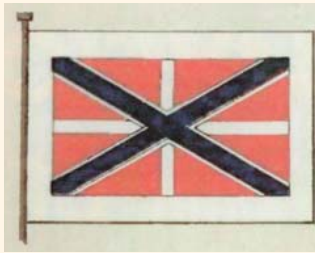
Noruega



Portugal



Republica Argentina



Rusia



Suecia

De día

1º Largar a proa una bandera nacional que tenga alrededor una cenefa blanca de un quinto del ancho total, (en esta fecha aun estaba vigente como bandera nacional la mercante de cinco franjas),

2º La señal de pedir Práctico que el Código Internacional indica por PT.

3º La bandera S del Código Internacional sola o debajo del gallardete del Código.

4º La señal de gran distancia, que consiste en un cono con el vértice hacia arriba y dos bolas o cosa parecida, encima de él.

De noche

Se consideraran como señales para

pedir Práctico, las siguientes, bien se hagan juntas o separadamente:

1º Encender de cuarto en cuarto de hora, el mixto o composición pirotécnica, conocida vulgarmente por luz azul de bengala.

2º El asomar con frecuencia, o sea a cortos intervalos, una viva luz blanca inmediatamente por encima de la obra muerta, manteniéndola a la vista, aproximadamente, por espacio de un minuto cada vez.

Advertencia.- Cualquier Capitán o Patrón de buque, que haga, mande o permita a persona que le esté subordinada, hacer cualquiera de las señales expresadas con otro objeto

que no sea el de pedir Práctico o haga, mande o permita a persona que le esté subordinada, hacer otra señal distinta para pedir Práctico, incurrirá en una multa que no excederá de 500 pesetas.

Afortunadamente el Código Internacional de Señales por banderas, ha unificado las correspondientes a la petición de práctico, como la que da a conocer que el buque tiene práctico a bordo, evitando el engorroso y variado procedimiento de conocer que bandera según la nación de registro, mostrará un buque determinado, para solicitar práctico que le asista. ■

Fuentes:

- *Diccionario del Derecho Marítimo de España, en sus relaciones con la Marina Mercante*, Alejandro Bacardí, Barcelona 1861.
- *Derrotero de las costas de España y Portugal desde Cabo Tragalgar hasta La Coruña*. Pedro Riudavest y Tudury, Deposito Hidrográfico. Madrid 1867.
- *Flags of Maritime Nations*. Secretary of de Navy, Bureau of Navigation, Washington D.C. 1882.
- *Comentarios a la Legislación Española del Servicio de*

- Practicajes*. Joaquín Fernández Repeto, Vocal representante de los prácticos en la Junta Consultiva. Cádiz 1922.
- *Enciclopedia General del Mar*, C.C. (RNA) José María Martínez Hidalgo, Ediciones Garriga S.A. Madrid-Barcelona 1957.
- *Resumen del Código Internacional de Señales*, Ángel de Urrutia y Federico Piera 1969.
- *Armada Española*. Páginas sobre Banderas. Internet.
- *Wikipedia*, La enciclopedia libre. Voz *Bandera*. Internet.
- *La bandera mercante española*, Juan Carlos Cilveti Puche. Página en Internet.