Practicaje de Puerto:

El Capitán de Puerto y el Sexto de Practicaje

FRANCISCO JOSÉ IÁÑEZ LLAMAS,
Práctico de Número del Puerto de Tarragona (Jubilado)

Editado:
Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto
Federación de Prácticos de Puerto de España

Diseño/Maquetación:
Antonio Luna Fernández

Foto portada:
Comandancia Militar de Marina de Cádiz, cuando ya se le había suprimido el rótulo de Capitanía de puerto, tras la entrada en vigor la Ley 27/92.

Primera Edición - Año 2018 | Todos los derechos reservados

Presentación

Nuestro compañero Francisco J. Iáñez nos presenta esta obra en la cual el lector puede cotejar, la historia de la figura del *"Capitán de Puerto"* y la gratificación conocida como *el sexto de practicaje,* que durante 200 años ha estado conexa con el ejercicio de practicaje en los puertos españoles.

En ella podrá conocer de manera exhaustiva la figura del *"Capitán de Puerto"* desde cuando los romanos la establecieron en el Puerto de Sevilla, denominándole *"Dispensator Baetis Portus"*, hasta nuestros días.

Entre las funciones que tenía el Capitán de Puerto se encontraban las de controlar el tráfico marítimo portuario y la actividad marítima del Puerto de Sevilla y su Ría. Del *"Capitán de Puerto"* dependían los barqueros establecidos en las riberas del Guadalquivir que junto con los Patrones de las naves que a este Puerto recalaban, realizaban las labores que hoy tienen encomendadas los Prácticos de Puerto, posibilitando la navegación segura de las naves desde la desembocadura del Guadalquivir hasta el amarre en la zona portuaria de Sevilla, principalmente en el Arenal, donde hoy se encuentra la plaza de toros de *"La Maestranza"*, e incluso aguas arribas, en zonas donde ya no influían las mareas.

La actividad marítima fluvial estaba regulada por el *"Decreto Perpetuo del Pretor"* que es el origen de las primeras *"Ordenanzas marítimas-portuarias españolas"*.

Tras la reconquista de Sevilla en 1248 por parte de las tropas cristianas de Fernando III de Castilla se estableció la figura del *"Alcalde de la Mar"*, cuya función era regir la vida marítima-administrativa portuaria de la época, dicha figura perduró hasta las primeras décadas del siglo XX, si bien fue menguando su importancia hasta 1793, cuando pasa a ser un auxiliar del Capitán de puerto en lugares de poca población y escaso tráfico portuario. Durante la Dictadura de Primo de Rivera se volverá a impulsar su figura en aquellos parajes donde se establecieron.

Durante los Siglos XVII y XVIII se fueron estableciendo, de forma no homogénea, en distintos puertos del litoral español y puertos de ultramar la figura del *"Capitán de Puerto"*, hasta que las Reales Ordenanzas de la Armada de 1793, regularon dicho cargo, sus funciones y competencias administrativas. En ésta autoridad se agolpaban distintos cargos simultáneos, y entre ellos se encontraba el de *"Jefe de los Prácticos de Puerto"*, en calidad de Práctico Primero, del Puerto en donde desempeñaba su cargo, por lo que se le asignaba una *"gratificación u obvención"* denominado del sexto de la recaudación bruta del servicio de practicaje local, la cual en un principio se le entregaba a título personal, aunque se contemplaba un reparto posterior entre algunos de sus subordinados.

El conocido como *"Sexto de Practicaje"* u *"Obvención"* duró desde 1793 hasta finales de 1992, los primeros cincuenta años transcurrieron sin apenas crítica,

pero ya en 1840, en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, la naviera inglesa *"Royal Star Steam Company"* se quejó de los costes portuarios en los que se incurrían cuando hacían escala en dicho puerto, denunciando que eran muy elevados éstos, entre los que se encontraban las tarifas de Practicaje. Esta denuncia tal y como se puede comprobar en nuestros días, es un arma que desde antiguo han utilizado las navieras para incrementar al máximo sus beneficios, sin tener en cuenta el beneficio que aporta el practicaje a la seguridad de sus propios buques y bienes encomendados por terceros y de las instalaciones portuarias.

Posteriormente, el *"Sexto de Practicaje"* se ingresaba en el Tesoro Público y se destinaba entre otros fines, a costear las enseñanzas náuticas, adquirir balleneras para la Matrícula de Mar, mantener los semáforos de la Marina, costear los salarios de los profesores de las escuelas Náutico-Pesqueras, asignar una parte de la recaudación a la Mutualidad Benéfica de los Prácticos, y durante la Segunda República, soportar con una parte importante de sus fondos el Montepío Marítimo.

A principios del Siglo XX, el Ministro de Marina, D. Joaquín Sánchez Toca, realiza una serie de reformas, entre las que se encuentran, las de agrupar las cantidades resultantes en cada Puerto, en un solo Fondo, denominado *"Fondo Económico de Practicajes"*, de donde se destinarían unas cantidades fijas y regladas a cada Capitán de Puerto, figura ésta ya englobada en el Comandante Militar de Marina desde el año 1875, en concepto de gratificación por considerarse que ejercían su cargo, como destino de superior categoría. Esto conllevó una reducción de los ingresos para muchos Puertos en los que hasta entonces el *"Sexto de Practicaje"* era una cantidad muy importante, dando lugar por ello a un conato de pseudo rebelión, que se intentó resolver con la destitución del General del Departamento del Ferrol, y de varios Comandantes Militares de Marina en distintos puertos. Además, posteriormente el Fisco hizo su intervención, y considerando que el pago del Sexto de Practicaje era una gratificación que se le entregaba voluntariamente al Capitán de Puerto, se inició una inspección fiscal a los Prácticos en la Corporación de Garrucha, alegando que tales cantidades entregadas debían pagar el impuesto de Utilidades (Dicho impuesto existió en España entre 1900 y 1957).

La Ley 27/92, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, dejó sin vigor el *"Sexto de Practicaje"* también conocida como Tasa o exacción parafiscal del Sexto de Practicaje.

El lector disfrutará de una obra bien documentada y detallada en lo que ese refiere a la historia del Servicio de Practicaje y la figura del Capitán de Puerto.

Disfrútela.

Joan A. Roig Carcellé
Presidente del CNPP

Agradecimiento

El autor quiere expresar las gracias y reconocimiento por los apoyos recibidos, especialmente a:

- Mi esposa Susana, por los días y horas que le he robado sin permanecer a su lado.
- Lauro Clariana, amigo y compañero durante tantos años como práctico de número del puerto de Tarragona, por su apoyo en la presentación de la obra. -
Toni Luna, del Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto, por su labor de maquetación, edición y manteamiento, de todos mis trabajos en la página web de nuestro Colegio.
- Archivo histórico del Puerto de Tarragona, por su agilidad y eficacia en la resolución de mis peticiones.
- A todos cuantos me ayudaron, comentaron o me dieron alguna pista para lograr hilvanar las diferentes etapas de este trabajo.

Preámbulo

Para una mejor aproximación al objeto de este trabajo, conviene por ello anteponer los antecedentes de cómo se gestionaba un puerto en la antigüedad, seguido de un posterior estudio de los antecedentes de la figura y autoridad del Capitán de puerto, pues, ha sido Capitán del puerto, una autoridad emblemática en el ámbito portuario, como prototipo de figura jurídica de la administración marítima española. Emanada desde la antigüedad de otra histórica autoridad marítimas-portuarias, como fue el *dispensator portus* en la Hispania romana en la zona del Baetis, siguiendo los cánones del Decreto Perpetuo del Pretor, según recoge el Digesto, código que regulaba la organización marítima-fluvial del Imperio Romano, la cual siglos más tarde, tras el largo periodo de olvido marítimo de los reyes visigodos y finalizada la permanencia árabe, fue instituida bajo el nombre de Alcalde de la Mar, autoridad establecida por el rey Alfonso X, a solicitud de los propios marinos y gentes de mar cántabros, afincados en Sevilla, una vez completada la conquista de esta ciudad a los árabes en el siglo XIII, petición que fue aceptada, pues, y como bien define Alejandro de Bacardí en su obra citada en las fuentes, *desde siempre la gente de mar necesitaron una autoridad para la buena conservación de los puertos, rada y fondeaderos, y para ello se acordó desde muy antiguo el establecimiento de un oficial denominado Capitán de puerto***.**

El cargo y la figura jurídica del Capitán de puerto fue una voz usada al menos desde el primer cuarto del siglo XVIII de modo no homogéneo en los puertos españoles, pero no fueron reguladas y pautadas sus funciones y jurisdicciones portuarias, hasta 1793 cuando por la Ordenanzas de la Armada Naval, sabias y modélicas normas, anticipadas a su tiempo y guía de todas las normas emanadas hasta nuestros días, pues sus regulaciones con muy pocas variaciones y actualizaciones para adecuarla a los tiempo, han permanecido como validas 200 años, hasta la promulgación de la Ley 27/93 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en donde en su afán de patrimonializar el vocablo puerto, con exclusividad al ámbito jurisdiccional de las nuevas Autoridades Portuarias creadas, se le cambio el adjetivo, nombrándosele como Capitán Marítimo, echando por la borda más de 200 años de historia y modelo de organización administrativa portuaria, que bien instituyeron y mantienen en vigor los diferentes países de influencia española tras obtener sus independencia.

En cuanto al sexto de practicaje, obvención que recibía de los prácticos de cada puerto español el Capitán del puerto, como gratificación mensual personal procedente de la sexta parte de la recaudación bruta de los servicios de practicajes realizados en cada puerto, por obligación legal de las mencionadas Ordenanzas de 1793, bajo el concepto de considerar al propio Capitán de puerto como practico primero de dicho puerto.

Fue esta obligación, tras pasar los primeros 50 años de vigencias, un motivo de crítica y de presión mediática hacia la Marina y por ende situaron a los prácticos como actores de primera fila del escenario portuario. Durante los más de 50 años siguientes, las criticas llegaron a ser feroces e incluso se llego a plantear ciertas disputas entre el Ejército y la Marina, quizás por no haberse actualizado o transformada tales obligaciones, para adecuarlas a los tiempos, con propuestas de los diferentes ámbitos a donde finalmente repercutían.

Fue por ello en 1903 cuando por decisión del Sr. Sánchez Toca, en calidad de Ministro de Marina, se publica el Real Decreto de 13 de enero, por el cual se constituye el Fondo económico de practicaje, su Junta y reglamento adecuado, resultando por ello, que varios Capitanes de puertos e incluso el Capitán General del departamento del Ferrol, protestaron de un modo quizás contrario a los reglamentos, siendo por ello cesados y después restituidos, e incluso el Capitán del puerto de Huelva emprendió por la vía de lo Contencioso administrativo, un recurso que llegó a la correspondiente Sala del Tribunal Supremo, la cual rechaza la legalidad que exponía este Capitán de puerto, al mantener el tan alto tribunal, las pautas señaladas por el fiscal.

A partir de aquí la dinámica de la protesta no se para, pues siempre hay alguien que propone cuando no un uso determinado de sus fondo, un ingreso al Tesoro, o un nuevo gestor, lo cierto que cantidades provenientes del Fondo Económico de practicaje, se usan para fines diversos, no siempre de acuerdo con los orígenes de su procedencia.

Por la Ley 27/92 se dispuso de facto, su final si bien a juicio del autor, no precisamente de un modo acertado ni claro, pero lo cierto fue, que desde entonces los prácticos de los puertos españoles no tienen esta importante carga en los gastos de explotación por los servicios que tienen encomendados.

Por último es de expresar que con la publicación de esta obra, el autor ha pretendido recuperar una realidad histórica tal vez olvidada, que durante 200 años los prácticos de puertos españoles, supieron soportar y cumplir con sus obligaciones legales respecto al sexto de practicaje.

Índice

CAPITULO PRIMERO

- Orígenes de la organización marítima en los puertos naturales, ríos navegables, radas y fondeaderos de la península ibérica ..... Pág. 13
- Antecedentes del Capitán del Puerto: El Alcalde de la mar ..... Pág. 16
- El Alcalde de la mar de Sanlúcar ..... Pág. 20
- Extinción del Alcalde de la mar de Sanlúcar. ..... Pág. 26
- Misceláneas sobre el Alcalde de la mar en diversos puertos ..... Pág. 26
- Notas complementarias del Capítulo Primero ..... Pág. 31
- Fuentes bibliográficas del Capítulo Primero ..... Pág. 35

CAPITULO SEGUNDO

- Antecedentes de las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793 ..... Pág. 37
- Capitán de Puerto: Definición ..... Pág. 40
- Desarrollo normativo de la figura del Capitán del Puerto ..... Pág. 41
- Figura y cargos del Capitán de puerto ..... Pág. 41
- En relación con la Sanidad marítima ..... Pág. 57
- En relación con los Prácticos de Puerto ..... Pág. 59
- En relación con el Sexto de practicaje ..... Pág. 63
- Modificaciones y ampliaciones legales que fueron necesarias legislar para acompasar el cargo de Capitán de puerto durante los sucesivos años ..... Pág. 63
- Otras normas y resoluciones publicadas ..... Pág. 70
- Conclusiones ..... Pág. 80
- Misceláneas sobre el Capitán de puerto ..... Pág. 81
- Edicto del Capitán del puerto de Cádiz ..... Pág. 88
- Notas complementarias del Capítulo Segundo ..... Pág. 93
- Anexo 1.- Capitanes de Puerto en 1800 ..... Pág. 99
- Anexo 2.- Tarifas de Practicaje y Amarraje del Puerto de Almería ..... Pág. 101
- Anexo 3.- Reglamento Practicajes y Amarrajes del Puerto de Cádiz ..... Pág. 105
- Anexo 4.- Tarifas de Practicaje y amarraje del puerto de Tarragona ..... Pág. 113
- Anexo 5.- Reglamento para la aplicación de la Ley de Protección y Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas de 14 de junio de 1909 ..... Pág. 115
- Anexo 6.- Reglamento y Tarifas de Practicaje y Amarraje del Puerto de Tarragona (13 de septiembre de 1921) ..... Pág. 121
- Anexo 7.- Reglamento y Tarifas de Practicaje y Amarraje del Puerto de Tarragona (13 de mayo de 1941) ..... Pág. 127
- Fuentes bibliográficas del Capítulo Segundo ..... Pág. 135

CAPÍTULO TERCERO

- El Sexto de Practicaje - Definiciones y conceptos sobre Derechos portuarios ..... Pág. 137
- Efectos y consecuencias del sexto de los derechos de practicaje ..... Pág. 145
- 1807 ..... Pág. 145
- 1822 ..... Pág. 145
- 1850.- Inicio de las primeras críticas sobre los derechos de practicaje ..... Pág. 146

- 1851 ..... Pág. 147
- 1853 ..... Pág. 147
- 1856 ..... Pág. 149
- 1858 ..... Pág. 149
- 1860 ..... Pág. 149
- 1861 ..... Pág. 152
- 1862 ..... Pág. 152
- 1863 ..... Pág. 153
- 1864 ..... Pág. 154
- 1868 ..... Pág. 154
- 1870.- Propuesta del mantenimiento y conservación de las balleneras de la Matricula de Mar, a cargo de los emolumentos del Sexto de practicaje ..... Pág. 157
- 1880-1881 ..... Pág. 158
- 1882 ..... Pág. 159
- 1883 ..... Pág. 160
- 1884 ..... Pág. 163
- 1885 ..... Pág. 168
- 1886 ..... Pág. 170
- 1887 ..... Pág. 174
- 1888 ..... Pág. 175
- 1889 ..... Pág. 179
- 1890 ..... Pág. 187
- 1891 ..... Pág. 195
- 1892 ..... Pág. 197
- 1893 ..... Pág. 200
- 1895 ..... Pág. 203
- 1896 ..... Pág. 206
- 1898 ..... Pág. 207
- 1899.- Intento de creación por Real decreto, del Fondo económico del practicaje. ..... Pág. 208
- 1900 ..... Pág. 214
- 1901 ..... Pág. 216
- 1902 ..... Pág. 219
- 1903.- Creación del Fondo económico de practicaje, su Junta correspondiente y el Reglamento provisional de dicho fondo. ..... Pág. 219
- 1904 ..... Pág. 246
- 1905 ..... Pág. 248
- 1906 ..... Pág. 249
- 1907 ..... Pág. 251
- 1908 ..... Pág. 253
- 1912 ..... Pág. 254
- 1913 ..... Pág. 255
- 1921 ..... Pág. 256
- 1929 ..... Pág. 257
- 1930 ..... Pág. 258
- 1931 ..... Pág. 258
- 1932.- Creación del Reglamento y la Junta Central del Fondo Económico de Practicajes ..... Pág. 258
- 1934 ..... Pág. 261
- 1935 ..... Pág. 261
- 1937.- Creación de la Junta Departamental del Sexto de Practicaje ..... Pág. 264

- 1939.- Liquidación de las Juntas Departamentales de administración del Sexto de Practicaje ..... Pág. 265
- 1940 ..... Pág. 265
- 1941 ..... Pág. 266
- 1946.- Aprobación del Reglamento provisional de la Mutualidad Benéfica de los Prácticos de Puerto de España ..... Pág. 266
- 1949.- Aprobación del Reglamento definitivo de La Mutualidad de Practicos ..... Pág. 266
- 1950 ..... Pág. 266
- 1954.- Sustitución del Reglamento del Fondo económico de Practicaje -
- Cambio del porcentaje ..... Pág. 267
- 1956 ..... Pág. 267
- 1957 ..... Pág. 268
- 1960.- El sexto de Practicaje es declarado Exacción Parafiscal; definición de las tarifas de practicaje como Arancel entre otras consideraciones ..... Pág. 269
- 1962 ..... Pág. 270
- 1965 ..... Pág. 271
- 1968 ..... Pág. 271
- 1969 ..... Pág. 271
- 1970 ..... Pág. 271
- 1974 ..... Pág. 272
- 1975 ..... Pág. 272
- 1976 ..... Pág. 272
- 1978 ..... Pág. 273
- 1983 ..... Pág. 274
- 1989 ..... Pág. 274
- 1992.- Se declara sin vigor la tasa parafiscal del Sexto de practicaje ..... Pág. 274
- 1996 ..... Pág. 277
- Conclusiones ..... Pág. 278
- Notas complementarias del Capítulo Tercero. ..... Pág. 281
- Anexo 1.- Sentencia sobre reclamación derechos a percibir Sexto de Practicaje ..... Pág. 287
- Anexo 2.- Federación de Prácticos de Puerto de España - Mutualidad Benéfica de Previsión Social de los Prácticos de Puerto de España ..... Pág. 291
- Anexo 3.- Decreto 313/1960, de 25 de febrero por el que convalida la exacción denominada «Sexto de practicajes. ..... Pág. 305
- Fuentes bibliográficas del Capítulo Tercero ..... Pág. 309
- Final in memoriam ..... Pág. 311

Capítulo Primero

Orígenes de la organización marítima en los puertos naturales, ríos navegables, radas y fondeaderos de la península ibérica

No es novedad decir que hasta Sevilla, como capital de la Bética y puerto de primera magnitud tanto para la metrópolis romana como para sus colonias, quisieron llegar las mayores naves romanas que lograron construir sus astilleros, (naves *onerarieae y myriagonicas*, de hasta 400 ton. las primeras y hasta 1000 ton. las segundas, de elevados portes y proporciones, las cuales no fueron superadas hasta el siglo XV, cuando evidentemente las galeras se transforman en pataches y galeones que son construidos para adecuarse al calado disponible de su barra y ría aprovechando los efectos de las mareas, por ello las naves romanas se veían obligadas a fondear en el *Lago Lagustino*[1], ensenada natural que cada día iba reduciendo su extensión y calado, a causa de los aluviones del propio rio, y por los arrastres de la flecha de corriente arenosa que corre desde San Vicente hacia el estrecho de Gibraltar, junto con los propios efectos de las mareas y las periódicas avenidas del Baetis, que dieron lugar a colmar primero el citado lago y después su cauce, especialmente en la zona que hoy conocemos como la ría navegable del Guadalquivir, e incluso aguas más arriba, a donde ya no llegan los efectos de las mareas, presentando por ello innumerables meandros de desagües que originaban cerrados tornos, que tras el paso de varios siglos obligaron a ejecutar las denominadas *cortas*, obras artificiales relativamente recientes, que han logrado mantener en las mejores condiciones el cauce navegable de lo que hoy denominamos Ría del Guadalquivir, actualmente de unos 80 Km. de longitud navegable.

A causa de este empeño romano para utilizar y hacer posibles la navegación ante tales condiciones adversas de navegabilidad y con el fin de obtener el mayor partido de esta histórica vía de comunicación y comercio, fue preciso elaborar una organización marítima y portuaria, regulada de acuerdo con el propio derecho romano, al igual que en otras facetas de la organización comercial, civil y penal romana, y cuyos patrones han servido durante muchos siglos de base para la organización portuaria española. Cabe destacar que para ello consideraron todo el cauce y su embocadura, desde Cazorla hasta Chipiona, un todo, es decir una unidad de acción fluvial, en donde cualquier intervención que se fuese a realizar, era controlada por la administración marítima romana del Baetis, bajo el criterio que cualquier obra o cambio podía repercutir en las aguas más arriba o más abajo de su largo cauce (686 Km. aproximadamente).

---

1 *Una amplia rada en donde desembocaba el Baetis a la altura de la actual Coria del rio y de considerable amplitud, desde las tierras límites de Jerez norte, hasta Chipiona y el actual paraje del Rocío.*

Por y para ello se dictaron numerosas normas específicas para el mejor aprovechamiento fluvial, mediante diferentes decretos contenidos en el Digesto, y conocido en su totalidad como Decreto Perpetuo del Pretor, norma básica que se aplicaba a cuantas vías fluviales eran de considerar como útiles al Imperio, y fue el Baetis precisamente, la vía más importante para la explotación y exportación de sus riquezas, junto con el Rin años más tarde.

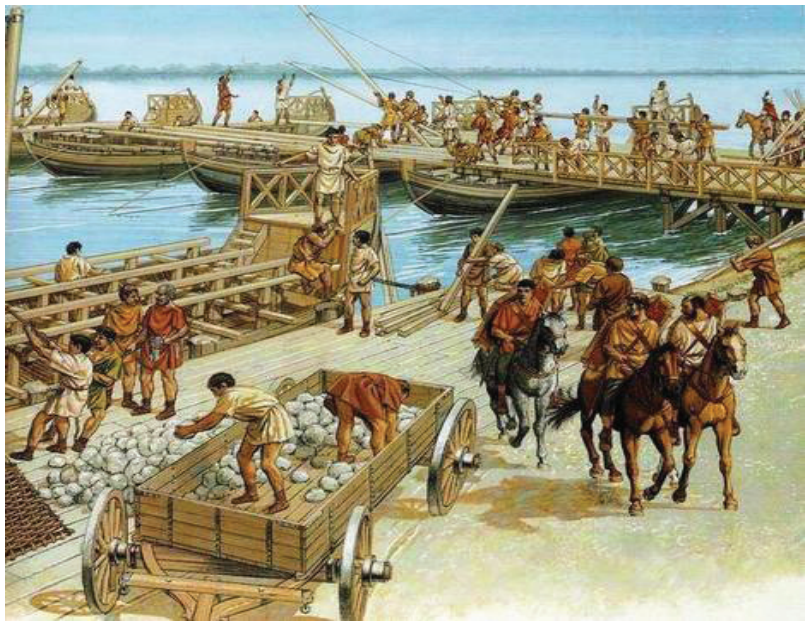
Una muestra muy significativa del importante tráfico marítimo de este enclave, se constata en el monte *Testáccio* en la proximidades de Roma, formado precisamente por restos de ánforas béticas usadas como contenedores de aceite, vino y *gurum* principalmente, en donde se estima, están depositadas más de doce millones de estos envases, identificados por su epigrafía, los cuales llegaron, a la metrópoli del imperio. Dado que los arqueólogos estiman como normal un cargamento de 2.000 a 3.000 ánforas por buque de un tonelaje medio, es posible especular el tráfico total de la ría del Guadalquivir durante el transcurso del imperio romano, en unas 4.800 naves mercantes –*onerariae*-, dedicados tan solo al transporte de estos frutos de la tierra.

La administración romana consideraba el propio cauce como una vía pública, por ello legislaban precisas y contundentes normas, para preservar sus riberas, los caminos de la sirga, y los diques de contención o de regulación necesarios, orientando las corrientes para la protección de su cauce y riberas, el control del tráfico marítimo y la navegación propiamente, etc.; estableciendo por ello y para ello, las tarifas portuarias –*portorium*-, siendo destacable que dichas tarifas en la Hispania eran de las más bajas del imperio (un 2% menor), nombrando a los –*curatores*-, funcionarios encargados como ingenieros de mantenimientos y obras, especializados unos en las obras de sus orillas, -*curatores riparum*- o en el propio lecho o cauce, los –*curatores Alveis*-, a los cuales les ayudaban formando un equipo, los procuradores, -*procuratores*- y los auditores –*adiutores*-. Igualmente para controlar y regular el tráfico marítimo fluvial, se establecía la figura del procurador del rio Guadalquivir, –*Baetis procurato augusturum ad ripam Baetis*-, el cual tenía a su cargo no solo preservar la navegación por el río, sino además, el control de los contratos de los marinos en general –*navicularis*-, los cuales se agrupaban en dos grupos, gentes de mar –*marinii*- y fluviales –*annici*-, que tanta importancia tenían en la vida marítima del río, pues por sus actuaciones, unos como propietarios de las embarcaciones y los otros como navegantes por el río, llegaron a ser estos profesionales, fundamentales para el éxito de la explotación marítima de esta vía fluvial.

En general trabajaban ambos grupos en muy estrecha relación, subdividiéndose los *marin*ii en dos corporaciones, una de *scapharii* y la otra de *lintraii,* considerándose los *marinii scapharii* como los profesionales del rio, para asistir, conducir y auxiliar con seguridad mediante remolque o sirga

a las naves de muy superiores portes, que pretendían subir o bajar de Sevilla, y por lo tanto podemos considerar estos profesionales como los antecedentes directos de los actuales Prácticos de la Ría del Guadalquivir, que ya por esa época tenían que desarrollar su trabajo de acuerdo con las instrucciones del capitán de puerto --*dispensator portus*--, pues al llegar los buques al *portus*, entraba en escena el *dispensator portus*, como autoridad jurídica que ha llegado a nuestros días, el cual además de velar por el buen orden en el puerto, tenía la misión de fijar los lugares de fondeo y llevar la cuenta de las entradas y salidas, tal como veremos al analizar la figura del Capitán del puerto en las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793.

Recreación artística de un puerto romano (Blog Gadiatrix)



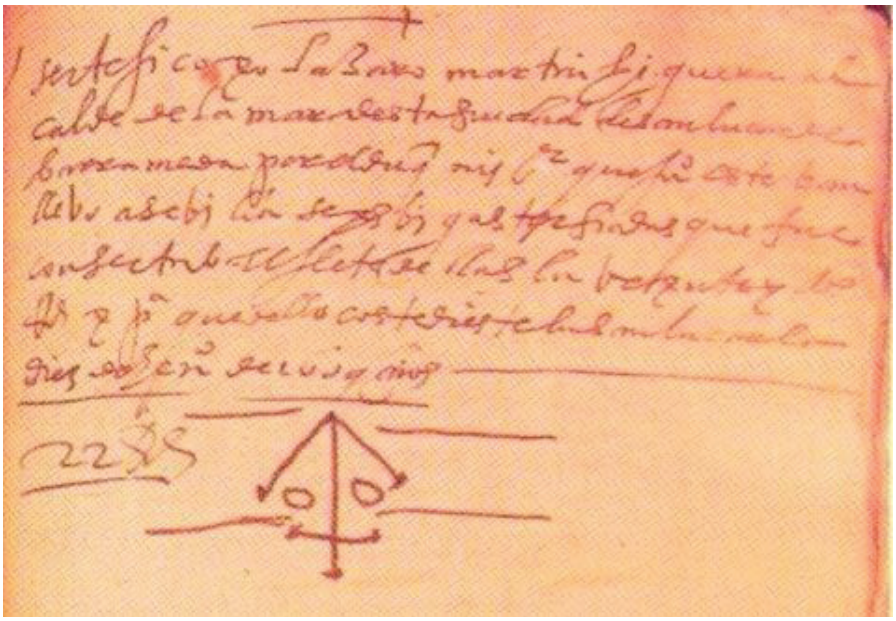
Pantalán fluvial romano (Blog Gadiatrix)

Antecedentes del Capitán del Puerto: El Alcalde de la Mar

Fue el *dispensator portus*, la figura origen de la que hasta hace pocos años ha sido conocido como Capitán de puerto pues podemos decir que con su establecimiento, junto con otros cargos y autoridades, dieron lugar a la génesis de la actual administración marítima civil en España.

En el *Diccionario marítimo español* de Fernández de Navarrete[2], se recoge una definición muy ajustada de otra genuina y especifica figura de autoridad marítima portuaria, tras la desaparición de la Bética como región colonial romana y posterior Hispania, como fue el Alcalde de la mar, instituida en los puertos castellanos tras la progresiva expulsión de los árabes de la península ibérica.

"Decíase alcalde de la mar y rio, el que cuidaba en lo antiguo del gobierno y concierto de los navíos surtos en Sevilla, sus funciones eran parecidas a las que siglos más tarde fueron asignadas a los ya históricos Capitanes de puerto; eran nombrados por un privilegio que fue concedido por los Señores Reyes Católicos a la Universidad de Mareantes de Sevilla. En Sanlúcar de Barrameda se estableció también otro, según recogía Veitia, autor que en otros pasajes de su obra "Norte de la Contratación", también citaba otra denominación usada en otros lugares marítimos, cuando recoge que igualmente eran conocidos como arreces del río".



Certificación de Lázaro Martin Higuera, Alcalde de la Mar.
Marcas de la firma de un Alcalde de la mar

2 *Madrid Imprenta Real 1831.*

La Autoridad Portuaria de Sevilla define su puerto marítimo-fluvial y la ría del Guadalquivir como *un río de historias*, contundente eslogan que resume su importante traza histórica, pues fueron en estas aguas donde se establecieron como exponemos a continuación, muchas de las raíces históricas de la organización marítima y portuaria española, pues no es casualidad que durante dos prolongadas épocas, su entorno portuario llegase a ser el más importante de los de la península ibérica, como fueron: los siglos I al VI d.C. cuando Híspalis (Sevilla) fue el puerto más importante de la región bética, llamada posteriormente Hispania, convirtiéndose en puerto líder del trafico romano entre Iberia y la península romana, e incluso de los demás puertos coloniales, al ser el de Sevilla, que abastecía las necesidades de Roma y de su amplio imperio, y siglos más tarde desde finales del XV hasta finales del XVII, cuando de nuevo llega a ser el puerto más importante del comercio europeo y americano. A los siglos anteriores a este segundo periodo de apogeo, corresponde la creación de la figura del Acalde de la Mar.

Tan pronto fue tomada Sevilla en noviembre de 1248, el Rey Católico otorgó a sus pobladores el fuero de Toledo, estableciendo un nuevo Concejo y mercedes a través del privilegio del fuero, dando lugar por ello a la existencia de dos jurisdicciones: una ordinaria y otra privilegiada o extraordinaria, compuesta a su vez de varias jurisdicciones especiales que correspondían a Órdenes Militares, eclesiástica, gremiales y de la Mar. A partir de 1251 tras la conquista de Sevilla iniciada desde la mar por orden Fernando III el Santo y bajo el mando del Almirante Ramón de Bonifaz, y como colofón del largo asedio que sometió a la ciudad, se convirtió Sevilla con su collaciones y puerto, en un foco de primer orden intelectual, de formación y defensa profesional de la actividad marítima-portuaria, en donde impulsado por un microcosmos marítimo de profesionales de la mar y de otros oficios paralelos al mundo marítimo que aquí se establecieron, al compás del intenso desarrollo urbano y social, que los reyes castellanos señalaron para esta región de la antigua bética romana, hasta convertirla en metrópoli de referencia, tanto a nivel mercantil y portuario, como por las diversas instituciones y cofradías o hermandades de mareantes que se fundaron o se establecieron en la ciudad, dando lugar por ello, a un singular estatus religioso-beneficio-social de primer orden, para el mundo marítimo y sus gentes, que más tarde se transformó en foco de investigación científica aplicado a la navegación, y centro modelo de formación profesional para los navegantes, que mantuvo su vigencia más de doscientos años.

A causa de la trascendencia que otorgo el Rey al acceso marítimo de la ciudad y en justa recompensa al esfuerzo militar capitaneado por el almirante Bonifaz y de un numeroso grupo de marinos venidos principalmente de las Cuatro Villas cántabras, tras finalizar el asedio y toma de Sevilla, muchos de ellos se asentaron en su propio barrio, el cual pronto tomo el sobrenombre de *“el de la Mar”*(1), que fue creciendo en importancia, especialmente cuando su hijo Alfonso X crea y establece las Atarazanas Reales en la zona conocida *“de los Humeros”*. El documento del privilegio de fuero es de fecha 15 de junio de 1251, pudiéndose considerar como la base jurídica que da lugar al Alcalde de

la Mar, pues pronto estos nuevos pobladores marinos establecidos en el barrio de la mar de Sevilla, obtuvieron de Fernando III su fuero propio, aunque solo para aplicar a las cuestiones específicas de su oficio, con alcalde propio (de aquí el origen de Alcalde de la Mar, es decir alcalde del barrio de la Mar), que *con nombramiento regio, es competente para entender en "toda cosa de mar".*

La primera referencia documental que se tiene del privilegio de la gente de la mar se encuentra dentro del Fuero de Toledo dado a Sevilla el 15 de junio era 1288, año 1250(2), cuando dice *[…] damos é otorgamos á los de la mar, por meced que le facemos, que hayan su alcalde que le judgue toda cosa de mar, fuera ende homecillos y caloñas y andamientos, deudas y empeñamientos, é todas las otras cosas que pertenecen á fuero de tierra é non son de mar hanlas de judgar los alcaldes de Sevilla por fuero de Sevilla, que les nos damos de Toledo, y este alcalde debémosle nos poner ó los que reynaren después de nos; y si alguno non se pagare del juicio de este alcalde, que el alcalde cate seis hombres bonos que sean sabidores del fuero de la mar, que lo acuerden con ellos é que muestren al querelloso lo que él y aquellos seis homes bonos tienen por derecho; é si el querelloso non se pagare del juicio que acordare el alcalde con aquellos seis homes bonos, que se alce á nos é á los que reynare después de nos […] y este fuero de franquezas vos damos y vos otorgamos por fuero de Sevilla por muchos servicios que nos ficistes en la conquista de Sevilla, […]"*

El Alcalde de la mar era elegido por sus convecinos, debiendo ser posteriormente nombrado por el Rey. Tenía potestad dicho alcalde para entender en los asuntos propiamente marítimos, por ello se encuadraban sus competencias, fuera de los pleitos y otros asuntos civiles y criminales, los cuales quedaban bajo la jurisdicción ordinaria, si bien como se carecía de leyes escritas, se juzgaba de acuerdo con la costumbre, siendo por ello relativamente usual que se pudiera discrepar de sus decisiones, las cuales se podían apelar en alzada ante *"seis hombres buenos"* escogidos por el propio alcalde, quedando el rey como instancia suprema.

A la jurisdicción de la Alcaldía de la Mar estaban sujeto los barqueros y los pescadores, siendo de resaltar que ha sido el gremio de barqueros, uno de los más antiguos, influyentes y capacitados de la vida marítima de la ciudad y ría del Guadalquivir, pues sus funciones y organización arranca de lejos, dado que ya estuvieron organizados durante los siglos del Imperio Romano como Corporation de Sscaphariie incluso antes, pues son varios los autores especializados en historia marítima antigua, que citan las acciones de los barqueros y pescadores del bajo Guadalquivir, como básicos durante el asentamiento fenicio en sus riberas y áreas colindantes a su desembocadura.

Del mismo modo que ocurriera con los cómitres(3) en sus relaciones sociales con los diversos estamentos sevillanos, pasaba con la jurisdicción especial del Alcalde de la mar a pesar de su privilegio de fuero, pues estos también tuvieron roces con la jurisdicción ordinaria correspondiente al Alcalde

Mayor de la ciudad, según se desprende en el privilegio de fuero otorgada por Fernando IV el 20 mayo de la era 1318 año 1310, cuando fue necesario recordar esta singularidad, concediendo a los mareantes, pescadores y barqueros para que solo puedan ser juzgados en los hechos de mar, por los alcaldes que ellos se pongan y elijan, llevando las apelaciones al Capitán y de este al Almirante, por ello, el rey hace suyo los privilegios otorgados años antes por su bisabuelo Fernando, su abuelo Alfonso y su padre don Sancho***(4)***. En el citado privilegio se hace especial salvedad a los Alcaldes Mayores y ordinarios para que no se inmiscuyan en pleitos de estos grupos profesionales de barqueros y pescadores que pescaban en la mar y en el río Guadalquivir, los cuales pertenecen a los Alcaldes de la mar, pues seguían teniendo alcaldes propios con el fin de que les librara de sus pleitos entre ellos, en razón de los navíos, y de los fletes y otras causas, con el propósito de evitar que los Alcaldes Mayores y ordinarios, no tomaran pleitos que son de los alcaldes de la mar *"non fuesedes osados de oyr ningún pleito que el fecho de la mar, ni del rio"*, los cuales pertenecían a estos alcaldes de la mar, los cuales eran elegidos cada año por los *"omes de la mar"*, para que durante este periodo les gobernarse en los asuntos propios de la mar y que llegado el caso pudieran elevar sus decisiones en alzadas que iban ser los cuales podían elevar sus recursos de alzada al capitán y más después al almirante. Finaliza la carta de privilegio ordenando que se mantengan los privilegios de estas clases e incluso que a los omes bono de la mar se le debe de reconocer la buena labor de apoyo que hicieron a sus reyes que son también sus antepasados.

Este privilegio fue confirmado por los siguientes reyes:

- Alfonso XI en Burgos a 4 de junio era 1374, año de 1336.
- Enrique II en las Cortes de Toro a 2 de Septiembre era 1409, año de 1371.
- Juan I en las Cortes de Burgos á 15 de Agosto era 1417, año de 1379.
- Enrique III en las Cortes de Madrid á 20 de Abril, año de 1391.
- Juan II en Valladolid á 8 de Enero del año 1420.
- Enrique IV en Sevilla á 3 de Agosto del año 1456.
- Reyes Católicos, Fernando V e Isabel en Sevilla á 6 de Diciembre del año 1477 y por la Reina Juana en Madrid a 30 de Marzo de 1510.

Con la creación durante la segunda década del XVI de la Cofradía de Nuestra Señora del Buen Aire, agrupación gremial y profesional que fue impulsada por la hermandad del mismo nombre establecida en Triana, se asumieron por esta cofradía muchos cargos y privilegios principalmente de los cómitres sevillanos, de los que decía la Cofradía que era su heredera, y además otros privilegios del entorno marítimo de la época, pues gran parte de estos ya se estaban perdiendo, siendo quizás el más destacado el de la elección del Alcalde de la mar y río, con competencia y funciones jurisdiccionales para gestionar la navegación del Guadalquivir. Principalmente el Alcalde de la mar y río se dedicaba al gobierno y concierto de los navíos que

amarraban en el Guadalquivir, señalando los puestos de fondeo y/o amarre, cuidaba del establecimiento del obscurecimiento de los navíos durante la noche, así como de que el canal navegable estuviese limpio de restos de naufragios y arrastres de las avenidas del Guadalquivir.

A partir de entonces se regula que el oficio de Alcalde de la mar y río, el cual será propuesto por la Cofradía y nombrado por el Rey, suprema autoridad la cual también nombraba a los barqueros del río, esta facultad de nombramiento real de ambos cargos pasados los años, fueron delegadas al Alcalde Mayor de Sevilla en nombre del Rey. Para ser nombrado Alcalde de la mar y río o barquero del Guadalquivir, se requería la condición de ser piloto examinado y por lo tanto para actuar en labores de asistente al navegante, como piloto práctico de la ría se requería la condición de ser piloto examinado.

El privilegio de elección de Alcalde de la mar y río asignado a la Cofradía de Nuestra Señora del Buen Aire, paso a la Universidad de Mareantes, pero las presiones del Cabildo de Sevilla lograron a mediados del siglo XVII arrebatar el nombramiento de tal cargo, por lo que durante más de treinta años se alternó entre sus caballeros veinticuatro(5) y jurados, para los cuales no era imprescindible la condición de siempre observada, de ser elegido entre los hombre de mar disponibles para tal cargo, esto llevo a una mala gestión y a una denigración anómala del cargo, ya que los caballeros veinticuatro, ocupados como era lógico en gestiones de más alto nivel, pronto cedieron el cometido de esta alcaldía de mar a sus criados y como siempre pasa ante una gestión inexperta, el río se hizo innavegable, pues navío que se hundía o quedaba varado por cualquier causa, se dejaba abandonado, pues la canal no se limpiaba, lo que llevo a que el calado disponible se redujo considerablemente y hasta los careneros de las Horcadas y Borrego quedaron inservibles.

El Alcalde de la Mar de Sanlúcar

Posiblemente dicho oficio fue establecido por Alfonso X el Sabio en 1264 por el privilegio de población de la ciudad a Guzmán el Bueno. primer señor de la entonces villa, del cual no se conserva documento, aunque años más tarde al otorgar el Rey Sancho en 1297 el Privilegio de donación del Señorío de Sanlúcar de Barrameda a Alonso Pérez de Guzmán *"el Bueno"* se incluye la cláusula *"ayan allcalldes de la villa e del mar"*, ordenando por ello, que en esta ciudad a diferencia de otras próximas como Cádiz, Jerez, Écija y El Puerto de Santa María entre otras, se estableciera tal cargo para que entendiera de los asuntos de la mar, pues tuvo ya asignada esta villa, un valor estratégico para el desarrollo marítimo de la corona de Castilla, que luego la historia se encargó de subrayar.

Debió tener una buena acogida el establecimiento de este oficio señorial, pues años más tarde en 1508 según dio a conocer el investigador Laureano

Rodríguez en las actas que se indican en las fuentes, el duque de Medinaceli y conde del Puerto, D. Juan de la Cerda, que ya había establecido en la ciudad del Puerto de Santa María el oficio de Alcalde de la mar, mando a Sanlúcar un mayordomo para recabar información sobre el funcionamiento de la Alcaldía de la Mar de Sanlúcar, por tener el Concejo portuense, interés en conocer el funcionamiento del Alcalde de la mar sanluqueño, para ello se presenta el enviado, ante el alcalde ordinario y de la justicia de esta ciudad, con siete preguntas. De las respuestas que dio el alcalde de la mar ejerciente entonces, Pedro Sánchez de Solís y otros cinco testigos a estas preguntas, sabemos del cargo las siguientes puntualizaciones:

- Se estableció el oficio desde tiempo inmemorial. Si bien Velázquez Gaztelu dice que tuvieron que ser muy antiguos pues se encuentran en el primer libro Capitular de su Cabildo. En cuanto al número de alcaldes de la mar, dice el mismo autor que a causa del incremento del comercio indiano y extranjero que tuvo la ciudad se llegaron a establecer hasta cuatro Alcaldes de la Mar, (reduciéndose a dos en 1615), que eran ocupados por importantes navegantes de la Carrera de Indias, capitanes de naos y pilotos de la Barra.

- Que es de jurisdicción especial, al margen de los alcaldes ordinarios y del corregidor, la cual corresponde al ducado, siendo los duques de Medina Sidonia los titulares de esta jurisdicción relativa a la mar, tanto en alzadas como para la provisión del oficio.

- Que eran competencias del Alcalde de la mar, los pleitos y causas tocantes a fletes de navíos entre maestres, mercaderes y marinos, así como sobre navegación de entrada y salida en el puerto, y en particular sobre los pilotos prácticos de la Barra y también sobre las pesquerías de mar y río; es decir sobre todo tipo de funciones administrativas y de conflictos derivados de la actividad marítima de Sanlúcar y sus aguas, de acuerdo con la potestad legislativa del Duque de Medina Sidonia. Gozaba esta autoridad de facultades potestativas para legislar en su ducado, las cuales servían como bases jurídicas para promulgar ordenanzas ducales, tales como la de 1504 que con carácter general promulgo el tercer duque D. Juan Alonso de Guzmán, sobre normas propias para las actividades y ámbito del Alcalde de la mar, del pilotaje en la Barra y otros asuntos marítimos de competencia ducal, pues se encuentran citas de estas antiguas ordenanzas en los preámbulos de otras promulgadas posteriormente, como las de 1566 para los pescadores y las de 1590 denominadas *"Hordenanzas de los hombres de la Mar y Rio y Pilotos de la Barra"* en donde se cita que fueron sacadas de las *"ordenanzas, costumbres y buenos usos que la ciudad de Sanlúcar de Barrameda guardaba y tenía fechas y ordenadas la Justicia, Regimiento y hombres buenos, savios, y expertos en las cosas de la Mar y Rio"*. Muchos de sus artículos han sido citados en la sección

"Curiosidades históricas" de la revista Prácticos de Puerto que editaba el Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto[3], principalmente al tratar de casos o circunstancias del practicaje de la Barra del Guadalquivir, como los exámenes para ejercer como tal, límites del servicio, agrupación profesional de los pilotos prácticos, orden de prestación del servicio, etc. No obstante y en relación con las obligaciones y cargos asignados al Alcalde de la mar por esta ordenanzas de 1590, cabe distinguir dos grupos, el correspondiente a la organización y control del practicaje y el del trafico interior y de la vez, del puerto de Sanlúcar y del servicio de pasaje y carga que unía este con Sevilla, por ello se exponen agrupados en dos grupos los artículos de estas atribuciones y jurisdicción directa del Alcalde de la mar que están contenidos en las *"Hordenanzas de los hombres de la Mar y Rio y Pilotos de la Barra"* de 1590.

En relación con el servicio de practicaje de la Barra del Guadalquivir:

- *Art, 5º.- Prohibición de que ningún práctico pueda sacar nao alguna sin licencia del Alcalde de la mar.*
- *Art. 7º.- Obligatoriedad de licencia tanto del Sr. Duque como del Alcalde de la mar para traer a Sanlúcar cualquier nao inclusive las del Rey, Nuestro Señor, que hubiese entrado en la Bahía de Cádiz.*
- *Art. 10.- Sobre la obligada licencia del Alcalde la mar, para que un piloto práctico de la Barra que aun tenga el nombramiento adecuado para prolongar su servicio más arriba de las Horcadas con destino a Sevilla, quedaba bajo directa y puntual autorización para prolongar sus servicios hasta Sevilla.*
- *Art. 18.- La posibilidad de recibir el Alcalde de la mar, el coste del pilotaje y la correspondiente multa de seiscientos maravedíes, cuando un buque tome más de dos pilotos para entrar o salir del puerto.*
- *Art. 19.- Es el alcalde de la mar uno de los tres representantes del Duque, al que se debe presentar cualquier candidato a Piloto Práctico de la Barra.*
- *Art. 25.- Corresponde al Alcalde de la mar junto con un Diputado, la oportuna inspección de las embarcaciones de los Pilotos de la Barra, de modo que estas se encuentren bien aderezadas, con diez remos y sus aparejos y velas.*
- *Art. 26.- Durante la Compañía,(agrupación temporal de pilotos de la Barra, para atender las demandas de servicios a una agrupación o flota de buques) corresponde al Alcalde la mar la autorización o no, de echar el barco de los pilotos a la mar durante la noche, dado que estaba prohibido tenerlos a flote durante este periodo, so pena de seiscientos maravedíes y cuatro días de cárcel, es decir cuando arribaban para entrar o salir, tres o más naos, (que entonces eran*

3 *Cuyos textos se encuentra en la página web del citado Colegio.*

considerado como flota), dentro del periodo comprendido desde primero de mayo hasta el postrero septiembre, se efectuaba el servicio en compañía, o lo que es lo mismo, en sociedad, ajustándose el coste del servicio, al monto del coste de todos los servicios a prestar a dicha flota.

- *Art. 29.- Prestado el servicio de practicaje a una flota, dentro de los tres siguientes días se debe repartir el dinero ganado sin ninguna excusa que lo estorbe, siendo el Alcalde de la mar el que esto controle y si no se cumpliere, pueda apremiar a los pilotos prácticos correspondientes, llegando incluso a imponerle una multa de 300 maravedíes y dos días de cárcel.*
- *Art. 30.- Cuando se preste el servicio de practicaje en compañía, ningún otro barco pequeño pueda embarcar otro piloto sin la obligada autorización del Alcalde de la mar y un Diputado, en caso contrario aquel piloto que se preste sin la debida autorización será multado con seiscientos maravedíes y dos días de cárcel.*
- *Art, 32.- En cualquier época del año, cuando tres o más naos llevando Capitana o Almirante, quisieran salir para las Indias o islas, formando Armada o Flota, los Pilotos de los Pilotajes, efectuaran sus servicios bajo el régimen "en compañía", sin que ninguno de los pilotos sea osado a quebrantar tal orden del duque de Medina Sidonia, de lo contrario será multado[4] con seiscientos maravedíes y cuatro días de cárcel, siendo función de los Alcaldes de la mar guardar tal mandato ducal, bajo la misma pena para estos si no lo exigieren.*

En relación con el tráfico interior de los barcos de la vez y de acarreos de mar:

- *Art. 1.- En Sanlúcar, solo el Alcalde de la mar o por su mandato, podía inspeccionar la capacidad de carga o número de pasajeros embarcados en los barcos de la vez que se dedicaban al tráfico interior Sevilla-Sanlúcar o viceversa, imponiendo una multa de tres de reales de pena, si algún otro lo hiciere.*
- *Art. 5.- Corresponde al Alcalde de la mar velar por el orden y la vez que a cada barco corresponda, pudiendo por su licencia alterar dicho orden, y penalizar a aquel que lo incumpla con quinientos maravedíes y dos días de cárcel.*
- *Art. 7.- Corresponde al Alcalde de la mar dar licencia para dedicar cualquier barco al acarreo, incluido la licencia del Arraez[5], pudiéndose para ello hacer valer de testigos de ciencias y conciencia, para que constaten ante él la verdad sobre ello. Aquel*

---

4 Cuyos textos se encuentra en la página web del citado Colegio.
5 Voz árabe por la que en estos tiempos se empleaba para citar al Capitán de una embarcación del tráfico portuario Sevilla Sanlúcar o viceversa.

que obre de otra manera será apartado del acarreo y pagara de pena seiscientos maravedíes y estará diez días de cárcel.

- *Art. 10.- El Alcalde de la Mar puede imponer pena de cuatrocientos maravedíes al Arraez de un barco de la vez, cuando lleve a bordo más gentes o pasajeros de los permitidos en la autorización.*
- *Art. 11.- Antes de partir cualquier barco de la vez llamara primero al Alcalde de la mar para que vea si su barco está de acuerdo con las ordenanzas, y la gente que lleva.*
- *Art. 31.- Corresponde al Alcalde de la mar autorizar y señalar las zona para la echazones de lastre (arena y piedra o lo que fuera) en tierra arriba de la pleamar, así como autorizar tiempo y lugar donde poner un navío a Monte (a varar), evitando con ello los daños y perjuicios que se producen al rio y al puerto de Sanlúcar. Será penalizado el Maestre o Compañía que incumpla dicho capitulo con seis ducados de pena y cuatro días de cárcel con toda riguridad.*

Tenía el Alcalde de la mar potestad y facultad para librar mandamientos a los alguaciles en ejecución de sentencias y penas impuestas, con la debida obediencia y cumplimiento por parte de estos de tales mandamientos.

Era casi usual, la trasmisión del oficio de Alcalde de la mar de padres a hijos tal como manifestó el entonces ejerciente, sobre la familia Rico, que fue pasando de uno a otro hasta dieciocho años antes de la consulta, cuando el interrogado sucedió al último de la saga nombrada.

Los Alcaldes de la mar se sientan en auditorio y consistorio público a hacer audiencia y oír los pleitos con portero, el cual da fe de los emplazamientos. Actúan pues, con procedimiento semejantes al de los alcaldes ordinarios y de la justicia. No se confirmó un rumor tal vez exagerado, de que cobrasen por los derechos devengados, doble cantidad que lo que cobraban los alcaldes ordinarios.

Que estas manifestaciones son conocidas por los testigos, por ser público y notorio en la ciudad.

Al igual que ocurría en Sevilla, existían tensiones entre el Alcalde de la mar y el Alcalde ordinario, si bien en Sanlúcar el Duque amparaba al de la mar, tal como quedó establecido en 1522, cuando quiso el Alcalde ordinario evitar que el de la mar concurriera a los cabildos municipales sin vara, pues a su juicio, solo le correspondía el uso de vara en la Rivera, es decir se pretendía que solo ejerciera su jurisdicción en un territorio determinado, (la playa), en lugar de ceñirla a los limites propios de la actividad marítima de la ciudad que eran más por razones conceptuales que territoriales. Este mismo año se presentó en el Cabildo de la ciudad una petición-queja de los hombres de mar por el maltrato que les ocasiona el Alcalde de la Mar, sobre el que decían: que va a dar lugar, de no evitarse tal abuso, a tener que vivir fuera de la villa, al no poderlo sufrir, sobre la familia Rico.

Una actuación destacable del Alcalde de la mar de Sanlúcar la encontramos en el naufragio del aviso San Andrés procedente de Nueva España que se hundió en la barra con buen tiempo lo que dio lugar a alistar el dispositivo que ya estaba preparado para estos menesteres, por lo que el Alcalde de la mar Quintero, a bordo de uno de los dos barcos luengos que se alistaron, se dirigió inmediatamente hacia el naufragio llevando a bordo también un buzo que estuvo siempre supervisado por dicho Alcalde, al tiempo que los alguaciles se desplegaron por las playas próximas para evitar la recogida de los efectos que la mar echaba a tierra, al tiempo que tuvieron que expulsar de las cercanías del San Andrés a los bateles de varias naves extranjeras fondeadas en el puerto, que rápido acudieron al lugar con idéntico fines.

La institución de alcaldes o jueces de la mar, permaneció en Sanlúcar bajo la jurisdicción del Duque de Medina Sidonia durante el tiempo de su señorío y después como capital de dicho ducado hasta 1652 cuando se produce la integración de la Alcaldía de la Mar en el Cabildo de la ciudad, tras la incorporación de la jurisdicción ducal a la Corona en 1645, por lo que a partir de entonces el nombramiento corresponde a la Corporación de la ciudad, la cual le asigna un sueldo, pues ejercía al tiempo, la cobranza del pasaje de los barcos del río que iban a Sevilla, los conocidos como *"buques de la vez"*.

En el año 1615, se reducen los nombramientos de Alcaldes de la Mar a dos personas, con jurisdicción en el ámbito de Sanlúcar de Barrameda, pues hasta entonces fueron cuatro alcaldes desde los primeros años del siglo XVI dado el gran tráfico que existía con el comercio indiano y extranjero, el numeroso personal dedicado a labores marineras y el alistamiento de gran número de jabeques y galeones que demandaban el floreciente negocio marítimo y las innumerables expediciones marítimas que en esta época se preparaban.

Al pasar el comercio de las Indias a Cádiz y reducirse el tráfico en Sanlúcar, también se reduce a uno, el cargo de Alcalde de Mar, que es elegido por el Ayuntamiento de la ciudad entre los Pilotos de la Barra y se le asigna un salario de 50 ducados. Este nombramiento obligaba a la incompatibilidad de ser arrendador de la renta de los barcos de pasajes del río de Sanlúcar a Sevilla, según cita Juan Pedro Velázquez Gaztelu[6].

Por último es de recordar que en la última época del esplendor marítimo sanluqueño, varios pilotos prácticos de la Barra, fueron nombrados Alcaldes de la Mar, algunos de ellos son citados en diversos documentos, bien por sus actuaciones o por tomar parte en los diferentes sondeos de la barra, efectuados por orden del Rey ante la demanda de mayores calados necesarios para los nuevos navíos que se van incorporando al creciente tráfico americano, de ellos son conocidos:

---

6 *Historia Antigua y Moderna de Sanlúcar de Barrameda, en el vol. II.*

- Lorenzo Vázquez, piloto de la Barra y Alcalde de la Mar en 1664, al cual se le achaca en un cabildo extraordinario del Cabildo municipal de esta ciudad para hacerle publica las quejas de los regidores, por sus demoras y cautelas para sacar una flota desde Bonanza, cuando aparentemente las condiciones eran factibles
- Diego de Medina el cual aparece en los registros personales de documentos de 1709, como Alcalde de la mar y piloto práctico de la barra.
- Pedro Gil el cual es reseñado en documentos de 1733 como Alcalde de la mar y piloto práctico de la Barra.
- Francisco Aguilar. El cual consta en documentos de 1720 como piloto de la Barra y Alcalde la mar
- Antonio Aguilar hijo del anterior, el cual consta en 1736 que ejercía al mismo tiempo el cargo de Alcalde de la mar y piloto practico de la Barra, pasando a la historia como el último Alcalde de la mar de Sanlúcar de Barrameda.

Extinción del Alcalde de la Mar de Sanlúcar

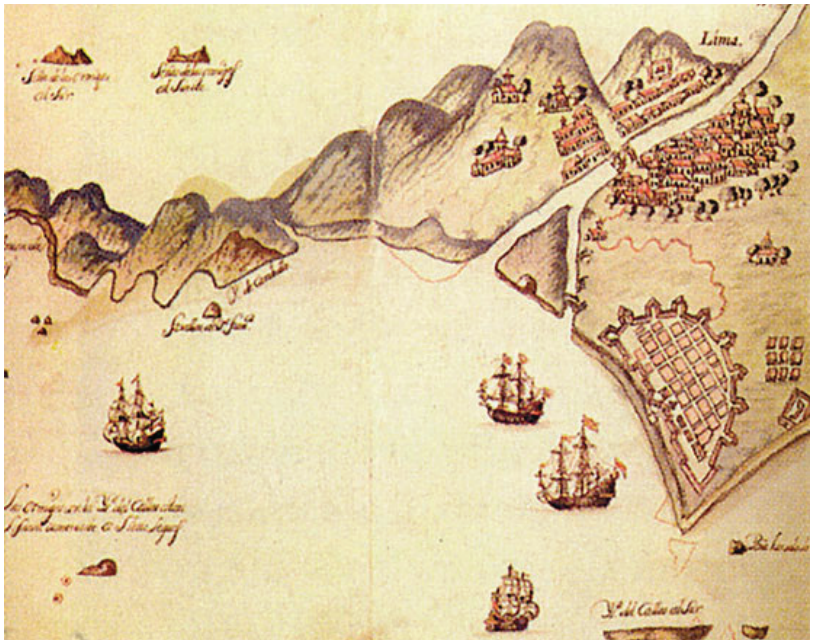
El oficio de Alcalde de la mar se extinguió de hecho como tal autoridad portuaria, con la creación del Almirantazgo, por Real Cédula de 31 de julio de 1737, sustituyéndose su cargo por el Subdelegado del Almirantazgo, dependiente del Apostadero de Cádiz, aunque como veremos el cargo de Alcalde de la mar, quedaba incluido en las autoridades portuarias establecidas en las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793, si bien su figura fue de escasa relevancia y solo fueron nombrados como tales en aquellos parajes de un distrito marítimo donde no se nombrase teniente o ayudante por ser de escasa población y comercio marítimo, por lo que se nombraba un Alcalde la mar, como ayudante de distrito al igual que se nombraba al Cabo de mar en ciertas ocasiones.

Misceláneas sobre el Alcalde de la Mar en diversos puertos

El alcalde de la mar de Sevilla era nombrado por el Rey, siendo su misión durante el siglo XIV dirimir las contiendas propias de la profesión de la numerosa colonia marinera establecida en esta ciudad en el llamado barrio de la mar o de los húmeros, pues las civiles y criminales corrían a cargo de los alcaldes ordinarios. Hacia el 1420 era considerada una jurisdicción especial[7].

7 *Miguel Ángel Ladero Quesada. Andalucía en el siglo XV, Consejo de Investigaciones Científicas 1973*

Tan pronto fue consolidándose el asentamiento americano, se fue instituyendo el Alcalde de la mar como autoridad para dirimir los asuntos marítimos locales en aquellos puertos que por su interés se estimaba conveniente. Del primer Alcalde de la mar establecido en América que tenemos noticias[8] es el del Puerto de los Reyes (inicialmente así llamado, el puerto que un siglo después se le llamó El Callao), puerto que siempre ha sido reconocido como el puerto de Lima[9]. Ello fue debido a un privilegio concedido por el Cabildo limeño (Ciudad de los Reyes) de fecha 5 de agosto de 1566, con el fin de que dicho puerto estableciera su propio Alcalde de la mar, para que se ocupara de llevar la cuenta y dar razón de las naves que entraban y salían, de los bastimentos que desembarcaban y de todo el movimiento naviero, pues ya en esta época eran notorios los ataques de los piratas así como el ejercicio del contrabando que se había establecido en el principal puerto del Virreinato del Perú.



Plano del puerto del Callao y la Ciudad de los Reyes (Lima) siglo XVII
(Fondo antiguo de la Universidad de Sevilla)

Existía en 1577 en la cofradía de San Martín del Espíritu Santo de Laredo, el oficio de Alcalde de la mar, según se cita en los artículos 4, 6 y 8 de las Ordenanzas de este año[10].

---

8 John Rodríguez Asti, El puerto del Callao durante el Virreinato (I). Blog Cátedra de Historia y Patrimonio Naval.
9 Ciudad de los Reyes, tal como la nombró Pizarro.
10 Margarita Sema Vallejo, De los gremios de mareantes a las actuales cofradías pesqueras de Castro Urdiales, Colindres, Laredo y Santoña. Ediciones Universidad de Cantabria 2017.

La misma autora en su obra anteriormente citada, expone diferentes situaciones de conflictos entre jurisdicciones por la actuación de los Alcaldes de mar de esta comarca, en cuanto que al tratar pleitos entre las gentes de mar, rayan las jurisdicciones de los Jueces ordinarios, en virtud de una tradición muy antigua sobre la figura de los Alcaldes de mar en el Corregimiento de las Cuatro Villas.

En 1857 existía en Castro Urdiales el Alcalde de mar D. Nicolás Miñor, el cual tuvo que intervenir en una denuncia que le presentaron los atalayeros (vigías) de este puerto por los abusos que llevaban a cabo los patrones de los boniteros, cuando hacían caso omiso a sus señales. Resultando que este Alcalde de mar era a su vez armador de una de estas barcas boniteras, por lo que tuvo un conflicto de competencia[11].

En Cuba el Alcalde de mar de Jaruco tenía a su cargo los puertos de Jibacoa y Santa Cruz en la provincia de Matanzas, Distrito Marítimo de Matanza, provincia marítima de La Habana y delegación de Jaruco. En diferentes puertos cubanos existían también Alcaldes de la mar, tales como en Portillo, Cauto, del Embarcadero, y Nigerio[12].

En el puerto de San Sebastián la Cofradía de Mareantes, a principios del XIX nombraba el Alcalde mar para dirimir los pleitos menores de su jurisdicción sin acudir a la justicia ordinaria, con independencia de la jurisdicción de Marina que actuaba en un orden jurisdiccional superior[13].

En Filipinas también existió el cargo Alcalde de mar, el cual que tenía jurisdicción independiente de la Capitanía de puerto, en asuntos de los muelles, en relación directas con los Cabos de la Matrícula de Mar.

En febrero de 1721 existía el Alcalde[14] del puerto (batlle del port) de Tarragona cuyo titular era Andreas García persona experta al cual ordenó el Corregidor de Tarragona que dispusiera de una buque adecuado para las labores de vigilancia de la sanidad marítima en la zona señalada a esta demarcación sanitaria, comprendida entre Torredembarra y Tarragona.

Hasta los años 30 del siglo XX existió el Alcalde de la mar de las playas de Telde (Gran Canaria) conocida en su conjunto en la segunda década del pasado siglo como playa de Melanara[15].

---

11 Colección de Sentencias dictadas Jurisdicción Civil Tribunal Supremo de Justicia, Madrid 1861, Imprenta de la Revista de legislación.

12 Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico de la Isla de Cuba de Don Jacobo de la Pezuela, Imprenta del establecimiento de Mellado, Madrid 1863.

13. Miguel Artola Historia de Donostia, San Sebastián. Ayuntamiento de Donostia 2ª edición 2001

14 Francisco Otiña Hermoso, Sanitat Marítima: La defensa de la costa i la Salut pública de Tarragona 1720-1930(pág. 89), Publicaciones de la Autoridad Portuaria del Port de Tarragona 2014

15 Conjunto de varias playas del municipio llamadas popularmente: Salinetas, La Garita, Ojo de García, Tufua etc.

La existencia del Alcalde de la mar en lugares costeros de poca población pero con cierto movimiento portuario, especialmente pesquero, fue impulsada por la Dictadura de Primo de Rivera en 1923, pasando de ser una figura a punto de desaparecer a volver a tener un protagonismo de cierta importancia, pues se le seguía considerando como un juez de paz en su jurisdicción, siendo por lo tanto para tener en cuenta en el ámbito donde se instituía.

Era elegido entre los patrones de la pesquera del lugar entre aquellos con más sobresaliente nivel cultural posible. Dependían jurídica y administrativamente directamente de la Comandancia Militar de Marina, así lo recoge Julio González Padrón en la obra citada en las fuentes, aunque es posible que estuviese subordinado directamente a la figura del Capitán de puerto, que como tal la ejercía al mismo tiempo el Comandante militar de Marina, confusión muy extendida en muchos sitios, incluso en el ámbito profesional de las diferentes clases de marinos, que solían emplear dicho termino cuando realmente iban a tramitar un asunto propio del Capitán de puerto.

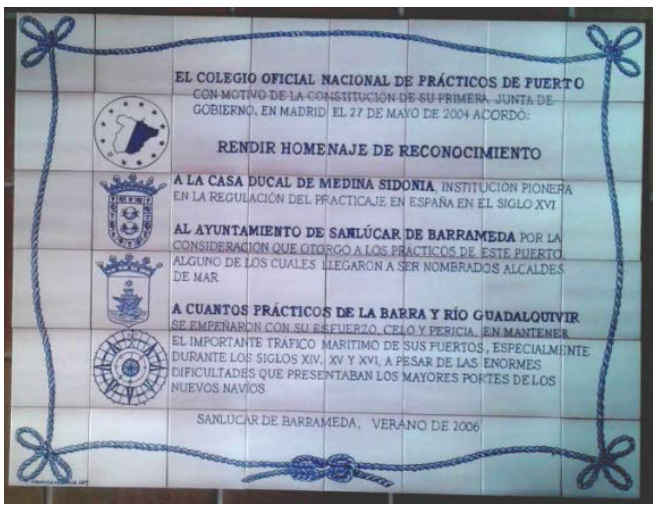
Siendo Telde un municipio de cierta importancia tanto por su historia (fue la primera capital de Gran Canaria) como por su economía, es lógico pensar que en muchos puertos pesqueros de este archipiélago existieran Alcaldes de la mar, inicialmente instituidos por la administración del Reino de España durante el siglo XV y especialmente durante el XVI, por la influencia que pudo trasmitir el tráfico indiano en su ida desde Sanlúcar al continente centro americano y después a las costas del sur; por ello es de mencionar que al menos en este puerto haya sido recogido en su historia local, hecho lo que posiblemente le clasifica como uno de los últimos lugares españoles donde se conservaba la figura del Alcalde la mar.

Dos Alcaldías de mar en lugares tan remotos y evocadores, son las de Cabo Hornos y Paso Tortuoso en el estrecho de Magallanes, Chile. Especialmente teniendo en cuenta que en 2019 se cumplirán cinco siglos de la partida de la flota de Magallanes del puerto de Sanlúcar de Barrameda.

Alcaldía de Mar de Cabo Hornos

Alcaldía de Mar Paso Tortuoso

En atención a la trayectoria del Alcalde de la Mar de Sanlúcar de Barrameda y por la consideración que con los Pilotos Prácticos de la Barra, tuvieron tanto la Casa Ducal de Medina Sidonia como el propio Cabildo Municipal, teniendo en cuenta además, que en varias ocasiones durante los siglos XVII y XVIII algunos Pilotos prácticos de la Barra del Guadalquivir fueron nombrados Alcaldes de la mar de Sanlúcar y en reconocimiento a la entrega que tanto los Pilotos prácticos de la Barra como los de la Ría del Guadalquivir, desempeñaron sus servicios para mantener la navegabilidad del rio y su barra, aun cuando ya los navíos comienzan a ser de mayores portes y calados, tuvo a bien el Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto, colocar un mosaico de azulejos en un lugar tan emblemático para el desarrollo marítimo de esta ciudad a partir del siglo XIV, como fue la Calle de los Bretones y el entorno del monumento popularmente conocido como Las Covachas, tal como se muestran.

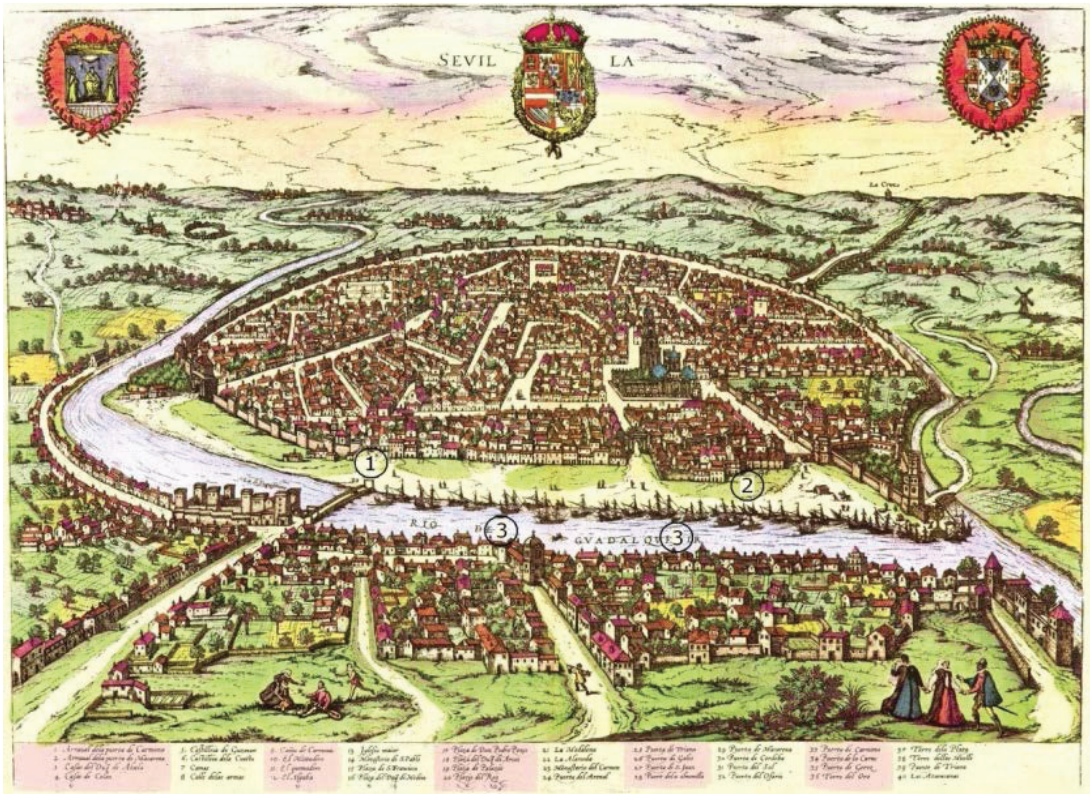


Antigua localización conocida como "Puerta de la Mar" de Sanlúcar de Barrameda, en la confluencia de las calles de los Bretones, Trascuesta y Las Covachas, emplazamiento del comercio marítimo de Sanlúcar a partir del siglo XIV. Al fondo el palacio del Duque de Medina Sidonia

♦ ♦ ♦

Notas complementarias del Capítulo Primero

1.- Inicialmente quedaron ubicados los profesionales de la mar en la collación de la Magdalena, trasladándose más tarde a El Arenal y finalmente a la ribera de Triana, pues a medida que la zona portuaria de la ribera del Arenal era ocupada por las actividades inmobiliarias y operativas de la Iglesia, especialmente por las operaciones del tráfico de materiales para la construcción de su inmensa Catedral, los mareantes fueron cambiando de barrio, hasta terminar en esa otra zona tan peculiar y marinera de Sevilla.



Posiciones sucesivas donde se fueron estableciendo los hombres de la mar en Sevilla: 1 Altos de Colón, Barrio de las gentes de la mar o de los húmeros. 2 El Arenal. 3 Triana.

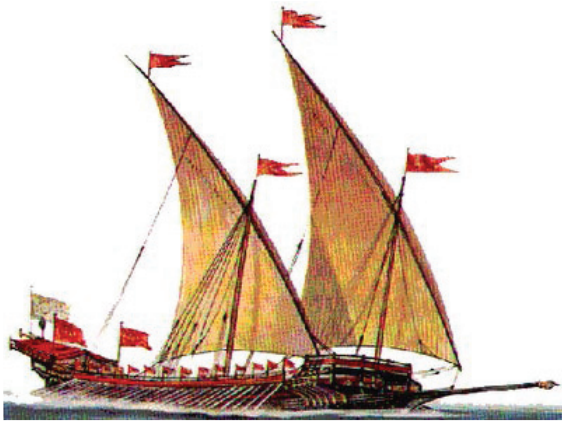
2.- Fernández de Navarrete dice que existe una discordancia de fechas del Fuero de Sevilla pues el original se perdió, según Zúñiga lo data en 1250, cuando cotejó una copia de este en una archivo sevillano, pero más tarde se encontró una copia legalizada en el archivo de los Duques de Medina Sidonia que dan por verídica la fecha antes citada de 1251 en lugar de la señalada por Zúñiga.

3.- Años más tarde de la toma de Sevilla, el Rey Alfonso X el Sabio mandó fabricar y mantener una Armada defensiva perpetua, compuesta de diez galeras con base en el puerto de Sevilla, que fueron comandadas y mantenidas

por los capitanes de naos de Sevilla, que entonces también eran llamados cómitres. Es destacable que estos cómitres fueron durante muchos años, expertos navegantes que navegaban por lugares tan dispares como Canarias, Flandes, Inglaterra, Francia, las costas de la Berbería y de la Mamora, etc., lugares que eran escalas usuales para el comercio sevillano durante la Baja Edad Media.

Quiso el rey dignificar este cuerpo, otorgándole la facultad de crear un Colegio de Cómitre, que en aquella fecha estaba formado por 63 miembros, lo que dio lugar desde entonces, a que se conociera esta institución como el Colegio de los 63 Cómitres, que ha sido el germen de toda la evolución gremial y formativa de los distintos profesionales de la mar sevillanos. Desde entonces correspondía al Colegio de los Cómitres la facultad de elección del Alcalde de la mar y río.

Atarazanas de Sevilla, cuyas gradas originales en la actualidad están colmadas unos 6/7 mt.



No obstante quisieron los Alcalde de la mar durante el primer cuarto del siglo XIV, aumentar su jurisdicción en otras competencias de tierra y pronto encontraron la oposición de los Alcaldes Mayores, pues fue esta facultad de nombrar Alcalde de la mar y otros privilegios otorgados a estos, muchas veces contestado por los Alcaldes Mayores de la ciudad, que vieron en lo de la mar una competencia jurisdiccional.

Mantuvieron los cómitres sus privilegios durante varios siglos, pero a medida que la nobleza sevillana recelaba de estos, principalmente por el uso de vestimentas que consideraban no adecuada para esta categoría profesional, lograron que estos privilegios fuesen menguando, hasta que quedaron muchos de ellos inhabilitados, al cambiar el organigrama profesional de los nuevos navíos o galeones, mermando de tal forma su ámbito profesional, que muchos de los cómitres quedaron en Sevilla como prácticos de movimientos interiores de las galeras, ocupados en las diversas remociones que efectuaban estas, durante sus alistamientos en las atarazanas sevillanas y sus zonas colindantes. Es de resaltar, que el Colegio de Cómitres sirvió de centro de formación para los tripulantes que necesitaba Colón, cuando planificaba llevar a cabo la aventura americana.

4.- Este privilegio de fuero fue nombrado por Alfonso XI (Burgos 4 Junio era 1374, año 1336) en la primera confirmación como *"Carta de privilegios de fuero a favor de los cómitres, barqueros, pescadores y gente de mar"*.

5.- Caballero veinticuatro de Sevilla: Fueron estos poderosos caballeros toda una institución de poder del Gobierno de Sevilla, originalmente hicieron valer su peculiar nombre pues eran veinticuatro caballeros elegidos, doce de ellos por la nobleza y los otros doce entre los ciudadanos de Sevilla, que bajo el reinado de Sancho IV, (1285), se designaron para regir el Concejo de Sevilla, por ello también se le denominaron Regidores.

No tardaron muchos años para que estos cargos se trasformaran en una oligarquía que apartó de la labores políticas, a los representantes de la ciudadanía sevillana, quedando el nombramiento de un Caballero Veinticuatro como Oficio de designación real y vitalicio y no guardando relación su número original con los que en cada época se nombraron, pues llegaron a ser hasta ochenta y tres caballeros, pero si mantuvieron su original denominación de Caballero Veinticuatro.

A partir del siglo XV el cargo se convirtió en hereditario y pronto alcanzaron la fama de ser además de poderosos, los más ricos y acaudalados de Sevilla. El campo de actuación de estos caballeros se fue ampliando a todos los ámbitos económicos y sociales de la ciudad, incluso a tomar parte como autoridades marítimas municipales, pues consiguieron que el Alcalde de la mar y río fuese nombrado por el Cabildo de Sevilla arrebatándole esta facultad a la Universidad de Mareantes para después permitir que se alternase en el cargo los Caballeros Veinticuatro y los

Jurados, sin que en ningún caso fuese necesario para ello la condición de hombre de mar, pues hubo un Caballero Veinticuatro nombrado Alcalde de la mar y río encargado de la navegación y mantenimiento de río Guadalquivir, labores estas que pudieran no ser consideradas muy adecuadas para su rango, pues algunos de los que lo ejercieron como tal, delegaron en alguno de sus criados, y cuando la vida marítima del río languidecía a finales del XVII hasta mediados XVIII, dejaron de prestarle la debida atención e interés, quedando por ello varados o hundidos, aquellos navíos que en sus fondos naufragaron, complicando aún más la navegación por su ría, haciéndola innavegable, llegándose a perder o quedar inoperativos los careneros de Horcadas y de Borrego. Con estas realidades operativas, tenían que actuar los pilotos prácticos del río, sin que la historia los haya reconocido con una especial mención, por su empeño en la prestación de sus servicios

6.- Facultades legislativas del Duque de Medina Sidonia: Gozaba esta autoridad de facultades potestativa de legislar en su ducado, las cuales servían como bases jurídicas que sustentaban la capacidad de promulgar ordenanzas ducales, tales como la de 1504 que con carácter general promulgo el tercer duque D. Juan Alonso de Guzmán, sobre normas propias para las actividades y ámbito del Alcalde de la mar, del pilotaje en la Barra y otros asuntos marítimos de competencia ducal, pues se encuentran citas de éstas antiguas ordenanzas en los preámbulos de otras promulgadas posteriormente, como las de 1566 para los pescadores y las de 1590 denominadas *"Hordenanzas de los hombres de la Mar y Rio y Pilotos de la Barra"* en donde se cita que fueron sacadas de las *"ordenanzas, costumbres y buenos usos que la ciudad de Sanlúcar de Barrameda guardaba y tenía fechas y ordenadas la Justicia, Regimiento y hombres buenos, savios, y expertos en las cosas de la Mar y Rio*".

♦ ♦ ♦

Fuentes bibliográficas del Capítulo Primero

- ***Diccionario de Derecho Marítimo de España en sus relaciones con la Marina Mercante**, Alejandro de Bacardí, 1861.*
- ***Estado Marítimo de Sanlúcar de Barrameda-1774-**, Juan Pedro Velásquez Gaztelu. Edición de A.S.E.H.A 1998.*
- ***Disertación histórica sobre la parte que tuvieron los españoles en las guerras de ultramar o de las cruzadas y como influyeron estas expediciones desde el siglo XI hasta el XV en la extensión del comercio marítimo y en los progresos del arte de navegar.** Martin Fernández de Navarrete, Ministro Supremo del Consejo del Almirantazgo, Madrid imprenta de Sancha 1816.*
- ***Memorias de Don Fernando IV de Castilla. Tomo II de la Colección diplomática, arreglada y anotada por don Antonio de Benavides, de la Real Academia de la Historia.** Madrid, imprenta de José Rodríguez 1860.*
- ***Historia antigua y medieval de Sanlúcar de Barrameda, Tomo número 1.** Pedro Barbadillo Delgado, Publicaciones del Excmo. Ayuntamiento, edición de A.S.E.H.A. reedición 2011.*
- ***Historia de Sevilla, la ciudad del Quinientos**, Francisco Morales Padrón. Universidad de Sevilla, colección de bolsillo numero 58, año 1983.*
- ***La Alcaldía de la Mar, un oficio señorial en la Sanlúcar de fines de la Edad media.** Laureano Rodríguez Liañez, Universidad de Sevilla, Comunicaciones presentadas al X Congreso de Profesores Investigadores celebrado en Sanlúcar de Barrameda en septiembre de 1991. Asociación de Profesores de Geografía e Historia de Bachillerato de Andalucía."Hespéride", Málaga 1992.*
- ***El hombre frente al mar.** Pablo Emilio Pérez Mallaína Bueno, Universidad de Sevilla, Servicio de publicaciones Reimpresión 1997.*
- ***La Universidad de Mareantes de Sevilla (1569-1793).** Marta García Garrafón, Diputación de Sevilla, 2007.*
- ***El gobierno municipal de Sevilla y los Reyes Católicos**, revista Andalucía en la historia, número 22 año V, octubre-diciembre 2.008, artículo de José María Navarro Sainz. Centro de Estudios Andaluces, Consejería de la Presidencia, Junta de Andalucía, Sevilla.*
- ***Cuentos, refranes y poemas de la mar, El alcalde de la mar y el ¡coño!** Julio González Padrón, Marge, books 2010.*

- ***El puerto del Callao durante el Virreinato (I)**, John Rodríguez Asti. Blog Cátedra de Historia y Patrimonio Naval 15.12.2013.*

- ***Sanitat Marítima: La defensa de la costa i la Salut pública de Tarragona 1720-1930**, Pedro Otiña Hermoso, publicaciones del Port de Tarragona 2014.*

♦ ♦ ♦

Capitulo Segundo

Antecedentes de las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793

Al finalizar el siglo XVII se agrava la crisis en España por los costes de las guerras, la dispersión del imperio y el acoso de otras potencias coordinadas contra los interés españoles, todo ello trajo una disparidad de criterios que, en lo referente al mundo marítimo y en especial a la Marina, dio lugar a mantener amarrados muchos buques por falta de presupuestos y personal junto con el creciente malestar de muchos oficiales por la falta de pago de sus salarios, que en algunos casos llegaron a acumular retrasos de más de una década, todo ello unido a la realidad heredada de los antiguos reinos de Castilla y Aragón, en cuanto que cada uno de ellos siguieron manteniendo diferentes armadas particulares con sus propias regulaciones, procedentes de sus antiguos territorios, a pesar de unirse dos siglos antes para fundar el Reino de España, resultando según detalla Luis Mollá, en su obra *El Almirante (*página 91), que existían como tales armadas las siguientes 12 flotas especificas para cada una de las misiones asignadas: La Flota del Estrecho, la de Avería, la del Mar del Sur, las de Cataluña, Flandes , Nápoles, y Portugal, junto con la de la Carrera de Indias, Barlovento, Filipinas Nueva España, además de la de los Galeones de Tierra Firme; cada una de ellas regidas y organizadas independientes de las restantes, pues hasta 1700, estas diversas armadas oficiales se regían por las Ordenanzas de Galeras de 1621, y por las consideradas como primeras ordenanzas navales, las Ordenanzas de las escuadras del Mar Océano de 1633, en donde quedaron recopiladas junto con las diversas Reales Órdenes que con anterioridad se promulgaron. Tras tomar posesión Felipe V de los Reinos de España, se inicia la compilación de tantas normas particulares, con el fin de adaptar el modelo organizativo de la armada francesa, regida bajo un mando único y regulada por una doctrina común.

Si esto pasaba en un escenario de vital importancia como era el marítimo militar, que no podía pasar en el particular mundo de los puertos, donde los antiguos consulados habían regulado cada uno de ellos, a su propio albedrio, las regulaciones de sus actividades, tal como se recogen en los diferentes e importantes consulados de los puertos de Valencia, Mallorca, Barcelona, Gerona, Tarragona, Burgos, Bilbao, Sevilla, San Sebastián, Málaga, La Coruña etc.

Capitanía de la Mar Ocena, en el Puerto de Santa María.
Actualmente en sus bajos arqueados existe una popular marisquería.

Ante estas diversas organizaciones y modelo de gestión de la vida marítima española, es razonable que la propia gestión marítima portuaria adolezca de una marco regulatorio único, encontrándose puertos bajo la gestión de un consulado regido por el Cónsul o Prior que delega o asigna los asuntos cotidianos sobre la propia actividad portuaria al Mayordomo de la Cofradía de mareantes, al Piloto Mayor del consulado o al Alcalde de mar.

Dado que nuestra expansión marítima más importante comienza a principios del XVI, desde Sevilla hacia América, es por lo que la figura del Alcalde la mar se implantó en los numerosos puertos hispanos americanos, en donde aún hoy permanecen como tales, especialmente en los de la costa del Pacífico, pues en los puertos peninsulares donde estos existían, si bien no fueron abolidos plenamente, sí que se mantuvieron como tales en aquellos puertos de poca importancia o en parajes de poca población pero con radas abrigadas para resguardo de embarcaciones, en las recaladas por malos tiempos, y siempre como ayudante de un Capitán de puerto o de un ayudante de éste, tal como se regula en las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793.

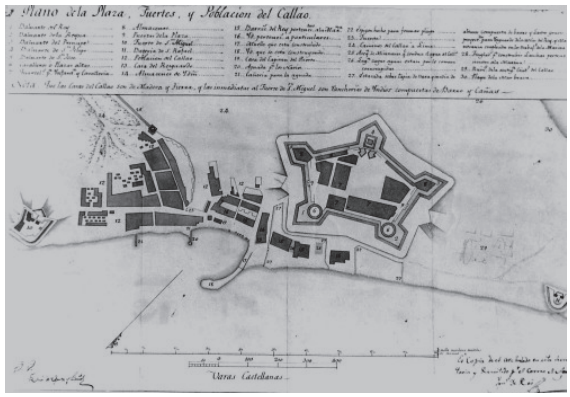
Por todo ello es difícil seguir una pautas homogéneas en donde encontremos el hilo conductor del cambio en la administración marítima-portuaria española durante este amplio periodo, que regule el traspaso de estas figuras portuarias como el Alcalde la mar o el Piloto Mayor, al Capitán de puerto, de una forma reglada y bajo unas directrices homogéneas, pues fueron muchas y diversas la regulaciones particulares en cada puerto en donde, por ejemplo, en Bilbao era el Piloto Mayor el que se encarga de la policía portuaria en su amplio aspecto, incluyendo el control de los lemanes (prácticos), autoridad que aun permaneció unos años después de la entrada en vigor de las ordenanzas de 1793. Siendo por ello razonable suponer que la voz Capitán de puerto no es instituida por estas ordenanzas de 1793, aunque sea acertado y contúndete afirmar que fue en estas, donde se detallaron y fijaron sus funciones y responsabilidades de tal acertado modo, que muchas de ellas aún permanecen en nuestra actual organización marítima portuaria, pero como tal voz y desconociéndose sus regulaciones particulares hasta entonces, sí que se encuentra en algunos registros y crónicas marítimas de épocas anteriores a las Ordenanzas de 1793, tales como en la costa catalana cuando aparece nombrado en la organización del cordón sanitario que se establece como vigilancia continua para luchar y contener la epidemia de peste en 1721, la cual se temía que procedente de Marsella apareciera en los puertos o playas catalanas, estableciéndose por ello tal cordón a través de una vigilancia extensiva por el conocido *camí de ronda* que iba desde la desembocadura del Ebro hasta la frontera francesa, a través de todas las radas, puertos, playas y demás parajes con resguardo, en donde se pudiera desembarcar personas o cargas que pudieran trasmitir la peste que desolaba el puerto de Marsella, siendo por ello conocido, como en ciertas cabeceras de control de esta defensa organizada, aparece la voz Capitá del port (Capitán de puerto) de una determinada zona.

Cami de ronda a la altura de la playa de Savinosa, en el tramo que va de Tarragona a Torredembarra

Igualmente encontramos la voz Capitán de puerto, en el Catálogo de Velázquez Gaztelu de 1760 citado en las fuentes bibliográficas, cuando identifica al primer Capitán del puerto de Sanlúcar de Barrameda, el Teniente de Navío de la Real Armada D. José de Montufar, cuyo título no presentó en la ciudad de Sanlúcar, pero consta con notoriedad pública.

También es citado como tal Capitán de puerto el capitán de Fragata D. Agustín de Mendoza y Agüeda, cuando se establece en 1791 la primera Capitanía de Puerto del continente americano en el puerto de El Callao, por Real Orden del 1 de noviembre de 1791.

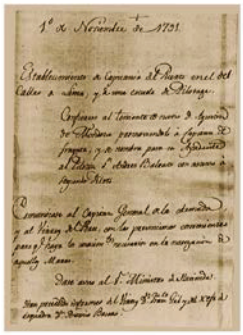
Antigua Capitanía del puerto del Callao
(página web Lucidez. Michel laguerre Kleimann)



Plano del puerto el Callao 1790, (Museo Naval de Madrid)

Nombramiento del primer Capitán del puerto del Callao[16]

CREACIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO



Cédula de Establecimiento de Capitanía en el del Callao de Lima, y de una Escuela de Pilotage por el Rey Carlos IV

1° de Noviembre de 1791.

Establecimiento de Capitanía del Puerto en el del Callao de Lima, y de una Escuela de Pilotage

Confierese al Teniente de navio D. Agustin de Mendoza promoviéndolo a Capitan dde fragata; y se nombra para su Ayudante al Pilotin D Andres Baleato con ascenso a Segundo Piloto

Comunicar al Capitan General de la Armada y al Virrey del Peru, con las prevenciones convenientes para que haya los conocimientos necesarios en la navegación de aquellos Mares.

Dase aviso al Sr. Ministro de Hacienda. Han precedido informes del Virrey D. Francisco Gil y del Xeje de Escuadra D. Antonio Bacaro.

Y. El R. y S.

Bailio Frey Francisco Gil de Taboeda y Lemos
Virrey del Peru 1790 1796

El Alcalde de la mar como autoridad marítima del lugar en aquellos puertos donde estaba establecido, inicia su extinción con la aplicación de la Real Cedula de 1737 (creación del Almirantazgo) y la posterior reforma de la Matrícula de Mar de 1738, siendo éstos sustituidos por los Subdelegados en los puertos con cierto tráfico, los cuales a su vez dependían de los Ministros de marina nombrados en los puertos cabecera de los tres Departamentos y en algunos otros puertos también importantes; aun así, la figura del Alcalde de la mar fue contemplada en las Ordenanzas de 1793 aunque poco a poco fue relegado a parajes de poca población y tráfico, y siempre subordinado a los subdelegados y después a los Capitanes de puerto, si bien en la dictadura de Primo de Rivera se potenciaron de nuevo.

Los Ministros de marina, dieron paso a los Comandantes militares de Marina que hemos conocido hasta hace pocos años establecidos en cada provincia marítima, los cuales por la entrada en vigor de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992, se transformaron en Comandantes Navales.

Capitán de Puerto: Definición[17]

El oficial de guerra destinado en todo puerto para regentar el orden y policía del mismo, y hacer observar las demás leyes concernientes a la navegación; para lo cual tiene autoridad sobre los capitanes de buques

---

16 Página web "Lucidez", Michel Laguerre Kleimann
17 Martin Fernández de Navarrete en Diccionario Marítimo Español de 1831

mercantes fondeados en el puerto, en los puntos que hacen relación a estos objetos.

Dicho diccionario redactado por mandato real fue promovido por el Ministerio de Marina, y por ello tuvo gran influencia en la formación de los futuros Oficiales de Marina como diccionario para su uso en la Academia de Guardias Marinas y más tarde como aporte básico al amplio mundo de los Oficiales de Marina.

Desarrollo normativo de la figura del Capitán del Puerto

Con la publicación de las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793***(2)***,también conocidas como Ordenanzas de Mazarredo, por orden del rey, se recogen en el Tratado 5º Titulo VII, sección de la Policía general de los Puertos, denominada "*De la policía general de los puertos y otros cualquiera fondeaderos á cargo de los capitanes de puerto y de las demás obligaciones de estos*" las regulaciones propias del Capitán de puerto, una vez transformados los Superintendentes de Marina en Ministros principales de las provincias marítimas, los cuales posteriormente se transformaron en Comandantes Militares de Marina***(3)***, al igual que cambiaron los subdelegados de los distritos marítimos, que pasaron a ser Ayudantes de distritos de los Comandantes de Marina.

Las regulaciones relativas al cargo, atribuciones y desarrollo de la figura del Capitán del puerto, en estas ordenanzas generales, quedan reguladas en 194 artículos, de entre los cuales y en relación con el objeto de nuestro trabajo, se han seleccionados en diferentes apartados los artículos que se exponen:

Figura y cargos del Capitán de puerto

Artículo 1: *"Para la buena conservación de los puertos y radas habrá en ellos un orden y reglas de que nadie se pueda dispensar, y que para su cumplimiento, habrá en cada puerto de comercio un jefe o cabo denominado Capitán del Puerto, que velará contra su infracción por cuantos buques concurran al puerto de su mando"*.

Artículo 2: Se especifica que con el fin de que estas reglas de policía del puerto tengan cumplido efecto en todos los puertos de los reinos de Europa y de aquellos otros del resto de mundo bajo el reinado de Carlos III, en donde se establecerá en cada uno de ellos un Capitán de puerto.

Artículo 3: Se atribuye la potestad para proponer a Capitanes de puertos al Director General de la Armada, entre aquellos Oficiales de la misma, para quienes considere de premio semejantes destinos, por los méritos de sus servicios y que cansados para continuar las campañas de mar, se hallen, no obstante, con el vigor suficiente para ejercer estos empleos con actividad. Este funcionario será nombrado por el Rey a propuesta del Inspector General de la Armada y estará

subordinado al Gobernador o Comandante Militar de su destino en todo lo que concierna a asuntos militares tanto en áreas, zonas o muelles militares, y será como Jefe particular en su dependencia, responsable por sí en sus cometidos, de acuerdo con estas ordenanzas, bajo la inmediata subordinación al Gobernador o Comandante Militar. Estará también subordinado el Capitán del puerto al Presidente de Sanidad en todo lo referente a separación de buques en cuarentenas, custodias y otros asuntos propios de las medidas sanitarias necesarias que señalen la Junta de Sanidad.

Artículo 6: Se especifican las obligaciones del Capitán de puerto: Atender el buen amarradero de las embarcaciones, su buen orden de carga y descarga, y relativamente, a la policía en general y su seguridad, la limpieza del puerto, su conocimiento cabal y la dirección de entradas y salidas y de todas las maniobras ocurridas en él. Este enunciado anterior aunque quedó anticuado, no obstante fue robustecida la autoridad del Capitán de Puerto, por posteriores legislaciones tales como la Ley de 7 de julio de 1911, llamada de las Juntas de Obras de Puertos, complementada por el Reglamento General para la organización y régimen de estas Juntas de Obras y Servicios y de las Comisiones Administrativas de Puertos[18].

Artículo 20: De la antes citada Ley de Puertos, en donde dividía el servicio de estos en dos grupos: uno que se refería al movimiento general de embarcaciones, entradas, salidas, fondeos, atraques y desatraques, amarrajes, remolques y auxilio marítimos, que competen a la Autoridad Marítima, y otro que comprendía la ejecución y servicios de las obras y edificios, operaciones de carga y descarga en los muelles, circulación sobre los mismos y en su zona de servicio, y todo lo que se refiere al uso de las diversas obras destinadas a las operaciones comerciales del puerto, que competían al Ministerio de Fomento de entonces; si bien este articulo era de una claridad meridiana, pronto surgió la duda cuando se promulgó el Reglamento antes citado, pues en su artículo 18, se logró introducir unas facultades para el Ingeniero Director que hasta entonces parecían asignadas en exclusividad al Capitán de Puerto, tales como la designación del lugar de atraque y el momento de desatraque de cada buque. Esto pudo hacer cambiar en la práctica una regla generalizada hasta entonces en los puertos españoles, especialmente en aquellos que tenían un tráfico fluido, como en algunos puertos carboneros, que regulaban su tráfico por turno de llegada, con la excepción de cierta preferencia a los buques correos. En cuanto a la atribución concedida al Ingeniero Director del puerto para designar el lugar de atraque y el momento del desatraque de cada buque, pronto resultó ser justa, pues para una mejor organización, los puertos comenzaron a especializar sus muelles según los tráficos, teniéndose que acometer obras complementarias en muchos de ellos, para esta dedicación exclusiva, que solo aquel que dirigiera y planificara las

18 Decreto de 10 de enero de 1928.

obras estaría en perfecto conocimiento para regular estos tráficos, no obstante fue necesario crear un documento conjunto entre las Capitanía de puerto y la Junta de Obras (JOP), en el cual cada autoridad dejaba claro el deslinde de sus atribuciones.

Fue tan acertada la implantación del documento que hasta hace pocos años se ha mantenido en uso, el cual es conocido popularmente como *"la papeleta"* en el argot del practicaje. Se iniciaba este documento con el Aviso de llegada que presentaba el consignatario tanto en la Capitanía del puerto, -hoy calificada Marítima-, como en la Junta de Obras del Puerto -hoy Autoridad Portuaria-, tras la autorización de la Capitanía, y de la J.O:P. esta emitía la definitiva autorización correspondiente al aviso de llegada con el que comenzaron estos trámites. Tras la implantación de los medios informáticos necesarios, todo este trámite administrativo ha quedado agilizado, pero su resultado sigue siendo el mismo, de modo que *"cada palo aguante su vela"*. Copias de ambas autorizaciones llegaban a la oficina de la Corporación de Prácticos correspondiente, en donde se atenderá el servicio, tras la obligada petición del Capitán del buque en cuestión, una vez que en la oficina de los prácticos, se toma nota de los datos del buque (armador, consignatario, eslora, calado, etc., naturaleza de la carga y lugar de atraque, así como de cualquier otra información relativa a especificaciones del atraque, por parte del buque o de la terminal donde va operar.

Artículo 32: también establecía la figura del Comisario, cuando detallaba el personal facultativo de las JOP, cargo que normalmente ejercía en los puertos más importantes, un Capitán de la Marina Mercante, al que se le atribuyeron en ocasiones funciones exageradas y no basadas en precepto legal alguno, que alentado por sus propios jefes dieron lugar a roces con la autoridad del Capitán de puerto.

Volviendo de nuevo al desarrollo del cargo de Capitán del puerto establecido en las ordenanzas: Tras su toma de posesión comprobará los planos del puerto, su calado o braceaje y las circunstancias de sus características locales, acompañado de un Práctico de oficio si lo hubiese o de dos patrones de la flota pesquera de dicho puerto, tal como se describe en su artículo 11.

COMANDANCIA DE MATRICULAS
CAPITANIA DEL PUERTO.

Rol de la tripulación del velero Santa Eugenia, despachado por el Capitán del puerto de Montevideo para Brasil

Capitanía del puerto y Sanidad Marítima de Cartagena

Corresponde igualmente al Capitán del puerto, según describe el artículo 12, comprobar las sondas no solo de los bajos sino de la plena extensión del puerto, las marcas conocidas de cada uno, para la seguridad de su resguardo en las entradas y salidas y determinar si hay otras mejores marcas, la naturaleza de los fondos, las áreas de fondeo y sus peculiaridades, la necesidad de galgas en caso de determinados vientos, el modo de amarrar, las características y diferencias de los distintos fondeaderos del puerto, los parajes más adecuados para pasar cuarentena, carenas o dar la quilla al monte, el desembarco y depósitos de basuras o escombros de las embarcaciones.

También se describe con bastante precisión en el artículo 13, sus actuaciones en aquellos puertos de mareas, en cuanto para que levante tablas de estas y sus propias observaciones sobre las circunstancias que puedan afectar a estas por razón de temporales de fuera o vientos recios de tierra.

Señala igualmente estas ordenanzas en el artículo 15, la obligación del Capitán de puerto para reconocer el puerto después de temporales de mar o de crecidas de aguas que desemboquen en el puerto, y en todo caso en el segundo mes de la primavera, observando donde se han depositado las arenas, así como los efectos que estas presentan, de todo ello dará cuenta al Capitán General, informándole al tiempo de los medios que se

precisan si estos efectos son necesarios de eliminar, remover o aminorar, en la inteligencia de que todas aquellas dotaciones, incluyendo personal no de mar y los medios que se dedique a estas limpieza, han de estar inmediatamente a sus órdenes.

Se establecía en el artículo 17 el ámbito geográfico de la jurisdicción del Capitán de puerto, señalándosele los límites y los cargos subordinados que podría nombrar como auxiliares: desde lo más interior de él de su destino, hasta las puntas salientes a la mar, con todas las conchas, calas, o ensenadas que hubiesen en el intermedio, haya o no población, de modo que dónde la hubiese, el Alcalde de la mar, el director del gremio, o cabo de matrícula, que haya de regentar en materias del fondeadero, ha de ser nombrado por el Capitán de puerto[19]. Establece dicho artículo una particular salvedad para los casos donde el brazo de mar, canal navegable, ría o cauce fluvial sea demasiado extenso, como en el Guadalquivir, donde hubiere o se estableciere más de una de una Capitanía de puerto, se tendrán expresadas sus límites en los Despachos Reales como también cuando esté unido al cargo del Capitán del puerto al de otro puerto adyacente fuera de sus puntas***(4)*.**

Era competencia del Capitán de puerto controlar las operaciones de carga y descarga de las mercancías en el muelle a través de la cuadrilla del Gremio (encuadrada en la Matricula de mar) destinadas aquel día a estas operaciones, de cuyas ganancias tendrán parte el Cabo o Cabos celadores o Aguaciles de guardia en el muelle y los que se empleen de extraordinarios por el Capitán de puerto, y sin más obvención particular en multas, aprehensiones u otros motivos, tal como recoge el artículo 55.

El Capitán de puerto a través de los Cabos y Alguaciles de Matricula, vigilara la ejecución de cualquier maniobra de los buques, el buen orden en los muelles y buques, detención de estos, y del restos de las infracciones o delincuentes, y además a la exacción de multas sin violencia de su jurisdicción: intimarlas, apercibirlas y arrestar a los que se nieguen a satisfacerlas, según la orden del Capitán de puerto, siguiendo para ello las pautas dadas en el artículo 56*.*

Es el Capitán de puerto una autoridad reguladora en la trasmisión de noticias que se reciban cuando se ejecuta la Visita de entrada. (en la falúa de la Sanidad), pues según sean circunstancias de tiempos de paz o guerra o de aprestos navales de otras potencias, obrará de acuerdo con las advertencias que le tengan hechas el Gobernador, graduando la importancia de las noticias, y tomarlas con precaución, de modo que los restantes componentes a bordo de la falúa no las entiendan, e incluso si por la importancia de estas así lo estimara, podrá, una vez obtenida la libre plática,

---

19 *Curiosa cita, en la que se constata la vigencia del Alcalde de mar, establecido en 1297 pero ya muy mermado de autoridad y subordinado al Capitán de puerto, que será quien le nombre.*

dejar a la embarcación en lugar adecuado para que quede incomunica hasta nueva providencia del Gobernador, según se señala en el artículo 60.

En el artículo 62 se matiza la posibilidad de descargar algunas obligaciones personales del Capitán de puerto en sus visitas: Como en los puertos de gran concurso de embarcaciones no será posible que el Capitán vaya por sí a todas las Visitas de entrada, por su atención a otras ocupaciones, y siendo también consiguiente a aquellas circunstancias, el que tenga a su orden uno o más Ayudantes o algún Teniente, en tales casos el Ayudante o Teniente, aunque sin voz para lo relativo a Sanidad, se embarcará con los Diputados de esta, y no solo evacuara la Visita de Guerra que le corresponde, sino que recibida la orden de aquellos por lo que respecta a comunicación o entredicho, proveerá a su cumplimiento en lo que competa, y lo participara al Capitán, para su inteligencia y disposiciones sucesivas. Y generalmente a la firma del Teniente o Ayudante para las presentaciones de los que se desembarcan o para sacar la Boleta de Sanidad, y otros asuntos de servicio corriente, se dará el mismo valor que a la del Capitán de puerto suponiendo el justo impedimento de éste, y el conocimiento de ello que tendrá después.

En el artículo 64 se previene la posibilidad de emplear bote ajeno a su dependencia bajo los siguientes criterios: En los parajes en que por el no excesivo concurso se excusa bote dotado de mi cuenta (del Rey) para el Capitán de Puerto, ni lo tenga el Ministro, pues si le tiene deberá estar siempre a su disposición indistintamente para todas las ocurrencias del servicio, deberá valerse en las ordinarias de corto tiempo del bote o falúa de la Sanidad, y podrá echar mano de cualquier falúas de mis Rentas o de mis *baxeles* que estén en los muelles, en los casos ejecutivos de incendio, desamarradero, varada, pendencia, embargo u otros, para pasar a bordo de las embarcaciones, o dar las providencias que convinieren.[…]. Llegado el caso de no poder contar con bote obrará como se describe en el artículo 65: Pero no habiendo bote propio del Capitán de puerto o del Ministro, y necesitándosele aquel para larga ocupación á que no pueda atender él de sanidad, se le franqueará por el Ministro barco alquilado de mi cuenta, o si se emplease lancha o bote de alguna embarcación mercante, se satisfará á ésta la gratificación que señale con proporción a su trabajo […]

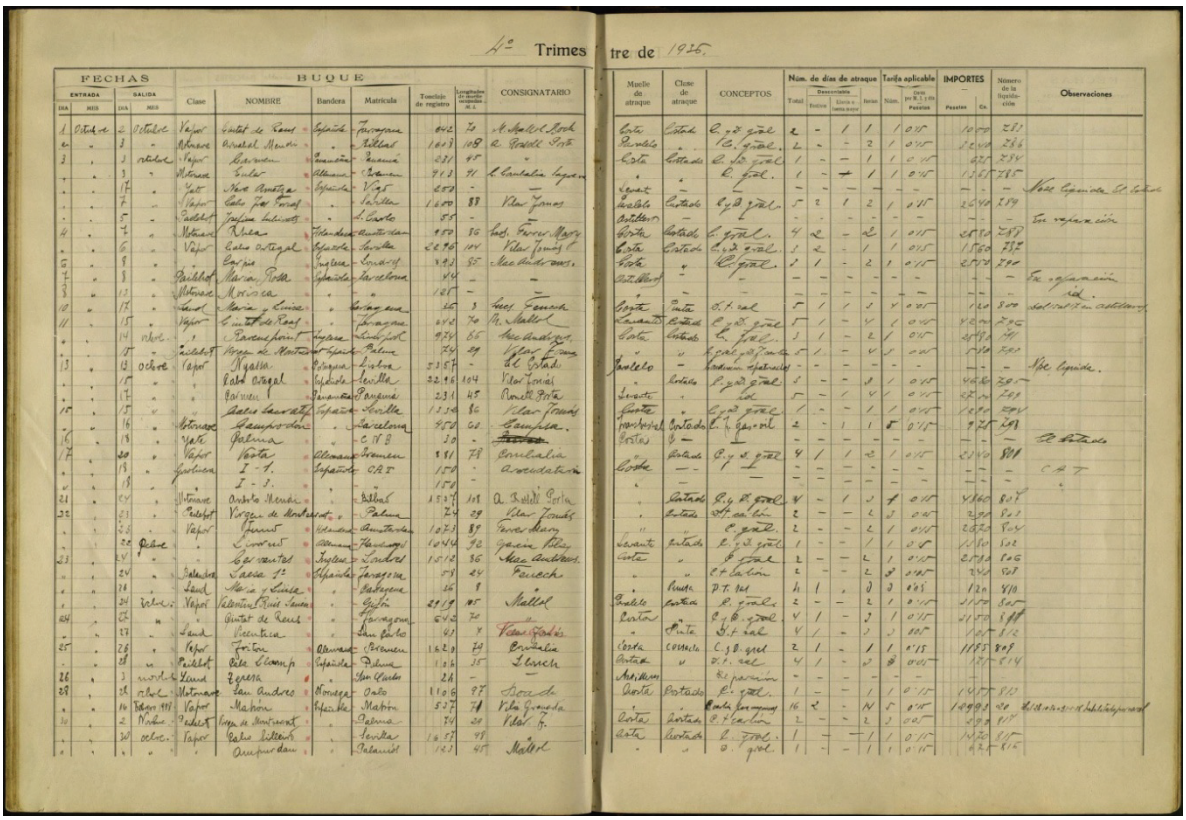
En los casos ejecutivos de incendio, desamarradero, varada, pendencias, embargo y otros que concurriera al servicio, tendrá el Capitán de puerto de un paraje donde no exista excesivo tráfico, y por ello no disponga de bote asignado propiamente a su servicio, capacidad para hacer uso del bote del ministro de marina, pues estará siempre a disposición del Capitán de puerto; si no lo tuviere o urgencia tiene el Capitán de puerto la suficiente autoridad para emplear cualquier bote o falúa del puerto según la estrechez del motivo, según recogen los artículos 63, 64 y 65.

En el Artículo 66 se establecían las bases que aun en la actualidad son observadas en casi todas las actuales Capitanías Marítimas, por las cuales, para que el Capitán de puerto esté cerca y disponible para la prestación de sus múltiples cargos: Como las obligaciones del Capitán de puerto piden su asistencia continua o de la mayor parte del día en el muelle o playa, según concurso y circunstancias, tendrá allí *casilla* u otro edificio, en que establecer su despacho, construyéndose y reparándose de cuenta de mi Hacienda siempre que sea necesario y a falta de aquello, se dispondrá por el Gobernador, que entre las Oficinas de Rentas o Sanidad se le señale una, independiente de las de estos ramos para la expedición de los negocios de su cargo sin recíprocos embarazos.

En base a este articulo podemos decir, se encuentra la génesis de las ubicaciones de los edificios de las Comandancias Militares y Ayudantías Militares de Marina que hasta 1992 permanecieron como las dependencias administrativas marítimas que regulaban nuestros puertos, desde entonces, solo quedaron las propias Comandancias en la capitales de cada provincia marítima calificadas por la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante como Navales, estableciéndose por esta ley, las Capitanías Marítimas, dentro de la nueva configuración de la nueva administración marítima en los puertos españoles. Es por ello que por lo establecido en el citado artículo 66 podemos ver en nuestros puertos, como desde siempre ha estado la Capitanía del puerto dentro del perímetro portuario como están en la actualidad la mayor parte de las actuales Capitanías Marítimas y cuando no ha sido posible, colindante con este, tal es el caso actual de Tarragona.

En el artículo 67, se dan los argumentos a un acto administrativo que aún hoy permanece, cual es la entrega de la lista de tripulantes y pasajeros de cualquier buque que arriba a puerto, entre otros documentos propios de la burocracia marítimo-portuaria, pues era una de las obligaciones que se señala para el capitán de un buque mercante al desembarcar por primera vez, la de presentarse al Capitán del puerto en su casilla, para entregarle la papeleta del nombre del barco, y de los pasajeros que trae, y en la cual, el Capitán del puerto añadirá una nota al pie señalando a modo de recuerdo que está obligado a presentarse al Capitán general y a presentarse al Gobernador. En el caso de un buque extranjero dice el artículo 68 sobre este asunto, que además de estas notas anteriores, también le señalaba la obligación de presentarse al ministro de marina (la autoridad militar de marina en el puerto), y para ello le facilitaba un ordenanza que le acompañará a estas presentaciones, con el fin de evitar que fuese sorprendido o detenido por cualquier motivo, evitando perjuicio a la expedición de los negocios que otros terceros le habían confiado. En el caso de un buque de guerra extranjero, recogía el artículo 70 que jefes militares del puerto, junto con el cónsul o vicecónsul del país correspondiente.

Por el artículo 71 se establece la obligación del Capitán de puerto de tener libros a folios, unos para entradas y otro para salidas en donde se registren cada día el movimiento habido.

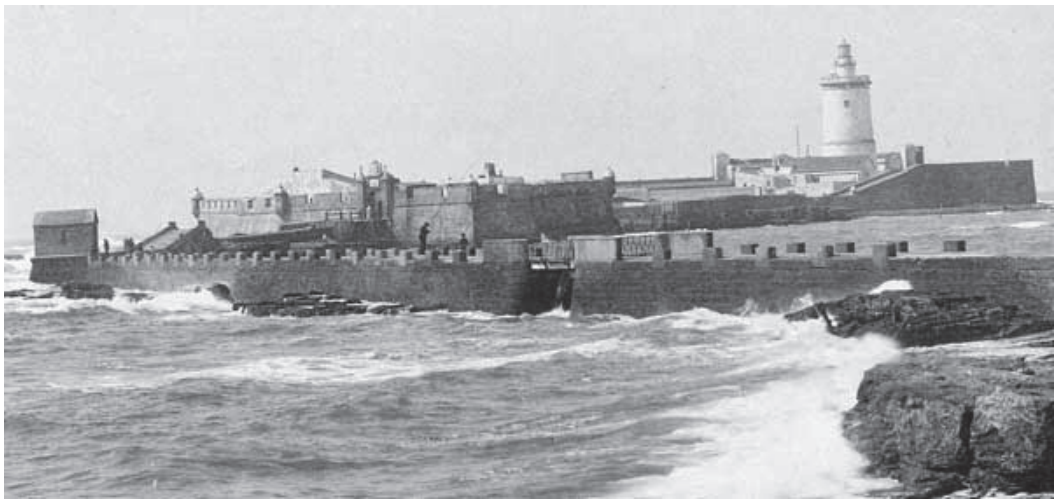


Libro registro de entradas y salidas de buques en el puerto de Tarragona durante el mes de octubre de 1936 (Archivo Autoridad Portuaria de Tarragona)

Era el Capitán de puerto el único con jurisdicción ante cualquier procedimiento judicial, que podía certificar las entradas o salidas de las embarcaciones en cada puerto, según señala el artículo 72.

Todas las noches dará el Capitán de puerto parte al Gobernador de los movimientos diarios de las embarcaciones en su puerto, y de las ocurrencias de estas sin necesidad de expresar las puramente marineras, según detalla el artículo 79.

Si hubiere linterna (faro), estará inmediatamente bajo la inspección del Capitán d puerto en cuanto a su buen estado y servicio, según señala el artículo 81. Igualmente establece el artículo 82 que corresponde al Capitán de puerto vigilar contra todo deterioro de los muelles y sus escalas, no permitiendo que permanezca atracadas a estas, las embarcaciones menores, sino el tiempo preciso para embarcar o desembarcar los individuos o efectos que conduce, sin estorbo del libre uso sucesivo.



Antiguo faro de Cádiz[20],

Cuando se establezcan por orden del Gobernador, cadenas en las entradas o bocas de los muelles para impedir entrada de coches, será de cuenta del Capitán de puerto, la disposición de echarlas y quitarlas, y proceder a su custodia, conservación y reparo de sus utensilios, según señala el artículo 83.

El articulo 85 recoge una clara posición de respeto al fuero exclusivo de la Matricula de mar, por ser privativo a ella, emplearse en las labores de carga, descarga y movimientos de efectos embarcados y otros disfrutes de cualquier industria de mar hasta que llegue al agua salada, siendo los directores de los gremios los obligados a que no se introduzcan personas extrañas con las cuadrilla destinadas a estos trabajos. Contundente instrucción que heredada de la regulaciones del derecho romano portuario, dieron lugar a mantener en los puertos españoles una organización gremial particular y exclusiva de los trabajadores portuarios, popularmente conocidos como estibadores, que tras varios intentos de aplicación de una directiva de la Comunidad Económica Europea, se han visto obligados a integrarse en organizaciones empresariales privadas para la estiba y desestiba, tal como desde hace escaso tiempo ya están establecidas en los puertos españoles.

Los barcos que se dediquen al tráfico interior del puerto, estarán bajo la inspección del Capitán de puerto, tanto sus cascos como su aparejo, según el artículo 86. Igualmente señalaba el artículo 87 que dichas embarcaciones estarán registradas por el Capitán de puerto, en un libro de asiento, donde consten en una hoja para cada barco, su estado, cuido y las variaciones de patrón o dueño, con la particularidad que cuando estas embarcaciones de tráfico interior pertenezcan a particulares, la obligación para su anotación de

---

20 *Fue demolido en mayo de 1898 como medida de defensa pasiva, ante el hipotético caso de un ataque de la US Navy a la bahía de Cádiz, en represalia a las acciones que se podían tomar por parte española, como parece que se tenía pensado hacer, un ataque al puerto de Nueva York con la flotilla de cañoneros rápidos, ante el bloqueo de Cuba a finales del XIX.*

estos cambios será del ministro de la matrícula. Por el artículo 88 se daban las instrucciones para numerar estos barcos, colocando su nombre con letras blancas en la proa y su número en la popa, sin dejar de llevar en sus velas pintado a tinta el número, correspondiente y en sus marcas de calado máximo, el número de quintales de capacidad, para que nadie pueda pasar en sus cargas por pretexto alguno.

No obstante y con el fin de evitar de la malicia en la línea de calados máximo, deberá fijarse con un taladro de barrena tres o cuatro líneas en la roda y codaste, donde se sobrepone un cuadrado que tras asegurarlo se pintará de almagra con un punto negro indicando la posición del espiche, uniendo estas marcas a proa y popa con una línea negra, si el casco se pinta en claro para indicar el calado máximo en los costados o en blanco si se pinta en obscuro, tal como detalladamente se describe en el artículo 89.

Especiales y detalladas consideraciones señalan estas ordenanzas al Capitán de puerto sobre el control de las embarcaciones de tráfico interior, en cuanto que será quien establezca las zonas de operaciones de embarque o desembarque de carga o pasajeros o ambas a la vez, el orden en que deben operar o mantenerse a la espera, el lugar donde atracar en los muelles, así como el modo y precauciones que deban tomar, pudiendo multar al patrón de una embarcación que no respecte tales órdenes e instrucciones, llegando a multar con la privación de la ganancia del flete, del tercio, de la mitad o del todo, cantidades que se aplicaran al fondo del gremio, si el caso lo requiera podrá imponer pena de cárcel, avisando de ello al ministro, según señala el artículo 90. En tiempos duros podrá el Capitán de puerto prohibir el trafico interior y si el Gobernador decidiera lo contrario, está obligado el Capitán de puerto a presentar por escrito su desacuerdo, con el fin de evitar posteriores acusaciones de omisión, imprudencia o falta de conocimiento marinero, según el artículo 91.

Embarcaciones de tráfico interior trajinando en el muelle de ribera del puerto de Cádiz.

En el artículo 92 se detalla un caso curioso que remarca las pautas de responsabilidad y atribuciones del Capitán del puerto de Cádiz por cuanto que sin menoscabo de las jurisdicciones de los Capitanes de puerto del Puerto de Santa María y Rota, los barcos dedicados al tráfico mercantil de la bahía con Cádiz, estén bajo la inmediata inspección superior del Capitán de este último, igualmente estable este artículo que tales pautas también se aplicaran a Puerto Real, Isla del León (San Fernando), y Chiclana, poblaciones que no tenían Capitán de puerto aunque los gestionaban los subdelegados como concurrente a una misma bahía***(5).*** Los citados Capitanes de puerto y subdelegados estarán sujetos a cuantas ordenes les dé el Capitán del puerto de Cádiz, el cual tendrá cinco libros de registro de los movimientos del trafico interior perteneciente cada uno a los puertos ribereños de esta bahía, con los asientos de cada barco dedicado a este tráfico, al cual pasará cualquier novedad que le presente sus correspondientes Capitanes de puerto o los subdelegados de estos puertos tal como se asientan en los libros de sus correspondientes matriculas.

De la misma manera se procederá en cualquier otra bahía, o ría larga de las diferentes poblaciones del reino de España, según se establece en el artículo 93, con la particularidad que en los puertos donde por su escaso tráfico, no exista teniente, será el Alcalde de mar el que hará cumplir cuantas prevenciones le indique el Capitán del puerto principal, señalándosele que para evitar confusiones por igualdad de números en las identificación de las embarcaciones, se prefijará en la vela la letra inicial de cada una de las poblaciones.

Antigua casilla de la Capitanía del puerto de Cádiz.

Explanada delantera de la Capitanía del puerto de Cádiz.

Por el artículo 101 se establece que sean cual sean los propietarios de las lanchas dedicadas al tráfico interior[21], será el Capitán de puerto el que apruebe como patrones de estas lanchas a cada individuo tras examinarles de su inteligencia marinera e inspeccionar la lancha y sus arreos, las anclas y demás pertrechos para providenciar el reparo o reemplazo de cuanto no esté a plena satisfacción. Es por ello destacable como por este artículo se establecen los fundamentos que en cierto modo han llegado hasta hoy, para la expedición del antiguo título de patrón de trafico interior que desde hace unos años fue transformado por el patrón portuario, en aplicación de la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Tal como señala el artículo 118, acudirá el Capitán de puerto acompañado de cuatro o seis capitanes de los buques fondeados y a falta de ellos, acompañado de prácticos o patrones de tierra, en caso de abordaje con averías de casco, arboladura o cables, o de varada por desamarraje de embarcación a su entrada, salida, o traslación de un paraje a otro sin aguardar requisición de parte, y una vez a bordo de los buques dañados y causante, hará un sumario breve y sustancial de las circunstancias de los buques, sus daños, maniobra fracasada, omisión o imposibilidad del abordado para evitarlo, tomando declaraciones a tres o cuatro testigos de ambas partes, exponiendo a los que le acompañe, capitanes o prácticos y al propio escribano que le auxilie, su concepto de culpa o caso irremediable en el dañador, y una vez extendida su concepto de responsabilidad cerrará el sumario dando una copia original a

---

21 *Del gremio o cofradía de mareantes, matrícula de mar, consulado o particulares.*

la parte interesada, para su resguardo o reclamación donde corresponda, quedándose el Capitán de puerto con una copia. No se mezclará el Capitán de puerto en el examen o inventario de las averías por ser propia del Juzgado del ministro, sino solo al reconocimiento marinero relativo a la culpa o descarga del daño que se hubiere causado, según señala el artículo 119.

En el caso de varada en la entrada o salida, señala el artículo 121. que acudirá el Capitán de puerto a bordo, tras la finalización de las operaciones de auxilio para evacuar el personal que fuese preciso y posterior salida de varada de la embarcación, en donde instruirá el citado sumario, no sólo aclarando las circunstancias del siniestro, sino además especificará si había practico de tierra, si lo solicitó y tomó practico o no, por creer conocer su capitán o piloto la canal, si pidió practico y éste no acudió, bien por no poder atenderlo, por imposibilidad de prestar el servicio o llegar tarde, en cuyo caso tomará declaración al capitán o piloto al mando del buque varado para conocer las causas que le forzaron a salir sin el práctico, tales como, si salió voluntariamente sin él o irremediable en la embarcación, al no poder esperarle más. Tras concluir dicho sumario los asesores del Capitán de puerto, capitanes de otros buques en puerto o patrones de la tierra, expondrán su dictamen sobre los hechos, estableciendo culpa o solvencia en el práctico de tierra o en el capitán o piloto de la embarcación varada, y el Capitán de puerto extenderá su juicio sobre el caso, procediendo a partir de aquí como en los casos de abordaje.

En el artículo 123 se especifica que para que nunca proceda alegarse ignorancia de las penas establecidas en su lugar para los casos de naufragios culpables, el Capitán de puerto, a los prácticos al darle posesión de sus plazas y a los ministros y subdelegados, a los capitanes y patrones autorizados en su cargo de los buques o barcos que se les confían, hasta los de pesca, han de enterarles que en perdida que causaren por malicia, podrá extenderse hasta la pena de muerte, según las circunstancias, y en las originadas de sus ignorancia, descuido o temeridad, serán responsables a los daños en la parte posible a sus facultades con más la corrección de cárcel, campañas o presidio correspondientes a las circunstancias de su culpa, y entidad de su perjuicio. Los prácticos leyéndoseles este artículo en el acto de su posesión, han de jurar públicamente su inteligencia y lo mismo los capitanes de cualquier embarcación y patrones de pesquera entre los ministros y subdelegados.

En el artículo 124, quiso el legislador de estas ordenanzas salir al paso de los problemas de competencias a la hora de entender de los asuntos marineros en los puertos, reconociéndoles la jurisdicción que lo tribunales atribuyen al ministro de marina especialmente en los casos de los naufragios y en todas la incidencias de averías y otros cualquier altercado sobre el estado del buque y demás que tengan conexión con las cosa de la mar; en las embarcaciones extranjeras, se determina en estas ordenanzas los límites de dicha jurisdicción, de los gobernadores como jueces conservadores de extranjería y de la armada en las referidas embarcaciones militares extranjeras,

y del Capitán de puerto que es privativo a la jurisdicción militar de marina, el conocimiento de todas las causas de incendio, sin limitación alguna y por tanto como subdelegado principal de ella en el puerto de su residencia, procederá a sustanciar cuantas ocurrieren en buques y astilleros mercantes de su circuito.

En caso de ausencia o enfermedad del Capitán de puerto, le corresponderá a su teniente o ayudante patentado, correspondiéndole al ministro el conocimiento y sustanciación de autos por delegación de naturaleza de la jurisdicción militar. En el artículo 125, se establece con claridad, que en asuntos de abordaje entre buque del tráfico (interior) y lanchas, será el Capitán de puerto quien entienda del asunto, tanto si se dañan mercancías como los cascos, debiendo el perjudicado por ello dar quejas a éste, el cual en un proceso verbal decidirá si hay o no culpa del abordaje y quien es el culpable y su responsabilidad.

En el artículo 129 se establece la sujeción de todos los mercantes sin distinción a la reglas dadas por el Capitán de puerto para servicio de fogones, hornillas y luces, prohibiendo de manera efectiva que se puedan encender luces para la labores nocturnas de carga o descarga, sin el anticipado conocimiento y licencia del Capitán de puerto.

En el artículo 131 se establecen las señales que se darán a conocer por cañón, cuando en el puerto permanezca un buque de la Armada, mediante un cañonazo de retreta y otro de diana, significando el primero el impedimento de todo tráfico que no sea de urgencia absoluta o socorro, a menos de obtener la correspondiente licencia, y en el segundo caso, para dar a conocer que se da franquía a los movimientos portuarios que a cada uno convenga. Cuando en el puerto no se encuentre ningún buque de la Armada, será el Capitán de puerto quien establezca el horario de autorización o cierre del tráfico portuario con arreglo a las establecidas anteriormente.

Por el artículo 134 se establece la prohibición de sondar por cualquier embarcación nacional o extranjera mediante un bote auxiliar, en canales interiores de los puertos arsenales de la Armada u otros que tengan relación con la defensa nacional. De tal incumplimiento corresponderá al Capitán de puerto, abrir el proceso de la causa por incumplimiento de dicha norma, en el caso de que corresponda a buque nacional, arrestando a los individuos que la inflija, bajo su custodia e incluso en prisión.

Las multas que puede imponer el Capitán de puerto según su criterio, por correcciones al capitán o piloto de un buque, por no prestar el obligado auxilio a otro, estarán tabuladas según el continente donde sean castigadas las acciones a corregir, así en los puertos europeos se establecían un escandallo de 100, 200 ó 300 reales de vellón según la importancia de la sanción, mientras que para los puertos americanos y asiáticos eran de ocho, diez y seis o veinticuatro pesos fuertes de América o Asia, según se señala en el artículo 136.

Por los artículos 137, 138 y 139 se establece que corresponde al Capitán de puerto velar por que no se arroje basuras a la mar e incluso velar por el buen estado de los lugares donde éstas puedan ser depositadas para que por mala contención terminen arrastradas por las lluvias a la mar***(6)***, e igualmente queda prohibido arrojar lastres, al mar o tomarlo, tanto de agua como de arena sin el permiso del Capitán de puerto; en el caso de tomar lastre de piedras***(7)***, como era muy usual en los puertos del Caribe para el retorno, se cuidara muy mucho de que no caigan a la mar. Por lo mismos motivos correspondía al Capitán de puerto advertir de las precauciones que se debían observar durante la carga o descarga en puerto cuando se transportaban ladrillos en los buques, con el fin de evitar que cayesen al mar y dañaran los fondos. Las cuantías de las multas a aplicar eran en función de las cantidades de estos productos que cayeran al mar, del paraje donde podían afectar al propio puerto y de la propia relevancia de un puerto a otro.

Por el artículo 144 se establecen las pautas para cobrar tales multas Impuestas***(7)*** por el Capitán de puerto en el sentido de que serán pagadas íntegramente, por el propio capitán del buque, de cuyo cobro tendrá el Capitán de puerto un libro expreso, el cual pasará en los tres primeros días del mes entrante al ministro, la parte correspondiente de las multas que corresponden al fisco, para que este en el mismo libro lo anote y también de la entrega del resto de la multa que corresponde al gremio, dejando igualmente asiento de esta en dicho libro.

A la entrada de cualquier buque mercante a puerto debe su capitán informar al Capitán de puerto para que anote, el lastre que trae y las anclas de modo que pueda el Capitán de puerto a la salida, comprobar la permanencia o no de tales elementos según señala el artículo 146. Cuando cualquier buque por razón de viento, rotura de cable etc., deje un ancla en el fondo tendrá éste la obligación de balizarla y comunicarlo al Capitán de puerto, el cual encargara al gremio de mareantes de la localidad el rastreo y recuperación, de modo que quede el paraje libre y limpio; de igual modo obrará si fuese buque de la Armada, dejándola depositada al ministro, el cual pagará los gastos de tal recuperación, según se señala en los artículos 147,148, 149 y 150.

Siendo el astillero de un puerto, zona incluida en la jurisdicción del Capitán de puerto, la inspección de su policía, en relación con el fuego, escombro y atracaderos, con el fin de evitar hacer perjuicios al puerto o a las embarcaciones fondeadas, según señala el artículo 151. Igual potestad se le atribuye al Capitán de puerto para autorizar la varada de una embarcación (dar de quilla cuando lo precise y en el lugar que se le señale, articulo 152.

En el caso de que observe el Capitán de puerto que un buque sale mal pertrechado de palos, vergas, jarcias, cables o anclas, de tal modo que lo considere arriesgado para la navegación, dará conocimiento al ministro, para que pueda proveer, según describe el artículo 153. Por el artículo 155 se atribuye como encargo de la subdelegación de marina al Capitán de puerto, la

potestad de no dejar salir de puerto a aquella embarcación que vaya sobrecargada, hasta que sea alijada y puesta en calado.

Podrá el Capitán de puerto una vez establecida por la autoridad competente en cada caso, la custodia de una embarcación y a la vista del tipo o calidad de esta, disponer para que se le desmonte el timón o las vergas, de modo que se le impida la salida furtiva, según el artículo 156.

En el artículo 170 se establece la obligación del Capitán de puerto de la cobranza de los derechos unidos de: ancorage, linterna y limpia, cuya cuenta será llevada en un libro, que mensualmente mostrará allí donde deban ser entregadas las cantidades de cada parte, dicho asiento en tal libro no será necesariamente integro si ya existe un libro de registro de entrada de embarcaciones. Por el artículo 171 se le asigna igualmente la cobranza de los derechos de capitanía cuya cuenta no necesita libro sino anotarse la cantidad en el asiento del de entrada.

Preveía estas ordenanzas en el artículo 172, que a su publicación, una vez tomadas las noticias convenientes de las tarifas que rigen en cada puerto por los derechos de capitanía y sus certificaciones de entrada y salida y los de ancorages y gratificaciones de los prácticos, y para pagos de auxilios y multas o lo que correspondan establecerse […]. Para que los capitanes generales establezcan el arancel general con las diferencias locales oportunas, elevaran al Rey para que resuelva y las remita a los Capitanes de puerto para su observancia, enviándoles también una copia a los gobernadores de las plazas y ministros de las provincias. Se complementa esta norma con el artículo 178 para que en lo sucesivo se proceda del mismo modo para los casos de aumentos o alteraciones de estos aranceles, antes de entrar en vigor.

En el artículo 175 se señalan las pautas a seguir por el Capitán de puerto, cuando un capitán de un buque reclame que se le ha exigido un arancel superior al que le corresponde bajo cualquier pretexto, de cualquier gratificación, multa o derecho, por lo cual lo averiguará y si procede ordenará la restitución de la cantidad o exacción excedida, corrigiendo al práctico, teniente o cabo, seriamente y suspendiéndole del ejercicio, y procesándole en caso de reincidencia; en el caso de que el infractor sea de otra jurisdicción ajena a la suya hará llegar a su jefe la restitución que corresponda, así como la petición de castigar tal malicia.

Con el fin de dar la mayor transparencia a los aranceles vigentes en cada puerto, se estable en el artículo 176 la obligación del Capitán de puerto de tener en su despacho unas tablillas con las copias impresas autorizadas con su firma, de los derechos, gratificaciones y multas, para que todos se den por informados. También en tendrá en su despacho el Capitán de puerto una tabla donde se dispondrá de una copia extractada de estas ordenanzas de los artículos relativos las obligaciones de todos los concurrentes al puerto y con el fin de hacer pública esta disposición extractada de la ordenanzas, al menos

una vez a la semana, se sacará la tabla de su despacho colocándose en lugar exterior para que todos la lean públicamente.

En el artículo 178 se establece que al menos una vez cada cuatro años, se dispondrá por el capitán general pasar una inspección a cada Capitanía de puerto; del contenido prefijado para estas inspecciones destacamos en relación con el objeto de nuestro trabajo: El examen del puerto y su descripción marinera, el estado de la eficiencia, puntualidad y conducta de los prácticos, la policía de los muelles y para cargas y descargas […]. La comprobación de las tarifas que se aplican, corresponden con las originales aprobadas por Rey en su día, y otras restantes de naturalezas administrativas, de gobierno y organización de la propia Capitanía de puerto, que conforman el contenido de la inspección en un total 13 puntos.

El Capitán del puerto tendrá en su despacho en cumplimiento del artículo 187: el archivo de sus libros y tarifas de su economía, de las órdenes que se le comunicare, de las ordenanzas y el plano y descripción del puerto con un inventario puntual de todo, bajo el cual ha de formalizar en la entrega del cargo al sucesor cuando sea relevado.

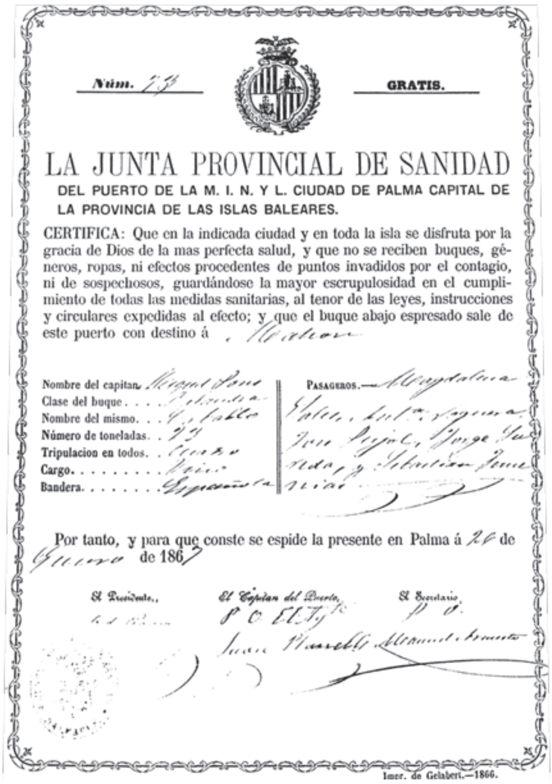
En el artículo 190 se establece: En los puertos o radas de corta población y comercio o pertenecientes a determinadas capitanías, por la cual se ponga teniente, alcalde de mar o cabo, como se expresa en el artículo 17, ejercerá todas las funciones de Capitán de puerto el subdelegado de Marina […]. Cuando se traten de radas despobladas en los dominios españoles, que sean frecuentadas particularmente por buques pequeños y medianos como refugio al abrigo de los vientos contrarios a su navegación, es voluntad del Rey que se haga cargo de todas las concurrencias que se presenten para estos casos, el capitán o patrón más antiguo en la patronía, el cual siempre llevara consigo la certificación del ministro de marina de su provincia, en donde se le señala que vigile la policía de las embarcaciones fondeadas, haciéndose respectar por todos los demás capitanes o patrones que arriben en estas circunstancias, y además deberá evitar que practiquen las embarcaciones de pabellón extranjero que a estos parajes arriben; en el ejercicio de esta designación como patrón más antiguo, podrá dar parte de inmediato al Capitán del puerto al que pertenezca tal rada, tal como se señala en los artículos 192,193 y 194.

En relación con la Sanidad Marítima

Por el Artículo 57 se establece: Para mejor desempeño de mi servicio con la reunión de funciones de diversos cargos concurrentes a un fin, es mi voluntad que el Capitán de Puerto sea Miembro Nato de la Junta de Sanidad en el de su destino, para que como uno de sus Diputados, y con las demás obligaciones y facultades de su empleo, lleve a buen efecto las resoluciones de la Junta y providencia de su Presidente con el celo y seguridad que importa a la salud pública. Y por el Articulo 58 se razona el empleo de un solo bote para las

dos vistas a efectuar a la entrada de un buque en puerto: De esta forma será una misma visita la Visita de Sanidad correspondiente á sus Diputados, y la de Guerra peculiar del Capitán de Puerto, que debe hacerse a toda embarcación entrante con la falúa de la Sanidad, en que irá como uno de sus Diputados […]

Edificios de Sanidad Marítima y Capitanía del puerto de Tarragona en 1930. Actualmente se mantiene el de Sanidad. El de Capitanía del Puerto fue demolido en los años 60 construyéndose uno nuevo, el cual actualmente es la Comandancia Naval de Tarragona.



Núm. 73 GRATIS.

LA JUNTA PROVINCIAL DE SANIDAD

DEL PUERTO DE LA M. I. N. Y L. CIUDAD DE PALMA CAPITAL DE LA PROVINCIA DE LAS ISLAS BALEARES.

CERTIFICA: Que en la indicada ciudad y en toda la isla se disfruta por la gracia de Dios de la mas perfecta salud, y que no se reciben buques, géneros, ropas, ni efectos procedentes de puntos invadidos por el contagio, ni de sospechosos, guardándose la mayor escrupulosidad en el cumplimiento de todas las medidas sanitarias, al tenor de las leyes, instrucciones y circulares expedidas al efecto; y que el buque abajo espresado sale de este puerto con destino á

Nombre del capitan
Clase del buque
Nombre del mismo
Número de toneladas
Tripulacion en todos
Cargo
Bandera

PASAGEROS.—

Por tanto, y para que conste se espide la presente en Palma á 26 de Enero de 1867

El Presidente, El Capitan del Puerto, El Secretario

Imer. de Gelabert.—1866.

Certificado de Sanidad de salida de la balandra Caballo de Palma de Mallorca para Mahón el 26.01.1867 con la firma del Capitán del puerto como vocal nato de la Junta de Sanidad de Palma de Mallorca

En relación con los Prácticos de Puerto

Los Prácticos de oficio(6) si gozan de sueldo, estarán todos subordinados al Capitán de puerto sin dependencia jurisdiccional de otras autoridades en lo relativo a su oficio, cuando sean Prácticos de nombramiento sin sueldo pero que cobren subvenciones por la prestación de sus servicios, igualmente estarán subordinados al Capitán del puerto, sin reconocimiento a otro Jefe en lo relativo a su cargo, según se recoge en el artículo 18.

Los artículos 19 y 20 señalan la facultad del Capitán del puerto para corregir a los prácticos tanto a los de oficio con sueldos como los de nombramiento sin sueldos en sus faltas, y suspenderlos en el ejercicio, dando cuenta al Capitán General del Departamento. Igualmente era facultad del Capitán de puerto para cubrir las plazas de prácticos en su puerto previo examen a los pretendientes entre los buenos hombres de mar del domicilio u otros interesados que se presentaren de otras Matriculas del Reino, proponiendo tras el resultado del examen a los tres sujetos que considere aptos para tal nombramiento, especificando el orden de primero a tercero si los hubiere. Dicha propuesta será elevada al Capitán General para que éste lo eleve al Director General de la Armada, el cual expedirá su nombramiento, tras el cual, será presentado el nuevo práctico en el muelle por el Capitán del puerto, en presencia del Director del Gremio de Mar, Cabos, Aguaciles de Matrícula y Patrones y otros individuos de la pesquera, para dándole a conocer como tal tome posesión de su plaza.

En el artículo 21 se establece la obligatoriedad que tenían los prácticos de acompañar al Capitán de puerto en la preceptiva inspección que este tenía que hacer de su puerto tras tomar posesión de su destino, haciéndole a estos cuantas advertencias y particularidades se han debido de extenderse en esta inspección, así como cuantas crea oportunas, en cuanto al método para fondear en las diferentes calas de su jurisdicción según varias circunstancias, así como en el propio puerto interior con el fin de la mejor dirección en las entradas y salidas de los buques.

Por el artículo 23 se establece la obligación que tenían los prácticos de nombramiento, de meter los buques de la Armada, abonándosele por sus servicios la gratificación de arancel y separadamente el coste del barco o barquillo que empleen para sus traslados abordo o por desembarque, embarcación que será del Gremio de Mar del puerto.

Se establece en el artículo 27 para los buques de la Armada un procedimiento para solicitar práctico mediante un cañonazo e izando un gallardete largo de cualquiera en el palo trinquete, y si fuese de un solo palo, en el penol de éste. Para los casos de los restantes buques se establece en el artículo 31 que sea la que fuera la señal empleada para solicitar práctico a la entrada a un puerto, deberá ser conocida a cuantos intereses y una vez izada

donde hubiese prácticos de nombramiento, tendrá este la obligación de acudir al paraje señalado para ello punto.

Antigua estación de prácticos del puerto de Barcelona

Embarcación de prácticos de Barcelona

Por el artículo 28 se señala el procedimiento para cobrar el servicio de practicaje en los buques de la Armada, mediante la expedición de un Certificado de la prestación del servicio, expedido por el Contador y visado por el Comandante, el cual junto con otro que podrá presentar el práctico si por la prestación de su servicio, si ha habido retención de barco o de otra causa, para el mayor abono que corresponda. Ambos documentos serán presentado por el práctico al Capitán de puerto a final de mes, que los pasará al Ministro para el libramiento de su importe, procedimiento que pasados más de dos siglos aún sigue vigente en los puertos españoles para tales casos.

Por el artículo 30 se establece la exclusividad de tomar práctico de nombramiento en las maniobras de salida para las embarcaciones mercantes nacionales y de guerra, imponiéndose una multa a cualquier hombre de mar que se introdujo a bordo para dirigir la maniobra, equivalente a la suma del honorario del arancel más la pérdida de este, cantidad que será entregada a los prácticos, a excepción de que por falta de prácticos de nombramiento a la hora conveniente, y por lo cual el capitán de un buque que estime conveniente tener un práctico, podrá solicitar al Capitán de puerto un patrón o cualquier otro hombre de mar que pilote su buque para la salida o bien buscarlo directamente el propio capitán.

Por el artículo 34 se señala la obligación del práctico de informarse a través del Capitán de cualquier embarcación que vaya a pilotar, sobre su gobierno y calado, importante transferencia de conocimientos de los datos del buque, que por lo acertado de su cumplimiento aun en nuestros días se sigue empleando, ahora bajo la denominación internacional del "*Pilot card*", el cual lo presenta directamente el capitán del buque tras el embarque del práctico.

Cuando un práctico considere arriesgado la prestación de su servicio a la entrada o salida de un puerto, por las circunstancias del tiempo o del bajel, hará al Capitán de éste, su propuesta de quedar exonerado de las multas que por esta operación puedan recaer en el buque.

Igualmente se señala en este articulo 35, la obligatoriedad de solicitar el permiso del Capitán de puerto para cualquier remoción, siendo también es obligado tomar práctico cuando tal movimiento interior se efectúe entre bajo o por canales, tal como sabiamente recoge el artículo 36: Ninguna embarcación podrá hacer movimientos de trasladarse de un lugar a otro de un paraje a otro, sin solicitar y obtener la licencia del Capitán de puerto, que deberá acordarla cuando tenga fin justo y habiendo de pasar para ello por entre bajos o canales, aunque el buque conozca con toda seguridad, ha de deber tomar práctico, por lo que importa no es aventurar al arbitrio particular un fracaso de varada que dañe al canal u otro que turbe la seguridad común.

Donde hubiese vigía se señalará adecuadamente la señal de buque que pide práctico, excepto cuando éste fuere buque de la Armada, dado que siempre acudirá el práctico para prestar servicio de entrada, al tiempo que

avise al Capitán de puerto, tanto si arriba, regresa después de salir, varadas u otros fracasos o enemigos que se avistan, con el fin de no perder un instante, tal como señalaba el artículo 38.

Era el Capitán de puerto quien señalaba la posición de las balizas necesarias para la entrada y salida según recoge el artículo 39.

En el artículo 43 se establece el mandato al Capitán de Puerto de embarcar (en el buque insignia) junto con el práctico primero, repartiendo los demás prácticos disponibles entre los otros navíos de insignia por orden de preferencia, de la escuadra de la Real Armada que se dirija al puerto; expone también este articulo la resolución que debe adoptar el Capitán de puerto para el caso de que no habiendo sitios de atraque o fondeo de parte de esa escuadra, deben proceder primero los restantes prácticos en zafar (desbloquear o desamarrar) aquellos lugares necesarios para los restantes buques de dicha Armada.

Cuando arribe una escuadra extranjera, embarcará (en el buque insignia) el ayudante junto el práctico, caso de no tener ayudante embarcará el mismo Capitán de puerto, con el fin de darle a conocer el paraje donde debe fondear, así como los demás prácticos procederán a los restantes navíos según el orden que se haya establecido, tal como recoge el artículo 44.

En el artículo 47, se dan instrucciones a los prácticos para prestar sus servicios en aquellos buques de guerra, mercantes, nacionales o extranjeros, de modo que antes de embarcar deben informarse si hay motivo de entredicho o cuarentena si fuese posible, en cuyo caso no embarcará, prestando su servicio desde su propia embarcación, si fuese posible, pero si no lo fuese, una vez embarcado, quedará a bordo para prestar su importante auxilio, no pudiendo desembarcar, hasta quedar libre de tal cuarentena, caso de resultar que no se confirma tal estado, aun así quedará a bordo hasta que el buque pase la visita de sanidad, es decir obtenga la libre plática. Tanto los gastos de manutención del práctico como de su gente si hubiese sido necesario que también embarcasen, correrá a cargo del buque interesado.

Por el artículo 49 se establece la facultad del Capitán de puerto para velar la conducta personal de los prácticos, corrigiéndoles sus defectos. Tal corrección, en los prácticos de sueldo será efectuada por el Capitán de puerto, y en el caso de que fuese práctico de nombramiento sin sueldo también, en lo que fuesen errores u omisiones de oficio, que solo pidan ligeras correcciones, pero en aquellos otros que resulte culpa por responsabilidad de daños., procederá a su arresto, iniciando el oportuno expediente de la causa, la cual enviará al Ministro para su proceso y resolución final de la causa sumarial. Caso de resultar culpable pondrá al práctico encausado a disposición del ministro.

Por los artículos 51 y 52 se dan las pautas a seguir, en el caso de recibir cualquier demanda civil contra sus ayudantes o prácticos u otros subalternos a sueldo.

En cuanto al conocimiento de las penas que por razón de pedidas o naufragios pueden ser aplicadas a los prácticos, cabe recordar el artículo 123 antes expuesto en el apartado sobre la figura y cargos del Capitán de puerto.

En relación con el Sexto de Practicaje

Establecía el artículo 41 de estas ordenanzas: El Capitán de Puerto formará escala de alternativa para las fracciones ordinarias de los Prácticos, ya sean de sueldo o ya de solo nombramiento; y de sus obvenciones se formará masa común, asentándoles partida por partida, con expresión del motivo, según se fueren causando, en libro que se ha llevar a tal fin, y en el que han de firmar su cobro por partes iguales, deducidos el sexto para el Capitán de puerto, como emolumento de su empleo.

En los puertos donde hubiese Teniente o Ayudantes, se deducirá un tercio de la cantidad procedente del sexto de practicaje mensual, por razón de entrada, movimiento o salida de embarcaciones con prácticos, para ser entregada en común al Teniente o Ayudantes, aunque solo hubiese uno, según señalaba el artículo 42.

Textos claros y contundentes de la obligación legal que tenían y han mantenido durante dos siglos los prácticos de puertos españoles, a pesar de la presión mediática en cada época, de las reformas que se tuvieron que hacer en cuanto a su distribución y acomodación a las diferentes propuestas, más o menos acertadas sobre el destino de estos fondos, que desde cada una de las Corporaciones de Prácticos de los diferentes puertos españoles, conformaron el llamado *"Fondo económico de practicajes"*, hasta que por la entrada en vigor el 15 de diciembre de 1992, la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, quedó sin vigor el llamado "*sexto de practicaje*", tal como exponemos en el próximo Capítulo.

Modificaciones y ampliaciones legales que fueron necesarias legislar para acompasar el cargo de Capitán de puerto durante los sucesivos años

Las Ordenanzas de la matrícula de mar de 12 de agosto de 1802, en donde se crean el cargo de primer *Gefe de Marina* y Comandantes de provincias y se establece entre otras cuestiones, que los Comandantes de las provincias o partidos, (denominado entonces Comandantes Particulares), regentan en la *comprehensión* de su mando la jurisdicción de Marina y por ello

serán vocales de la Junta de Propios, miembros de Sanidad y Gefes de los Capitanes de puerto, pues correspondía a la Jurisdicción de Marina entre otras funciones, todo lo relativo a la seguridad y limpieza de los puertos, balizas y linternas, o construcción de muelles […]. En estas mismas ordenanzas se señalaba, que será el Capitán de Puerto el sucesor en el mando del Comandante para los casos de vacante o ausencia de éste.

Por Real Decreto del 3 de mayo de 1816 al tiempo que se nombra el Capitán de puerto de Cádiz al Capitán de Navío de la Real Armada D. Manuel de Novales, se modifica el tiempo de permanencia en el mencionado destino, reduciéndose un año la permanencia en el mismo, pasando de tres a dos años, con arreglo a las ordenanzas[22].

Real Orden de 20 de septiembre de 1817: Las Capitanías de Puerto de primera clase serán desempeñadas por los jefes y oficiales de la escala activa del Cuerpo General de la Armada, por el tiempo y condiciones que se fijan y en donde se especifican detalladamente, una serie de condiciones para nombrar a los Capitanes de Puerto en lo sucesivo, de las que destacan las siguientes:

- ✓ Para que un Capitán de Navío pueda obtener una Capitanía de Puerto, deberá contar más de treinta años de servicio, veinte de embarco y haber mandado buques en cuarta situación, al menos durante tres años, en cada una de las clases de Capitán de Navío y de Fragata. Solo podrán optar a las de su clase los Capitanes de Fragata que tengan más de veinticinco años de servicio y quince de embarco, habiendo mandado buques en cuarta situación, o bien haber desempeñado por más de tres años.
- ✓ Para poder optar a una Capitanía de Puerto de la clase de Teniente de Navío, es preciso estar en el primer tercio de la escala, contar con más de diez años de embarco, y haber mandado buque en cuarta situación o haber desempeñado por más de tres años los destinos de oficial de detall o ayudante de derrota, bien en su clase o en la de Alférez de Navío. Se exceptúan de esta regla general los jefes y oficiales que habiendo sido heridos en combate o faena del servicio, se considere conveniente concederle una capitanía de puerto, para que en tierra puedan atender a su completo restablecimiento, pero en este caso acompañara al expediente una información sumaria que acredite los hechos y circunstancias del suceso.

Real Orden de 10 de agosto de 1824, por la que se declaró que los Capitanes de Puerto deberán tener en las obras que en él se ejecutan, por parte de la administración pública el conocimiento e intervención necesaria, pero que la parte directiva y facultativa corresponden a los ingenieros.

Decreto de las Cortes de 9 de noviembre de 1837, por el cual las Ordenanzas de la Armada de 1793 fueron declaradas Leyes del reino.

---

22 *Art 3º tratado 5º, Titulo 7º.*

Por Real Orden de 2 de marzo de 1844, se declararon amovibles los destinos de Capitán de puerto y se clasificaron los Capitanes según la importancia de cada uno.

Por Real Orden de 20 de septiembre de 1847 se clasificaron las Capitanías de Puertos en cuatro clases:

- ✓ Las de Primera que eran asignadas a Brigadieres, Capitanes de Navío (CN) o de Fragata (CF) del servicio activo y que dependiendo de su ubicación eran asignada la capitanía por dos o tres años: La Habana (C.N.), Matanza, Santiago de Cuba y San Juan de Puerto Rico (CC.FF.), Barcelona y Cádiz, (Brigadieres o CC.NN.) Cartagena y Ferrol (CC.FF.) que eran nombrados por dos años. Málaga, Cavite, Guayamo, Mayagües, Ponce, Cárdenas y Trinidad (CC.NN.), Palma de Mallorca, Santander y Sevilla (CC.FF.), que eran nombrados por tres años.
- ✓ Las Capitanías de segunda clase eran asignadas a Capitanes de Fragata o Tenientes de Navío del servicio de Tercios Navales sin otro cargo anejo, por tres años: Cienfuegos, Valencia, Pasaje, Santoña, Coruña, Alicante Vigo y Sanlúcar de Barrameda.
- ✓ Las de tercera, las cuales se consideraban como anejas a las Comandancias de Marina de provincia o ayudantías de distrito respectivas, eran desempañado el cargo de Capitán de Puerto por cualquier Jefe u Oficial, que estuviese nombrado para la segunda comandancia o ayudantía correspondiente mientras ejerza este destino, cesando como Capitán de Puerto cuando cese en esa comandancia o ayudantía; se clasificaron como Capitanías de Puerto de tercera clase: San Sebastián, Tarragona, Algeciras, Almería, Gijón, Ibiza, Mahón, Motril, Nuevitas, San Juan de los Remedios, Palamós Tortosa y Santa Cruz de Tenerife que estuvieron clasificadas como anejas a las Segundas Comandancias respectivas y como anejas a las respectivas ayudantías de distritos: Ceuta, Puerto de Santa María, San Fernando, Estepona, Marbella, Vélez-Málaga, Roquetas, Rota, Chipiona, Cartaya y Lepe, Ayamonte, Gran Canaria, Orotava, Fuerte Ventura, Lanzarote y Palma, Ares, Cedeira, Sada, Malpica, Camariñas, Muros, Corcubión, Bayona, La Guardia, Redondela, Pontevedra, Cangas, Caramiñal, Padrón, Noya, Sangejo, Rianjo, Suances, Castro-Urdiales, Rivadeo, El Barquero, Cudillero, Castro-Pol, Luarca, Luanco, Llanes, Rivadesella, Lastre, Avilés, Vera, Aguila, Denia, Torrevieja, Villajoyosa, Santa Pola, Benidorm, Castellón de la Plana, Vinaroz, Badalona, Sitjes, Masnou, Arenys, Lloret, Blanes, Vilanova, Vendrell, Salou, Cambrils, Selva, Escala, Palafurjell, Cadaqués, San Feliú, Rosas, Andrach, Ciudadela, Batabanó, Mariel, Sagua La Grande, Gibara, Baracoa, Manzanillo, Soller, Aguadilla, y Naguabo.
- ✓ De cuarta clase fueron consideradas como aquellas Capitanías de Puertos que podrían ser sus capitanes, subdelegados particulares con graduación militar o sin ella, cuando a falta de oficiales de la Armada, sean así nombrados. Tenían esta clase las de Fuenterrabía, Acudía, Blanes, La Chorrera, Vertiente, Laguna de Morón y Guanja. Las Capitanías de Puerto de Llocos, Pangasinan, Cebú, Ilolio, Capiz, e Islas Marianas, seguirán por ahora

desempeñado por oficiales de la Armada, destinados en la marina sutil del Apostadero de Manila.

En el **Anexo 1** se presenta un listado de los Capitanes de puerto en 1800 en el cual se observa que falta incluir el puerto de Bilbao, el cual permanece en la misma condición en los Estados Generales de la Armada consultados correspondientes a los años de 1799 y 1808, aunque en este último año si viene reseñado tal puerto, pero sin nombrarse Capitán de puerto, considerándose por ello que aún permanecía vacante.

Es igualmente curioso que hasta 1900 existió el cargo de Piloto Mayor, el cual se encargaba de la Jefatura de los prácticos de la Ría y Puerto de Bilbao y cobraba los llamados derechos del Piloto Mayor (derechos de practicaje) y los de bolisa**(7)**, hasta que como consecuencia de las conclusiones de la Junta de Reformas del puerto y practicaje de Bilbao, se decidió al finalizar sus trabajos a primero de abril de 1900, cambiarle el nombre para llamarle Practico Mayor, al igual que estaba establecido en los restantes grandes puertos españoles[23].

Las Capitanías de Puerto de primera clase serán desempeñadas por los jefes y oficiales de la escala activa del Cuerpo General de la Armada, por el tiempo y condiciones que se fijan en la Real Orden de 20 de septiembre de 1817. En esta R.O. se especificaba detalladamente una serie de condiciones para nombrar a los Capitanes de puerto en lo sucesivo, de las que destacan las siguientes:

- ✓ Para que un Capitán de Navío pueda obtener una Capitanía de puerto, deberá contar más de treinta años de servicio, veinte de embarco y haber mandado buques en cuarta situación, al menos durante tres años, en cada una de las clases de Capitán de Navío y de Fragata. Solo podrán optar a las de su clase los Capitanes de Fragata que tengan más de veinte y cinco años de servicios y quince de embarco, habiendo mandado buques en cuarta situación, o bien haberlos desempeñado por más de tres años. Para poder optar a una Capitanía de puerto de la clase de Teniente de Navío, es preciso estar en el primer tercio de la escala, contar con más de diez años de embarco, y haber mandado buque en cuarta situación o haber desempeñado por más de tres años los destinos de oficial de detall o ayudante de derrota, bien en su clase o en la de Alférez de Navío. Se exceptúan de esta regla general los jefes y oficiales que habiendo sido heridos en combate o faena del servicio, se considere conveniente concederle una Capitanía de puerto, para que en tierra puedan atender a su completo restablecimiento, pero en este caso acompañara al expediente una información sumaria que acredite los hechos y circunstancias del suceso.

La misma Real Orden de 20 de septiembre de 1847, señala en el artículo 9:

---

23 *Según recogía El Mundo Naval Ilustrado del 10.03.1900.*

El jefe u oficial que hubiese desempeñado una capitanía de puerto no podrá volver a obtener el mismo destino de la misma clase hasta después de haber estado embarcado a lo menos por tres años, en un buque en cuarta situación y con destino correspondiente a su graduación.

En 1863 surgió una duda sobre si las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793, estaban en vigor, y si tenían fuerza legal suficiente para su aplicación, lo que resolvió el Consejo de Estado al aceptar la jurisprudencia tal como recogía la Real Orden de Marina de 9 de noviembre de este año, la cual realmente basaba sus fundamentos jurídicos, razonando que, dado que las citadas ordenanzas fueron aprobaron por Real Cédula de 8 de enero de 1793, por ello tenían todas las características de una Ley.

Real Decreto de 27 de Noviembre de 1867, en donde se establece en su artículo 14: Los Comandantes de Marina y Ayudantes de distrito, serán al mismo tiempo Capitanes de Puerto de los del punto de su residencia,(bajo el concepto jurídico de quedar anejos),conjunción de cargos que a la larga dio como resultado, que la figura del Capitán de Puerto, quedase poco a poco confundida con la de los Comandantes de Marina, resultando pasados los años, que una parte importante de sus funciones y obligaciones, quedasen integradas en la voz Autoridad Marítima, tal como veremos desde años antes de su extinción por omisión de la Ley 27/92, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En relación con los servicios de remolques en los puertos, era el Capitán de Puerto, el que autorizaba a cualquier buque de vapor para poder prestar el servicio, ajustándose a la tarifas establecidas en el puerto, pues desde la Real Orden de 19 de diciembre de 1865, correspondía a la Marina la concesión del permiso para establecer este servicio, siendo esta norma de carácter general, modificada por Real Orden de 15 de septiembre de 1881 en donde se establecía la facultad de Capitán de Puerto antes comentada, la cual precisó de una aclaración posterior por Real Orden 7 de agosto de 1882, en el sentido de que la autorización a cualquier buque a vapor para prestar servicio de remolque, solo se dará cuando por no dar abasto la compañía remolcadora o no llegar a tiempo sus barcos, puedan causar detención o perjuicio al servicio.

Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880: Tras un intento no consolidado de promulgar una Ley de Puerto en 1848, hay que esperar a 1880 para encontrar una confirmación de la vigencia del cargo Capitán de puerto en dicha ley, aprobada por la Cortes y promulgada como ley el 20 de diciembre de 1878, y en su posterior reglamento de 1912, en donde en su artículo 22 se dividieron los servicios portuarios en dos clases: una que se refiere al movimiento general de embarcaciones, entradas, salidas, fondeo, amarraje, atraque y desatraque en los muelles, remolque y auxilios marítimos, la cual compete a la Autoridad de Marina y otra que comprende la ejecución y conservación de las obras y edificios, las operaciones de carga y descarga en los muelles, la circulación sobre los mismos y en su zona de servicio y todo lo que se refiere al uso de las diversas obras destinadas a las operaciones de carga y descargas en los muelles, la circulación

sobre los mismos y en su zona de servicio y todo lo que se refiere al uso de las diversas obras destinadas a las operaciones comerciales del puerto, que competen al Ministerio de Fomento. De esta Ley son destacables:

✓ El artículo 23 donde se designa al Gobernador civil de cada provincia como jefe superior de todos los ramos de la Administración y Delegado del Ministerio de Fomento, y por ello lo es de todos los servicios que en los puertos corren a cargo del Ministerio de Fomento; quedando sujetos a los reglamentos generales de servicios y bajo la autoridad del Gobernador civil de la provincia, los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, los cuales tendrán a su cargo todas las obras y la vigilancia de los servicios que corresponden al Ministerio de Fomento, según se disponía en el artículo 24.

✓ El artículo 32, donde se dispone que: El gobernador de la provincia, oyendo al Capitán del Puerto, al Ingeniero Jefe, Director de Sanidad y Administrador de Aduanas, distribuirá y designará las zonas del puerto para los diferentes servicios sobre los muelles y resolverá los incidentes, que se promuevan acerca de su uso y policía, contra estas resoluciones podrá recurrirse en alzada al Ministerio de Fomento.

✓ El articulo 34 resolvía para el caso de que el buque origine daños al puerto, bien voluntariamente o por descuido, el Capitán de Puerto hará abonar a los causantes, además de las multas en papel que establezcan los reglamentos, la cantidad del importe de la reparación que el Ingeniero evalúe***(8).***

✓ Los artículos 36 y 37 en donde se desligaron las responsabilidades de los servicios anexos de los puertos, quedando para Marina: el practicaje, vigías y semáforos marítimos, (faros), pues las señales de balizamiento, continuarían como hasta entonces a cargo del Ministerio de Fomento; y como competencias de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, (integrados ya en este ministerio), el estudio, dirección y vigilancia de las obras y de los servicios del puerto, tal como se reproduce en la obra de José María Ros Biosca cuya reseña reproducimos[24].

SERVICIOS ANEJOS A LOS PUERTOS

Art. 36. El servicio de practicaje en los puertos de los dominios de España seguirá a cargo del Ministerio de Marina.

Art. 37. Continuarán a cargo del Ministerio de Fomento, como servicios anejos al de puertos, el alumbrado marítimo y balizamiento(2). Los vigías y semáforos marítimos y botes salva-vidas correrán a cargo del Ministerio de Marina(3).

---

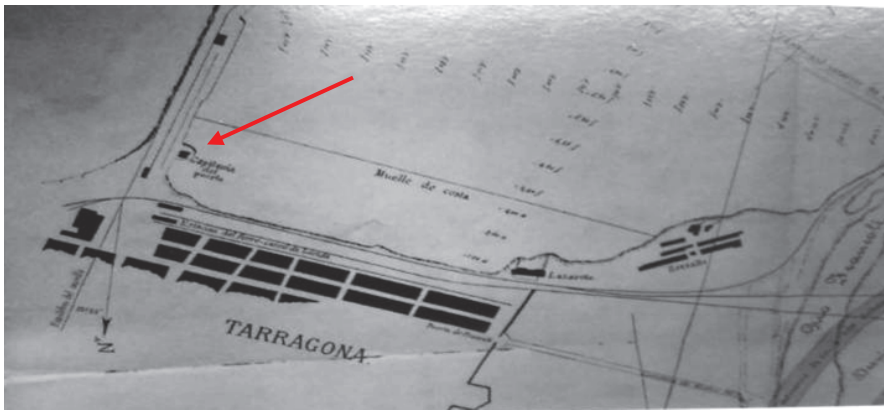
24 *Novísima legislación de aguas : leyes de 13 de junio de 1879 (sobre las aguas terrestres) y 7 de mayo de 1880 (sobre las aguas del mar y puertos), concordadas .y anotadas con las disposiciones de otras leyes, José María Ros Biosca.*

(1) Por Real Orden de 1 de Junio de 1880 se mandó la formación por las juntas de puertos, de los reglamentos de servicio y policía especial para cada puerto y que se elevasen á la superioridad.

(2) No quedaría completamente asegurada la navegación con solo las obras de los puertos; otras hay que sirven para el buen derrotero y señalar los peligros, como son las de alumbrado marítimo o faros, boyas y rabizas.

(3) Por Real Orden de 17 de Junio de 1880 se mandó en consecuencia de lo mandado en este artículo, que las juntas y los ingenieros jefes, hiciesen entrega a las Autoridades de Marina de todo lo relativo al material y servicio de botes salvavidas y de auxilios marítimos.

Por Real Orden de 11 de marzo de 1886 se establecen las Junta Locales de puerto, que deben de aprobar y elevar a la Superioridad las tarifas de Practicaje y amarraje de cada puerto, tal como consta en las Tarifas: del Puerto de Almería aprobadas el 2 de octubre de 1901, del puerto de Cádiz de 1910 y del Puerto de Tarragona de 1921, que se adjuntan como anexos 2, 3 y 4.



Proyecto ubicación Capitanía del Puerto de Tarragona
(Archivo Autoridad Portuaria de Tarragona)

Casilla de la Capitanía del puerto de Tarragona 1802
(Archivo Naval de Cartagena)

Otras normas y resoluciones publicadas

Aunque no es en sí una norma propiamente dicha, no obstante por la trascendencia que llegó a tener, es destacable como idea de fuerza, la declaración plasmada en las conclusiones de la Asamblea de la Liga Marítima Española de 1901, solicitando que la actividad marítima española estuviese regida por una misma Autoridad suprema o Ministerio. Idea que fue una antigua aspiración unánime de los distintos participes que forman la comunidad portuaria de cada puerto, impulsando con ella abordar cualquier regulación futura sobre este ámbito y por la cual indirectamente propiciaría a muy largo plazo, la posibilidad de anular o integrar la Capitanía Marítima en una sola Autoridad, como se intentó en uno de los primeros borradores durante la elaboración de la Ley 27/92 de Puertos del Estado.

Es de observar que cuando se publican las Tarifas de Practicaje y amarrajes del puerto de Almería el 2 de octubre de 1901, (**Anexo 2**) se cita textualmente la vigencia de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793 tal como se reproduce en el artículo 16, si bien se omite la voz Capitán de puerto, como la autoridad directa y única del servicio de practicaje a tenor d lo señalado en las citadas ordenanzas, empleándose la genérica de Autoridad de Marina e incluso en otros artículos anteriores como los números 5, 6, 8 y 15 se emplea Capitanía del puerto en lugar del propio Capitán de puerto como autoridad titular de la policía del puerto.

Art. 16.º Todos los servicios de practicaje, amarraje y movimiento de buques, como parte integrante de la policía del puerto se encuentran bajo la dirección de la Autoridad de Marina del mismo, según se determina en el articulado del título 5.° tratado 7.° de las ordenanzas generales de la armada y en el personal de Prácticos se encuentra también a sus inmediatas y exclusivas órdenes, según previene el artículo 18 del misino título y tratado; todas las reclamaciones, tanto contra el personal como del servicio, se dirigirán al Sr. Capitán de puerto.

Ley de 7 de enero de 1908, llamada de Escuadra o de Ferrándiz, por la que se creaba la Dirección General de Navegación y Pesca, en sustitución de la hasta entonces conocida por Dirección de la Marina Mercante; por esta ley se clasifica al personal de la Armada en dos escalas: De Mar y de Tierra, nutriéndose el personal de las Comandancias de Marina y la Dirección General de Navegación y Pesca de este segundo grupo, Ambos grupos quedaron hasta 1924 cuando se declaran a extinguir, hasta que por Real Decreto de 22 de abril de 1930 se volvieron a configurar bajo los nombres de Servicios de Mar y Servicios de Puerto.

Ley de 14 de junio de 1909, en donde se prevé redactar las Bases para cumplimentar el Reglamento de Practicaje particular de cada puerto, las cuales fueron promulgadas el 27 de mayo de 1910, del cual como ejemplo de su mandato se muestran: El Reglamento de Practicaje de los puertos de Cádiz de

fecha 12.08.1910 y las tarifas de practicaje del puerto de Tarragona de fecha 15.09.1910 (**Anexos 3 y 4**).

Ley de las Juntas de los Puertos de 7 de julio de 1911, en donde en su artículo 20, divide el servicio en los puertos en dos grupos, realmente fue una copia literal del art. 22 de la Ley de Puertos de 1880 que unas líneas antes se ha expuesto.

Real Decreto de 13 de octubre de 1913, para la ejecución de la Ley para el Fomento de las industrias y comunicaciones marítimas de 14 de junio de 1909 en donde por el artículo 3 se disponía que *el Director General de la Armada, propondrá para Capitanes de Puertos, aquellos Oficiales de la misma para quienes considere de premio, semejantes destinos por los méritos de sus servicios y que cansados para continuar las campañas de mar, se hallen no obstante, con el vigor suficiente para ejercer estos empleos con actividad*. Y también por el artículo 143, se nombraba al Capitán de Puerto, Presidente de la Junta local de Navegación en cada puerto y por lo tanto presidía el órgano que redactaría el Reglamento especial o particular de policía del mismo.

Reglamento aprobado por Real Decreto de 13 de octubre de 1913, (**Anexo 5**) para la aplicación de la Ley de Protección y Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas de 14 de junio de 1909, en donde se establece las normas o para constituir las Juntas locales, el modo de convocar los exámenes y elección de los prácticos de número del puerto, la documentación que deben aportar, el proceso de selección, los principios generales para organizar el servicio de practicaje en un determinado puerto etc., siendo también destacable en este reglamento el tratamiento dado al Capitán de puerto con el protagonismo que le corresponde siguiendo las pautas de las Ordenanzas generales de la Armada de 1793, por todo ello ha sido el mencionado reglamento un modelo muy acertado para todas estas cuestiones, que ha servido de pautas obligadas para desarrollar aún en nuestros días, tanto los exámenes de prácticos de puerto, como los principios básicos que deben constar en cualquier reglamento del servicio, adecuándolos no obstante a la leyes actuales y a las propias características de cada puerto, por todo ello se reproduce en el **Anexo 5**, con el fin de que el lector interesado valore y comprenda los orígenes de los principios administrativos básicos del particular mundo del practicaje. Fruto de estas regulaciones se van estableciendo los diferentes Reglamentos particulares de cada puerto tal como se muestra el de 1921 del Puerto de Tarragona en el (**Anexo 6**)

Años más tarde y siguiendo las huellas histórica que complementan la trayectoria del Capitán de Puerto, es destacable la publicación del Real Decreto de 1 de febrero de 1924, redactado con el fin de robustecer la Autoridad de Marina en los puertos, en el cual se especifica: *En los puertos y muy especialmente desde el borde de los muelles playas y orillas del mar,*

hasta el límite de las aguas territoriales, la única autoridad es el Comandante o Ayudante de Marina, Director local de Navegación y Pesca Marítima. Disposición por la cual, en cierta medida ayuda a la oclusión de la figura del Capitán de puerto, pues aunque ejercido simultáneamente tal cargo por el Comandante Militar de Marina, se inicia merced a este R.D. la decadencia del Capitán de puerto en la práctica cotidiana, pues dio lugar a que prevalezca la voz del Comandante de Marina sobre la del Capitán de puerto, al referirse los marinos y demás interesados en la vida portuaria, al hecho de ir a la Comandancia en lugar de a la Capitanía de puerto bien para resolver un asunto en concreto o para cualquier otra gestión propia del Capitán de puerto.

Ley de Puertos de 19 de enero de 1928, (Real Decreto de 19,.01.1928) y su Reglamento aprobado también por R.D. de esta misma fecha, aunque publicado el primero como Ley, no fue convalidada como tal ley, en la revisión de la obra legislativa de la Dictadura, por lo que quedo considerada como mero precepto legislativo, si bien esta interpretación ha sufrido diferentes considerandos, llegándose a casos opuestos entre sí, en los cuales, algunos de sus artículos han sido considerados como vigentes y otros no. En cualquier caso y en relación con las trazas que nos ocupa, sobre el Capitán de puerto, es de resaltar que tal Ley en general fue una actualización de la Ley de Puertos de 1880, con bastantes copias literales de sus artículos, cambiando solo su numeración, de la citada Ley. Así el 21 pasa al 19, el 22 al 20, el 24 al 21, el 32 al 28, el 34 al 30, etc., por lo tanto, se mantenían las mismas funciones encomendadas al Capitán de Puerto en la Ley de 1880, y por ello confirmadas las funciones propias del Capitán de Puerto en materia de asignación de atraques, respaldada para ello por el Gobernador de la provincia, como representante del Estado, según se exponía en el artículo 20.

Ante las dudas o situaciones de discrepancias sobre el uso y policía para los muelles, se confiaba al acuerdo que el Capitán de Puerto y Gobernador civil en representación del Ingeniero Director o Ingeniero Jefe acordasen, por el cual se determine en cada puerto la manera más práctica de cumplir con dichas prescripciones del artículo 28.

Cuando voluntariamente o por descuidos se originase con los buques o sus amarras daños al muelle, el Capitán del puerto, hará abonar a los causantes además de las multas en papel que establezcan los reglamentos, las cantidades en que el ingeniero evalúe por el importe de la reparación, debiendo entregar este último en las arcas del Tesoro.

En cuanto a su Reglamento[25], y a pesar de ser publicado también como Real Decreto el 19 enero 1928, se observan unas discrepancias dignas de ser

---

25 *Gaceta nº 21, de 21 enero 1928.*

comentadas, pues en su artículo 29, se prescribe en desacuerdo con el artículo 20 de su Ley: *El Ingeniero Director, o Ingeniero Jefe, según los casos designará los puntos de las zonas de los muelles en que deban realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías y efectos junto a los cuales deberán atracar los buques para realizar aquellas directamente, siempre que sea posible*. Al efecto, el ingeniero Director o Ingeniero Jefe darán cuenta en cada caso al Capitán de Puerto, con antelación necesaria, de los puntos marcados, a fin de que el último ordene en consecuencia, el lugar del atraque y amarre de los buques. Si a juicio de la Autoridad de Marina estos puntos no fueran adecuados, el Ingeniero designará nuevos puntos de atraque. Si la carga o descarga no pueden realizarse directamente en los muelles, el Capitán de puerto, advertido por el Ingeniero, designará el sitio y forma en que deben fondear las embarcaciones, procurando mientras sea posible, que se hallen próximos a las zonas del muelle en que las embarcaciones menores hayan de realizar el embarque o desembarque.

Compete igualmente al Capitán de puerto la facultad de designar el sitio donde deban fondear las embarcaciones que no se hallen a la carga o descarga, procurando siempre que sea posible, que quede espacio suficiente inmediato a los muelles y escalas destinados al embarque y desembarque de equipajes y viajeros […]. Precepto que tuvo que presentar situaciones discrepantes entre estas autoridades según que aplicación se proponía en base al artículo 52 de este reglamento.

Es también destacable el artículo 30 de este reglamento que es a su vez una reproducción literal del artículo 21 de la Ley de 1928, y por lo tanto una traslación literal del artículo 24 de la Ley de 1880, pero añadiéndole un nuevo párrafo por el cual, se resolvía el tiempo de estancia de un buque de guerra nacional o extranjero para permanecer atracado en un muelle comercial, sin perjuicio del servicio general.

Por el artículo 32, quedaba facultado el Capitán de puerto para pedir apoyo de las embarcaciones de la Junta del Puerto, al ingeniero Director, en caso de necesitarse por asistencias, abordajes, naufragios y reconocimientos especiales de buques, cuando no puedan prestarlos otras embarcaciones del Estado.

Por el artículo 33, se establece que para hacer efectiva debidamente la vigilancia de los servicios relativos a la segunda parte del artículo 20 de la ley (los correspondientes al Ministerio de Fomento), se asignan dichos servicios al Ingeniero Director o técnico en quien delegare, lo que dio lugar a que en muchos puertos se nombrara un Comisario(8), para dichos fines.

Por el artículo 52 se establecía: Cuando se suscite alguna dificultad en la aplicación de los artículos 29 al 32 de este Reglamento, el Gobernador de la provincia oyendo al Capitán de Puerto, al Ingeniero Jefe Junta de Obras etc., distribuirá y asignará las zonas de los puertos de interés general y de los

diferentes servicios marítimos militares y resolverá los incidentes que se promuevan acerca de uso y policía.

Articulo 60.- Cuando los buques produzcan algún desperfecto en las obras de un puerto, el Ingeniero jefe de la provincia o el Ingeniero Director, dará cuenta inmediata al Capitán del puerto, remitiendo el presupuesto de la reparación a la menor brevedad.

En la misma Ley en la sección *Servicios Anejos de los puertos*, Capítulo V, articulo 32 se señala: *"el servicio de practicaje en los puertos de los dominios de España seguirá a cargo del Ministerio de Marina"*. Lo que se puede interpretar como un aviso de confirmación ante el interés que ya mostraban los Puertos por el servicio de practicaje, pues estando en vigor las regulaciones de Marina al respecto, parece innecesario que aparezca tal aviso.

Ley de 12 de Enero de 1932, por la que creó la Subsecretaría de la Marina civil, tal como señalaba su artículo 1º: Dependiente del Ministerio de Marina pero con absoluta separación de los organismos y funciones de la marina militar, se crea la Subsecretaría de la Marina civil, en la que quedarán centralizados los diversos servicios que afectan a la vida marítima nacional con excepción de todo lo relativo a sanidad, aduanas, y proyectos, construcción y reparación de puertos, que seguirán dependiendo de sus respectivos ministerios.

Por ello se crea una nueva organización del litoral, dividiendo este en veintitrés provincias marítimas subdivididas éstas en sesenta y seis distritos, bajo el mando de los Delegados y subdelegados marítimos como jefe de todos los servicios de la provincia relacionados con la navegación. La jurisdicción de los Delegados marítimos abarca la extensión de las aguas jurisdiccionales de la zona marítimo-terrestre, y se interna por los ríos navegables hasta los límites de sus puertos y fondeaderos. Establece además un subdelegado marítimo que desempeña las funciones de Capitán de puerto, que está al frente de cada uno de los Distritos Marítimos. Llegados a este punto, para saber con detalle las funciones que asume el cargo de Capitán de puerto que en esta fechas aún se mantienen, es necesario deducirlas de los preceptos no derogados hasta 1932 incluyendo los que se establecían las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793, las cuales resultan como funciones privativas de los mismos:

- ✓ Velar por el buen orden que debe reinar en su jurisdicción.

- ✓ Dar las órdenes oportunas a los prácticos para que su servicio se realice en las mejores condiciones, previa consulta con el Ingeniero.

- ✓ Coordinar con el Ingeniero Director de la Junta de Obras del puerto sobre la forma de distribuir el tráfico marítimo.

- ✓ Llevar el libro de entradas y salidas de los buques.

✓ Hacer el despacho de buques.

✓ Llevar la relación del personal inscripto, así como la matrícula de embarcaciones anotándolas en sus correspondientes listas.

✓ Controlar la operativa de las embarcaciones cargadas de explosivos, con especial atención para que se cumplan los preceptos sobre esta materia.

✓ Instruir las primeras diligencias cuando ocurran naufragios, abordajes y averías en el área de su jurisdicción.

✓ Llevar la policía y vigilancia del puerto y de las playas y costas del distrito asistido por el personal auxiliar que dispone la plantilla.

Tuvo en cuenta esta ley la realidad del personal de la Armada, que hasta esta fecha desempeñaban sus cargos en la Comandancias y Ayudantías de Marina, muy especialmente a los Jefes u Oficiales de la escala de Servicios de Puerto, la cual en estos momentos estaba compuesta por 102 Jefes y Oficiales, de los cuales 66 ingresaron en automático en el recién creado Cuerpo de Servicios Marítimos, ocupando estos, al proceder al escalonamiento, los primeros puestos o cabeza del mismo; los restantes que no se incorporaron a este nuevo cuerpo, se acogieron al retiro, pues esta escala se había declarado de nuevo a extinguir. Por último cabe recordar que durante esta época republicana, se mantuvo en vigor la Ley de Puertos de 19 de Enero de 1928.

De este periodo cabe citar la reorganización de las Juntas de Practicaje, tal como recoge la publicación especializada en el mundo marítimo español *Navegación, puertos, industrias del mar*, la cual inicia su andadura el 1 de enero de 1934 y a pesar del amplio y especializado contenido, sólo pudo editar 8 números, desconociéndose las razones por las que se suspende su publicación, En Navegación, puertos, industrias del mar número 6 del año 1934 (página 27), se publicaba a esta breve noticia sobre el Capitán de puerto y el practicaje titulado *"Las Juntas locales de Practicajes". El Ministerio de Marina ha dispuesto que las Juntas locales de Practicajes sean presididas por el delegado marítimo, actuando de secretario el Capitán de puerto. En las Subdelegaciones marítimas, dichas Juntas serán presididas por los Capitanes de puerto. En la misma orden se ratifica .que los Capitanes de puerto son los jefes de los servicios de practicajes y que de la misma autoridad dependen directamente los Prácticos, y por su conducto, del delegado marítimo de la provincia"*.

Fruto de estas Juntas de Practicaje son los Reglamentos particulares de cada puerto, tal como se muestra en el **Anexo 7**, Reglamento y Tarifas de Practicaje y Amarraje del Puerto de Tarragona, en donde se observa que en 1941 la autoridad que lo aprueba es el Director General de

Comunicaciones (Marina Mercante) y la Junta local es presidida por Capitán del puerto, en lugar Delegado marítimo, siendo también destacable que no asistían como vocales ningún práctico.

5

Patente de Navegación núm. 4258/60 ROL NUMERO
Fecha 23-08-1960 (1) (2)

ROL DE DESPACHO Y DOTACION

PERTENECIENTE AL BUQUE O EMBARCACION DE PESCA NOMBRADO
"Pachicha"
SEÑAL DISTINTIVA E.A. 9377.
MATRICULA TARRAGONA Lista Tercera Folio 2268
Fecha en que fué puesta la quilla 18 Febre-1954
Propiedad de J. Fernando Pont Prat, con domicilio en TARRAGONA
calle de Gravina núm. 10

Este buque o embarcación, de acuerdo con el Reglamento para la Aplicación a los buques nacionales del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1948, está clasificado en el Grupo III, Clase R.

TARRAGONA, a 30 de abril de 1960

EL COMANDANTE DE MARINA,
(Lugar para la firma)

COMANDANCIA MILITAR DE MARINA TARRAGONA

(1) Número asignado por la Capitanía del Puerto.
(2) Año de expedición.

Despacho de un pesquero por la Capitanía del Puerto de Tarragona.

Ley de 19 de febrero de 1942 de creación de la Subsecretaría de la Marina Mercante: A partir de 1936 en la zona nacional se inicia un proceso de reforma de la Administración Marítima, integrando ésta en el Ministerio de Industria y Comercio, siendo el Ministerio de Marina el que proveerá de personal a dicha subsecretaría. Durante los años 1952, 1963 y 1968 la subsecretaría es reestructurada, quedando constituida por las direcciones generales: de Navegación, de Buques y Construcción Naval Mercante; de Pesca Marítima; de Enseñanzas Marítimas y Escuelas y Secretaría General. Frutos de estas restructuraciones, los tres Departamentos Marítimos, se subdividen en Provincias Marítimas y éstas a su vez en Distritos Marítimos; el mando de las Provincias Marítimas lo ejerce un Capitán de Navío o de Fragata, con el nombre de Comandante Militar de Marina, y el de los Distritos Marítimos se les denomina Ayudante Militar de Marina, siendo nombrados por el Ministerio de Marina. Las competencias de los Comandantes y Ayudantes de Marina, mantienen el triple carácter; de autoridades militares, Directores provinciales y locales de navegación y pesca marítima y Capitanes de Puerto, tal como se indicaba en muchos rótulos mostrados en los frontispicio de las antiguas Comandancia Militares de Marina, hasta la entrada en vigor la Ley 27/92 y su progresivo relevo ordenado que dio lugar el Real Decreto 1246/1995 de 14 de julio.

Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía y su Reglamento por Decreto 1350/1979, que dan lugar a supuestas competencias dudosas de los Comisarios de puerto, figura establecida por la Ley de Puerto de 1928 que hasta entonces tuvieron un papel en sus gestiones sin intromisiones en el campo del Capitán de puerto, de resulta de tal Ley y su reglamento, se producen ciertas contradicción en las actuaciones de los comisarios, respecto a las competencias del Capitán de puerto, tal como se expone en la nota(9).

Por Real Decreto 1024/84 de 23 de mayo, se aprobaron las Reales Ordenanzas de la Armada, donde en su disposición derogatoria prescribe que quedan derogadas todas aquellas disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo preceptuado en este Real Decreto, por lo que se puede interpretar que todas aquellas disposiciones contenidas en las distintas Ordenanzas Generales de la Armada, comprendidas entre las de 1633 (de la Real Armada del Océano) y todas las demás que se promulgaron posteriormente, en donde se desarrollaron el capítulo Policía de Puerto y en particular la figura y competencias del Capitán de Puerto (Ordenanzas de 1793), cuyos artículos no hayan sido anulados o modificados por leyes posteriores y no se opongas a las mencionadas Ordenanzas de 1984, quedan sin afectar por no ser contrarias a estas Reales Ordenanzas de 1984, aunque quede el mencionado título de la Policía de puerto, sin mencionar en estas, y por ello el propio cargo de Capitán de puerto en el nuevo cuerpo legislativo de la Armada de este año, pero si se incluyeron en este R.D. de 1984, las Comandancias y Ayudantías de Militares de Marina, que siguieron como órganos de la administración marítima en los puertos, tal como recoge su artículo 89, al definir el Comandante Militar de Marina como *"el que ejerce el Mando y la Administración de la Provincia Marítima"*, los cuales han permanecidos ejerciendo las funciones marítimas portuarias civiles, como Capitanes de puerto, evitando vacíos competenciales, hasta que se constituyeron la Capitanías marítimas por Real Decreto 1246/1995.

Quizás la última cita legal expresa del Capitán de puerto en la legislación española fue en el Real Decreto 145/89 aún en vigor sobre Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los puertos, en donde es destacable entre sus regulaciones y funciones del Capitán de puerto, las correspondientes a los siguientes artículos:

- ✓ *4* Competencias para la admisión y limitaciones: Compete al Capitán de puerto la admisión de los buques que transportan mercancías peligrosas y al Director del puerto la admisión de mercancías peligrosas en la zona de servicio del puerto. El organismo portuario correspondiente determinará las categorías y cantidades de mercancías peligrosas que podrán entrar en la citada zona por vía terrestre o procedente de los buques.
- ✓ 5 […] en los mismos términos compete al Capitán de puerto el movimiento en el puerto de los buques que transporten mercancías

peligrosas. No obstante cuanto antecede, se hará todo lo posible para asistir a un buque en situación de emergencia y, en particular, cuando estén en peligro la vida de los tripulantes.

✓ 6 […] si fuera necesario el movimiento de un buque deberá ordenarlo el Capitán de puerto.

✓ *7* Embarque y desembarque de mercancías peligrosas: El embarque y desembarque de las mercancías peligrosas estará bajo el control del Capitán del puerto, el cual tiene la facultad de autorizar dichas operaciones.

✓ 9 Inspección de bultos sospechosos: El Director del puerto o el Capitán del puerto correspondiente podrá exigir la apertura e inspección de cualquier bulto o contenedor, según se encuentren en tierra o a bordo, respectivamente, cuando tengan fundadas sospechas de que contienen mercancías peligrosas que no hayan sido declaradas, previo traslado a lugar seguro. Si la inspección resulta positiva, la autoridad que ordenó tal inspección podrá imponer la correspondiente sanción al responsable de la infracción.

✓ *12* Centro de control de emergencias: En todos los puertos nacionales se dispondrá de un centro de control de emergencias desde el que se coordinarán todas las operaciones que constituyen las diversas fases de las actuaciones relacionadas con la aplicación de este Reglamento en lo que se refiere al control de las emergencias que puedan originarse […]. La organización y equipamiento, así como el régimen de funcionamiento del centro de control de emergencias será acordado conjuntamente por el Director del puerto y el Capitán de puerto.

✓ *22* Fondeaderos aislados: El Capitán de puerto fijará en zonas alejadas del tráfico normal del puerto, fondeaderos con o sin boyas de amarre para su utilización por buques que transporten mercancías peligrosas, en espera de atraque o de poder proceder a la salida del puerto.

✓ *28* Abarloamiento: Ningún buque podrá abarloarse a otro que ostente las señales que fija el artículo 25 sin autorización previa y escrita del Capitán de puerto y la conformidad de ambos Capitanes.

✓ *128* Dirección y coordinación: por el cual será el Capitán de puerto quien asumirá.

✓ 131 […] el mando único de las operaciones que se realicen en el interior de las zona portuaria, cuando el buque se encuentre implicado en la emergencia o en riesgo por la misma. Igualmente corresponde al Capitán de puerto el hacer entrega a los Capitanes de los buques que lleguen al puerto de un plan de actuación para seguir por la tripulación en caso de emergencia.

La actual Administración Marítima de España, también denominada Autoridad Marítima, surge con la promulgación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por las leyes 62/1997, de 26 de diciembre, 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos del interés general; y 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, modificaciones que dieron lugar a un conjunto normativo que por estar formado, en acumulación, por normas de época, perspectiva y alcance diversos, carecen de la trabazón, coherencia y consistencia internas deseables,

lo que hizo conveniente refundir en un solo texto legal todo el compendio acumulado por las diversas modificaciones.

Hasta el inicio de las reformas del sistema portuario español que dio lugar la mencionada Ley 27/92 la Administración Marítima, estaba regulado dicho sistema por el Real Decreto 1997/1980, de 3 de octubre[26],en donde se reordenaba los órganos administrativos competentes en materia de pesca y marina mercante, pero por la entrada en vigor la citada ley se Impuso una nueva organización marítima en donde sin citar las históricas voces de Capitán de puerto y Capitanía de puerto, se establecen las nuevas denominaciones de Capitanía Marítima y Capitán marítimo(10).

El legislador, engloba bajo la figura del Capitán Marítimo, las competencias anteriores del Capitán de puerto en el ámbito del puerto en sí mismo, y las correspondientes a las aguas exteriores que antes ejercía la Comandancia de Marina, pues ahora éste, no solo ejerce sus funciones en el propio puerto, sino que abarca de las aguas comprendidas en su demarcación hasta el límite exterior donde España ejerza soberanía o jurisdicción, arrojando por la borda la estela histórica de la figura de Capitán de puerto, cargo modélico en la administración marítima española durante casi dos siglos, que tan amplio desarrollo tuvo, y aún se conserva en tantos países de nuestros antiguos dominios.

Con la ley 27/92 quedaron bien delimitadas las funciones de las dos autoridades que ejercen en el ámbito portuario, la portuaria y la marítima, tratando de evitar los roces y enfrentamientos administrativos, que durante tanto años se presentaron, pues el tratamiento unificado de las políticas portuarias y marítimas, que la ley establece supuso una ruptura con modelos precedentes, garantizando la necesaria coordinación entre ambos ámbitos y actuaciones de las Autoridades Marítimas y Portuarias, sin que por ello desaparezcan las notables diferencias entre lo marítimo y lo comercial-portuario.

Dado que el antes mencionado Real Decreto 145/89 sobre mercancías peligrosas continua en vigor, y teniendo en cuenta lo preceptuado en el Código Civil, todas las funciones señaladas para el Capitán de puerto tanto en este Real Decreto como en antiguas normas no derogadas, deben atribuirse al actual Capitán Marítimo, siempre que no entren en contradicción con la actual Ley de Puerto y de la Marina Mercante en su actual versión de texto refundido de sus distintas modificaciones compiladas.

Por último y a título anecdótico, es de señalar que fueron tantas presiones y negociaciones soportadas durante los innumerables borradores, que dio lugar a redactar la citada Ley 27/92, en los últimos momentos con cierta premura, para poder llegar a consensuar entre tantos ámbitos e intereses

---

26 *BOE núm. 241, de 7 de octubre de 1980*

interrelacionados en los puertos, observándose que se derogó en su Disposición derogatoria única, por segunda vez en su historia, la ley de Puertos de 7 de mayo de 1880, que ya había sido derogada por Real Decreto-Ley de 19 de enero de 1928.

Actual Capitanía del Puerto de Punta Delgada

Antigua Capitanía del puerto de Punta Arenas (1895)

(Legendarios ejemplos de la herencia de la organización marítima española, en tan remotos lugares de Chile)

Conclusiones

El autor considera en base a la trayectoria histórica de la voz actualmente olvidada Capitán de puerto, la cual ya ha cumplido los primeros veinticinco años de olvido por la entrada en vigor de la Ley 27/92, -aunque corregida en diversas ocasiones- como por ejemplo para anular la inicialmente asignada titularidad del servicio de practicaje a cada una de las Autoridades Portuarias, con el fin de evitar la responsabilidad subsidiaria del Estado que tal señalamiento comportaba, fruto de una redacción inicial de la citada Ley, más agresiva que cerebral con dicho servicio-, pero no obstante, aún queda pendiente de un merecido reconocimiento junto con una adecuada modificación del actualmente nombrado Capitán Marítimo, como substituto del Capitán de

puerto, para recuperar tal señalada omisión histórica de la voz tan evocadora en nuestra historia marítima como ha sido el Capitán de puerto, responsable y directo jefe de las actividades marítimas en la propia área portuaria durante más de dos siglos, sin perjuicio del establecimiento de un jefe, comandante o autoridad costera de las aguas fuera de los límites propios del puerto, como responsable de la Mar exterior, (en 1932 se le denominó Delegado Marítimo), y a su vez Jefe inmediato del o de los Capitán/es de puerto/s de su provincia marítima, pues la realidad actual de nuestros magníficos puertos, bien merecen una división más particularizada y acorde también con nuestra historia, y raigambre de nuestra legislación marítima y de su vasta área de influencia, sin olvidar su proyección a otros países del resto del mundo, que bajo el nombre en lengua inglesa *Harbour master,* así denominan a sus autoridades de cada puerto como traslación de nuestra voz española.

Como un claro ejemplo de la invasión por parte de la figura del Comandante Militar de Marina absorbiendo la anexionada figura del Capitán de puerto, incluso en el ámbito jurídico de la Armada, exponemos estas citas del Reglamento General de Practicaje de 1958, aprobado definitivamente por Decreto de 4 de julio de 1958, en donde debería ser citada la voz Capitán de puerto en lugar de Comandante de Marina, como por ejemplo en los artículos:

6º, Sobre la creación o no de una Práctico mayor en un determinado puerto, cuando cita *"La Autoridad local de marina en lugar del Capitán de puerto.../…*

44º Sobre la constitución de la Juntas Locales de los Puertos, al señalar quien será su Presidente, dice: Será el Comandante de Marina en las capitales de Provincias Marítimas, y el Ayudante de Marina en las demás…/…

47º Corresponde a los Comandantes o Ayudantes de Marina con asesoramiento de la Junta Local, la redacción de los Reglamentos de Policía de los puertos…/…

Misceláneas sobre el Capitán de puerto

El primer Capitán de Puerto de Sanlúcar de Barrameda fue el Teniente de Navío de la Real Armada de su Majestad, D. José de Montufar *cuyo título no presentó en la ciudad pero consta por notoriedad pública,* es decir que la población le reconocía como Capitán del puerto de Sanlúcar, aunque nunca mostró tal título en la ciudad, situación que nos lleva a creer que al menos por esta zona en el año 1760, era usual llamar Capitán de puerto al que el Rey designaba para estas funciones, aunque su nombramiento pudiese ser otro que no consta en la fuente.

Es también destacable que siendo el listado de personajes recogidos por Juan Pedro Velázquez Gastelu, en la obra citada, cerrado en 1760, cabe por ello deducir que en estos tiempos ya era usual llamar a la autoridad marítima Capitán del puerto[27]. Curiosamente es también de recordar como en este rincón gaditano desde hace muchos años al Ayudante de Marina se le llamaba Comandante, pues nunca ha querido el pueblo aceptar que dejo de ser capital de una provincia marítima, como lo pudo ser en la época ducal y durante el breve periodo del Consulado de esta ciudad a principios del XIX.

Antigua casilla de la Capitanía del Puerto de Barcelona.

Antigua Aduana y después Capitanía del puerto de Salou en 1820.

Recogía la Guía de Comerciantes publicada por el Almanaque Mercantil de Barcelona para el año 1799, una curiosa información sobre los Derechos de Capitanía: *Cuando en el puerto o parage donde recale el buque exista Capitán de Puerto, ha de cobrar este por la licencia de lastrar o deslastrar cualquier*

27 *Juan Pedro Velázquez Gaztelu, Catálogo de todas las personas ilustres y notables de esta ciudad de Sanlúcar de Barrameda, desde mayor antigüedad que se ha podido encontrar en los escritos hasta este año de 1760.(manuscrito)*

embarcación de cruz grande o chica, quince reales de vellón y por las latinas de 300 quintales inclusive, siete reales y medio de vellón.

Con relación a otros derechos que pagan los buques en las entradas y salidas del puerto de Tarragona, es de citar además del Derecho de Capitanía de Puerto entre otros: ancorage, limpia de puerto linterna, nuevo impuesto de ancorage; Derecho de sanidad, que son para los navíos de tres arboles grandes o pequeños; Derechos de Capitanía: 8 reales de vellón y los restantes 75, 70, 6, 15, 2,68 reales de vellón (rv), para los bergantines, paquebotes y otras embarcaciones de vela en cruz, grande o pequeña: Ancorage 55 rv, Limpia 6 rv, Linterna 4 rv, Capitanía de puerto 5 rv, Nuevo impuesto de ancorage 15 a 2 rv, Derechos Sanidad 68 a 29 rv.

Además de estos impuestos pagan también los buques tanto españoles como extranjeros con igualdad en el puerto donde cargan: Derecho de tonelada que es de un real de vellón por cada una de las de su porte, sin exceder de veinte ducados de vellón, aunque el buque sea de mayor cabida de 220 Tn.

Definición del Derecho de anclage (ancorage): se puede deducir del significado incluido por Fernández de Navarrete en su diccionario marítimo de 1830 en donde lo recoge para la voz Capitanía: El despacho del capitán de un puerto en su casilla del muelle. […]. Titulo de un derecho que el Rey concedió al mismo capitán sobre cada una de las embarcaciones que fondea en el puerto. Los patrones o capitanes mercantes le suelen llamar derecho de anclage[28].

Un Capitán de puerto que desarrolló su destino en condiciones muy especiales, fue Justo Arizón, Capitán del puerto de Sanlúcar de Barrameda durante la ocupación francesa, pues tras renunciar esta ciudad a su defensa frente a dicha invasión, aun habiendo organizado con anterioridad una Junta de Defensa local, en concordancia con la actitud que tomó Sevilla en aquellos momentos, se disolvieron ambas Juntas y sus autoridades salieron a los limites exteriores de sus territorios a recibir a los franceses; bajo estas circunstancias y la posterior decisión del ejército francés de establecer en Sanlúcar unos astilleros para construir lanchas cañoneras con el fin de atacar por mar Cádiz y las unidades navales que permanecieron en sus proximidades, así como para armar buques corsarios contra la flota auxiliar que abastecía a Cádiz con el mismo fin; en tales escenarios se vio obligado a desarrollar su destino, siguiendo las pautas que los mandos franceses disponían, tales como el cobro de un impuesto fluvial por el tráfico de pasajeros de Sanlúcar a Sevilla, como ayuda al ejército francés, y la ejecución y certificación de embargos de embarcaciones para los fines antes descritos, por orden de los franceses[29].

---

28 *Boletín de documentación del transporte, número 323, agosto 2015 Gobierno de España, Ministerio de Fomento.*

29 *Sanlúcar de Barrameda durante la Guerra de la Independencia 1808-1814, Salvador Daza Palacio 2014*

A causa de las averiguaciones que dieron lugar por la muerte de un pasajero a bordo de un buque en Tarragona, cuando no se sabían si las causas fueron por muerte natural o asesinado, en 1804, dos años más tarde de lo ocurrido, la Junta de Sanidad de Tarragona toma una determinación relacionada con estos hechos, por la cual obliga al Capitán del puerto de Tarragona a residir dentro del recinto portuario, tal como pocos años antes ya señalaba las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793[30].

En 1804, cuando por orden de Real Audiencia de Cataluña se hace necesario establecer una Junta local de Sanidad en San Carlos de la Rápita, que incluya también los Alfaques, a causa de la extensa costa de Tortosa donde residía hasta entonces su Junta local de Sanidad, y al aumento de focos infecciosos en esta zona del delta del Ebro, por ello se determina que dicha junta estará formada por un comandante militar nombrado por el Corregidor de Tortosa, dos diputados de la misma ciudad, un práctico del puerto de San Carlos elegido por el Capitán del puerto, y un secretario elegido por el Corregidor[31].

En 1805 tras una inspección del vocal de la Junta Superior de Sanidad de Cataluña, cuando investigaba en el puerto de Tarragona el desembarco de mercaderías de la polacra *Providencia*, tras haber pasado una visita de sanidad deficiente, según el citado vocal, y como resultado de esta averiguaciones, ordena sancionar al patrón de la embarcación por delito de ocultación de géneros, al Regidor de la Junta de Sanidad de Tarragona y al Capitán del puerto de Tarragona Salvador Ortuño, al cual condena con devolver los derechos que hubiese cobrados por la visita de sanidad a beneficio de la Junta de Sanidad de este puerto así como al subalterno que realmente hizo la deficiente visita a bordo, mediante la oportuna notificación[32].

Un capitán de puerto que puede sorprender por su ubicación fue el de Jerez de la Frontera, ciudad que aunque no tiene playa, si que de siempre mantuvo su afán por tener puerto propio, pues desde el siglo XVI, ya presenta el proyecto de unir el Guadalquivir con el Guadalete, aprovechando una depresión natural en su zona sudoeste y en cuyo canal pretendía construir su propio puerto. Es por ello destacable que en 1844 se recogía en el Estado General de la Armada la plaza de Capitán de puerto de Jerez de la Fra., dependiendo del Ayudante del distrito. Tal cargo se mantuvo al menos hasta la segunda década del siglo XX. Realmente Jerez no tuvo puerto hasta después de la explosión del almacén de Defensas submarina en Cádiz en noviembre de 1947, cuando la Armada construyó unos adecuados almacenes en el Rancho de la Bola, con su correspondiente embarcadero en la rivera del Guadalete.

---

30 *Sanitat Marítima: La defensa de la costa i la Salut pública de Tarragona 1720-1930, página 130. Pedro Otiña Hermoso, publicaciones del Port de Tarragona 2014.*
31 *ibídem página 148.*
32 *ibídem, páginas 132 y 133.*

Por Real orden de 5 de enero de 1860 se dispone que se nombre provisionalmente un Capitán de puerto de la villa de Lastres, de la clase de Piloto graduado de Oficial, hasta que se publique nueva ordenanza de Matriculas[33].

Por Real Orden de 4 de febrero de 1860 se dispone ante la escasez que se experimenta en las escalas de Oficiales de la escala Activa de la Armada para cubrir las imperiosas y urgentes exigencias del servicio, que la Capitanía de Puerto de Palma de Mallorca sea desempeñada por un Oficial de la escala de Reserva[34].

En el Reglamento interino del Lazareto de Vigo dado en Madrid el 15 de agosto de 1842 se detallan todas la regulaciones para el gobierno y dirección, lugares donde se observaran sus prestaciones, plantillas de personal, tarifas de la Visita para tener libre plática y las de permanencia en el propio lazareto, denominado Derechos de lazareto y demás consideraciones propias de este tipo instalaciones; se hace mención al Capitán de puerto de Vigo como componente de la Junta de Sanidad de Vigo, junto con otras autoridades municipales, de aduanas, del Comandante del resguardo, y del Prior de su colegiata entre otras más.

Real Orden de 23 de febrero 1860 se ordena establecer un Capitán de puerto en El Barquero de la clase de Piloto particular con graduación de Oficial, suprimiéndose las Ayudantías de Cedeira y El Barquero, destinándose en Cedeira un Cabo de matrícula y en el puerto de Santa Marta un Ayudante, con jurisdicción a la correspondiente a los dos distritos mencionados, suprimiéndose por ello las Ayudantías que hasta entonces existían en Cedeira y El Barquero, quedando el nuevo distrito agregado a la provincia del Ferrol[35].

Por Real Orden de 12 de marzo de 1860 se dispone que la Capitanía del puerto de Zasa en la provincia marítima de Trinidad (Cuba), sea desempañada por un Piloto graduado de Oficial[36].

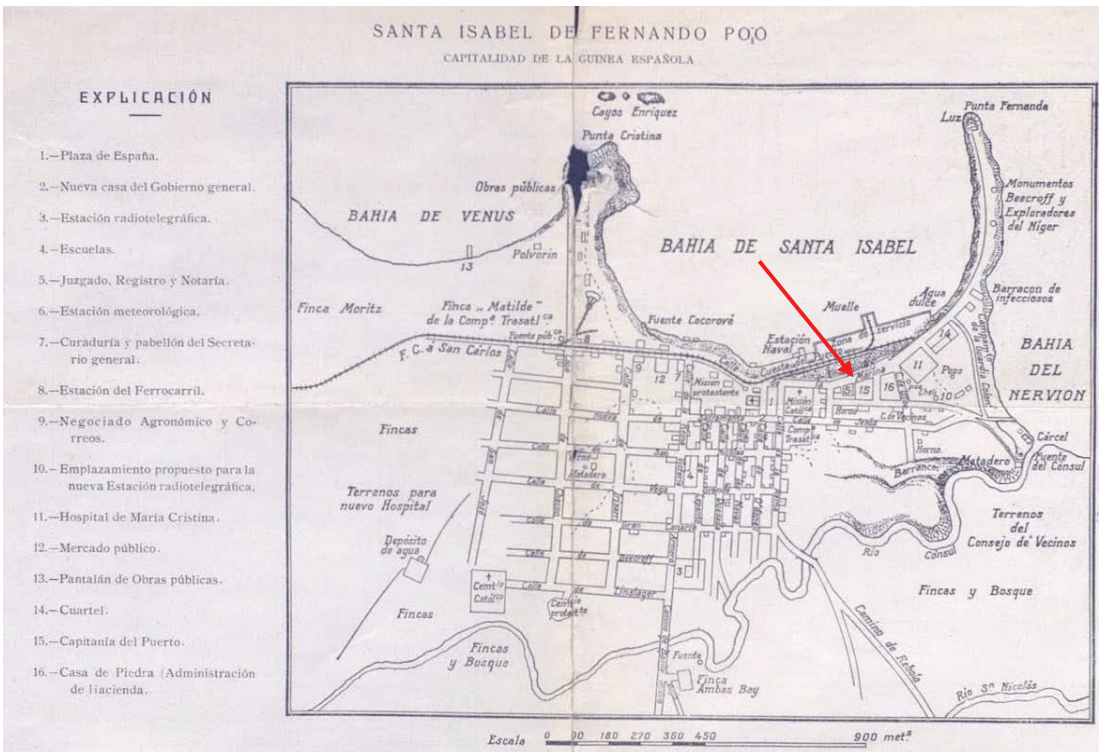
Por Real Orden de 3 de mayo de 1860 dispone la dotación fija que debe tener el ponto Ebro, en el apostadero de la Habana, según una lista que se adjunta a dicha R.O., estableciéndose en ella que debe contar con un Comandante Capitán del puerto de La Habana[37].

Por Real Orden de 24 de mayo de 1860 se dispone al tiempo de fijar la dotación máxima para la fragata Isabel II, como pontón destacado en Fernando Poo, que sea su Comandante un Capitán de Fragata, que al mismo tiempo será Capitán del puerto de Santa Isabel y Comandante de la Estación Naval del Golfo de Guinea.

---

33 *Manual de Reales Ordenes de generalidad para el gobierno de la Armada, D. Juan Lasso de la Vega y Arguelles, año 1860. Madrid 1863).*
34 *Ibídem.*
35 *ibídem*
36 *ibídem.*
37 *ibídem*

En la misma R. O. tras la lista de la dotación máxima de esta fragata para estos menesteres, se hace una curiosa observación para que su Comandante adquiera por todos los medios posibles, los negros crumanes, poniéndose para ello de acuerdo con el Gobernador de la colonia, para que sean estos los que trabajen a pleno sol y a la intemperie, con el fin de preservar la salud de los europeos[38].



Ubicación de la Capitanía del Puerto de Santa Isabel (Fernando Poo) nº 15 en el plano.

Capitanía del puerto de Santa Isabel y el espigón del puerto abarrotado. Atracados de punta; Un buque de la Armada, el *"Ciudad de Sevilla"* y el *"Plus Ultra"* y abarloado el Ciudad de Algeciras (los tres últimos de la Cía. Trasmediterránea)[39].

---

38 *ibídem*
39 *Foto página web Trasmeships: Posiblemente el espigón más versátil del mundo en estas fechas.*

Por Real Orden de 28 de junio 1860 se dispone que las Capitanías de puerto que no estén anexas a Ayudantías de distrito, se consideren como si lo estuvieran, y los Oficiales que las sirvan disfruten los mismo sueldos y asignaciones que a los ayudantes de distritos señalan los artículos 16 y 17 del Real decreto de 19 de julio de 1858[40].

Por Real Orden de 30 de agosto 1860, se dan las instrucciones pertinentes para que se acceda a la petición del Capitán del Puerto de Tetuán y de cómo se ha de abonar los gastos reclamados en el oportuno expediente, correspondiente a los de su oficina, dado que no ha exigido derechos de ninguna especie a los buques del comercio que frecuentan aquella ría[41].

Un Capitán de Puerto destacado por su trayectoria política, fue Juan Bautista Topete y Carballo nacido en 1821 en San Andrés de Tuxtla, en el actual Estado de Veracruz (Méjico), cuando en 1867 fue nombrado Capitán de Puerto de Cádiz, tras una etapa de grandes victorias y brillante trayectoria militar (cargo que pudo considerar de menor valía, por ser sospechoso de tener antecedentes revolucionarios o ideas avanzadas), desde abril de 1867 hasta agosto de 1868, cuando fue cesado por unirse a la Revolución de Prim el 17 de septiembre de 1868 y maquinar la sublevación de la Armada española apoyando a los generales Prim y Serrano quienes durante sus gobiernos no dudan en premiarlo con una cartera de Marina. Topete llega a convertirse por orden de Alfonso XII en Vicealmirante justo en el momento en que Sagasta vuelve al poder. Debieron tener los gaditanos buenos recuerdo de su paso por Cádiz pues le dieron el nombre de Topete a una céntrica plaza (donde están las Oficinas de Correos), si bien pasado el tiempo y sin cambiar oficialmente dicho nomenclátor, los gaditanos la llaman Plaza de la Flores en atención a los puestos de flores que la ocupan desde hace muchísimo tiempo.

Plaza de Topete, vulgo de Las Flores, Cádiz

Juan Bautista Topete y Carballo

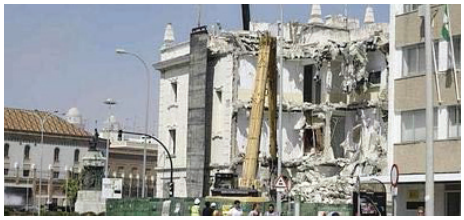
40 *ibídem*
41 *ibídem*

Edicto del Capitán del puerto de Cádiz

Con el fin de evitar los perjuicios y trastornos que pudieran resultar, todo buque que esté exceptuado de tomar Práctico para dirigirse al fondeadero de Puntales, tendrá precisamente que efectuar su fondeo fuera del canal, con dos anclas tendidas, á son de marea, para no entorpecer el paso obligado al Arsenal de la Carraca (puerto Militar) y dejándolo libre para los buques de alto bordo y gran calado, por ser el único sitio obligado para estos buques. Los contraventores serán castigados con arreglo a la Ley[42].

Por Real Orden de 16 de enero de 1860 se tuvo que dilucidar unos hechos que dieron lugar en Barcelona con el fin de delimitar el procedimiento y actuaciones compartidas y simultaneas, durante la Visita de Sanidad y la de Guerra, pues ocurrió en dicho puerto un incidente entre el Teniente de Sanidad y el Ayudante del Capitán del puerto de Barcelona, por cuanto que estando tomando declaración el citado teniente al capitán de un barco que había entrado en este puerto, se personó en la sala el Ayudante del Capitán de puerto, por, lo que originó por parte del Teniente de Sanidad a obligar salir al Ayudante del Capitán de puerto, bajo la indicación de que mientras él esté tomando declaraciones al capitán, no puede estar presente el Oficial de Marina. Reunida la Junta de Sanidad con el fin de deslindar las funciones de cada uno, se concluyó con el siguiente protocolo: "*Cuando un barco se acerque a puerto, parará antes de su entrada para qué la falúa de Sanidad con el Capitán y guardián del puerto a bordo, acompañado de un escribano se pudiesen acercar al buque y poder hablar sin necesidad de embarcar, al tiempo que recogiera los papeles del capitán del buque y diera cuenta a la Junta de Sanidad. Esta propuesta de la Junta de Sanidad fue en principio de aceptada por las partes e incluso ampliada cuando se diese el caso de tener que tomar declaración por parte de Sanidad al capitán de un buque, por lo cual se deberá notificar con antelación al Capitán del puerto su Ayudante*".

Hasta haces pocos años aún se podía observar en muchas Comandancias Militares de Marina, la inscripción en su fachada principal *"Capitanía del Puerto"*, tal como se mantuvo en Cádiz hasta la entrada en vigor la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, cuyo singular y elegante edificio ha sido víctima del desacertado derribo, promovido por las autoridades municipales alegándose *"razones urbanísticas"*, en el primer semestre de 2012.



Derribo de la C.M.M. y Capitanía del Puerto de Cádiz el 28.05.2012 (La Voz Digital Cádiz)

42 *Edicto de la Capitanía de Puerto. Biblioteca Digital Hispánica.*

Antiguo solar de la Capitanía del puerto de Cádiz derribada en 2012

Un Capitán de puerto que pudo batir el record nacional de permanencia en su destino fue D. Francisco Colóm Delgado, que nombrado Ayudante Militar de Marina de Sanlúcar de Barrameda en 1965, logró permanecer en el destino 17 años, a pesar de las regulaciones sobre tiempos de permanencia máxima que regían en estos años, pero a su buen hacer se sumaron las propias circunstancias, pues habiendo tomado posesión como Teniente de Navío, fue ascendiendo a medida que iba alcanzando el tiempo máximo de permanencia en el destino con tal empleo, comenzando de nuevo el periodo establecido como máximo, lo que le posibilitó permanecer en él hasta el ascenso a Capitán de Navío. Es además destacable de su permanencia en este puerto, su humanidad y consideración hacia todo aquel que solicitaba su apoyo o su consejo ante cualquier adversidad, siendo igualmente de considerar que por el buen trato y afecto que demostró a los prácticos de la Barra de Sanlúcar de Barrameda, la Corporación de prácticos de este puerto, tuvo a bien nombrarle Practico Honorario de la Barra, el 30 de agosto de 1970, por acuerdo unánime de todos los prácticos de esa corporación, nombramiento que extendido y firmado por el practico decano en esta fecha D. Francisco Vázquez de Castro y de Virto, mantuvo el homenajeado en un lugar preferente en su domicilio familiar, con satisfacción y orgullo hasta su fallecimiento.

Otro hecho destacable durante su permanencia como Capitán del puerto de Sanlúcar, que en cierto modo nos hace recordar las particularidades que sobre este cargo establecían las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793, fue su actuación ante la arribada a este

puerto, del mayor buque que hasta el año de 1980, pretendía subir hasta Sevilla en toda su historia como puerto, circunstancias que además de las propias de su porte y eslora, se sumaban el hecho de ser el primer buque sin timón que arribaba a este entorno, realmente tenía en su lugar una tobera orientable, que a modo de timón posibilitaba un buen gobierno al citado buque, Por todo ello se creó ciertas inquietudes en la localidad y en la comunidad portuaria de Sevilla, ante el anuncio de su llegada por su consignatario, por lo que el Capitán del puerto de Sanlúcar, planteó resolver tomando parte activa en el problema presentado, y tras la oportuna autorización de sus superiores, se organizó una visita a bordo tras la llegada al fondeadero de Chipiona, de nombrándose una comisión de evaluación de sus posibilidades de navegación y gobierno, presidida por su autoridad, siendo acompañado de dos prácticos de la barra y uno de Sevilla, y su consignatario, los cuales tras embarcar efectuaron las oportunas pruebas de navegación y gobierno, y tras comprobar con satisfacción que el buque gobernaba con superiores prestaciones, a causa de las posibilidades de la tobera orientable, sumadas a las que le ofrecía su hélice de proa, dieron lugar por ello a la necesaria autorización de escala, para pasar la barra, subir el rio, pasar la esclusa y atracar en Sevilla; realmente era la primera vez que un buque construido especialmente para la *"seaway del rio San Lorenzo"* en donde buques similares pasan varias esclusas tanto en lastre como cargados sin remolcadores, se presentaba en etas aguas cargado de cereales para Sevilla.

Bulkcarrier "Federal Calumet", construido en 1977.De 222,44 mt. de eslora, 23,17 de manga y 9,70 mt. de calado y 20.182 GT; propulsado por motor diésel B&W de10.400 KW, hélice paso fijo con tobera de dirección variable y hélice de proa?

Una Capitanía de Puerto singular fue la Torre del Oro de Sevilla, la cual ha sido considerada como la primera Capitanía de Puerto de España, tanto por la singularidad de este monumento tan emblemático, como por la historia de su puerto, en relación con la génesis de la implantación del Capitán de puerto, en la figura del *Dispensator portus*, en el puerto de Sevilla.

Capitanía del Puerto de Sevilla, establecida desde 1822 en la Torre del Oro hasta la finalización de la Exposición Universal de 1929, tras la cual se trasladó al Pabellón de la Marina, ocupándolo desde 1933 hasta hoy.

♦ ♦ ♦

Notas complementarías del Capítulo Segundo

1.- Si bien en el artículo 2 de las Reales Ordenanzas de 1793 se denomina al jefe o cabo encargado de la policía del puerto *Capitán del puerto*, se observa que en diferentes artículos posteriores se le nombra también como *Capitán de puerto*.

2.- Estas sabias y detalladas Ordenanzas de 1793, son sin duda las más completas; su redacción le fue encomendada al prestigioso jefe de escuadra Teniente General D. José de Mazarredo (fotografía inferior), secundado por el conde de San Cristóbal, asesor general de Marina, por José Arias Paternina y por el capitán de navío Escaño (inseparable ayudante de Mazarredo).

José de Mazarredo Salazar (1800). Museo Naval de Madrid.

Estas ordenanzas se consideran como el compendio de otras como fueron, las de Matrículas (octubre de 1737) y las referentes a las levas (enero de 1751). En 1769 se publica una real orden para que las Ordenanzas del Ejército (de 1768) se observen en la Armada en lo que sea compatible con las suyas, y en lo que no, se represente para resolución. Las de 1768, del Ejército, denominadas «Ordenanzas. Para la disciplina, subordinación y servicio de mis exércitos»; fueron redactadas por una Junta de Generales en 1762 y, modificadas por el conde de Aranda, pasaron a ser conocidas como de Carlos III

En 1799 se publica una Ordenanza Económica para la Hacienda de Marina, y el Cuerpo del Ministerio pasa a depender de Hacienda; en 1802, otra de matrículas; en 1804 y otra para gobierno de los presidios de los arsenales y otras para el control y protección de los bosque donde la Armada se proveía de maderas para sus construcciones, fruto de esta es de comentar que existió una Comandancia de Marina en Cazorla para el buen uso de los bosques de esta sierra y la del Segura, igualmente existieron otras como la del corso etc., pues son tan amplios los cometidos y tan bastas la zonas donde se despliega la Armada, que es de principal interés tener para ello un amplio soporte de consulta de sus regulaciones, que componen la conocida Colección de Reglamentos de la Armada, la cual están sus libros a disposición de quien lo solicite, en todos sus buques y dependencias

3.- El cargo de Comandante de Marina fue creado por las Ordenanzas de Matricula de 1802, bajo el nombre de Comandante particular siendo desde entonces el Jefe directo del Capitán de Puerto, hasta que en 1867 se refundieron en una misma persona, ejerciendo por ello de Capitán de Puerto y además de Director Provincial o Local de Navegación y Pesca Marítima.

4.- Es de mencionar que aunque estas ordenanzas recoge que en la ría del Guadalquivir podría existir dos Capitanías de puertos diferentes con sus límites

bien establecidos en los correspondientes despachos Reales, esta posibilidad realmente estaba contemplando un antiguo privilegio dado a Guzmán el Bueno cuando le dona el Rey el Señorío de Sanlúcar, el cual tenía como propia jurisdicción marítima la costa desde Rota a Ayamonte y en el rio desde la faz de la boca del Guadalquivir hasta las Horcadas, por ello aunque con la entrada en vigor de las citadas ordenanzas podría haber dos Capitanías de puerto en la ría del Guadalquivir, pasado los años, la Capitanía del puerto de Sanlúcar quedo incluida en la de Sevilla, pasando su jefe como Ayudante de este, por lo que se vuelve a la doctrina romana de considerar todo lo que se establezca y afecte al rio como una sola unidad de acción y por ello hasta 1992 el ámbito de la Capitanía del puerto de Sevilla comprendía desde Sevilla a Sanlúcar incluyendo Chipiona, como dependencia auxiliar de Sanlúcar, y los embarcaderos en el rio de la Puebla y Coria, junto con las riberas de Lebrija y Trebujena (Cádiz). Actualmente existe en Sanlúcar una Capitanía marítima de segunda clase, adscrita a la Capitanía marítima de Sevilla.

5.- Se hace patente en la redacción de estas ordenanzas el conocimiento que tenían sus redactores del área de la Bahía de Cádiz, al recoger todos los posibles puertos de su entorno, con el fin de ayudar a controlar el contrabando, procedente del importante tráfico interior en la citada bahía, en donde en sus poblaciones ribereña y en la capital, se establecieron numerosos comerciantes, extranjeros principalmente, que fomentaron dicho tráfico ilícito en el negocio indiano, a partir del paso de la cabecera del comercio de Indias, de Sevilla a Cádiz.

6.- Realmente las clases de prácticos que existían de acuerdo con las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793, en un puerto o paraje de la costa por razones militares, de comercio o de cualquier otra índole, eran de dos clases, ambas eran agrupadas bajo la denominación general de Prácticos de oficio, por el artículo 18 del tomo II de Capítulo VII y título V de dichas ordenanzas:

- Una la conformaban los prácticos que estaban a sueldo del presupuesto de la Marina, y que aparecían anualmente en los diferentes Estados Generales de la Armada bajo la denominación de prácticos de número de un determinado puerto o enclave (por ejemplo Sevilla, Cádiz etc.), y por ello en cada puerto en donde estuvieran, figuraba la correspondiente partida monetaria en los presupuestos anuales de la Marina. Según D. José Gella Iturriaga en su discurso titulado La Real Armada de 1808, pronunciado en la Real Academia de la Historia el 09.06.1974, existían en la Armada de ese año (1808), 41 pilotos prácticos, todos ellos integrados en el Cuerpo de Pilotos, existiendo entre ellos los piloto practico de las costas del mar del Sur, otro de las del Rio de La Plata y otro de las de Nueva Galicia. Esta clase de prácticos con sueldo, fueron suprimidos del presupuesto de la Marina, es decir se le retiraron los sueldos, por la Real Orden de 8 de junio de 1875, si bien ante las reclamaciones de algunos de ellos, años más tarde se le asignó transitoriamente un sueldo como gracia especial, en virtud de los años de

servicio en la Armada, que se fue abonando año tras años hasta que el presupuesto de Marina quedo sin asignación para estos casos, tal fue el caso del practico mayor de Cádiz, que a pesar de elevar instancia reclamando los sueldos no cobrados hasta septiembre de 1908, se resolvió negativamente por Real Orden de 15 de marzo de 1909, bajo el concepto de que los prácticos de número desde junio de 1875, son individuos particulares, que no pertenecen a ningún Cuerpo permanente de la Armada, aun así salió beneficiado, pues aquella asignación concedida como gracia especial era de dudosa legalidad, pero ya habían transcurrido más de cuatro años desde su inicio y por ello estaba fuera de plazo, la reclamación por el Estado de la devolución formal, de las cantidades cobradas anteriormente. Los prácticos de número, cuando practicaban en los buques de la Armada Real o asignados a esta, no cobraban, pero cuando ejercían en buques particulares, recibían por sus servicios una cantidad conocida como gratificación (a veces se citan en los textos que tratan sobre el tema, la palabra obvención), pues como fue establecido por las propias Ordenanzas del Buen Gobierno de la Armada del Mar Océano (14 de enero de 1633), desde este año estaba prohibido recibir más de un sueldo, por ello fue resuelto tal confrontación legal, haciendo buen uso del abundante léxico de la lengua española. De ahí que en algunos puertos, desde ya antes de 1793, se conocieran los ingresos de los prácticos como las gratificaciones de los prácticos, tal como se desprende en el artículo 172 de las Ordenanzas de 1793; gratificaciones que en su conjunto en un mismo puerto, constituía la masa bruta mensual de la cual recibía una parte sin especificar, el Ministro o subdelegado de este, (del puerto en cuestión), y de donde años más tarde, por el artículo 172 de estas mismas ordenanzas es cuantificada y asignada tal parte al Capitán de puerto, pues por el artículo 41, se le incluía como un práctico -más que distinguido- que formará escala de alternativa para las facciones ordinarias de los Prácticos, ya sean de sueldo, o ya de solo Nombramiento y por ello ordenaba este mismo artículo que recibirá la parte de la gratificación del practicaje, que a partir de ese año, se denominó y cuantificó como el sexto de los derechos de practicaje.

- La otra clase de prácticos de un determinado puerto o enclave, la formaban los prácticos no a sueldo o sin sueldo como también son citados en las Ordenanzas de 1793; eran prácticos de oficio con su correspondiente nombramiento, por ello son también conocidos como prácticos de nombramiento, que cobraban sus obvenciones por una tarifa previamente establecida, tanto por practicar en un buque mercante particular como en un buque de la Real Armada, en este caso cobraba lo estipulado, bajo el concepto de "gratificación de arancel" según el artículo 23 de las citadas ordenanzas de 1793, siguiendo unos trámites establecidos que apenas han variado, en comparación con los que en nuestros días se siguen, cuando se tramitan las facturas del practicaje en los buques de la Armada, al hacer uso de este servicio en cualquier puerto español.

Con independencia de estos conceptos, eran ambos también conocidos como Prácticos de tierra, tal como se les nombra en el artículo 121 de las citadas Ordenanzas, quizás como herencia popular de los

conocidos y nombrados eufemísticamente como piloto de la tierra, que eran aquellos pilotos prácticos de un puerto o barra, que ya desde el siglo XVII, son así citados en el Derrotero del Capitán Contreras, cuando describe: es preciso tomar piloto de la tierra al exponer los peligros de pasar la barra de Sanlúcar, en su particular derrotero.

Por último hay también que reseñar, que de la lectura del artículo 25 de las ordenanzas de 1793, se desprende que existían en algunos paraje inmediatos a un puerto, una clase de prácticos sin sueldo, no clasificados como prácticos de oficio, que podían ser tomados por los buques que iban en demanda de ese puerto para conducirlo hasta introducirle en él, por cuyo servicio recibían la denominada gratificación de entrada, siempre que la hayan verificado hasta dentro de los últimos bajos o puntas antes de llegar el práctico de puerto, y la mitad cuando este saliere de dichos términos. Creemos que se estaba refiriendo al Práctico de costa, clase que como bien recoge Alejandro Bacardí en su diccionario, ha tenido en la legislación española una manifiesta falta de legislación. Una zona donde pudo existir este servicio de practicaje de costa, por necesario, ha sido la costa sucia, comprendida desde el puerto de Cádiz hasta la broa de Sanlúcar, o viceversa, en donde tantos naufragios de buques a vela se produjeron por los duros vendavales del SW, cuando un buque precisaba costear entre estos dos puertos.

7.- Derechos de bolisa: Según Alexandre de Bacardí en su obra, Tratado del derecho mercantil de España (Barcelona 1840): Son los restantes derechos que se pagaban en los puertos, correspondientes a los del Piloto Mayor, anclaje, visita y demás llamados de puerto.

8.- Dichos artículos junto con el 34 de la Ley de Puertos de 1880, dieron lugar años después a discrepancias sobre quien tenía la facultad de imponer multas, pues se presentó un caso en el puerto de Gijón que ocasionó criterios encontrados entre el Comandante de Marina como Capitán del puerto y el Ingeniero Director del mismo, sobre quien tenía atribuciones para sancionar, siendo necesario la promulgación de la R.O. de 12 de Agosto de 1908, donde se atribuye al Capitán de Puerto el conocimiento de las infracciones e imponer las multas correspondientes, en lo que respecta a la jurisdicción de Marina, sin que en modo alguno pueda ejecutar ni disponer nada con relación a las multas que administrativamente imponga la Junta de Obras del Puerto u otras autoridades.

9.- En muchos puertos españoles existían un Comisario con misión entre otras de hacer cumplir la vigilancia en los muelles, en especial el atraque asignado al buque y el área de sus operaciones de carga y/o descarga. Este cargo no precisaba de ser marino y al parecer, tras la reactivación económica que se produce en los puertos a mediados de la década de los 40 del anterior siglo, se pensó que sería conveniente que dicho cargo fuese en lo sucesivo ocupado por un titulado de la Marina Mercante, preferentemente Capitán de la M. M. Por ello en muchos puertos, fueron nombrando Comisarios de puerto a tales titulados, (los cuales se incorporaron como trabajadores laborales aunque

años después, fueron nombrados funcionarios de la Administración Pública, los cuales pronto llegaron a crear suspicacias en los mandos de la Marina, por sus actuaciones casi paralelas a la del Capitán de Puerto, en la asignación de atraques entre otras; al que se le atribuyeron en ocasiones funciones exageradas y no basadas en precepto legal alguno, que alentados por sus propios jefes, dieron lugar a roces con la autoridad del Capitán de Puerto, tal como alertaba en su conferencia en la Escuela de Guerra Naval, el Capitán de Navío D. Juan Navarro Dagnino. Tales desencuentros ya presentados desde la entrada en vigor del Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Puertos, aprobado por Decreto de 19 de enero de 1928, entraron en una dinámica legal, cuando se publicó la Ley 27/1968 de 20 de junio y su Reglamento por Decreto 1350/1979 que regula las Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía, pues en sus respectivos artículos 7 y 17 (apartado k), encomiendan a las Juntas de Puerto la fijación de la distribución de las zonas para los diferentes servicios sobre los muelles y resolver las cuestiones que se promuevan por su uso, en resumen que el artículo 28 de la Ley de puertos de 1928, por el cual el Gobernador de la provincia, oyendo al Capitán de Puerto, al ingeniero jefe, distribuirá y designara las zonas del puerto para los diferentes servicios sobre los muelles y resolverá los incidentes, a partir de 1968 queda desfigurado y con una vigencia muy dudosa. Esto motivó cambiar en la práctica una regla generalizada hasta entonces en los puertos españoles, especialmente en aquellos que tenían un tráfico fluido, como en algunos puertos carboneros, que regulaban su tráfico por turno de llegada, con la excepción de cierta preferencia a los buques correos. En cuanto a la atribución concedida al Ingeniero Director del puerto para designar el lugar de atraque y el momento de desatraque de cada buque, pronto resultó ser justa y conveniente, pues para una mejor organización los puertos comenzaron a especializar sus muelles según los tráficos, teniéndose que acometer obras complementarias en muchos de ellos para esta dedicación exclusiva, que solo aquel que dirigiera y planificara las obras estaría en perfecto conocimiento para regular estos tráficos, no obstante, fue necesario crear un documento conjunto entre las Capitanías de Puerto y la Juntas de Obras, en el cual cada autoridad dejaba clara el deslinde de atribuciones. Fue tan acertada la implantación del documento que aun hoy existe y se emplea, aunque condicionado para los de los buques que portan mercancías contaminantes o peligrosas, a la autorización preceptiva de la Capitanía Marítima.

10.- Cuando se elaboraban los primeros borradores de la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de La Marina Mercante, existía un conceso inicial entre partes, para incluir el Capitán de puerto en las nuevas Autoridades Portuarias que se estaban diseñando, de modo que se incorporaba la Capitanía de puerto a este organigrama, pero quedando como una sección subalterna del Director del puerto, posición que al parecer no convencía a las autoridades de la Marina Mercante, pues incluso, se llegó a proponer, que para ocupar el cargo de Capitán de puerto, no era necesariamente obligado que fuese dirigido por un marino. Ello trajo consigo una nueva orientación del borrador, el cual dio lugar a trabajar cada parte con su propio proyecto separadamente, lo que hizo

paralizar el proyecto inicial, hasta que un cambio de ministro, el entrante, Sr. Borrell resolvió la ambigüedad desarrollando un solo proyecto definitivo que comprendía tanto las autoridades portuarias como marítimas, tal como el nombre definitivo de la ley lo indica, *"Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante"* en donde aparentemente separados, pero con cierta ligazón, resuelve el día a día de la actividad portuaria, pero con la condición de que el organigrama de la Autoridad Marítima portuaria, al diseñar la nueva figura del necesario Capitán de puerto, no emplease el calificativo de" puerto", lo que se resolvió con el añadido de *"marítimo"*, mayúsculo error que etimológicamente ha tirado por la borda más de doscientos años de nuestra historia marítima, pues las intransigencias de una y otra parte, dio lugar a semejante desacierto despreciándose nuestra consideración y respeto otorgados en la cultura marítima de muchos otros países, donde han mantenido tal acertado nombre, que además ha servido de patrón y guía en las diferentes legislaciones marítimas, tanto en puertos hispanoamericanos y filipinos como de otros muchos países marítimos, fuera de nuestro antiguo imperio, que sin serlos, reconocieron lo acertado de su nombre, trasladando literalmente su figura y nombre de Capitán de puerto con las correspondientes traducciones en sus propios idiomas.

♦ ♦ ♦

Anexo 1

Capitanes de Puerto en 1800

Según recogía el Estado General de la Armada de este año, existían a fecha 31 de diciembre de este año, un total de 44 Capitanes de Puerto, de los cuales 30 estaban en los puertos peninsulares, Islas Baleares y Canarias y 14 en los puertos de ultramar que se citan; considerando que tal lista corresponde a una fecha de algo más de 6 años desde que se instituyó este cargo, por ello, es muy posible que gran parte de los nombrados fuesen los primeros Capitanes de Puerto de acuerdo con las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793, establecidos en los reinos de España, pues en estas fechas, aun no se había decretado tiempo máximo para el ejercicio de tal cargo, aunque conocemos que en 1799 el Capitán del puerto de Santander, Capitán de Fragata Santiago Toba, ocupa la plaza en comisión de servicio

Capitanes de puertos peninsulares e Islas Baleares y Canarias.

Águilas	Teniente de Fragata graduado D. Juan Fernández Valera.
Algeciras	Teniente de Navío D. Manuel Travesi
Alicante	Teniente de Navío D. Joseph Martínez de Medinilla
Almería	Teniente de Navío D. Joaquín Mendizaval
Ayamonte	Alférez de Fragata D. Rafael Guevara
Barcelona.....	Capitán de Navío D. Martin Serón
Cádiz.....	Capitán de Navío D. Joaquín Fidalgo[43]
Cartagena	Capitán de Fragata graduado D. Juan Grimarest
Ceuta	Teniente de Navío graduado D. Pablo Menacho
Coruña	Capitán de Fragata graduado D, Joseph de la Rocha
Denia.....	Alférez de Fragata graduado D. Manuel Jadraque
Ferrol.....	Capitán de Fragata D. Joaquín Somoza
Gijón.....	Teniente de Navío D. Antonio Postigo
Ibiza	Teniente de Fragata graduado D. Esteba Espuch
Málaga	Capitán de Navío D. Manuel Verdesoto
Mataró.....	Alférez de Navío graduado D. Juan Martínez Barcelona
Palma de Mallorca	Teniente de Navío graduado D. Lucas Orell
Puerto de Santa María.....	Teniente de Navío D. Francisco Carrisoza
San Feliu.....	Alférez de Navío graduado D. Juan de Villaseca
Sanlúcar de Barrameda...	Teniente de Navío D. Joseph Payan
Santa Cruz de Tenerife....	Alférez de Fragata graduado D. Carlos Adán
Santander	Intendente de Marina graduado D. Fernando de la Sota
Santa Pola	Teniente de Fragata D. Nicolás Recio Chacón
Santoña	Teniente de Navío D. Ramón Nesprales

43 *Consta como tal en 1779.*

Sevilla ..... Teniente de Fragata graduado D. Manuel Molina
Tarragona y Salou..... Alférez de Navío D. Ángel del Pino
Torre Vieja y la Mata ..... Alférez de Navío Graduado D. Juan Moreu
Tortosa..... Teniente de Navío D. Juan Bienpica
Valencia ..... Teniente de Fragata D. Isidoro Rebollo
Vigo..... Teniente de Navío D. Andrés de la Fuente
Vinaroz..... Teniente de Navío graduado D. Joaquín Gil de Bernabé

Capitanes de Puerto en las Américas y en Asia

Buenos Aires..... Alférez de Fragata graduado D. Manuel Martorell
Puerto Cabello..... Capitán de Correos[44] D. Antonio Rodríguez
Callao ..... Capitán de Navío graduado D. Agustín Mendoza
Cartagena..... Capitán de Fragata (sin identificar)
Cavite ..... Sin especificar
Cuba..... Teniente de Navío D. Francisco de Varas
La Guaira..... Alférez de Fragata graduado D. Salvador Quintero
Habana..... Capitán de Fragata graduado D. Ramón Buchell
Matanzas..... Sin especificar
Montevideo..... Capitán de Fragata graduado D. Fernando Soria
Nuevo Orleans ..... Alférez de Fragata graduado D. Joseph de Hevia
Puerto-Rico ..... Teniente de Fragata D. Juan Hurtado
Valparaíso ..... Teniente de Fragata graduado D. Juan de Mendoza
Vera-Cruz..... Capitán de Navío graduado D. Bernardo de Orta

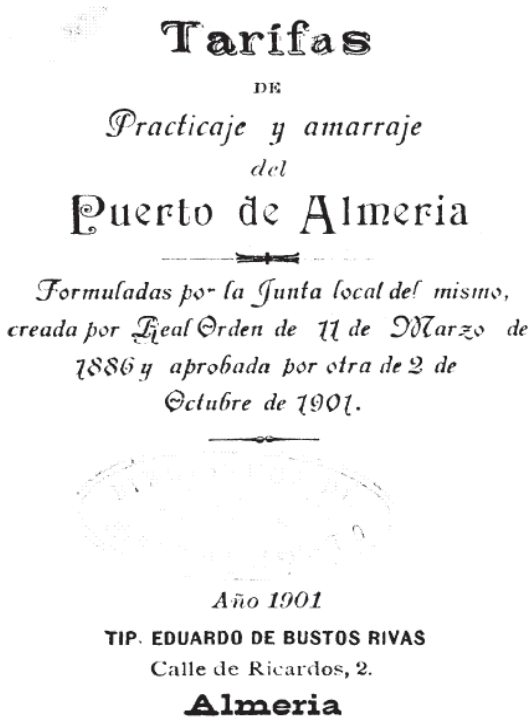
Antigua Capitanía del puerto de Veracruz (México)

Construcción del muelle del Puerto del Callao Siglo XVIII

♦ ♦ ♦

44 *Con grado de Teniente de Navío.*

Anexo 2



Tarifas
DE
Practicaje y amarraje
del
Puerto de Almeria

Formuladas por la Junta local del mismo, creada por Real Orden de 11 de Marzo de 1886 y aprobada por otra de 2 de Octubre de 1901.

Año 1901
TIP. EDUARDO DE BUSTOS RIVAS
Calle de Ricardos, 2.
Almeria

Tarifas de Practicaje y Amarraje del Puerto de Almería[45].

Art. 1º. *Las tarifas de practicage y amarrage que regirán en este puerto para todos los buques de vapor y vela nacionales y extrangeros que no estén exceptuados por este reglamento, serán las siguientes:*

Practicages

De	*A*		*Pesetas*
50,01	*100*	*Toneladas*	*9*
100,01	*500*	*Toneladas*	*16*
500,01	*1.000*	*Toneladas*	*26*
1.000,01	*1.500*	*Toneladas*	*35*
1.500,01	*2.000*	*Toneladas*	*43*
2.000,01	*2.500*	*Toneladas*	*50*

45 Formuladas por la Junta local del mismo, creada por Real Orden de 11 de Marzo de 1886 y aprobada por otra de 2 de Octubre de 1901. Año 1901. Tipografía Eduardo de Busto Rivas, Calle Ricardos 2 Almería

Y desde 2500,01 toneladas en adelante cinco pesetas más por cada quinientas o fracción de ellas

Amarrages

De	A	Pesetas
50,01	100 Toneladas	5
100,01	500 Toneladas	10
500,01	1.000 Toneladas	12
1.000,01	2.000 Toneladas	15

Y desde 2500,01 toneladas en adelante cinco pesetas por cada quinientas toneladas o fracción de ellas

Art. 2º. *Las toneladas se contarán por el total arqueo del buque según el sistema Morson.*

Art. 3º. *El servicio de amarrage es obligatorio para todos los buques que midan más de 50 toneladas. Se considerará también amarrage, el servicio que prestan los Prácticos amarradores para designar el sitio en que han de fondearse a la gira los buques que midan más de 50 toneladas.*

Art. 4º. *El servicio de practicage es también obligatorio en las entradas y salidas de este puerto para todos los buques, así nacionales como extranjeros excepto en los casos siguientes:*

- ✓ *1º.- Todos los buques menores de 50 toneladas cualquiera quesea su nacionalidad.*
- ✓ *2.° Todos los buques españoles que se dediquen y hagan la navegación de cabotage entre puertos españoles de la Península, cualquiera que sea su tonelage; excepto en los casos de llegar directamente de puertos extranjeros o ser despachados para los mismos, que deben tomar Práctico, según dispone la Real orden de 15 de Octubre de 1880.*
- ✓ *3.° Para todos los buques españoles que hagan navegación periódica entre algunos de los puertos españoles con los de Europa y África, siempre que en su dotación haya uno que tenga certificado de Práctico titular de este puerto y no haya estado ausente de él más de 30 días.*

Art. 4°. *En estas tarifas está incluido el pago de bote y gente que conduzcan al Práctico: pero si el buque hace uso de dicha embarcación y de su gente para alguna faena o comisión, abonará por alquiler de la embarcación cuatro pesetas por cada tres horas o fracción de ellas y dos pesetas por igual período de tiempo a cada uno de sus tripulantes.*

Art. 5º. *No podrá verificarse enmendada, ni movimiento alguno, así como tampoco cambiar de sitio ni variar sus amarras sin permiso de la Capitanía del Puerto, la que enviará un Práctico-amarrador, para que se efectúe bajo su dirección por cuyo trabajo percibirá los siguientes emolumento:*

✓ *1.° Por las enmendadas desde la rada al antepuerto, o desde cualquiera de estos sitios al interior del puerto y viceversa abonará la mitad del practicage, siempre que hubiese tomado Práctico para fondear; pero si hubiese fondeado sin su auxilio abonará practicage entero.*

✓ *2.° Por las enmendadas en el interior del puerto se abonará siempre la cuarta parte del practicage; entendiéndose por enmendada, todo cambio de sitio, o faena que para verificarla exija levar o fondear alguna de sus anclas.*

✓ *3.° Por cada una de las operaciones de atravesarse á los muelles, correrse á lo largo de los mismos, ó ponerse de punta, y en general por cualquiera variación ó faena, sin levar anclas, se abonará medio amarrage, pero si para efectuar cualquiera de dichas faenas hubiera necesidad de levar ó fondear alguna de sus anclas, deberá pagar además una enmendada ó sea la cuarta parte del practicage que le corresponde.*

Art. 6°. *Las faenas de reforzar amarras y cualquier otra que efectúe un buque sin variar de sitio sus anclas, ni sus amarras, serán gratuitas; también serán gratuitos los movimientos que la Capitanía del Puerto obligue á efectuar á un buque en contra de su conveniencia, por convenir así al mejor servicio del puerto ó del Estado; sin embargo los buques que se hubiesen fondeado ó amarrado sin auxilio de Práctico en sitio poco conveniente, abonarán los movimientos que se le ordene hacer bajo la dirección de un Práctico-amarrador, y serán responsables de las averías que pudieran causar.*

Art. 7°. *Los derechos de practicage de entrada y amarrage, se abonarán dobles, si el movimiento se efectúa durante la noche, ó sea desde una hora después de la puesta del Sol hasta una hora antes de la salida.*

Art. 8º. *Los derechos se abonarán por el capitán ó consignatario del buque, al encargado del cobro, previa la entrega del recibo talonario firmado por el Práctico mayor con el sello de la Capitanía del puerto.*

Art. 9°. *Siguiendo la costumbre establecida en este puerto, los capitanes que necesiten Práctico para salir, lo llamarán con tres toques largos y seguidos, de silbato ó sirena: pero los que quieran salir de noche deberán avisar antes de la puesta del Sol la hora aproximada en que deseen efectuar la salida sin perjuicio de llamar al Práctico en la forma antes expresada al estar listo, en la inteligencia que si no lo verifica así, no tendrá derecho a exigir que vaya el Práctico á bordo, hasta terminar las otras faenas que aquella noche se ocurran en el puerto. Este aviso previo pueden darlo tanto los Capitanes como los Consignatarios, y ya verbalmente, ó por teléfono.*

Art. 10º. *Los buques que llamen al Práctico con el silbato ó sirena deben estar completamente listos de carga, máquina, documentación, y los que por cualquier causa no lo estuvieran y demorasen su salida, abonarán cada hora completa que detengan el Práctico á bordo antes de empezar la faena, la cuarta parte del practicaje además del de su salida que por tarifa le corresponda.*

Art. 11º. *Si la detención del buque fuera por avería de cualquier clase ocurrida después de estar listo y haber hecho la señal llamando al Práctico, nada tendrá que abonar por esta demora, siempre que al ocurrir la avería se la participen al Práctico y lo despidan hasta nuevo aviso, antes de transcurrir la primera hora de estar esperando á bordo, pero si no lo despidiesen abonará los derechos que se establecen en el artículo anterior.*

En caso de detención por averías podrá exigir la capitanía del puerto lo justifique con certificado del Perito mecánico de este puerto á quien el buque abonará los honorarios que devenguen por el reconocimiento que practique.

Art. 12º. *Los buques que tomen Práctico para «Roquetas» «Cabo de Gata» (San Miguel, Las Salinas ó la Fabriquilla) pagarán medio practicage más del que por tarifa le corresponda, y además abonarán al Práctico diez pesetas por su viaje de vuelta.*

Art. 13º. *Tanto en el caso del artículo anterior, como en cualquier otro en que se detenga al Práctico á bordo de un buque, se le abonará diez pesetas diarias, además de su manutención, como Oficial en los buques mercantes y como Contramaestre en los de guerra, si por graduación no le corresponde otra. Si el Práctico se viese obligado á tener que continuar en el buque hasta otro puerto se le abonará el viaje de vuelta y las diez pesetas de dieta hasta el día en que llegue á este puerto:*

Art. 14º. *La señal que usarán para llamar al Práctico los buques quo se dirijan a este puerto, será la prevenida por el código internacional, ó sean las banderas **P** v **N**: también podrá pedirlo, según es costumbre con la bandera nacional en el tope de proa.*

Art. 15º. *En los derechos de amarraje que marca la tarifa, no va incluido el importe de las anclas que para las aletas necesitan los buques que se atraviesan ó atracan de costado a los muelles por ser esas anclas de particulares, que las alquilan á los buques que las necesitan, sin que la Capitanía del puerto, tengan otra intervención en el contrato que la que por su jurisdicción le corresponde en caso de reclamación.*

Art. 16.º *Todos los servicios de practicaje, amarraje y movimiento de buques, como parte integrante de la policía del puerto se encuentran bajo la dirección de la Autoridad de Marina del mismo, según se determina en el articulado del título 5.° tratado 7.° de las ordenanzas generales de la armada y en el personal de Prácticos se encuentra también á sus inmediatas y exclusivas órdenes, según previene el artículo 18 del misino título y tratado; todas las reclamaciones, tanto contra el personal como del servicio, se dirigirán al Sr. Capitán de puerto.*

♦ ♦ ♦

Anexo 3

REGLAMENTO PRACTICAJES Y AMARRAJES DEL PUERTO DE CÁDIZ[46]

Redactado por la Junta Local en 12 de Agosto de 1910 con la modificación introducida en 29 de Septiembre y confeccionado con arreglo á las Bases prevenidas en el Reglamento de 27 de Mayo, dictado para la aplicación de la Ley de 14 de Junio de 1909.

Art. 1º. *El Cuerpo de Prácticos del Puerto de Cádiz, se compondrá de catorce Prácticos de número.*

Art. 2º. *En los actos de sus servicios usarán el distintivo que aprobó la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima.*

Sus embarcaciones de vela han de ser pintadas de negro con faja blanca y llevarán una P negra en la vela. El vapor igualmente será pintado de negro con chimenea y detalles de cubierta color ocre, llevando en ella la P negra; tanto el vapor, como las embarcaciones de vela, izarán bandera azul con P blanca al acercarse á un buque.

Art. 3º. *Nadie podrá pilotear un buque sin tener el nombramiento correspondiente, bajo la pena de perder el importe del practicaje y una multa igual al valor de él, quedando el primero á beneficio del Práctico á quien correspondiese prestar el servicio.*

Se exceptúa el caso en que por no haber Práctico en su puesto, hiciese uso el Capitán para pilotear su buque de algún Patrón de barco de pesca.

Art. 4º. *No podrán excusarse los Prácticos de prestar el servicio que le corresponda, al pedir sus auxilios un buque cualquiera, á menos de mediar circunstancias extraordinarias de mar y viento, cuya apreciación corresponde al Capitán de Puerto. La denegación de auxilio de que se trata, hará incurrir al Práctico en responsabilidad criminal, con arreglo á las resultas que se ocasionaren; pero aunque no las haya, abonará el Práctico á los fondos de la Corporación una cantidad igual á la que por arancel correspondiese al servicio de que se trata y sufrirá una multa de igual cantidad.*

Art. 5º. *Ningún Práctico podrá eximirse del servicio sin permiso, ni dejar de presentarse á la distribución de los mismos, que diariamente se verifican en la Capitanía, á menos de justificar la causa. El que abandonase su puesto será castigado con arreglo á lo que resulte de la información que se haga por orden*

---

46 *Aprobado por la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima. Cádiz, Imprenta y Tipografía de F. Rodríguez de Silva – 1910.*

del Sr. Capitán de Puerto; y si de ella resultase que da lugar á ser expulsado, lo propondrá á ese efecto á la Dirección General de Navegación.

Art. 6º. *El Practicaje será obligatorio para todos los buques de más de cincuenta toneladas. Las toneladas citadas son las totales ó brutas. En los buques de Guerra serán las toneladas de desplazamiento.*

Art. 7º. *Se exceptúan de lo dispuesto en el artículo anterior:*

- ✓ *1ª Todos los buques Nacionales que tengan enrolados á bordo Práctico titular de la localidad y conste en su nombramiento de que haya menos de dos meses que esté ausente del puerto.*
- ✓ *2º. Los buques de cabotaje Nacionales.*
- ✓ *3º. Las embarcaciones dedicadas al tráfico de bahía.*

Art. 8º. *Los movimientos interiores del puerto serán obligatorio hacerlo bajo las indicaciones de un Práctico. Cuando un buque entra en bahía con Práctico, solo abonará el pilotaje y cuando por estar comprendido en las excepciones del art. 7º entre sin Práctico, al pasar la línea San Felipe- Santa Catalina se dirigirá al sitio que marque el amarrador, en donde quedará fondeado y amarrado con sus dos anclas, abonando por esto solamente la tarifa de amarraje.*

Los buques de cabotaje y los exceptuados de tomar práctico o tener en su dotación titular, no deben de tomar Práctico para los movimientos interiores, mientras no sea para amarrarse á muelles, ó para el Arsenal de la Carraca.

Art. 9º.

A) Se entenderá por practicaje, el servicio que recibe la nave á su entrada desde la mará bahía ó viceversa á la salida.

B) Por movimientos interiores del puerto, los realizados desde la bahía á Puntales ó viceversa y desde Puntales á Carraca ó viceversa.

C) Por amarraje, el servicio prestado por el Práctico para señalar el sitio donde debe quedar un buque y dirigir el tendido de sus anclas. Igualmente será amarraje, las enmiendas en bahía ó en Puntales.

D) Por atraques, todo amarraje que se realice para atracar á un muelle ó abarloará otro buque fondeado. Para la debida aplicación de los artículos anteriores se entenderá por bahía la región limitada por las líneas San Felipe, Santa Catalina y la punta del bajo «Las Cabezuelas» con el muelle del Astillero de la Constructora Naval. Por Puntales la comprendida por esta línea y las primeras boyas del caño «de la Canaca. Por Carraca, la navegación que se realice por este caño, hasta el Puente del ferrocarril.

Art. 10º. *Las salidas desde Puntales podrán efectuarla libremente todos los buques exceptuados por el artículo siempre que salgan directamente á la mar. Los que se amarren á muelles ó se abarloen á buques, están obligados á servirse de Práctico para el atraque y desatraque de los mismos, pero no abonará la tarifa de desatraque si utiliza el Práctico para su salida, no estando obligado á ello.*

Art. 11º. *Los buques dedicados á la navegación de recreo están sujetos á las mismas obligaciones que los mercantes, salvo los casos determinados por la R.O. de 9 de Octubre de 1897.*

Art. 12º. *Es obligación de los Prácticos sostener á su costa y dotados convenientemente dos vapores; uno de los cuales será para la mar y el otro para el servicio interior. A más un bote grande de buenas condiciones marineras y dos botes pequeños para las eventualidades.*

Art. 13º. *Para el servicio se dividirá la Corporación en dos grupos: uno de guardia y otro de retén. Todos los días entrarán de guardia once Prácticos y alternarán en todos los servicios según se presenten éstos, sin preferencia de ninguna clase. De este grupo estarán siempre en el vapor al servicio del mar, un Práctico de día y dos de noche. Los tres restantes formarán el grupo de retén, uno de los cuales tendrá á su cargo la contabilidad y distribución del servicio, y estará permanentemente en la Capitanía á las órdenes inmediatas del Sr. Oficial de guardia. Los otros dos de retén estarán exentos de prestar servicios mientras la acumulación de éstos no lo exija.*

El práctico encargado de distribuir el servicio desempeñará su cometido durante un mes y turnarán en este cargo todos los Prácticos por orden de antigüedad. Los dos restantes turnarán por semana y por igual orden que el caso anterior. Si por enfermedad ó permiso disminuyese el número de los de guardia, se reemplazará con los de retén.

La Junta considera que puesto que están cubiertos y atendidos todos los servicios, no es necesario en este puerto la creación de Práctico mayor.

Art. 14. *El vapor de guardia estará fondeado durante el día en el espigón de San Felipe, desde cuyo sitio verá las señales del Vigía y las de los buques que pidan Práctico al acercarse á la entrada del puerto; y de noche, donde las circunstancias del tiempo se lo permitan; pero siempre que descubra el horizonte de entrada. Cuando un buque solicite los servicios de un Práctico, lo abordará el de guardia; pero antes de embarcarse cuidará el que le sigue en turno de estar á bordo del vapor de servicio para constituirse en guardia apenas embarque aquel.*

Art. 15. *El Práctico pedirá informes al Capitán sobre el gobierno y calado del buque, carga que conduce y objeto dé su entrada en el puerto, para fijar el sitio de su fondeadero.*

Todos los buques, cumpliendo lo dispuesto para mejor policía del puerto, amarrarán á dos anclas.

Art. 16. *El Práctico es responsable de la derrota de la nave, desde que la aborda hasta dejarla fondeada en sitio conveniente, indicando al Capitán los rumbos que debe seguir para conseguirlo; pero esta responsabilidad cesa*

desde el momento que el Capitán rehusase seguir sus instrucciones, anotando el Práctico la hora y sitio en que se desatendieron sus servicios. Cuando el Práctico considere arriesgado emprender la entrada, salida o movimiento, hará protesta al Capitán de no quedar responsable á las resultas.

Art. 17. *En circunstancias de tiempo bueno, deben los Prácticos abordar los buques en la línea de Rota y San Sebastián.*

Si el Práctico no lo abordase antes de pasar esta línea, a pesar de haber hecho el buque las señales de costumbre y disminuido su andar, facilitando la atracada, debido á no hallarse los Prácticos en su puesto (artículo 14) o no acudir al llamamiento, el derecho de Practicaje sufrirá un descuento de veinticinco por ciento. Y si en iguales circunstancias y por las mismas causas rebasase el buque la línea de los fuertes de San Felipe y Sta. Catalina, estará exento del abono de practicaje. Igualmente lo estarán los buques que salgan o se muevan dentro del puerto sin que el Práctico haya acudido, faltando á la hora señalada para pilotearlo, ó que al pedirlo no se hubieren presentado en su bordo, para lo cual debe hacerse la petición con una hora, por lo menos de anticipación á la que ha de efectuarse el servicio. En uno y otro caso y para que los Prácticos no sufran perjuicios por la morosidad del delincuente, abonará el culpable á los fondos de la Corporación una cantidad igual á la dejada de ingresar, sin perjuicio de la penalidad gubernativa ó judicial en que incurriere, con arreglo á las consecuencias de la falta ó delito, según los casos.

Para el amarraje se situará el Práctico con la bandera izada en el sitio donde debe quedar amarrado. Cuando se trate de un buque que no frecuente de un modo regular y constante el puerto, entonces el Práctico le abordará subiendo á bordo al rebasar la línea San Felipe-Santa Catalina, para conducirlo al punto de su amarradero.

Art. 18. *En las salidas no abandonarán los buques hasta dejarlos fuera de todo riesgo, y nunca lo harán antes de pasar la línea de Rota y San Sebastián, á poder ser que sean despedidos por el Capitán, haciéndolo así constar en la papeleta.*

Art. 19. *La señal de los buques para pedir Práctico, será de día, largar á proa una bandera nacional que tenga alrededor una cenefa blanca, con 1/5 del ancho total, ó la bandera "S" del Código Internacional. De noche se considerarán como señales de pedir Práctico, las siguientes:*

- ✓ *1º El encender de cuarto en cuarto de hora el mixto ó composición pirotécnica, conocida vulgarmente por luz azul de bengala.*
- ✓ *2º El asomar con frecuencia, ó sea á cortos intervalos, una viva luz blanca inmediatamente por encima de la obra muerta, manteniéndola á la vista aproximadamente por espacio de un minuto cada vez.*

Cuando un buque quiera salir de noche, solicitará el Práctico en la Capitanía del Puerto con dos horas por lo menos de anticipación á la salida.

ADVERTENCIA.— Cualquier Capitán ó Patrón de buque que haga, mande ó permita á personas que le estén subordinadas, hacer cualquiera de las señales expresadas, con otro objeto que no sea el de pedir Práctico, incurrirá en una multa que no excederá de quinientas pesetas.

OTRA.— El Práctico de guardia solo abordará á los buques que hayan pedido sus servicios por uno de los medios señalados en el presente, y todo Capitán que esté obligado á tomar Práctico para verificar su entrada en el puerto y no haga las señales antedichas, á más de abonar lo que le corresponde por tarifa, será castigado con una multa, á juicio del Sr. Capitán del puerto.

Art. 20. *Los buques tienen el deber de maniobrar de manera que facilite la atracada del primer barco piloto qué trate de hacer por él. Si evitase el abordaje pagará los derechos de practicajes como si hubiera recibido el Práctico en el sitio en que debió haber sido abordado, cualquiera que fuesen las causas que le obligaran á hacer las maniobras.*

Los buques de vapor están obligados á parar para esperar al Práctico, y si parase más de media hora sufrirá la tarifa el descuento correspondiente, según las bases establecidas por el párrafo anterior, que se calculará por el tiempo de espera, andar del buque y condiciones de mar y viento reinante á juicio del Sr. Capitán del Puerto.

Art. 21. *Antes de saltar el Práctico á bordo, ha de informársele, si hay motivo de entredicho ó cuarentena, habiéndole se excusará de subir á bordo piloteándolo desde su barco si fuese posible y si no, subirá, pero será de cuenta del buque los gastos de manutención si queda en el puerto de observación más una indemnización de 10 pesetas diarias.*

Art. 22. *Si después de saltar el Práctico á bordo de un buque resultase despedido por la Sanidad á Lazareto ó á un punto de observación, tendrá derecho al abono de 15 pesetas diarias, además del abono del pasaje en segunda clase, si no volviese el buque al puerto.*

Art. 23. *Si por causa de mal tiempo se viere obligado el Práctico á permanecer á bordo de algún buque, aguantándose en la mar, ó hallándose fondeado en el puerto, será obligación el mantenerlo. Si al salir el buque á la mar no pudiese despedir al Práctico por circunstancias de tiempo, viéndose obligado á seguir viaje, será de cuenta del buque restituirlo á su destino en segunda clase, más una indemnización de 15 pesetas •diarias durante el tiempo indispensable de su ausencia.*

Art. 24. *El servicio para que haya sido llamado ó pedido el Práctico, deberá comenzará efectuarse dentro de las tres primeras horas de su presentación á bordo. Si transcurridas ellas no se hiciese el servicio ó se demorase por cualquier causa para el día siguiente, abonará el buque en concepto de indemnización medio practicaje más del que por tarifa le corresponda.*

Art. 25. *Todo servicio extraordinario que verifiquen los Prácticos en los tendidos ó reparaciones de cables submarinos, en colocaciones de boyas y balizas etc., de carácter particular, será indemnizado á razón de 10 pesetas por hora, además de la tarifa del practicaje que corresponda á la índole del trabajo.*

Art. 26. *Todos los buques extranjeros que entren de arribada después de haber realizado su salida del puerto, abonarán de nuevo según la tarifa de practicaje, hagan ó no uso de los servicios del Práctico. Los nacionales están exentos de tomarlo, y abonarán solo medio derecho, siempre que soliciten sus servicios.*

Art. 27. *Ningún Práctico conducirá buque alguno al Arsenal de la Carraca, sin que por el oficial de guardia se le haya dado orden expresa para ello; igualmente no atracarán al muelle de la población, sin la presentación del correspondiente permiso de la Capitanía del Puerto. Si el atraque es a los muelles del Trocadero o Puntales, deberá presentarse en la Capitanía al solicitar el Práctico, un permiso escrito y extendido por sus propietarios, con el visado de la Capitanía del Puerto, o en su defecto, la petición firmada por el consignatario del buque.*

Art. 28. *En los temporales o malos tiempos que imposibilite abordar el Práctico de guardia a un buque en la línea marcada (art. 17) el vapor de servicio se colocará en medio del canal, hasta donde lo permita la mar, teniendo en su palo izadas las banderas del Código (D. R. U.) «Siga Vd. Mis aguas» y el buque navegará en demanda de él, que irá navegando por su proa hasta la bahía y gobernándolo con el silbato, según las señales internacionales de gobierno, a cuyo abrigo se embarcará a bordo el Práctico para fondearlo en sitio conveniente.*

En caso de temporal o mal tiempo, que un buque quisiera verificar su salida y solicite el Práctico, le podrá ser concedido por la Capitanía, a juicio del Sr. Capitán, del puerto, pero abonará por este servicio el doble de lo que por tarifa le corresponda, debiendo despedirse donde le permita la mar, después de indicar al Capitán el rumbo que ha de seguir para ir libre.

En el mismo caso y ante el intento de entrada de un buque, estando el puerto cerrado, solo le abordará el Práctico en el sitio que le permita el tiempo, sin que por ello se excuse del abono de los derechos, si no lo hubiera podido abordar, por cuanto a que tiene indicada la dirección, por la señal expresada en el párrafo anterior.

Art. 29. *Las faltas cometidas por los Prácticos en el servicio serán castigadas con multas que variarán desde 5 a 50 pesetas y suspensiones de tres a ocho días según la cuantía de la falta a juicio del Capitán del Puerto. Cuando la falta ascienda a delito será con arreglo a Ordenanzas.*

Art. 30. *Las averías que ocasionen los Prácticos por impericias o negligencias, o intencionadamente, se juzgarán por la Ley de Enjuiciamiento*

Militar de la Marina de Guerra, a tenor de lo preceptuado en R. O. de 7 de Julio de 1890.

Art. 31. *Tarifa de practicajes. Mar à Bahía o viceversa.*

Tonelaje		Vapores	Veleros
De	a	Pesetas	Pesetas
50	100	20,00	20,00
101	150	25,00	30,00
151	200	30,00	40,00
201	400	40,00	50,00
401	600	50,00	60,00
601	800	60,00	70,00
801	1.000	70,00	80,00
1.001	1.500	80,00	90,00
1.501	2.000	90,00	100,00
2.001	2.500	95,00	110,00
2.501	3.000	100,00	125,00

De 3,000 en adelante, por cada 100 toneladas o fracción una peseta

Art. 32. *Tarifa de movimientos interiores. Bahía a Puntales o viceversa. Puntales á Carraca o viceversa.*

Tonelaje		Vapores	Veleros
De	a	Pesetas	Pesetas
50	100	20,00	20,00
101	200	25,00	30,00
201	600	35,00	45,00
601	1.000	40,00	50,00
1.001	en adelante	45,00	60,00

Tarifa de amarraje y atraques

Tonelaje		Vapores	Veleros
De	a	Pesetas	Pesetas
50	100	10,00	12,50
101	200	12,50	15,00
201	600	15,00	17,50
601	1.000	20,00	25,00
1.001	por cada 1000 más	2,50	5,00

NOTA. - En las anteriores tarifas están incluidos los gastos del vapor que conduzca y recoja al Práctico y dos pesetas por buque que los Prácticos reservarán para un fondo destinado a averías.

Art. 33. *Los buques nacionales comprendidos en los artículos 8º, 9º o 17 de la Ley de protección a las Comunicaciones Marítimas, tendrán una rebaja de 40 por ciento de lo que por su tonelaje corresponda en todas las tarifas.*

NOTA. - El servicio de amarraje solamente da derecho a la rebaja del art. 34. Cuando un buque de vela realice sus movimientos interiores con remolcador, se le aplicará la tarifa de vapores.

Art. 35*. Todos los servicios que se ejecuten durante la noche o parte de ella, abonarán doble tarifa de la que por su tonelaje correspondiese. Se exceptúa de esta disposición los amarrajes en bahía, que abonarán solamente la tarifa de día.*

Cuando el buque sale de noche de su fondeadero al mar se aumenta 5 pesetas para la tripulación de los vapores del Práctico.

Se entenderá parte de la noche, todo servicio que durante su ejecución se invierta media hora después de la puesta, o media hora antes de la salida del Sol.

Disposición transitoria. Cuando el tonelaje de los buques de vela sea excesivo a juicio del Capitán de Puerto, la Junta faculta a declarar el remolque obligatorio a estos buques en sus atraques al muelle de Puntales por las condiciones excepcionales de éste.

Cádiz 12 Agosto 1910.- Rafael Carlier, Joaquín Rodríguez Guerra, José María Sala Zar, Emilio Martínez Sánchez-Gijón, Juan José Jiavina, José Suárez y Joaquín Fernández Repeto.

Este Reglamento ha sido aprobado por la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima.

Gades y Cayetano del Toro, antiguos vapores de la Corporación de Prácticos de Cádiz, posteriormente motorizados

♦ ♦ ♦

Anexo 4

Tarifas de Practicaje y amarraje del puerto de Tarragona[47]

Tonelaje	Tarifa Antigua Pesetas	Tarifa Actual Pesetas
Total Cabida	Veleros/Vapores	Veleros/Vapores
De 80 á 100	5.00 / 3.75	15
De 101 á 200	8.00 / 6.00	20
De 201 á 300	10.50 / 7.88	--
De 301 á 400	13.00 / 9.75	25
De 401 á 500	15.50 / 11.63	--
De 501 á 600	18.00 / 13.50	30
De 601 á 700	20.00 / 15.00	--
De 701 á 800	21.50 / 16.13	35
De 801 á 900	24.00 / 18.00	35
De 901 á 1000	26.00 / 19.50	--
De 1001 a 1100	--- / ---	40
De 1100 á 1200	29.00 / 21.75	--
De 1200 á 1500	32.00 / 24.00	--

De 1501 á 2000 tons por cada 100 toneladas abonarán de recargo 0,50

De 1501 á 2000 tons por cada 100 toneladas abonarán de recargo 0,55

De 2001 á 3000 tons por cada 100 toneladas abonaran de recargo 1.00

De 3001 tons en adelante por cada 100 toneladas abonarán de recargo. 1.50

Art. 5.° del antiguo Reglamento del puerto dice: «Los buques de vapor que entren ó salgan en el puerto por medio de sus máquinas, pagarán por practicaje una cuarta parte menos de lo que les corresponda por la tarifa respectiva, que es la diferencia que se nota pagan de más los veleros.

47 *En vigor desde el 15 de septiembre de 1910.*

Las tarifas de amarraje resultan iguales, quedando suprimidas las traviesas y cinco pesetas de bote que se pagaban por cada vapor, de conformidad á lo que dispone la ley de protección de industrias y comunicaciones marítimas.

TARIFA DE AMARRAJES

Toneladas Total Cabida	Pesetas
De 50 á 100	5,00
De 101 á 200	15,00
De 201 á 500	10,00
De 501 á 1000	15,00
De 1001 á 1500	17,50
Da 1501 á 2000	20,00

Publicada en el Diario de Tarragona 29.9.1910. (Página 1). Artículo: "*El conflicto del puerto", En donde se encabeza estas tarifas con el siguiente comentario: "Publicamos el estado comparativo de la tarifa antigua de practicaje con la que está en vigor desde el día 15 de Septiembre, y que obligará, si no se pone remedio, á que algunas líneas retiren la escala de este puerto*".

♦ ♦ ♦

Anexo 5

REGLAMENTO PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY DE PROTECCIÓN Y FOMENTO DE LAS INDUSTRIAS Y COMUNICACIONES MARÍTIMAS DE 14 DE JUNIO DE 1909.

Aprobado por Real Decreto de 13 de Octubre de 1913

Navegación
CAPÍTULO X
De los servicios de practicaje y amarraje

Art. 128.- *En todos los puertos, bahías y fondeaderos que sean habilitados para el comercio marítimo, habrá suficientes prácticos de número que presten el servicio en las entradas, salida o movimientos que necesiten los buques, cuyos individuos dependerán directamente de la Autoridad de Marina de la localidad en cuento se refiere a dichos servicios de su profesión.*

Art. 129.- *Dicho número en cada localidad será limitado y con relación a necesidades de la misma y lo fijará la respectiva Junta Local.*

Art. 130.- *Además de los prácticos de número, existirán prácticos titulares de cada puerto, en número ilimitado, que sólo podrán prestar servicio en los buques nacionales en que estén enrolados, cuando éstos entren o salgan de los puertos, para los cuales tengan aquellos su nombramiento. Este nombramiento no les dará derecho a ocupar plaza de práctico de número.*

Art. 131.- *El ingreso para cubrir plaza reglamentaria de Práctico de puertos, será por oposición.*

Art. 132.- *La oposición a que se refiere el artículo anterior, se ha de verificar precisamente en las Capitanías de puerto donde ocurran las vacantes, que deberán anunciarse con un mes de anticipación en el Boletín Oficial de la respectiva provincia*

Art. 133.- *Podrán solicitar del Capitán del puerto el examen para Práctico de número los Capitanes, pilotos y patrones, cuya edad se halle comprendida entre los veinte y cinco y cincuenta años, debiendo acompañar a su instancia los siguientes documentos .....Los que justifiquen el hallarse en el pleno uso de sus derechos civiles:*

- Copia certificada del título profesional y cédula de inscripción
- Se someterá el opositor al reconocimiento facultativo, verificado por un Médico de la Armada, si le hubiere en la Comandancia o en su defecto, por

uno militar o civil que designe el Capitán del puerto: éste reconocimiento tendrá lugar a presencia de un Delegado de la Autoridad de Marina.

- Copia legalizada del acta de nacimiento.

- Certificado de buena conducta y del Registro de Penales

Art. 134.- *El Tribunal que ha de juzgar la idoneidad de los opositores se compondrá del Capitán de puerto como Presidente; dos Capitanes mercantes, uno designado por la Asociación de Capitanes más numerosa de la localidad y otro por la Asociación de Navieros donde la hubiere, y donde no por la sección de Navegación de la Cámara de Comercio o en su defecto de dos patrones; un Práctico que designe la autoridad de Marina y otro designado libremente por la Corporación respectiva y un Ayudante de la Capitanía que actuará como Secretario con voz y voto. A falta de Ayudantes, ejercerá como secretario un Capitán mercante. En caso de empate en la votación, decidirá el Capitán de puerto Presidente.*

Art. 135.- *Las materias sobre que versarán las oposiciones serán las siguientes:*

- Sobre todas clases de maniobras, tanto en buques de vela como de vapor.

- Sobre instrucciones de las luces de los buques y de las particularidades del puerto y sus condiciones.

- Sobre conocimientos de los bajos, mareas, boyas, balizas, enfilaciones, corrientes y fondeaderos de la localidad y de las costas inmediatas fuera de puntas y bajos.

- Sobre los tiempos, vientos reinantes y medios con que deben amarrarse los buques en cada caso.

- Conocimiento de las frases francesas e inglesas de más uso en la entrada y salida de los buques.

- Conocimiento del Reglamento Internacional de balizas.

Los opositores estarán aislados del que actúe, hasta después de haber practicado los ejercicios de la oposición y antes de dar principio a ésta, el Tribunal designará el local en donde deban permanecer en espera de ser llamados.

Art. 136.- *El Presidente, en vista del resultado de las oposiciones formulará la correspondiente propuesta unipersonal, con arreglo a la mayor suma de conocimientos que de las expresadas materias hayan acreditado los opositores.*

En igualdad de calificaciones serán preferidos los Capitanes a los Pilotos, éstos a los Patrones y entre candidatos de la misma clase, aquéllos que reúnan más años de servicio o mayores méritos contraídos en su carrera.

Art. 137.- *La propuesta se elevará al Director general de Navegación para su aprobación y expedición del correspondiente nombramiento.*

La persona favorecida con el nombramiento de práctico de número no podrá, sin embargo, "ejercer libremente su cargo" hasta después de haberlo practicado, durante dos meses, en compañía de cualquier otro Práctico de número de la localidad.

Corresponde a las Juntas locales de los puertos la creación de la plaza de Práctico mayor, si así lo estiman de utilidad y conveniencia para el servicio de los mismos, pudiendo entonces el Comandante proponer a la Dirección general de Navegación aquél Práctico de número que, a su juicio, reúna mejores condiciones./....

Acreditada por el resultado de la votación del Tribunal la suficiencia exigida, y comprobadas por el Capitán del puerto las condiciones antedichas, les será expedido por éste el nombramiento provisional que les corresponda, y que le autorizará al desempeño de sus funciones, a reservas de que la Dirección general de Navegación y Pesca marítima extienda el definitivo.../....

Art. 138.- *Nadie podrá pilotar buque alguno sin tener el nombramiento correspondiente, bajo las penas que señale el Reglamento y ningún Práctico podrá excusarse de prestar el servicio que le corresponda al pedir sus auxilios un buque cualquiera, a menos de mediar circunstancias muy extraordinarias de viento y mar que lo impidieran, bajo las penas y responsabilidades que establece el Reglamento.*

Art. 139.- *La clasificación de los puertos, respecto al servicio de practicajes, será la que actualmente rige, pudiéndose verificar en ella las modificaciones que en lo sucesivo introduzca la Dirección general de Navegación y Pesca, oyendo a las Capitanías de los puertos o a las Juntas locales a propuestas de éstas.*

Art. 140.- *Quedan exceptuados de tomar Prácticos:*

- Todos los buques españoles que tengan a bordo individuos con títulos de Práctico titular.
- Los buques de cabotaje nacionales.
- Los buques de 50 toneladas de arqueo total.

Art. 141.- *El servicio de amarraje será obligatorio en todos los puertos. También será indispensable el servicio de Práctico de número para los movimientos interiores posteriores al fondeo definitivo, debiendo ajustarse a las prevenciones del artículo 144 para aplicar la calificación de fondeo definitivo.*

Quedan exceptuados de tomar práctico de número para dichos movimientos interiores, los buques de cabotaje nacional y los menores de 50

toneladas en los cuales será potestativo el tomar Práctico para los efectos de los referidos movimientos interiores.

Art. 142.- *El Práctico es responsable de la derrota de la nave desde que le aborde hasta dejarla fondeada en el sitio conveniente indicando al Capitán los rumbos que deba seguir para conseguirlo; pero ésta responsabilidad cesa desde el momento en que el Capitán rehusase seguir sus indicaciones.*

Cuando el Práctico considere arriesgado emprender la entrada, salida o movimiento, hará protesta al Capitán de no quedar responsable de las resultas.

El Capitán del buque que no haga uso del Práctico para la entrada o salida en los puertos; se hará responsable de las averías que pueda causar por ignorancia o malicia, sin perjuicio de las penas a que se haga acreedor por la Ordenanza o Reglamento del puerto.

La responsabilidad subsidiaria del buque por la avería causada se ajustará a lo que dispone el Código de Comercio. Ha de entenderse que lo dicho en el presente artículo para el Práctico, se refiere a éste sea titular o de número.

Art. 143.- *Las Juntas locales de los puertos se constituirán en la siguiente forma:*

Un Presidente, que será el Capitán del puerto y seis vocales, a saber: Un Práctico, nombrado por el Cuerpo respectivo; un representante de los Capitanes, nombrado por la correspondiente Asociación más numerosa de la localidad, donde las hubiere, y donde no, un Capitán u Oficial que haya ejercido mando de buque, elegido en su caso por la clase, o, en su defecto, un Patrón en las mismas condiciones y por el mismo procedimiento; un Naviero, nombrado por la Asociación respectiva, donde la hubiere y donde no, por los Armadores y en defecto de naviero, podrá ser nombrado un consignatario español de buques nacionales; un Consignatario español de buques nacionales nombrado por los que en el puerto figuren como tales y paguen la correspondiente contribución; el Ingeniero Director de la Junta de Obras del puerto respectivo, y donde no hubiere esta Junta, el Ingeniero nombrado por la Jefatura de Obras Públicas, que esté encargado de la Inspección de los puertos y el Presidente de la Cámara de Comercio de la localidad donde la hubiere, que no sea ni Naviero, ni Consignatario, ni Capitán de nave. En otro caso, la Cámara nombrará, dentro de las condiciones aludidas, el representante que le corresponde.

Donde no hubiere Cámara podrá designarse el representante del Comercio, por elección entre los comerciantes inscriptos en el Registro Mercantil.

Las tarifas y Reglamentos deberán ser confeccionados por las respectivas Juntas locales y una vez terminadas, se remitirán a la Dirección

general de Navegación y Pesca, que en el plazo de un mes dictará resolución definitiva sobre las mismas.

Art. 144.- *Estas Juntas reglamentarán cuanto afecte al servicio de practicaje y amarraje y a las tarifas que han de aplicarse a estos servicios, fundando sus acuerdos sobre los siguientes principios:*

- El servicio que reciba la nave para ser conducida a su entrada en un puerto, desde el punto en que el Práctico la aborde hasta que quede amarrada en su destino definitivo se considerará como un solo servicio compuesto de un practicaje y un amarraje.

- El servicio que la nave reciba a su salida desde el último lugar donde se encontraba amarrada hasta dejarla en franquía, se considerará como un solo servicio compuesto de un practicaje, salvo los casos excepcionales en que las Juntas locales de cada puerto acuerden que haya de abonarse el servicio de desamarraje.

- Para la debida aplicación de estos principios ha de entenderse por destino definitivo, que éste, es el primero donde el buque se amarra para efectuar las operaciones de carga o descarga; aquel que ocupe en espera de atraque cuando no lo haya disponible para efectuar las operaciones mercantiles, o en casos de procedencia sucia el lugar ordenado expresamente por la Sanidad para sufrir la inspección.

- Cualquier interrupción en el trayecto desde el punto que se aborda a la nave a cualquiera de estos destinos, por menos tiempo de dos horas e independientemente de la voluntad del Capitán, se considerará interrumpida aquella unidad sea cual fuere el tiempo que dure la interrupción.

- La determinación de donde empieza y termina cada uno de los servicios de practicaje y amarraje que acaban de referirse, corresponde para cada puerto a la Junta local.

- Los buques que por cualquier causa prevista en este Reglamento estén exentos de tomar Práctico para su entrada en el puerto y solo utilizasen sus servicios para el amarraje no abonarán más que los honorarios de la tarifa para este concepto.

- No se satisfará cantidad alguna por servicio de practicaje si el Práctico no hubiese llegado a bordo, a pesar de haber solicitado su concurso bien entendido, que para considerar que ese concurso se solicitó, será necesario que una hora antes de la salida del buque se haya dado aviso o hecho la señal reglamentaria pidiendo Práctico y cuando de la entrada se trate que se hayan hecho las señales expresamente prevenidas por el Reglamento y con la debida y razonable antelación.

- El servicio de turnos para el personal de Prácticos así como la vigilancia de este servicio correrá única y exclusivamente a cargo del Capitán del puerto de quien con arreglo al artículo 128 depende directamente este personal.

- Las Juntas locales en vista de las condiciones características de cada puerto o ría, tendrán facultades para determinar, consignándolo en los respectivos Reglamentos, donde empiezan y terminan los servicios de practicaje, movimientos interiores y los de amarre con sus respectivas tarifas.

- Dichas Juntas, una vez constituidas quedan facultadas para proponer a la Dirección general de Navegación y Pesca, el practicaje potestativo para los buques nacionales, en los puertos en que tal declaración sea posible sin grave riesgo para la navegación, así como también para proponer el practicaje obligatorio en los puertos en que no estuviese así declarado y lo requieran ahora o en lo sucesivo sus condiciones. Fijarán las tarifas, abaratándolas después en lo posible, para los buques nacionales que reúnan las condiciones citadas en los artículos 8, 9 o 17 de la Ley de 14 de junio de 1909, cuya relación se publicará anualmente en la "Gaceta de Madrid" por el Ministerio de Fomento.

- Todas estas determinaciones de las Juntas locales serán sometidas a la resolución definitiva de la Dirección general de Navegación y Pesca marítima en la forma ya prevista en el artículo anterior, así como las dudas que pudieran surgir de la aplicación de este Reglamento.

- Para que las Juntas locales tengan una norma, para proceder con acierto en la mayor o menor posibilidad de llevar a cabo la rebaja, la Dirección de Navegación y Pesca marítima publicará en el Diario Oficial del Ministerio de Marina, un estado en que consten las tarifas que para el servicio de practicajes y amarrajes rigen en los principales puertos del mundo con lo que dichas entidades tendrán elementos de juicio que les asegure la justicia de sus acuerdos.

- Los Reglamentos y tarifas regirán durante cinco años a partir de la fecha de su aprobación, pudiendo prorrogar este plazo si terminado, no mediara reclamación alguna de las partes interesadas.

- Toda clase de embarcaciones dedicadas al servicio de puertos o interior de ríos, radas o bahías, quedarán exceptuadas de amarraje.

- Estarán exceptuados de la obligación de tomar Práctico de número los buques nacionales que tengan a bordo un individuo con nombramiento de Práctico titular.

♦ ♦ ♦

Anexo 6

REGLAMENTO Y TARIFAS DE PRACTICAJE Y AMARRAJE DEL PUERTO DE TARRAGONA

Aprobado por el Excmo. Sr. Director General de Navegación y Pesca marítima en Decreto de 13 de septiembre de 1921

REGLAMENTO

Artículo 1º *La Corporación de Prácticos de número de este Puerto consta de seis individuos, únicos autorizados para pilotear los buques y dirigir las operaciones de amarraje, desamarraje y movimientos interiores del puerto.*

Artículo 2º *El servicio de practicaje de entrada empieza a una distancia de la boca del puerto cuyo maximum no excederá de dos millas y una el mínimum siempre que así lo permita el estado del tiempo y termina en el momento de dar fondo. A la salida empieza el empieza el practicaje a pique del ancla y termina cuando el buque se encuentra franqueado de todo peligro. En días de temporal se colocará un Práctico con la bandera de su distintivo sobre la punta del muelle del E. para indicar al buque que intente la entrada la dirección que debe seguir, al mismo tiempo que otro Práctico se colocará con su bote en la parte interior de la boca del puerto para señalarle el canal.*

Artículo 3º *Se entenderá por amarraje la operación que empieza una vez fondeada el ancla, hasta dejar el buque convenientemente amarrado. Si no fuera preciso dejar caer el ancla las operaciones de atraque constituyen el amarraje. El trabajo inverso del amarraje constituye el desamarraje. El Práctico que ejerza las funciones de amarrador se colocará en lugar visible para que sea advertida su presencia del buque en que debe prestar servicio y señalará con su bote y bandera o farol si fuese de noche el lugar donde debe dejar caer el ancla, y una vez fondeado indicará al Capitán todas las maniobras que deba ejecutar hasta dejarlo amarrado.*

Artículo 4º *La traslación del buque de una a otra dársena, o de uno a otro muelle o lugar de una misma dársena o muelle, se designa con el nombre de remoción; dicha operación termina al dejar caer el ancla, que es cuando empieza el amarraje propiamente dicho.*

Artículo 5º *El servicio de practicaje será obligatorio para todos los buques, con las únicas excepciones que establece el Reglamento de 13 de Octubre de 1913.*

Artículo 6º *El servicio de amarraje será obligatorio, así como también el Práctico de número para los movimientos interiores para los buques que excedan de 50 toneladas. En cuanto al desamarraje, se considerarán exceptuados para lo sucesivo de este servicio, todos los buques exceptuados de la obligación de tomar Práctico a la salida. Los buques que salgan piloteados por Prácticos abonarán este servicio.*

Artículo 7º *El servicio que reciba la nave para ser conducida a su entrada en puerto desde el punto en que el Práctico la aborde hasta que quede amarrada en su destino definitivo, se considerará como un solo servicio compuesto de un practicaje y un amarraje art. 144 del Reglamento. Para la debida aplicación de este principio ha de entenderse por* ***Destino definitivo*** *que éste es el primero donde el buque se amarra para efectuar las operaciones de carga y descarga; aquel que ocupa en espera de atraque cuando no lo haya disponible para efectuar las operaciones mercantiles, o en caso de procedencia sucia, el lugar ordenado expresamente por la Sanidad para sufrir la inspección.*

Cualquier interrupción en el trayecto, desde el punto que se aborde la nave a cualquiera de estos destinos, por menos tiempo de dos horas, e independiente de la voluntad del Capitán, se entenderá que no destruye la unidad del servicio; pero sí la interrupción fuese debida a la voluntad del Capitán, se considera interrumpida aquella unidad, sea cual fuere el tiempo que dure la interrupción.

Artículo 8º *Para el pago de los derechos de las tarifas consignadas se contarán las toneladas del total arqueo sistema "Morzón".*

Los buques de guerra pagarán la tarifa por su tonelaje de desplazamiento. En estas tarifas están incluidos los gastos de bote para conducir al Práctico.

Artículo 9º *Todos los servicio, durante la noche, se pagarán dobles, considerándose como tal, una hora después de puesto el sol, hasta una hora antes de su salida.*

Artículo 10º *Los buques nacionales comprendidos en los artículos 8, 9 o 17 de la Ley de 14 de junio de 1909 tendrán derecho a una reducción de un 10% sobre la tarifa ordinaria de practicaje. Los pertenecientes a esta matricula gozarán de una reducción del 20% en sus tarifas cuando tomen Práctico.*

Artículo 11º *El pago de todos los servicios hechos por los Prácticos se hará a la presentación del recibo talonario firmado por el Práctico recaudador y visado por la Capitanía del Puerto, sin cuyo requisito no será válido.*

Artículo 12º *Los Capitanes avisarán la hora de salida de sus buques y el Práctico se presentará a bordo con la anticipación debida, y una vez fuera del puerto no podrá dejar el buque, hasta que esté zafo de todo riesgo.*

Artículo 13º *Al ejercer un Práctico sus atribuciones, indicará al Capitán todas las maniobras y faenas marineras que deben efectuarse, y éste las mandará ejecutar, procurando siempre toda la actividad posible.*

Artículo 14º *Al tener que removerse un buque avisará el Capitán a la Comandancia de Marina y ésta circulará la orden al Práctico de servicio para su pronto cumplimiento.*

Artículo 15º *Los buques que vengan en demanda del puerto y quieran o deban utilizar el servicio de los Prácticos, llevarán las señales que previene el Reglamento y los vapores moderarán su marcha al estar próximo el Práctico a fin de que pueda embarcarse con la menor exposición posible.*

Artículo 16º *Tanto las operaciones de Practicaje como las de Amarraje, estarán sujetas a las condiciones del tiempo reinante.*

Cuando a causa del mal tiempo el Práctico considerase arriesgado practicar alguna maniobra, lo manifestará al Capitán cesando su responsabilidad, pero no podrá excusarse de prestar sus servicios al buque que lo solicite.

Artículo 17º *El Práctico será responsable de las averías que por su falta ocasione, y juzgado después de oído, según previene el art. 142 del Reglamento.*

Artículo 18º *El servicio de turnos para el personal de Prácticos será con arreglo a lo que dispone el art. 128 del Reglamento.*

Artículo 19º *Ningún buque se amarrará, desamarrará, ni cambiará de sitio sin la previa autorización de la Capitanía del Puerto, y ésta ordenará a los Prácticos su pronto cumplimiento.*

Artículo 20º *El Capitán que al recibir una orden de la Autoridad de Marina, de variar, reforzar amarras, cambiar de posición o fondeadero, no la cumpliera en el acto, incurrirá en una multa de 50 pesetas en papel correspondiente y se le exigirá responsabilidad por el daño que causare, siendo de su cuenta todos los gastos si no tuviera movimiento propio.*

Artículo 21º *Para atracar a los muelles se necesitará permiso previo de la Capitanía del Puerto que pueden pedir los consignatarios antes de la llegada de los buques. El orden de atraque el de llegada, pudiendo renunciar el turno si no le conviniera el sitio vacante, pero conservando derecho a ocupar el que quedase libre después.*

Artículo 22º *No podrá permanecer atracado ningún buque que no esté haciendo operación habiendo otro en espera de atraque, siendo de su cuenta los gastos de cambio de sitio, a no ser que por causa justificada, la Capitanía del puerto entendiera lo contrario.*

Artículo 23º *Cuando un buque no haya dado lugar a que se le imponga movimiento y pueda hacerlo sin perjuicio y con ventaja para otro, lo llevará a cabo, siendo de cuenta de este otro los gastos correspondientes.*

Artículo 24º *Los buques que por fuerza mayor o por tener que ir a Lazareto sucio no pudiese desembarcar el Práctico, abonarán a éste el importe de su viaje en primera de regreso a este Puerto, manutención, más 10 pesetas diarias en concepto de dietas.*

Si por causas ajenas a la voluntad del Práctico hubiese de permanecer a bordo después de terminada la faena, el Capitán del buque le dará de comer, considerándole como oficial del mismo.

Artículo 25º *Los buques que no tengan sitio designado, por no haberlo pedido a la Capitanía de Puerto con la anticipación debida sus consignatarios, y sean de los exceptuados de tomar Práctico de número, el Amarrador irá a tomarlos frente a la caseta de los Prácticos para colocarlos al muelle más conveniente después de enterarse por el Capitán de la carga que conduce, abonando por este servicio medio amarraje.*

Artículo 26º *Las embarcaciones de los Prácticos se darán a conocer por una* ***P*** *blanca sobre el fondo negro en sus amuras y arbolarán una bandera azul con una* ***P*** *blanca en el centro.*

Cuando salgan de noche irán provistos de una luz blanca, visible de todos los puntos del horizonte, y además harán señales con otro de destellos a cortos intervalos.

Artículo 27º *Los Prácticos usarán el distintivo que acuerde la Dirección general de Navegación y Pesca para darse a conocer del Capitán del buque.*

Artículo 28º *Este Reglamento regirá durante cinco años, a partir de la fecha de su aprobación, pudiendo prorrogarse el plazo si no media reclamación de parte interesada, conforme a los que preceptúa el art. 144 del Reglamento de 13 de octubre 1913.*

Artículo 29º *Tanto para el servicio de practicaje y amarraje como en todo cuanto tenga relación con el mismo, se atenderá a las disposiciones vigentes y Reglamento de este puerto.*

TARIFAS

Practicaje

Tonelaje Total cabida	Pesetas
De 50,01 a 100	14
De 100,01 a 250	21
De 250,01 a 500	28
De 500,01 a 750	35
De 750,01 a 1.000	42
De 1.000,01 a 1.250	49
De 1.250,01 a 1.500	56
De 1.500'01 a 1.750	63
De 1.750'01 a 2.000	70

Amarraje

Tonelaje Total cabida	Pesetas
De 50,01 a 100	13,50
De 100,01 a 250	20
De 250,01 a 500	27
De 500,01 a 750	30
De 750,01 a 1.000	32
De 1.000,01 a 1.250	35
De 1.250,01 a 1.500	38
De 1.500'01 a 1.750	39
De 1.750'01 a 2.000	70

Practicaje: De 2.000'01 en adelante por cada 100 tns 1'40
Amarraje: De 2.000'01 en adelante por cada 100 tns 1'35

El buque que se amarre de punta pagará solamente medio marraje. El desamarraje es igual a medio amarraje.

La tarifa de remoción es de medio amarraje.

A los buques menores de 50 toneladas que atraviesen a los muelles se les cobrará 3'50 pesetas por cada vez que lo hagan.

Los buques que en la faena de amarrar o desamarrar hagan uso del bote del Práctico y su tripulación, abonarán a la misma los que tienen tarifa convenida 10 pesetas y 5 respectivamente y los que no estuviesen convenidos 20 pesetas por amarrar y 10 pesetas por desamarrar sus cabos.

Los buques mayores de 3.000 toneladas de registro total pagarán 20 pesetas por amarrar y 10 por desamarrar sus cabos si tienen tarifa convenida y doble si no la tienen.

Tarragona 5 de septiembre de 1921
José de Ibarra y Méndez de Castro, Capitán de Puerto
Pedro Lloret, Presidente de la Cámara de Comercio
José Serrano, Ingeniero Director de las Obras del Puerto
Victoriano Bustienza, Capitán de la Marina Mercante
Matías Mallol, Armador
Antonio Rosell, Consignatario
Pablo Gabarza Zaragoza, Práctico de número del Puerto.

Hay un sello que dice: "Capitanía del Puerto de Tarragona"
El anterior Reglamento y Tarifas fueron aprobados por
el Excmo. Sr. Director General de Navegación y Pesca Marítima,
en decreto de 13 de septiembre de 1921.

ADICIONAL

Hago saber: Que en uso de las atribuciones que me conceden los Reglamentos vigentes he acordado que para mayor aclaración de algunos artículos del Reglamento que rige es este puerto, vengo en ordenar los siguientes:

1º El Consignatario del buque pedirá por escrito el permiso de atraque con la anticipación necesaria, haciendo constar el sitio que le conviene y calidad de mercancías que haya de cargar o descargar.

2º El atraque pedido se concederá para todos los sitios, y cuando sean varios que señales los mismos, será éste ocupado por el orden de llegada de los mismos.

3º Los buques correo tendrán preferencia de atraque, considerándose como tales, los que dejan o hayan de tomar valija en este puerto y tengan horas fijadas de llegada y salida.

♦ ♦ ♦

Anexo 7

REGLAMENTO Y TARIFAS DE PRACTICAJE Y AMARRAJE DEL PUERTO DE TARRAGONA

Aprobado por el Excmo. Sr. Director General de Comunicaciones Marítimas en orden de 13 de mayo de 1941.

REGLAMENTO

Artículo 1º *La Corporación de Prácticos de número de este Puerto consta de cuatro individuos, únicos autorizados para pilotear los buques y dirigir las operaciones de amarraje, desamarraje y movimientos interiores del puerto.*

Artículo 2º *El servicio de practicaje de entrada empieza a una distancia de la boca del puerto cuyo máximum no excederá de dos millas y una el mínimum siempre que así lo permita el estado del tiempo y termina en el momento de dar fondo. A la salida empieza el empieza el practicaje a pique del ancla y termina cuando el buque se encuentra franqueado de todo peligro. En días de temporal se colocará un Práctico con la bandera de su distintivo sobre la punta del muelle del E. para indicar al buque que intente la entrada la dirección que debe seguir, al mismo tiempo que otro Práctico se colocará con su bote en la parte interior de la boca del puerto para señalarle el canal.*

Artículo 3º *Se entenderá por amarraje la operación que empieza una vez fondeada el ancla, hasta dejar el buque convenientemente amarrado. Si no fuera preciso dejar caer el ancla las operaciones de atraque constituyen el amarraje. El trabajo inverso del amarraje constituye el desamarraje. El Práctico que ejerza las funciones de amarrador se colocará en lugar visible para que sea advertida su presencia del buque en que debe prestar servicio y señalará con su bote y bandera o farol si fuese de noche el lugar donde debe dejar caer el ancla, y una vez fondeado indicará al Capitán todas las maniobras que deba ejecutar hasta dejarlo amarrado.*

Artículo 4º *La traslación del buque de una a otra dársena, o de uno a otro muelle o lugar de una misma dársena o muelle, se designa con el nombre de remoción; dicha operación termina al dejar caer el ancla, que es cuando empieza el amarraje propiamente dicho.*

Artículo 5º *El servicio de practicaje será obligatorio para todos los buques, con las únicas excepciones que establece el Reglamento de 13 de Octubre de 1913.*

Artículo 6º *El servicio de amarraje será obligatorio, así como también el Práctico de número para los movimientos interiores para los buques que excedan de 50 toneladas. En cuanto al desamarraje, se considerarán exceptuados para lo sucesivo de este servicio, todos los buques exceptuados de la obligación de tomar Práctico a la salida. Los buques que salgan piloteados por Prácticos abonarán este servicio.*

Artículo 7º *El servicio que reciba la nave para ser conducida a su entrada en puerto desde el punto en que el Práctico la aborde hasta que quede amarrada en su destino definitivo, se considerará como un solo servicio compuesto de un practicaje y un amarraje art. 144 del Reglamento. Para la debida aplicación de este principio ha de entenderse por* ***Destino definitivo*** *que éste es el primero donde el buque se amarra para efectuar las operaciones de carga y descarga; aquel que ocupa en espera de atraque cuando no lo haya disponible para efectuar las operaciones mercantiles, o en caso de procedencia sucia, el lugar ordenado expresamente por la Sanidad para sufrir la inspección.*

Cualquier interrupción en el trayecto, desde el punto que se aborde la nave a cualquiera de estos destinos, por menos tiempo de dos horas, e independiente de la voluntad del Capitán, se entenderá que no destruye la unidad del servicio; pero sí la interrupción fuese debida a la voluntad del Capitán, se considera interrumpida aquella unidad, sea cual fuere el tiempo que dure la interrupción.

Artículo 8º *Para el pago de los derechos de las tarifas consignadas se contarán las toneladas del total arqueo sistema "Morzón".*
Los buques de guerra pagarán la tarifa por su tonelaje de desplazamiento. En estas tarifas están incluidos los gastos de bote para conducir al Práctico.

Artículo 9º *Todos los servicio, durante la noche, se pagarán dobles, considerándose como tal, una hora después de puesto el sol, hasta una hora antes de su salida.*

Artículo 10º *Los buques nacionales comprendidos en los artículos 8, 9 o 17 de la Ley de 14 de junio de 1909 tendrán derecho a una reducción de un 10% sobre la tarifa ordinaria de practicaje. Los pertenecientes a esta matricula gozarán de una reducción del 20% en sus tarifas cuando tomen Práctico.*

Artículo 11º *El pago de todos los servicios hechos por los Prácticos se hará a la presentación del recibo talonario firmado por el Práctico recaudador y visado por la Capitanía del Puerto, sin cuyo requisito no será válido.*

Artículo 12º *Los Capitanes avisarán la hora de salida de sus buques y el Práctico se presentará a bordo con la anticipación debida, y una vez fuera del puerto no podrá dejar el buque, hasta que esté zafo de todo riesgo.*

Artículo 13º *Al ejercer un Práctico sus atribuciones, indicará al Capitán todas las maniobras y faenas marineras que deben efectuarse, y éste las mandará ejecutar, procurando siempre toda la actividad posible.*

Artículo 14º *Al tener que removerse un buque avisará el Capitán a la Comandancia de Marina y ésta circulará la orden al Práctico de servicio para su pronto cumplimiento.*

Artículo 15º *Los buques que vengan en demanda del puerto y quieran o deban utilizar el servicio de los Prácticos, llevarán las señales que previene el Reglamento y los vapores moderarán su marcha al estar próximo el Práctico a fin de que pueda embarcarse con la menor exposición posible.*

Artículo 16º *Tanto las operaciones de Practicaje como las de Amarraje, estarán sujetas a las condiciones del tiempo reinante.*

Cuando a causa del mal tiempo el Práctico considerase arriesgado practicar alguna maniobra, lo manifestará al Capitán cesando su responsabilidad, pero no podrá excusarse de prestar sus servicios al buque que lo solicite.

Artículo 17º *El Práctico será responsable de las averías que por su falta ocasione, y juzgado después de oído, según previene el art. 142 del Reglamento.*

Artículo 18º *El servicio de turnos para el personal de Prácticos será con arreglo a lo que dispone el art. 128 del Reglamento.*

Artículo 19º *Ningún buque se amarrará, desamarrará, ni cambiará de sitio sin la previa autorización de la Capitanía del Puerto, y ésta ordenará a los Prácticos su pronto cumplimiento.*

Artículo 20º *El Capitán que al recibir una orden de la Autoridad de Marina, de variar, reforzar amarras, cambiar de posición o fondeadero, no la cumpliera en el acto, incurrirá en una multa de 50 pesetas en papel correspondiente y se le exigirá responsabilidad por el daño que causare, siendo de su cuenta todos los gastos si no tuviera movimiento propio.*

Artículo 21º *Para atracar a los muelles se necesitará permiso previo de la Capitanía del Puerto que pueden pedir los consignatarios antes de la llegada de los buques. El orden de atraque el de llegada, pudiendo renunciar el turno si no le conviniera el sitio vacante, pero conservando derecho a ocupar el que quedase libre después.*

Artículo 22º *No podrá permanecer atracado ningún buque que no esté haciendo operación habiendo otro en espera de atraque, siendo de su cuenta los gastos de cambio de sitio, a no ser que por causa justificada, la Capitanía del puerto entendiera lo contrario.*

Artículo 23º *Cuando un buque no haya dado lugar a que se le imponga movimiento y pueda hacerlo sin perjuicio y con ventaja para otro, lo llevará a cabo, siendo de cuenta de este otro los gastos correspondientes.*

Artículo 24º *Los buques que por fuerza mayor o por tener que ir a Lazareto sucio no pudiese desembarcar el Práctico, abonarán a éste el importe de su viaje en primera de regreso a este Puerto, manutención, más 22 pesetas diarias en concepto de dietas*

Si por causas ajenas a la voluntad del Práctico hubiese de permanecer a bordo después de terminada la faena, el Capitán del buque le dará de comer, considerándole como oficial del mismo.

Artículo 25º *Los buques que no tengan sitio designado, por no haberlo pedido a la Capitanía de Puerto con la anticipación debida sus consignatarios, y sean de los exceptuados de tomar Práctico de número, el Amarrador irá a tomarlos frente a la caseta de los Prácticos para colocarlos al muelle más conveniente después de enterarse por el Capitán de la carga que conduce, abonando por este servicio medio amarraje.*

Artículo 26º *Las embarcaciones de los Prácticos se darán a conocer por una **P** blanca sobre el fondo negro en sus amuras y arbolarán una bandera azul con una **P** blanca en el centro. Cuando salgan de noche irán provistos de una luz blanca, visible de todos los puntos del horizonte, y además harán señales con otro de destellos a cortos intervalos.*

Artículo 27º *Los Prácticos usarán el distintivo que acuerde la Dirección general de Navegación y Pesca para darse a conocer del Capitán del buque.*

Artículo 28º *Este Reglamento regirá durante cinco años, a partir de la fecha de su aprobación, pudiendo prorrogarse el plazo si no media reclamación de parte interesada, conforme a los que preceptúa el art. 144 del Reglamento de 13 de octubre 1913.*

Artículo 29º *Tanto para el servicio de practicaje y amarraje como en todo cuanto tenga relación con el mismo, se atenderá a las disposiciones vigentes y Reglamento de este puerto.*

TARIFAS

Pilotage	
Tonelaje Total cabida	**Pesetas**
De 50 a 100	30,8
De 100 a 250	46,2
De 250 a 500	61,6
De 500 a 750	77
De 750 a 1.000	92,4
De 1.000 a 1.250	107,8
De 1.250 a 1.500	123,2
De 1.500 a 1.750	138,6
De 1.750 a 2.000	154

Amarrage	
Tonelaje Total cabida	**Pesetas**
De 50 a 100	29,70
De 100 a 250	44
De 250 a 500	59,40
De 500 a 750	66
De 750 a 1.000	70,40
De 1.000 a 1.250	77
De 1.250 a 1.500	83,60
De 1.500 a 1.750	85,80
De 1.750 a 2.000	89,10

Practicaje: De 2.000 en adelante por cada 100 tns 3’08
Amarraje: De 2.000 en adelante por cada 100 tns 2’97

El buque que se amarre de punta, pagará medio amarraje, cuando esté en espera de atraque definitivo. El desamarre es igual a medio amarraje. La tarifa de remoción es de medio amarraje.

A los buques menores de 50 toneladas que atraquen en los muelles se les cobrará 7’70 pesetas por cada vez que lo hagan.

Los buques que en la faena de amarrar o desamarrar hagan uso del bote del Práctico y su tripulación, abonarán a la misma con arreglo a la tarifa convenida siguiente: Hasta 500 toneladas 40 pesetas; de 500 a 1.000 toneladas 50 pesetas; de 1.000 a 2.000 toneladas 60 pesetas; de 2.000 a 3.000 toneladas 70 pesetas; de 3.000 a 4.000 toneladas 90 pesetas; de 4.000 a 5.000 toneladas 110 pesetas; y de 5.000 en adelante 150 pesetas.

Los buques que se amarren con calabrotes 20 pesetas más.

ADICIONAL

Hago saber: Que en uso de las atribuciones que me conceden los Reglamentos vigentes he acordado que para mayor aclaración de algunos artículos del Reglamento que rige es este puerto, vengo en ordenar los siguientes:

***1º.-** El Consignatario del buque pedirá por escrito el permiso de atraque con la anticipación necesaria, haciendo constar el sitio que le conviene y calidad de mercancías que haya de cargar o descargar*

***2º.-** El atraque pedido se concederá para todos los sitios, y cuando sean varios que señales los mismos, será éste ocupado por el orden de llegada de los mismos*

3º.- *Los buques correo tendrán preferencia de atraque, considerándose como tales, los que dejan o hayan de tomar valija en este puerto y tengan horas fijadas de llegada y salida.*

4º.- *Los buques que por no tener sitio en los muelles comerciales tengan que esperar turno, se amarrarán de punta a los muelles de Levante o Poniente, en espera del mismo, y cuando haya espacio libre se le dará al buque que corresponda por orden de llegada, siempre que dicho espacio comprenda su eslora y diez metros más para descuello de sus amarras.*

5º.- *Los buques que están en Dique no entrarán en turno de atraque hasta que hayan salido de él, ocupando el último lugar de los buques que estén al puerto.*

6º.- *Si un buque estuviese haciendo operaciones en un muelle y pretendiera trasladarse a otro con igual fin viene obligado a hacerlo inmediatamente que tenga libre el sitio que pretenda.*

7º.- *Los buques fondeados en Rada no se considerarán en turno de atraque, salvo el caso que por su excesivo calado se viera precisado a alijar parte de su carga y después de aligerarlo el buque con arreglo al fondo del puerto, se le atracará al muelle Paralelo parte Sur.*

8º.- *La parte del muelle de Costa que comprende desde el extremo de poniente del 4º tinglado hasta el Club Náutico es de preferencia para los veleros.*

9º.- *El buque que haya de trabajar en día festivo ya sea en el muelle de Costa o Paralelo, lo avisará por escrito con 24 horas de anticipación a la Capitanía del Puerto; expresando siendo buque de gran porte; su máximo calado. Si el sitio solicitado estuviese ocupado por algún buque que no tuviera que trabajar, la Capitanía ordenará lo conveniente, bajo las siguientes bases:*

Si el buque o buques que trabajan al enmendarse para dejar el atraque libre, no hubieran trabajado toda la víspera y tuviera necesidad de esperar hasta después de la fiesta para seguir operando, serán de su cuenta las remociones a que haya lugar aunque sean ordenadas por la Capitanía.

Si el buque o buques que hayan de moverse para dejar el sitio, hubieran trabajado toda la víspera sin finalizar su descarga o carga que debe de continuar al día siguiente del festivo, serán de cuenta del buque causante todos los gastos de remoción de éstos.

En ninguno de ambos casos servirá de escusa el pretexto de supuestas averías que les priven de maniobrar, y si así lo exponen, se hará a expensas de ellos y por personal técnico, un reconocimiento para

comprobarlo y de no justificarse quedarán sujetos a las sanciones que ordene el señor Comandante.

10º.- *Todo buque al terminar sus operaciones de carga o descarga está obligado a salir del muelle para la mar o amarrarse de punta a los muelles de espera de atraque dejando el sitio franco a la hora que los Prácticos le indiquen.*

11º.- *Los buques que conduzcan o tengan que embarcar mercancías que constituyen público peligro o afecte a la salud pública, atracarán o fondearán donde disponga la Autoridad de Marina.*

12º.- *Todo buque atracado al muelle queda obligado a correrse hacia atrás o avante al ordenarlo los Prácticos para aprovechar algún sitio de atraque.*

Capitán de Corbeta, D. Ángel Gamboa Sánchez Barcaiztegui
Consignatario, D. José Vilar Guix
Cámara de Comercio, D. Manuel Pedrol
Navieros, D. José Mª Ricoma
Obras del Puerto, Ingeniero, D. Eduardo Serrano Suñer
vocales, Práctico, D. Juan Nadal Vich
Capitán de la Marina Mercante, D. Victoriano Bustienza

El anterior reglamento y tarifas fueron aprobadas por el Excmo. Sr. Director General de Comunicaciones Marítimas en Orden de 13 de mayo de 1941.

♦ ♦ ♦

Fuentes bibliográficas del Capítulo Segundo

- ***Catálogo de todas las personas ilustres y notables de esta ciudad de Sanlúcar de Barrameda, desde mayor antigüedad que se ha podido encontrar en los escritos hasta este año de 1760,*** Juan Pedro Velázquez Gaztelu, manuscrito editado por Fernando Cruz Isidoro, A.S.E.H.A, Sanlúcar de Barrameda 1996.

- ***Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793***, edición oficial impresa en Caracas en el año 1841

- ***Estado general de la Real Armada****: año de 1800* Madrid Imprenta Real

- ***Diccionario Marítimo Español,*** Martin Fernández de Navarrete redactado por Orden del Rey en la imprenta Real en el año 1831 en Madrid 1831

- ***Manual de Reales Ordenes de generalidad para el gobierno de la Armada***, D. Juan Lasso de la Vega y Arguelles, año 1860. Madrid 1863

- ***Comentarios a la Legislación Española del Servicio de practicaje y Amarrajes***, Joaquín Fernández Repeto, Cádiz 1922

- ***Historia antigua y Medieval de Sanlúcar de Barrameda***, Pedro Barbadillo Delgado, 1945

- ***Policía de los Puertos y el Capitán de Puerto,*** Juan Navarro Dagnino, Conferencia pronunciada en marzo de 1.945 en la Escuela Superior de Guerra Naval, Estudios sobre Marina Mercante y Pesca; Publicaciones de la Subsecretaria de la Marina Mercante, 1950

- ***Leyes marítimas de España. Navegación y Transporte Marítimo.*** Tomo I Navegación. Luis González Vietes y Francisco Fariñas Guitian. Madrid 1952

- ***Compendio de Derechos y legislación Marítima.*** Agustín Vigier de Torres y Guillermo Pérez Olivares Fuentes. Madrid 1961

- ***La Real Armada en 1808.*** *T*exto del discurso pronunciado por D. José Gella Iturriaga en la Real Academia de la Historia el 09.06.1974

- ***Aspromar.org*** **documento sobre el Capitán de puerto**, internet.

- ***Las Ordenanzas de la Armada***, artículo de Agustín Corrales Elizondo, internet

- ***Sanitat Marítima: La defensa de la costa i la Salut pública de Tarragona 1720-1930***, Pedro Otiña Hermoso, publicaciones del Port de Tarragona 2014

- ***Sanlúcar de Barrameda durante la Guerra de la Independencia 1808-1814***, Salvador Daza Palacio 2014

- ***Biblioteca Digital Hemeroteca Municipal de Tarragona***

♦ ♦ ♦

Capítulo Tercero

El Sexto de Practicaje

Definiciones y conceptos sobre Derechos portuarios

Antes de entrar en el transcurrir de las vicisitudes del sexto de practicaje, conviene conocer que se entendía en esa época por Derechos Portuarios, pues según Fernández de Navarrete[48], se entienden por Derechos portuarios: un tipo de impuesto o contribución que se paga al Gobierno ó a sus delegados o comisionados, tiene (en la época de este diccionario) 102 aplicaciones a bordo, y se distingue en: derechos de puerto ó navegación y derechos de comercio. En el primero se comprenden los de almirantazgo o de toneladas y ancorage ó anclage, sanidad, linterna ó fanal, baliza o valizage, de muelle ó de muellaje, de limpia, de capitanía, de lastre y deslastre, de sirga, de barcaje, de pilotage o de prácticos y de quilla o quillage. Y a los segundos los de avería, de salvamento, de consulado, y consulaje, de regalía y los de aduana. Todos ellos son relativos a los objetos sobre que se satisfacen y serán aplicados en las voces correspondientes.

Fueron estos derechos conocidos vulgarmente como Derechos de Capitanía, por ser en esta oficina donde se liquidaban, lo que llegó a presentar dudas o interpretaciones equivocadas que dieron lugar a una percepción errónea de los citados derecho, en cuanto que estos fueron creados para premiar los servicios particulares de aquellas personas encargadas de vigilar por todo lo concerniente a su conservación, amarraderos, muelles y seguridad de los bajeles, que tanto afectan al tráfico en general, y que en este concepto pasaron á ser rentas públicas, tal como exponía Navarro Dagnino[49]: *"La equivocada inteligencia que en estos últimos tiempo se ha dado á la percepción de los citados derechos, creados, sin duda para premiar, nos sugiere las siguientes reflexiones, en que vamos á tratar de probar que no se hizo un detenido estudio de este asunto, y que no precedió el debido examen, que debió hacerse antes de adoptar una medida que tanto ha afectado á los intereses del Cuerpo general de la Armada, como ha de afectar en lo porvenir á los de la nación"*, posiblemente se refería a una modificación importante que se realizó por Real Decreto de 12 de diciembre de 1902 sobre la distribución del sexto de practicaje, que en este capítulo se expondrá, así de cómo también se fueron trasfiriendo el cobro de muchos de los derechos portuarios a la Juntas de Obras del puerto. Para ello exponía y analizaba Navarro Dagnino, el artículo 1° de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793 sobre policía de los puertos, donde se dice; «que para la buena conservación de éstos y las radas, tan importantes á la seguridad de las fuerzas navales y del comercio y para que

---

48 *Diccionario Marítimo Español de 1831*
49 *Conferencia pronunciada en la Escuela Superior de Guerra Naval en marzo de 1945*

sean de un verdadero abrigo, así contra los tiempos, como contra cualquier insulto de enemigos, con todas las proporciones necesarias para la carga y descarga de pertrechos y mercancías y habilitaciones de los buques, debe haber en su concurrencia amarradero y faenas, un orden y reglas do que nadie se pueda dispensar, y a fin de que estas reglas tengan el debido cumplimiento, habrá un Capitán de puerto. Oficial de la Armada, que se nombrará de entre aquellos para quienes se consideren de premio semejantes destinos por los méritos de sus servicios, y que cansados para continuaren el de campañas de mar, se hallen no obstante con el vigor suficiente para ejercer estos empleos con actividad, y estén dotados de la inteligencia marinera que pide su desempeño.». Por ello conviene recordar los fundamentos jurídicos en donde estos se basan, los cuales ya quedaron expuestos en el anterior capitulo.

Los derechos pagados en la Capitanía del puerto correspondían en su conjunto a los denominados derechos de puerto o navegación (de navegación, de fondeadero, certificaciones de entradas y salidas, linterna ,de toneladas, por gratificaciones de prácticos etc.), señalados en las Ordenanzas de la Amada de 1793, que en cierto modo recogían los de anteriores y antiguas ordenanzas, tal como se habían establecidos por diversos conceptos, así como los procedentes de, por pagos de auxilios y multas o de cualquier otra índole que no estuviese hasta entonces determinados, pues ya prevenía las Ordenanzas de 1793: el capitán de puerto cobrará para sí de todo mercante el Derecho de capitanía, cuya cuenta no necesita libro, sino anotarse la cantidad en el asiento de el de entrada (art. 171) el cual será establecido tras la publicación de las citadas ordenanzas, una vez tomadas las noticias convenientes de la tarifa que actualmente rige en cada puerto para derechos de capitanía junto con los de certificaciones de entrada y salida, y para los de ancoraje y gratificaciones de prácticos y para pago de auxilios y multas, siendo los capitanes generales, los que presente todo lo prescrito sobre cada uno de estos particulares, formaran con dictamen del auditor del departamento el arancel general con las diferencias locales oportunas, pasándole a mi noticia, (elevándolos al Rey). Y resuelto el que fuere de mi agrado, les remitirán a los capitanes de puerto para su observancia avisándolo igualmente de oficio, con copia a los gobernadores de las plazas y ministros de las provincias, (art. 172).

Precisando ya sobre el tema que nos ocupa, podemos por ello acordar por ser de conocimiento general, que el concepto del Sexto de los Derechos de Practicaje, que ha llegado hasta finales de 1992, emana de las Ordenanzas Generales de la Armada Naval, publicadas en 1793, en donde en su Capítulo 2º, Tratado 5º, Título VIII, se tratan los diferentes matices organizativos del practicaje en general y del práctico en particular, junto con las relaciones y dependencias con el Capitán de Puerto.

En atención al propósito de este trabajo una vez expuesto los antecedentes del Capitán de puerto, toca ahora fundamentalmente recopilar la trayectoria y vicisitudes de este arancel conocido como Sexto del practicaje, según el enunciado del título de este libro.

Es por ello que debemos recordar especialmente los artículos 28, 41 y 42, de las citadas ordenanzas en donde se definen, como cobraban los prácticos por el servicio prestado y de cómo se le deducía la sexta parte de la recaudación bruta para el Capitán de Puerto, como emolumento de su empleo, cuya cantidad total de dicho porcentaje podía ser o no repartida, al pasar una tercera parte de dicho sexto entre el Teniente y Ayudante(s) en el caso de que los hubiesen, artículos los cuales junto con los numerados:

Art. 28, sobre los servicios prestados por los prácticos a los buques de la Real Armada: El abono de gratificación de Práctico por entrada ó salida de mis baxeles, no ha de poder hacerse sino bajo certificación de los Contadores visada por los Comandantes, que exprese el Práctico que la ha dirigido, si se ha detenido, ó si ha habido detención de barco u otra causa para el mayor abono que corresponda en el caso; los cuales documentos pararán unidos en el Capitán de Puerto hasta fin de mes, que los pasará al Ministro[50] para el libramiento de su importe; y aunque los Prácticos sean de sueldo*(1)*, sin opción a gratificación, se exhibiría la certificación al Ministro, siempre que comprehenda algún otro motivo de abono, fuera del de barco ó barquillo, que ha de hacerse como queda dicho baxo papeleta de Capitán de Puerto.

Art. 41 El Capitán de Puerto formará escala de alternativa para las facciones ordinarias de los Prácticos, ya sean de sueldo, o ya de solo Nombramiento; y de sus obvenciones se formará masa común, asentándolas partida por partida con expresión del motivo, según se fueren causando, en libro que ha de tener á éste fin, y en que han de firmar su cobro cada mes por partes iguales, deducida la sexta para el Capitán de Puerto, como emolumento de su empleo.

Art. 42 En los puertos en que hubiere Teniente ó Ayudantes, les corresponderá en común, y aunque sea uno solo, el tercio de los emolumentos del Capitán por razón de entrada, movimiento ó salida de embarcaciones con Prácticos.

De estos preceptos se desprende que el práctico de nombramiento y no a sueldo (de la Armada), cobraba su servicio cuando eran realizado a buques del Rey en concepto de gratificación, previa liquidación sujeta a la expedición de un certificado del Contador del buque y del posterior control del Capitán de Puerto, el cual recibirá también, todas aquellas otras liquidaciones y vicisitudes y/o reclamaciones de los diferentes servicios de practicajes prestados en el mes, y los remitirá al Ministro, (entiéndase jefe de la provincia o área marítima delimitada, bajo la autoridad de éste), el cual librará los importes correspondientes.

---

50 Debe entenderse el Ministro de la matrícula de mar de cada puerto en donde estaba establecido, el cual, a largo plazo pasara a ser el Comandante Militar de Marina.

En los puertos de interés militar o de aquellos lugares estratégicos en donde eran preciso mantener tal servicio, por ejemplo la Ría de Sevilla, podían haber dos clases de prácticos, los que cobraban por medio de un sueldo del presupuesto general de la Marina llamados prácticos de número, y los de Nombramientos, que atendían al servicio sin sueldos preestablecido. Los servicios prestados por los prácticos de sueldos en los buques de la Real Armada, lógicamente no generaban a dichos profesionales devengo alguno, pues ya cobraban para este menester, pero tal como recoge las Ordenanzas, podían dar lugar a un abono determinado y extraordinario, que no fuese el imprescindible coste del barco o barquillo que le transportara al buque que demande su servicio, en cuyo caso también estaban obligados presentar su importe en una papeleta supervisada por el Capitán de puerto.

En ambos casos la suma de las gratificaciones e importe de los aranceles (tarifas) facturados, formaran las correspondientes obvenciones, (utilidades) los cuales constituirán en cada puerto la masa común de un mes determinado.

En cualquiera clase de puerto, hubiese una o ambas clases de prácticos, el Capitán de puerto, formara escala para las facciones ordinarias de los prácticos, teóricamente quiere esto decir, que dicho Capitán de puerto a estos efectos, es un práctico más, pero evidentemente no prestaba el servicio como tal, excepto cuando se presentaba una escuadra real, que estaba obligado a embarcar en el buque insignia, pero acompañado por el práctico primero, es decir del practico mayor o más antiguo.

La masa común de las obvenciones mensuales debidamente asentadas se dividirán por seis, entregándosele un sexto al propio Capitán de Puerto, repartiendo los restantes cinco sextos entre los prácticos a partes iguales. Dicho sexto es también conocido como obvención o exacción del sexto de los derechos de practicaje durante al menos algo más de los primero cien años de su vigencia.

El mencionado sexto del Capitán de puerto podrá ser disminuido en un tercio, el cual se repartiría entre el Teniente o Ayudante(s) en el caso de que tal capitanía de puerto contase con estas plazas.

La vigencia durante dos siglos de las mencionadas ordenanzas, dieron lugar a múltiples apreciaciones y reproches en relación con el cobro del sexto de practicaje por parte del Capitán de puerto, Sus defensores se basaban en que era un derecho adquirido establecido por una Ley, tal como fueron consideradas las citadas ordenanzas, derecho el cual por parte de sus detractores era considerado como decimonónico, costoso y abusivo, siendo por ello la difusión mediática de ambos argumentos, el hilo conductor que nos desarrolle nuestros propósitos.

Por ello comenzaremos con los planteamientos defensores de tales derechos, en donde se exponen las razones-fuerza de sus criterios defensivos.

Quizás la más detallada y contundente exposición la encontramos en el artículo publicado por Pedro de Prida[51] en donde en la pagina titulada *Derechos de Capitanías de Puerto*, razona y defiende el establecimiento y vigencia del sexto de practicaje, el cual se transcribe:

"Al cesar los antiguos Consulados en el desempeño de todas las atribuciones que les eran anexas en los puertos, por la Ordenanza general de la Armada de 1702, que estableció la manera cómo habían de dirigirse éstos, y las personas que debían desempeñar tales destinos, los derechos de Capitanías de puerto, que se remontan á las épocas más lejanas de los primeros pueblos comerciales, y cuyo origen se pierde en la noche de los tiempos, pasaron á disfrutarlos los Oficiales de Marina encargados de estas funciones".

La equivocada inteligencia que en estos últimos tiempo se ha dado á la percepción de los citados derechos, creados, sin duda, para premiar los servicios particulares de aquellas personas encargadas de vigilar por todo lo concerniente a su conservación, amarraderos, muelles y seguridad de los bajeles, que tanto afectan al tráfico en general, y que en este concepto pasaron á ser rentas públicas, nos sugiere las siguientes reflexiones, en que vamos á tratar de probar que no se hizo un detenido estudio de este asunto, y que no precedió el debido examen, que debió hacerse antes de adoptar una medida que tanto ha afectado á los intereses del Cuerpo general de la Armada, como ha de afectar en lo porvenir á los de la nación.

En el artículo 1° de las Ordenanzas generales de la Armada sobre policía de los puertos, se dice; «que para la buena conservación de éstos y las radas, tan importantes á la seguridad de las fuerzas navales y del comercio y para que sean de un verdadero abrigo, así contra los tiempos, como contra cualquier insulto de enemigos, con todas las proporciones necesarias para la carga y descarga de pertrechos y mercancías y habilitaciones de los buques, debe haber en su concurrencia amarradero y faenas, un orden y reglas do que nadie se pueda dispensar, y a fin de que estas reglas tengan el debido cumplimiento, habrá un Capitán de puerto. Oficial de la Armada, que se nombrará de entre aquellos para quienes se consideren de premio semejantes destinos por los méritos de sus servicios, y que cansados para continuaren el de campañas de mar, se hallen no obstante con el vigor suficiente para ejercer estos empleos con actividad, y estén dotados de la inteligencia marinera que pide su desempeño.»

Si con despacio y madura detención examinamos uno por uno los artículos de que tratan estas Ordenanzas, y que le son afectos al Capitán de puerto, se comprenderá fácilmente, por su simple lectura, la inmensa responsabilidad que pesa sobre este funcionario, encontrando en resultado

---

51 *En el periódico (más bien semanario) madrileño La Marina española, del 18.06.1868. Numero 38, página 7.*

final lo bien establecidos que se hallaban estos derechos cuando son puramente personales, puesto que los servicios que prestan aquellos, generalmente hablando, así lo son.

Aquella exacción satisfecha en justa retribución del que mira por los intereses del comercio que hace la riqueza del país, por todos los buques, tanto nacionales como extranjeros, han debido ser creados, en su primitivo origen, para recompensar al funcionario encargado de velar por la seguridad de los bajeles, y por consecuencia, de los intereses comerciales de todos los pueblos.

Así se ve que recíprocamente se hallan establecidos en todos los puertos del mundo marítimo, sin que en ellos tenga que ver para nada el Erario, puesto que se les considera como emolumentos del grave cargo que pesa sobre dicha autoridad, que fuera de lo que le preceptúa la ordenanza, tiene mucho que hacer en bien de la humanidad y del comercio en general, las imposiciones marítimas que, como esta, pesan sobre los buques extranjeros, se consideran legítimas y conformes con el derecho natural y de gentes; y como recíprocas, son de evidente justicia y de palmaria equidad, por considerarlas aplicadas á un servicio personal que redunda en beneficio de la navegación mercantil de todas las naciones. Pero no así cuando estas pasan, como sucede en nuestro país, á ser rentas públicas, porque en este caso no producen la menor utilidad ó ventaja á los navegantes, especialmente á los extranjeros, que los tienen establecidos en sus puertos, con el saludable fin do premiar servicios que no pueden menos de reputarse como particulares, porque redundan en bien de los intereses comunes de las naciones comerciales que á ellos dirigen sus naves, y que como emolumentos dados por méritos especiales, se recaudan directamente.

De la justicia de tales derechos no es posible dudar, toda vez que se hallan establecidos en todas las naciones con aceptación, y no sabemos que haya resistencia á pagarlos, ni aun que se hayan hecho observaciones para conseguir su abolición, .si que, al contrario, aparecen estar en armonía y conformidad con las ideas de los navegantes, de los navieros, y del tráfico en general.

Las naciones de más comercio marítimo, las que dan la mayor latitud posible á la libertad de su navegación, las que más la fomentan y protegen, la Inglaterra, en fin, y los Estados-Unidos de América, son precisamente las que tienen más subidos que otras los mencionados derechos, como demostraremos más adelante.

El establecimiento de la autoridad del Capitán del puerto es tan general é indispensable como el de los prácticos, razón por la que en todas las naciones tienen las mismas facultades, atribuciones y demás para el buen sistema de los muelles, de los puertos y de los buques puestos á su cuidado, y para desempeñar este cargo en los puertos de mayor importancia, siempre se buscan hombres de práctica é inteligencia marinera para dirigirlos con utilidad do la navegación y del comercio.

Los emolumentos de Capitanías de puerto son crecidísimos en todos los países marítimos, y se recaudan directamente, sin que para ello intervenga la Hacienda, porque, como ya hemos expuesto, se les considera personales.

En los Estados-Unidos son de 3 céntimos de peso fuerte por tonelada de los buques, bien goleta, 6 por un bricbarca, sean nacionales o extranjeros, lo cual da por término medio 3 pesos por una bergantín, 12 por un bricbarca, 18 por una fragata de mediano porte, 30 por una grande y 60 por cada vapor trasatlántico, igualmente disfrutan los Ayudantes de puerto en Inglaterra en donde son fuertísimos, con especialidad en Londres; su cobranza es también directa. En Marsella el Capitán de puerto tiene por el Estado sueldo superior al de su empleo, además de sus emolumentos por el destino y el beneficio del lastraje, que por sí solo produce mucho más que la Capitanía de puerto de mayor importancia en España.

Por último, el Capitán de puerto de la isla holandesa de Curazao tiene derechos crecidísimos, y muchos mayores que de la danesa de San Thomas, pues que se supone subían a más de 20.000 pesos anuales. A este tenor podríamos citar otra porción de puntos, lo que no hacemos por considerar estos suficientes para demostrar que no es sólo la Marina española la que cobra esa exacción inherente al destino de Capitán de puerto, y que sin reparo pagan los buques de todas las naciones, sino que es la que menos pide, puesto que un buque, el de mayor porte, sólo paga en los puertos de la Península 8 reales, descendiendo gradualmente hasta 4, según sus toneladas.

Si el Capitán de un puerto fuera a ceñirse estricta y exclusivamente a lo que le preceptúan las Ordenanzas, poco le podrían deber los que, necesitándole á menudo para asuntos de su profesión y de todo aquello que se roza con el servicio é intereses particulares y de la humanidad, no vieran en él más que un justo y estricto observador de ellas.

La inmensa Marina que cruza los mares llevándola vida, riqueza y actividad á todos los pueblos, y que afluye á los diferentes puertos del globo, desea que al entrar en ellos haya una persona de autoridad é inteligencia que vele por sus intereses, estimando en poco los derechos que se les exige con tal que sus naves se hallen seguras; seguridad encomendada al Capitán de puerto como la persona que posee, además de sus conocimientos especiales que pone á disposición de todos los buques surtos en la rada ó puerto, los medios de auxiliar á aquellos que se lo demanden.

Si estos derechos de reciprocidad, de justicia y de equidad, como lo son los de practicaje, creados por todas las naciones con la mira del bien común y sostenidos por los Gobiernos para premiar á aquellos que, después de haber pasado sus mejores días consagrados al servicio dé la patria, y en una carrera llena de privaciones y peligros, no pueden continuar en él ó que necesitan descanso, se suprimen, como se han suprimido en España, ¿qué

les queda, si cada día ven amenguados sus derechos y por lo tanto su porvenir, sin lo que pudiera hacer llevadera esa vida errante y peligrosa dé los que por muchos años se hallan precisados á vivir bajo la presión del régimen militar en una casa flotante y expuestos á los azares de los tiempos? Nada; y no encontrando nada que pueda recompensar esa abstracción de la vida y de afectos de familia que hacen los que se dedican á la carrera de la Armada, ¿qué acontecerá en época no lejana? Que habrá necesidad de pagar á peso de oro y concederle grandes exenciones a todo aquel que quiera venir á servir en un Cuerpo del que todo el mundo huirá como si se hallara contagiado de la peste.

Bajo estas consideraciones, nosotros no dudamos en exponer nuestro pobre juicio acerca de una cuestión que ha de ser, como otras muchas de que ya se ha escrito, de trascendencia para la Marina militar.

No olvidemos que los resultados de una medida equivocada no son inmediatos, que son lentos, sí, pero seguros, y cuando llegan, el remedio es difícil.

A poner remedio, á que no lleguen esos fatales resultados, debemos dirigir nuestros esfuerzos, y para ello no pedimos otra cosa, sino que con recto criterio y corazón levantado, con detenido estudio de las cosas, se examine una cuestión de tan alta importancia, por los que dirigen la gestión del ramo de la Marina.

No debe mirarse este asunto como otros por el prisma de las personas, sino por el resultado de las cosas, y no olvidemos, que si la juventud viene al calor de estos y otros privilegios á inscribirse bajo la gloriosa bandera, dé la Marina, esta se alejará espantada el día que no encuentre el aliciente que á ello le impulsaba.

Estúdiese bien este asunto como otros, y si ha habido error en la manera de apreciar estos derechos de la Marina, vuélvansele haciéndola justicia, y el país, á no dudar, sacará el fruto de estas decisiones que favorecerán grandemente sus propios intereses. Pedro de Prida,

Casilla del Capitán del puerto de Guayaquil (Ecuador)

Antigua Capitanía del puerto de Salou - Tarragona 1820.

Efectos y consecuencias del sexto de los derechos de practicaje

Tales derechos de contenidos legales fueron así practicados durante dos siglos, aunque como veremos, tuvo ciertas modificaciones, siendo de resaltar que no constan discrepancia alguna en las fuentes investigadas, durante los primeros decenios de la entrada en vigor de las mencionadas ordenanzas, pero con la profusión de la prensa a mediados del XIX, ya encontramos sugerencias que a modo disimulado, una veces más que otras, pretenden poner en solfa la legalidad u oportunidad de tal obvención al Capitán de Puerto, al tiempo que se señala hacia esta autoridad, como la primera directamente beneficiado, de impulsar la obligatoriedad del practicaje, por los beneficios que le reporta, e incluso se llega a plantear que su desaparición producirá una reducción de los derechos del practicaje (de la tarifa del servicio de practicaje), para muchos puertos. Por ello iremos recogiendo, bien en su totalidad o extractados, los diferentes comentarios publicados, agrupados por años, incluyendo las referencias legales que en algo se refieran a al asunto mollar de este capítulo, cual es el sexto de practicaje.

1807

En las Ordenanzas de Godoy de este año, oficialmente titulas Del Rey Serenísimo Príncipe de la Paz, Don Manuel Godoy, Almirante general de mis fuerzas marítimas en España e Indias, y Protector del comercio marítimo de mis vasallos en todos mis dominios, que regulaban el Concejo del Almirantazgo, al tratar sobre los derechos de capitanía, en su artículo 50 se contemplaba la independencia de los derechos cobrados a los buques extranjeros en los puertos de dominio español, en los correspondientes a los derechos de ancorajes, los de la capitanía del puerto y sus certificaciones de entrada y salida, y a las gratificaciones de prácticos, todos ellos establecidos en función de sus propios reglamentos, considerándose los restantes, equivalente al derecho de tonelada que se adjudicará el Almirantazgo. Al tiempo que por el artículo 51 se suprimen cualquier otro derecho que se grave a la navegación sea de origen municipal o particular.

Por el artículo 52 se ordena que continúen a cargo de los Capitanes de puerto el cobro de los derechos de ancoraje y el de tonelada, con la obligación de de entregar los respecticos productos por meses, semanas o días, según se dispusiese, a los tesoreros de Marina de los departamentos y demás ministros que sean nombrados por el Almirantazgo en los puertos de España y América para la recepción de los mismos.

1822

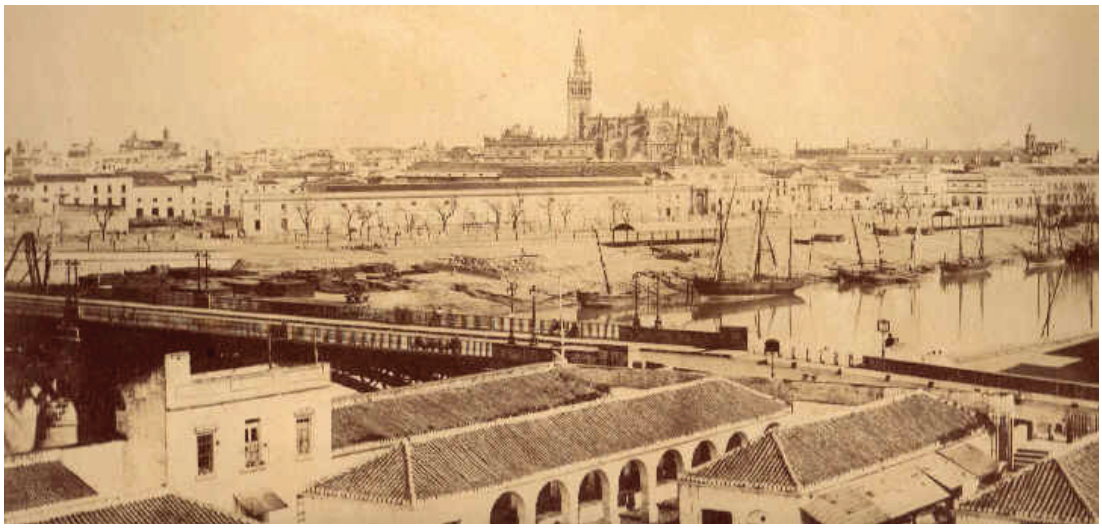
Por la Orden de 31 de marzo de este año, se autoriza a la Diputación provincial de Canarias para reformar los derechos de navegación y puerto que se cobran a las embarcaciones que entran en tránsito en todos los puertos

habilitados de aquellas islas, ello fue debido a una petición del Síndico de Santa Cruz de Tenerife en nombre del Ayuntamiento, la cual fue elevada a las Cortes y en el ínterin y mientras se instruía el correspondiente expediente, en donde se solicitaba con carácter urgente que se declarase libre de toda contribución conocida como derechos de puerto, excepto los correspondientes a la sanidad y al Capitán de Puerto, para todas las embarcaciones que en sus viajes a América, África y Asia, arriben a estas islas, para reparar avería, refrescar víveres o con cualquier otro motivo que no sea el de negociar, petición que fue aceptada por las Cortes a modo provisional hasta que esta alta institución dicte las providencias que estimen convenientes.

1850

Inicio de las primeras críticas sobre los derechos de practicaje

Fruto de las numerosas búsquedas realizada para el desarrollo de este trabajo, podemos concretar que corresponde a este año las primeras sutiles sugerencias que ponen en tela de juicio la existencia de los derechos de practicaje, derivadas de cuando se presenta una solicitud del gobierno de S.M. Británica recurrida ante el gobierno español, a causa del inmediato nuevo tráfico que la Compañía Real de Vapores pretende establecer entre Southampton y Rio de Janeiro, con escala en Santa Cruz de Tenerife, solicitando ciertas concesiones indispensables para evitar entorpecimientos en la arribada de sus vapores a este puerto, y la pronta resolución sobre los derechos de practicaje[52].



Puerto de Sevilla hacia 1850
(En primera imagen el Mercado de Triana
y puente de Isabel II y al fondo la dársena del Arenal)

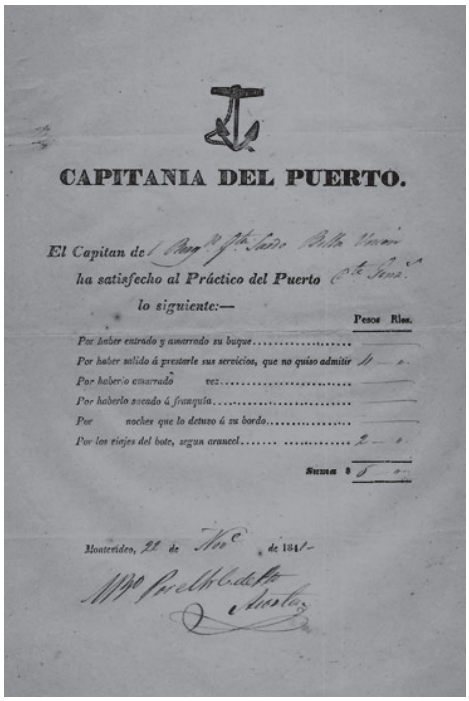
52 *La Época del 07.11.1850, nº 518, página 3.*

1851

Por Circular de la Sección primera de la Secretaria de estado del Despacho de Hacienda y Crédito Público, se recuerda que el Derecho de practicaje se satisfará en la Capitanía de puerto, conforme al Reglamento de 22 de Abril de 1851, en el concepto de que solamente pagarán Derecho de practicaje los buques que pidieren práctico.

1853

No tardaron muchos años para que el tema llegue al Congreso de los Diputados, por ello conocemos que en la sesión de las Cortes Españolas, celebrada el 20 de enero de 1853, en donde a propuesta del Sr. Figuerola, diputado por Barcelona del partido progresista, se aprueba crear una comisión para estudiar la refundición de los diferentes derechos portuarios en vigor, entre los que se incluyen los llamados derechos de practicajes, englobando todos ellos en un único derecho que se denominaría de descarga, reglamentando las diferentes consideraciones para buques españoles, de cabotaje, de guerra etc.

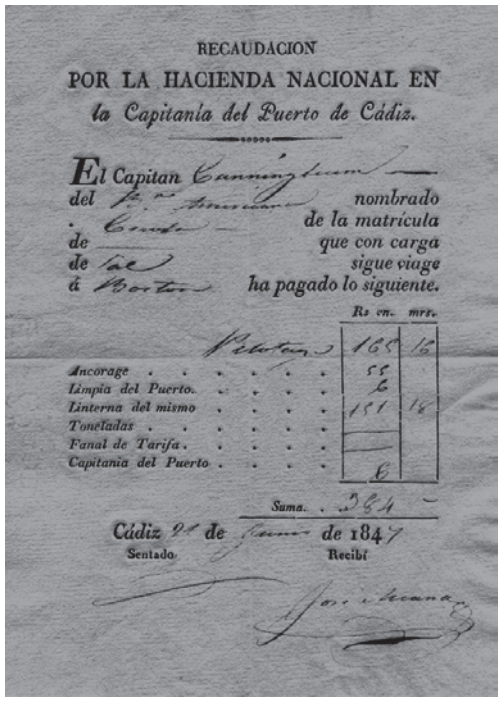


CAPITANIA DEL PUERTO.

El Capitan de
ha satisfecho al Práctico del Puerto
lo siguiente:—

	Pesos	Rles.
Por haber entrado y amarrado su buque		
Por haber salido á prestarle sus servicios, que no quiso admitir	11	
Por haberlo amarrado vez		
Por haberlo sacado á franquía		
Por noches que lo detuvo á su bordo		
Por los viajes del bote, segun arancel	2	
Suma $	5	

Montevideo, 22 de Nov.e de 1841



RECAUDACION
POR LA HACIENDA NACIONAL EN
la Capitanía del Puerto de Cádiz.

El Capitan
del nombrado
de la matrícula
de que con carga
de sigue viage
á ha pagado lo siguiente.

	Rs vn.	mrs.
Pilotage	165	16
Ancorage	55	
Limpia del Puerto	6	
Linterna del mismo	151	18
Toneladas		
Fanal de Tarifa		
Capitania del Puerto	6	
Suma	384	

Cádiz 21 de Junio de 1847
Sentado Recibí

Izquierda: Recibo del cobro del servicio de practicaje en el puerto de Montevideo el 21 Nov. 1841.

Derecha: Recibo del pago de los derechos de Pilotage, Ancorage, Limpia del Puerto, Linterna y Capitanía del puerto expedido por la Capitanía del puerto de Cádiz el 21.06.1847, en donde se observa que es esta dependencia, la que cobra en nombre de Hacienda el servicio de practicaje en razón al reglamento de 1851 antes citado.

Más tarde, en Bilbao se eleva una consulta de la Dirección de Aduana al Ministro de Marina sobre la obligatoriedad del practicaje en su ría, preguntando si se pueden suprimir los derechos de practicaje y pilotaje, autoridad esta ultima que tras recibir un dictamen de la Junta Consultiva de la Armada, la cual a su vez había recibido los informes de los Capitanes Generales de los tres departamentos marítimos: Cádiz, Ferrol y Cartagena, propone a la Reina la promulgación de la Real Orden de 6 de abril de 1853, en donde se declara que el practicaje es necesario e indispensable, pues en todas las naciones es obligado tomarlo, afirmando, que no debe ser incluido en el concepto de pago al Erario Público, refundiéndolo en los impuestos de fondeadero y de carga o descarga que establece el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851, al tiempo que aclara, que no se deben confundir por dualidad, los servicios de practicaje y pilotaje, pues es el practicaje un servicio obligatorio en todas las naciones para evitar la inexperiencia local del navegante que arriba a él, estando limitada la ciencia y obligación de los Pilotos de altura a conducir los buques desde la boca de los puertos de su salida, hasta la inmediación de los de entrada, donde cesa su responsabilidad, es indispensable la concurrencia de un piloto práctico conocedor local y demás circunstancias a que debe atenderse para la entrada, para que, por defecto de la inexperiencia local u otras causas, no se expongan las embarcaciones, ni peligren las personas ni los intereses que conducen. Igualmente se recogía en los informes de los tres Capitanes Generales de los Departamentos Marítimos citados, que los derechos de practicajes de los diferentes puertos españoles, eran inferiores a los de los puertos extranjeros y que al igual que en estos, eran liquidados directamente a los prácticos, que personalmente lo administran, y se establecían en razón de las circunstancias del puerto y de la fatiga y riesgos del trabajo del practico, sin que en ningún caso entre en los ingresos del Fisco.

Es también destacable un párrafo incluido en la Real Orden de 6 de abril de 1853 que define y matiza los llamados derechos de practicaje: […] los derechos de practicaje, llamados también de pilotaje, no es un impuesto, es el pago de un servicio, es la remuneración del Piloto-Práctico, que en circunstancias muchas veces azarosas sale fuera del puerto a conducir al mismo, las naves que viene de alta mar, para cuyo servicio tiene que pagar de su cuenta una embarcación menor y cuatro o cinco compañeros que le ayuden en su penoso y arriesgado ejercicio; y es mucho más conveniente que perciban los Prácticos este derecho, que suprimirlo y señalarles un sueldo, porque sobre las razones expuestas por el Capitán general del Departamento de Cádiz, hay que añadir que les faltaría del estimulo que les obliga a exponer sus vidas y les hace proporcionarse por sí embarcaciones bien acondicionadas para luchar con los malos tiempos, de lo que resultan grandes ventajas a la humanidad y al comercio en los infinitos casos de compromisos para los buques, de cuyas ventajas carecerían si alterándose el sistema seguido en este ramo desde tiempo inmemorial y por todas las naciones, se le asignase un sueldo a los Prácticos aún cuando fuesen proporcionados como debería serlo, a las dificultades y peligros que tuviesen que arrostrar en cada puerto.

1856

No obstante y a pesar de la contundente defensa del ministro de Marina, contra las propuestas anteriores, tienen estas el suficiente eco en la prensa, tal como recoge el diario democrático madrileño *La Discusión*[53], en donde de nuevo insiste en suprimir el impuesto Derechos de Practicaje entre otros*(2)*, por considerarlo una imposición innecesaria al obligarse a los buques tomar practico en la entrada y salida, pagando por este servicio una cantidad que no baja de 100 reales., y en algunos casos llega a 200 rs., por ello, lo define como un oneroso gravamen que debería ser reformado, para dejar a los capitanes en libertad para que sin más criterio que su interés propio, se valga o no de los prácticos, razonando su argumento en la injusticia que se puede presentar cuando se da el caso, de que el capitán de un buque conoce un puerto tan bien o mejor que el práctico del lugar, haciendo el articulista un especial énfasis, en el interés indirecto que se puede presentar para mantener estos servicios como obligatorios en el mayor número de puertos posibles, pues los Capitanes de puerto perciben la sexta parte del practicaje, está en sus intereses que los haya en el mayor número de puertos posible, sean o no peligrosos o de difícil entrada, lo que redunda un daño de la navegación. Porque si un buque en un viaje a las costas de Cantabria, por ejemplo se ve obligado por mal tiempo a cuatro o cinco arribadas forzosas, entonces los derechos de practicaje, y otros no menos gravosos que se le exigen, importan todo o la mayor parte del flete, y para no verse en el caso de haber entrado sin provecho alguno, prefieren muchas veces correr el temporal en alta mar y resisten todo lo que pueden tomar puerto, y esta repugnancia es causa frecuente de siniestros No sucedería así quedaran abolidas esta y otras cargas; entonces los buques verían en los puertos lo que estos deben ser, un asilo en las tormentas, mientras que ahora son solo sitio donde le chupa sin consideración ninguna la sangre del pobre marinero.

1858

A finales de este año, posiblemente atendiendo a una razonada petición de actualización de la tarifa de practicaje en la ría de Huelva, se dicto una Real Orden por la cual dichos derechos de practicaje se nivelaran con los que se exigen en Sanlúcar, a excepción de los buques de cabotaje de menos de 1,000 quintales que hacen su servicio en los puertos intermedios, entre el Estrecho y Ayamonte, según publicaba *La Iberia*[54].

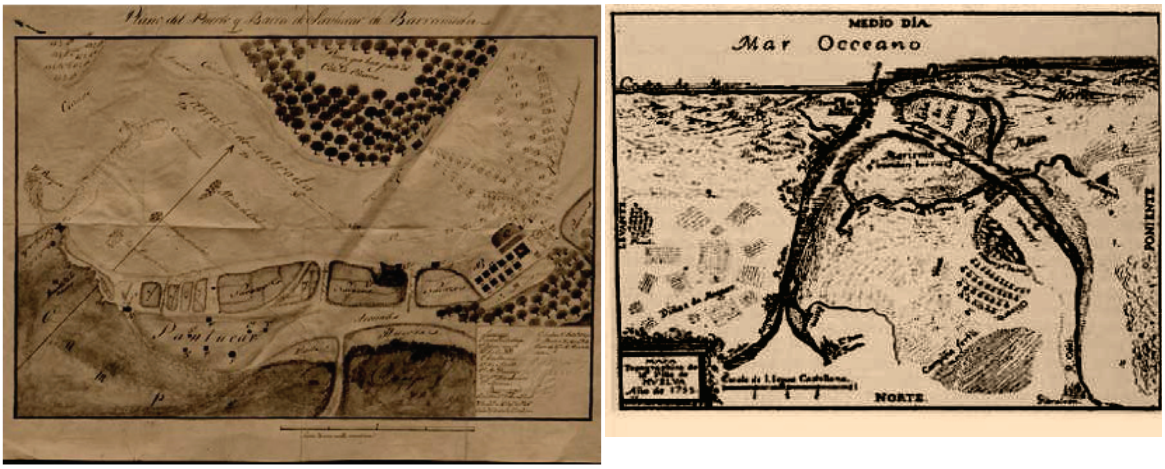
1860

Dicha actualización y nivelación de tarifa dictada por la R.O antes citada, junto con los costes de otros derechos portuarios, trajo en menos de dos años la inmediata demanda de arreglo de los derechos que por los

---

53 *N.º 1.526, página 2 del 09.12.1856*
54 *Del 24.11.1858*

diferentes conceptos se exigen a los buques, acusándolos de regirse por una completa anarquía que data de muchos años antes y nadie se ha cuidado de remediar; por el objeto de nuestro trabajo, limitaremos los comentarios críticos sobre estos hechos a la reseña publicada en *El Clamor Público*[55] sobre el propio ámbito del derecho de practicaje, de cuya existencia y regulación es la Marina responsable, y por ello el articulista haciéndose eco en la sección Correos de Provincia de tal diario, en donde señalaba a esta institución de no respetar el precepto constitucional que somete a las Cortes la facultad de autorizar el cobro de todas las contribuciones, pues se hace de una manera poco equitativa de ordinario y expuesta además a ciertos abusos que debieran evitarse. Por ello propone la exacción de aquellos derechos no regulados desde esta suprema institución (Las Cortes), olvidándose el articulista que los derechos de practicaje, fueron en su día, delegados o atribuido su regulación a la propia Marina, en la figura del Capitán de puerto, por aplicación de las Ordenanzas Generales de Marina de 1793 que están en vigor.



Izquierda: Carta náutica del puerto de Sanlúcar de Bda. y parte de la barra del Guadalquivir, 1835 José Ley.
Derecha: Plano de los ríos Tinto y Odiel y barra y puerto de Huelva, trabajo de José Antonio Armano 1755, siguiendo las pautas de Aremido.

Termina su exposición proponiendo la supresión de todos los derechos portuarios, estableciendo un solo impuesto, proporcional a la importancia de cada puerto, a las obras que para su construcción se hubiesen hecho, a la capacidad de los buques y a la circunstancia de entrar cargados o en lastre [...] y respecto á los pilotos prácticos, dejar á las embarcaciones en libertad de pedir o no su auxilio a la entrada de los puertos, pagando únicamente en el primer caso (entrar cargado), y quizás sería más conveniente y decoroso que aquellos fuesen unos funcionarios

55 *Del 16.11.1860, (página 2),*

públicos, asalariados por el Estado, y dispuestos a prestar sus servicios a cuántos de ellos pudiesen necesitar, y señalando una retribución, que se abonaría también de fondos públicos, a la lancha que los condujese a bordo y que prestase los auxilios que en tales casos se acostumbra. En resumen con su exposición demuestra el articulista que además de desconocer las citadas ordenanzas, cree que siendo el servicio de practicaje a cargo del Erario Público, será menor, cuando no pueda ser gratis para el usuario, mejor y más justo, quizás pensando que el dinero público no es nadie ni es fruto del esfuerzo contributivo de todos los ciudadanos, toda una lección de demagogia.

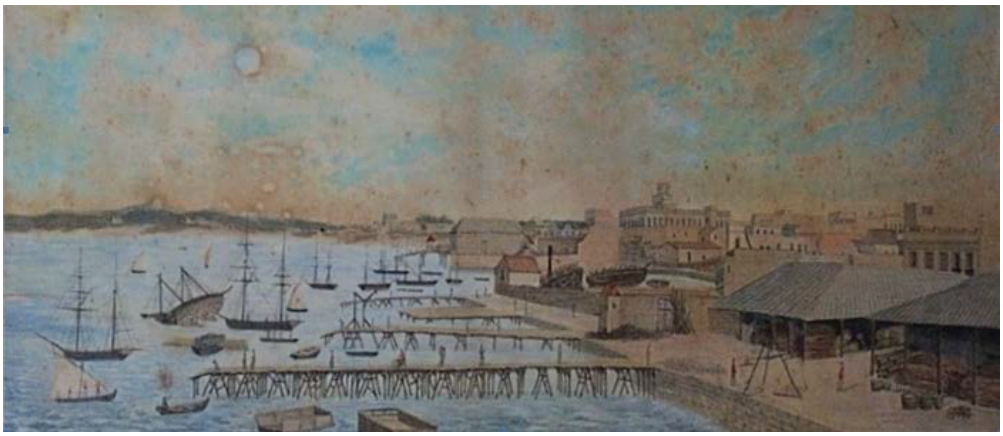
No obstante, en la crónica citada se transcribe una carta recibida desde Huelva como apostilla de sus propuestas, de la cual se copian dos de las cuatro indicaciones, la referente al derecho de practicaje y al de deslastre, en donde se refleja cómo estaban los ánimos:

Huelva 9 de Noviembre:

"Cuatro son los derechos principales que en este puerto se exigen á los buques: El practicaje viene pagándose, según los datos que he examinado, en igualdad con el que se paga en la ría de Sanlúcar a Sevilla. Los buques que entran por Bonanza, recorriendo un trayecto de diez y seis leguas tortuosas, con cortaduras y bajos, y los que entran por la barra del rio Odiel, que no tienen más inconveniente que el sitio llamado la Ballena y tres leguas de longitud, son para pagar medidos por la misma tarifa, cual si el trabajo y compromisos de los prácticos fuesen en un todo iguales. Y si la extracción se limitase a solo aquellos cuyos capitanes desconociesen los escollos, aunque excesivos los derechos, algo pudiera disimularse; mas exigiéndoseles del mismo modo a extranjeros, nacionales y a los mismos hijos de la población, que para nada necesitan ni piden al práctico, la exacción, después de excesiva, aparece injusta, cuando se sujeta a ella á quienes no deben en concepto alguno pagar, y es más, nunca se les reclamó. El segundo está fundado en un acuerdo del gremio de mareantes, y aprobado por la capitanía general del departamento: Para deslastrar, se obliga a todo buque que entra en este puerto, a que lo hagan las embarcaciones que el gremio (de la matricula de mar) tiene destinadas al efecto. Por cada tonelada se le exige seis reales vellón, de los cuales cuatro son para los tripulantes y pequeño buque, y dos para el gremio. Es decir, el gremio convertido en Gobierno y la Capitanía General en Congreso, imponen y aprueban los medios de donde han de sacar dinero para los fines que se les antoja. Vea Vd., cómo en España no son ni las leyes de aplicación generales, ni hace falta aquel artículo de la Constitución que prohíbe se paguen más gabelas que las aprobadas por las Cortes. Con la Marina no hay leyes, ni Cortes, ni Constitución[56]"

---

56 *El Clamor público del 16.11.1860, página 2.*



Capitanía del puerto de Montevideo

1861

Como curiosa prueba de la atención mediática que va alcanzando los derechos portuarios en la vida española, cabe resaltar el concurso de trabajo sobre una memoria que convocaba la Alcaldía- -Corregimiento de Madrid (Sección Subsistencias), ofreciendo una medalla al autor de la mejor memoria seleccionada, sobre el carácter y diferencia de clasificación de la navegación de cabotaje y altura, determinando los derechos de fondeo, practicaje, faros y sanidad que corresponde pagar a cada buque en ambos casos, discutiendo si debe servir de tipo el porte, y deben tenerse presente además la duración del viaje, el cargamento y la procedencia. Las memorias participantes deberán ser presentadas antes del 31 de Octubre de 1862[57].

1862

Recogía la prensa de Tarragona el día 24 de Octubre, de este año un artículo a modo de editorial, titulado *Reformas administrativas en las Aduanas y Puertos* del cual reproducimos los siguientes párrafos relacionados con nuestro trabajo:

"Varias veces hemos insistido sobre las embarazosas trabas que opone al comercio en nuestros puertos la excesiva y viciosa reglamentación administrativa, dictada por un suspicaz espíritu fiscal que no está ya en armonía con las ideas modernas sobre la naturaleza y objeto del impuesto y sobre las funciones protectoras que la administración competen en todos los ramos de la pública riqueza y la individual actividad. Todos los días llegan hasta nosotros las repetidas quejas de los comerciantes que son víctimas de exacciones, cuya legalidad no disputan, pero cuyas consecuencias perturban la regular acción y la amplia libertad necesaria al tráfico y de vejaciones

---

57 *La Iberia del 24.05.1861, página 3.*

innecesarias y molestísimas, todo lo cual redunda un perjuicio del comercio y por consiguiente daño del país, que en último resultado como consumidor […]

También reclama urgente reforma el derecho de practicaje que se exige á todos los buques por el auxilio que prestan los prácticos en los puertos, y que hoy llega a ser de grande importancia en atención á la frecuencia con que, en especial los buques de vapor, los visitan continuamente. Colocar al capitán de un buque que por sus continuas escalas conoce bien un puerto, en la necesidad de admitir los conocimientos de un práctico y de satisfacer una retribución bastante elevada, es crear entorpecimientos al tráfico diario, mayormente cuando en ello se ve un impuesto que no percibiéndolo el tesoro público, pudiera considerarse como una especulación monopolizada en provecho del particular.

Dótese á los prácticos de los puertos con un sueldo fijo y en consonancia con sus trabajos, y en buena hora perciba el Estado una cortísima cantidad para atender á este servicio, seguro de que el extraordinario movimiento que se desarrolla en nuestros puertos, hará no solo llevadera, sino hasta insignificante la gabela que se exija á cada buque según sus toneladas[58].

1863

Otro proyecto de ley de los Sres. Figuerola y González de la Vega ambos diputados progresistas, representantes de las dos ciudades marítimas más importantes de España, es presentado en el Palacio del Congreso el 3 de enero de 1863, para que se declaren abolidos los derechos llamados de faro, fondeadero, carga y descarga; entrada de sanidad, practicaje o lemanaje, firma, cofradía y cualquiera otros que se exijan a los boques en la entrada, permanencia y salida de los puertos españoles y se establezca un derecho único que pagarán los buques sea cual fuere su bandera que se llamará de descarga, satisfaciendo un real vellón por cada quintal en bruto de géneros que desembarquen procedentes del extranjero, pues a la de la diversa nomenclatura; existen en los puertos gabelas y corruptelas que hasta ahora no ha sido posible destruir. Ésta proposición por sí sola simplifica 95 artículos de la ordenanza de puertos, sin el menor perjuicio del tesoro, tal como recogían los periódicos[59].

Esta propuesta de ley fue muy debatida y contestada por *El Lloyd Español*[60], en donde se reseña que con respecto a agrupar el coste del practicaje en un solo derecho, le trasmitía al ponente del proyecto: En este párrafo vemos bastante confusión, pues cita su autor impuestos que ya no existen, como el de cofradía, y otros que nunca lo fueron, ni podrán serlo, como la aguada y el practicaje; la primera es un gasto que entra en el de provisiones, y cuando un buque toma agua, la paga, cosa natural y que no creemos que por el impuesto

---

58 *Diario de Tarragona, 24/10/1862, página 1 de 4.*
59 *La Iberia de10.01.1863. El Clamor público, La Correspondencia de España y La Iberia, todos del 06.01.1863, y El Clamor público de 21.01.1863.*
60 *De fecha 08.02.1863.*

propuesto, se la dieran, ni hace al caso incluirlo, puesto que cada cual cubre esta necesidad donde mejor le parece, excepto en los casos fortuitos.

El practicaje es un servicio particular que reclama el buque para su mayor seguridad, y cuyo servicio vale tanto o cuanto, según las dificultades que presentan las entradas respectivas de los puertos; servicio que estamos seguros que nuestros navieros preferirán siempre, como hacen ahora, pagar al práctico o prácticos establecidos en cada localidad, aparte de lo propiamente llamado impuestos, pues de este modo tienen seguridad de hallarse servidos con la premura que en muchos casos requiere el estado de la mar, los vientos según las embocaduras, o quizás el estado del buque, que bien pudiera ser precario por averías sufridas en su navegación. Lo que creemos seria de justicia, si, es que no se obligase a tomar práctico a aquel que no lo reclamase. Capitán hay tan práctico como el mismo práctico que va en su ayuda.

Si bien días más tarde publicaba el mismo periódico con fecha 10.02.1863 al comentar de nuevo este proyecto de ley, que la propuesta del Sr. Figuerola con relación al derecho de practicaje era poder reformarlo para suprimir la obvención del sexto de practicaje.

1864

El Ministro de Marina manifestó en las Cortes: los derechos de capitanía de puerto han desaparecido para la Marina, (posiblemente se refería al hablar, a los de los puertos cubanos durante la sección correspondiente, o también pudiera ser que se refiriera a que el Reglamento de 1851 por el cual se obligaba a pagaban los derechos de practicaje y otros, en la propia capitanía de puerto, ha quedado anulado, realmente no es posible concretar la fecha en la cual los prácticos volvieron a facturar y cobrar ellos mismo sus servicios).

Siendo así los aires que corren, no es de extrañar que vuelvan a resurgir las presiones, en este caso a través de un dictamen aprobado por la Sección de Comercio celebrada el 26 de noviembre de 1863, sobre una Real Orden expedida por el Ministerio de Fomento el 13 de Mayo anterior, y recordada por la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio días después, acerca de los derechos de navegación. En dicho dictamen, se propone que del derecho de pilotaje, se rebaje la sexta parte que perciben de los prácticos el Comandante de Marina[61].

1868

Recogía *La Época*[62] (Madrid. 1849) que en un Decreto expedido por el ministerio de Hacienda que tiene por objeto liberar á la marina mercante de las

---

61 Boletín Oficial del Ministerio de Fomento, número 524, del 09.01.1864, Año XI - Tomo XLI.
62 Del 23.11.1868, nº 6.418, página 2

trabas que hasta aquí han entorpecido su desarrollo. Detallando a continuación el preámbulo y parte dispositiva de la cual destacan:

Art. 10. Quedan abolidos los derechos llamados de fondeadero, faros, sanidad, carga y descarga, los especiales que se cobran en determinadas localidades con los nombres de Castillo de San Antón, Cofradía de San Telmo y cualesquiera otros que al presente se exijan á los buques á su entrada, estancia ó salida de los puertos, exceptos los de lazareto y cuarentena expresados en el art. 6°, y los que por servicios particulares, libremente pedidos y libremente prestados, deban abonarse. El servicio de practicaje queda sometido á las reglas prescritas ó que prescribiere el ministro de Marina.

Quizás por ello, se tuvo que nombrar una comisión para examinar la legislación que regula el cobro de los derechos de puertos, navegación y practicaje, designándose a D. Francisco Javier de Salas para que tome parte en ella[63].

Según recoge Rosa Monlleó Peris[64] en su obra, en 1866 se pagaba en el puerto de Valencia por el servicio de practicaje de los buques españoles más de 200.000 reales de vellón.

Ante la continua presión contra los derechos de practicaje que va apareciendo en el horizonte mediático, viene a tiempo recordar el artículo de Pedro de Prida, ya expuesto al inicio de este capítulo, publicado en La Marina española en este año como respuesta a esta presión mediática, en defensa de las Capitanías de Puerto, de los prácticos y del coste de tales derechos y su reparto a dicha autoridad marítima, el cual exponía los argumentos que luego sirvieron a su vez, de defensa anticipada a todo lo que se publicó en la prensa durante los cincuenta años siguientes.

Rada de Alicante
Oleo de Rafael Monleón y Torres

---

63 La Correspondencia de España, del 20.04.1868, nº 3.805, página 3.
64 Publicaciones de la Universidad Jaime I. 1996. La burguesía valenciana en el sexenio democrático: Liberalismo y cuestión social, página 128.

Puerto de Barcelona
Eliseo Meifren hacia 1859

En la fecha 23 de noviembre de 1868, es conocido por el *Diario La Época* un decreto expedido por el ministerio de Hacienda que tiene por objeto liberar a la marina mercante de las trabas que hasta aquí han entorpecido su desarrollo. En relación con nuestro trabajo, interesa conocer de tal decreto, el artículo siguiente:

Art. 10. Quedan abolidos los derechos llamados de fondeadero, faros, sanidad, carga y descarga, los especiales que se cobran en determinadas localidades con los nombres de Castillo de San Antón, Cofradía de San Telmo y cualesquiera otros que al presente se exijan á los buques a su entrada, estancia o salida de los puertos, excepto los de lazareto y cuarentena expresados en el art. 6º, y los que por servicios particulares, libremente pedidos y libremente prestados, deban abonarse. El servicio de practicaje queda sometido a las reglas prescritas ó que prescribiere el ministro de Marina.

Lo que puso en su lugar las especulaciones que hasta entonces se han manifestado en las reseñas anteriores, señalando a la Marina como una institución ajena al control de la Cortes, olvidándose que era la designada por el Estado para regular los derechos de practicaje.

1870.- Propuesta del mantenimiento y conservación de las balleneras de la Matricula de Mar, a cargo de los emolumentos del Sexto de Practicaje

Se publica en este año la obra de Francisco Javier de Salas[65], en donde se hace una defensa razonada de la robusta embarcación menor, conocida como ballenera, la cual hasta los años 80 del pasado siglo, podíamos ver en muchos buques de la Armada, como embarcación auxiliar/bote salvavidas, la cual aún embarca el buque escuela Juan Sebastián Elcano, embarcación que fue propuesta en su día, como adecuada para las faenas marineras y servicios de auxilios que prestaban en los puertos la Matricula de mar, a través de los gremios de mareante, la cual se presentaba como de muy escasos costes de construcción y mantenimiento, escasa dotación (6 ó 4 hombres, más patrón, según los servicios y clase de ballenera, pues eran las de primera clase por ser más pesadas las que precisaban 6 remeros, existiendo también de segunda y tercera clase), las cuales se ofertaban en un lote de 36 unidades (11 de primera para las capitales de provincias marítimas y las restantes para las matriculas de mar de los puertos de estas capitales), a un coste total de nueve mil quinientos cincuenta escudos ,ó sean cinco mil pesos aproximadamente, destacándose que una vez adquiridas su coste de explotación para la Matricula de Mar seria de 166 raciones de Armada, para tripulación total de las dotaciones necesarias, a las cuales se le contrataba con un compromiso de servicio de 8 años, dotándosele además por cuenta del Estado el primer equipo de vestuario, y planificándose el mantenimiento y conservación de estas embarcaciones, los cuales deberían correr á cargo de las Capitanías respectivas, deduciéndose de los emolumentos que por sexta parte del practicaje estas recibieran.

Capitanía del puerto de Manila en 1870

---

65 *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo: cuestión vital de marina. Capitán de fragata D. F. Javier de Salas. Madrid 1870, imprenta de T. Fortanet).*

El autor apela a la benevolencia del lector por la exposición aunque abreviada de este tipo de embarcación, popularmente nombrada ballenera, la cual tanto influyó en sus primeros años de juventud y contacto con la mar, así como en los meses de instrucción en el Cuartel de San Fernando, al realizar el servicio militar, pero a veces la nostalgia nos puede.

1880-1881

No obstante y ante estos frecuentes comentarios en la prensa nacional sobre los derechos de practicaje, se fueron presentando en muchos puertos, propuestas locales de modificaciones de estos derechos, tales como aquí exponemos:

La modificación de la tercera nota del arancel de practicaje para el puerto de Santander, que publicaba La Iberia[66] disponiendo que en lo sucesivo se entienda redactada en la forma siguiente: *"A los buques de vapor españoles que entren o salgan haciendo uso de sus máquinas y a los de vela nacionales que lo verifiquen remolcados, siempre que sean de los dedicados exclusivamente al cabotaje, se les hará la rebaja de una tercera y una cuarta parte respectivamente de los derechos que les corresponda satisfacer por la anterior tarifa".*

La disposición del Comandante General del apostadero de La Habana por la cual queda asimilado los derechos de practicaje de los buques de los Estados Unidos con los nacionales[67], un claro precedente que dará lugar a incluirlo en el Tratado de Comercio con los Estados Unidos de 1884, como veremos más adelante.

Se resuelve que los beneficios que concede a los buques de vapor españoles la nota tercera de practicaje en el puerto de Sanlúcar, se hagan extensivos a los que se refiere el art. 3° de la Real Orden de 31 de octubre de 1866[68].

Por *El Correo de Madrid* del día 30 de 1880 se da a conocer: Se ha dispuesto que rija en Puerto Rico el arancel de practicaje anterior a las últimas reformas[69].

La prensa de Cartagena se queja de que la tarifa que rige en aquel puerto para la exacción de derechos por practicaje y amarre de buques, es tan exagerada, que pronto quedará desierta aquella bahía[70].

---

66 *Del 24.03.1880 (página 3),*
67 *La Iberia, del 13.06.1880, página 3*
68 *La Correspondencia de España del 09.05.1880, nº 8.093, página 3.*
69 *La Opinión y el Diario de Tarragona, ambos del 01.08.1880.*
70 *El Imparcial de 18.01.1881, página 3.*

Puerto de Málaga en 1880

Puerto de Valencia 1880

1882

Por Real orden de 14 de junio de 1882, se dispone en su punto 7º, entre otras medidas dictadas; Refundir en una sola clase, los prácticos y los amarradores en todos los puertos de la península, y que de los emolumentos de practicaje y amarraje se formará una masa común que se distribuirá con sujeción a lo que para los emolumentos de practicaje preceptúan las Ordenanzas generales de la Armada, entre individuos que componen la única clase de prácticos. Aclarando en dicho punto, que se exceptuarán de la anterior prescripción, los comprendidos en la regla cuarta (por avanzada edad), los cuales atendiendo a la menor responsabilidad y trabajo de sus servicios, sólo percibirán una mitad de la parte correspondiente a cada uno de los demás prácticos. No aclara a quienes afecta esta norma transitoria, si a los prácticos o a los amarradores; suponemos que serían aquellos amarradores de elevada edad que desde ahora deberían de efectuar el practicaje. Por lo que en

aplicación de las citadas Ordenanzas, a partir de ahora, la masa común de donde se descontara el sexto de los derechos de practicaje para el Capitán de puerto, como emolumento de su empleo, aumentará en la medida que sumen los hasta entonces ingresos por amarrajes.

1883

El 15 de marzo de este años, aparece en *El Correo Militar* un artículo titulado *Capitanías de Puerto* escrito por Abdel, en donde el autor sarcásticamente expone su crítica: por la existencia de personal de la Armada en la Capitanías de Puerto en número excesivo y en donde entra el derechos de capitanía (practicaje) con rendimientos de, tres mil, cinco mil, diez mil o las pesetas que ustedes quieran por rendimientos de los derechos de capitanía (hay alguna que deja seis mil duros anuales […]

No se crea que exageramos, y eso que no hemos supuesto el caso de que la capitanía sea la de Puerto Rico, con diez mil duros de sueldo, amén de las otras ventajas, ni el de que el Capitán de puerto sea nada menos que de la clase de almirantes, como ya ha sucedido […]

¿Está en la razón y en la moral que pidamos hombres a las familias españolas para dotar los buques, cuando una gran parte van a ocupar los banquillos de las entradas de esas dichosas capitanías de episcopales (que de derecho pertenecen a Fomento), sin recibir acaso ni la necesaria instrucción militar y marinera?. […]

¿Son legales los derechos de las capitanías de puerto, especie de tributo oneroso no votado por las Cortes ni autorizado por las leyes del país. Son siquiera decorosas para el buen nombre, para el prestigio, para la autoridad, en fin, de nuestros encopetados mandones de la armada, como decía el conde de Salazar con indisputable conocimiento de causa, estas gabelas con que la marina de guerra, sabia, brillante y considerada, protege desinteresadamente a la mercante, débil, oscura, modesta y por demás olvidada de la consideración de los gobernantes?. […]

Contesten por nosotros. Otro día continuaremos hablando de los abusos y de las arbitrariedades de marina, pues hay para no acabar hasta el día del juicio que creemos no tardará en llegar para las cosas y los hombres de este privilegiado ramo Abdel[71].

Pronto aparece la contestación al Sr. Abdel sobre sus críticas a las Capitanías de Puerto y sus ingresos procedentes de los Derechos de Practicaje, publicadas en *El Correo Militar* en la fecha antes citada, que bajo el seudónimo de un aficionado a la marina que navega, publicaba *El Correo*

---

71 *El Correo militar del 15.03.1883, página 1.*

Militar de 2 de abril de 1883 en la sección Espíritu del Ejército, Capitanías de Puerto, con el título *"Contestación al señor Abdel"*, de donde recopilamos los párrafos más directos de dichas críticas:

Comienza por advertirle que ante una grave acusación que hace al Cuerpo General de la Armada, cuando afirma, sin probarlo, que las gratificaciones que para escritorio se dan á los capitanes de puerto no se emplean en esto, pues que esos gastos siempre pueden pagarse de algún otro fondo, lanzándola directamente a la prensa, presuponiendo por ello que el denunciante tendrá pruebas contundentes, pues dará lugar a que la Marina indignada pedirá el castigo de aquellos individuos que con tan feo proceder la deshonran.

A continuación señala el articulista una breve síntesis de los antecedentes del Capitán de Puerto, cuando en las Comandancias de Marina había además un Comandante de Marina, hasta que por razones muy justas de economía se fundieron en uno solo estos dos centros, con perjuicio del personal de marina(3), pero en bien del presupuesto como he dicho […]. Son hoy por tanto los Capitanes de puerto Comandantes de marina á la vez. Por ello pesan hoy sobre los Capitanes de puerto tantos cometidos y tanta responsabilidad, que apenas bastan las horas del día para el buen desempeñe de ellos, siendo necesario que haya un oficial de guardia constantemente en las capitanías pues a estas corresponden:

El orden y policía de los muelles de carga y descarga, el acudir á los buques en los incendios, a las insurrecciones tan frecuentes en los buques mercantes, sobre todo en los extranjeros etc. son delicadas obligaciones de los Capitanes de puerto; el dirimir las competencias entre navieros y capitanes, aun como las que ocurren entre estos y sus marineros, los derechos sobre averías, los despachos de buques por entradas y salidas, etc. etc., son también obligaciones de las exclusivas competencias de los capitanes de puerto.

Viene después la pesca, el empadronamiento de todas las embarcaciones y de todos los individuos que en la provincia se dedican á industria de mar, la inscripción marítima y las reservas de marineros para el servicio del Estado, y pesan por último, a más de otros cometidos que omito, por no ser prolijo, el mando en la provincia que la hay, de la división naval de guardacostas, que siempre la componen, ocho o nueve buques entre grandes y pequeños.

Señalándole al Sr. Abdel, que sí algo falta en las capitanías, no es seguramente el trabajo, el cual trae responsabilidades muy graves que naturalmente producen desvelos. Como remuneración de este servicio, tienen todos los capitanes, el sueldo de su empleo en tierra, igual al del ejército y una pequeña gratificación para escritorio, que no alcanza, pues la más insignificante sumaria de las muchísimas que se sustancian casi se la consume ella sola […]

Puntualizándole sobre esas grandes obvenciones: que en las capitanías no se cobran hoy, más derechos que los de practicaje y amarraje; que estos derechos se reparten entre el capitán, que toma un sexto del total, y los ayudantes y los prácticos. Estos derechos no son tan grandes como Vd., señor mío, quiere hacer creer, pues el practicaje, sólo es obligatorio en los puertos que tienen barra como Sevilla, Huelva o Bilbao, pues en los demás, toma práctico el buque que quiere y el que no lo quiere no.

El amarraje, es obligatorio en todos los puertos en que los buques se amarran en andanas, y se paga no sólo en España sino en todo el mundo.

Exponiendo como caso práctico la Capitanía del puerto de Málaga, puerto que en el concepto que tratamos es uno de los mejores, produce al capitán, en años excepcionales, por lo bueno de dos mil quinientas a tres mil pesetas, a esto quedan reducidos esos miles que con pródiga mano ha regalado Vd. a los capitanes de puerto.

A continuación le señala la oportunidad que tiene un marino para desear estos destinos pues le permite durante dos años vivir en tierra al lado de la familia y cuidar de la mujer y los hijos, que en cierta manera compensan los inconvenientes del alejamiento familiar durante los años de navegación. Igualmente le precisa que, la escala activa sólo tiene en la Península nueve capitanías de puerto, diez en las Antillas y Puerto rico y dos en Filipinas, total veintiún destino de tierra.

En cuanto al personal le señala que para estos destinos, no corresponden tantos como exponía, pues por ejemplo a la provincia de Sevilla, que es de primera clase corresponden: un capitán de navío de primera dase (brigadier) de la escala activa, un segundo, capitán de fragata, con tres ayudantes tenientes de navío, uno de ellos agregado y todos de la reserva. Terminando sus réplicas con la consideración general de que en todos los países del mundo se considera a la Marina y se trata de pagarle sus privaciones, ya que no con otra cosa, con el aprecio general de la nación.

Pasado unos meses vuelve a la prensa y en concreto a la misma publicación anterior, el tema de los derechos de practicaje y su destino para el Capitán de puerto, así publicaba *El Correo Militar*[72] un artículo titulado La Marina en el Congreso, en donde señalaba las supuestas reformas que habría que efectuar en la Marina, (por su extensión solo se reseña el párrafo referente a nuestro propósito cual es seguir las huellas de los derechos de practicaje):

"Para sanear y potenciar el presupuesto de Marina, se debería hacer ingresar en el Tesoro Público todas aquellas cantidades o rendimientos que

72 *Del 27.07.1883, en su página 1.*

como los derechos de practicaje, no hay razón para que figuren como aumento de sueldo de los capitanes de puerto".

Dicho artículo fue de nuevo contestado por el Sr, Abdel, en una carta al director publicada en la misma revista[73], en donde bajo una severa crítica a los mandos de esta institución, expone una relación de trece apartados correspondientes a las bases generales sobre las que deben cimentar la reorganización de nuestra marina en aquella época, entre las cuales destacamos la correspondiente al apartado 12, segundo párrafo: Las capitanías de puerto serian desempeñadas por los jefes y oficiales que llevasen cierto número días de mar, y durante un plazo dado, como descanso a sus trabajos y penalidades, pero sin derechos algunos de practicaje etc., que se suprimirían en beneficio de la marina mercante y del comercio.

Es también oportuno recordar una Real Orden redacta por Marina, de fecha 14 de agosto de 1883, en donde bajo el nombre de Prácticos.- Propiedad de las cantidades que recaudan-, declara que *"siendo una profesión libre la de Práctico, cuyo trabajo está remunerado por individuos particulares; a ellos compete únicamente disponer como juzguen convenientes de los fondos que reúnan"*. Dudosa afirmación ante el hecho cierto de tener que entregar un sexto de la recaudación bruta al Capitán de puerto; pues evidentemente una Real Orden no va a cambiar lo prescrito por las Ordenanzas de 1793, máxime cuando estas tienen el carácter de Ley.

Como estaba el tema más que caldeado por la prensa, cualquier foro marítimo se veía obligado a dar su opinión, por ello fue noticia circulada en varios periódicos de Madrid la reunión denominada Asamblea de Contribuyentes celebrada en Tarragona, en la cual un representante de la Liga de Tarragona presentaba una proposición en la cual, además de pedir la unión de todas las Ligas, se solicita: aniquilar el caciquismo, reformar la ley de aduana en sentido liberal y la necesidad de una reforma equitativa de los derechos de practicaje y amarras, además de otras varias como que las Juntas de puertos las elijan entidades competentes. La propuesta fue aprobada. Esta noticia fue publicada en los periódicos *La Época*[74], *La Iberia y La Unión*[75].

1884

En un artículo que se publicó en la revista internacional Archivo *Diplomático de España*[76] titulado La marina militar y mercante, se expone: "La marina militar debe, en una palabra, a nuestro juicio, ser apoyo y amparo de la marina mercante, en todo lo que se refiere á la profesión y accidentes que le son propios. Hay, sin embargo detalles, en los que más bien pesa

---

73 El Correo Militar del 27.07.1883, página 1.
74 Del 27.10.1883 en La Época y La Iberia.
75 Del 29.10.1883.
76 Archivo diplomático de España, 29.04.1884, página 2.

que favorece la marina militar a la mercante. El practicaje, por ejemplo, debe ser libre, es decir, no debe obligarse a los buques a que tomen práctico y amarrador cuando no lo necesitan. Los derechos que se imponen por este servicio—y que no van al Tesoro—no son siempre justos, […]. La sexta parte que la marina militar toma de los derechos de prácticos, es objeto, a nuestro entender con razón, de merecidas censuras. Ya tiene en contra de sí que el capitán o patrón mercante crea, o pueda creer, que no se le hace justicia, cuando alguna vez reclama sobre esto, por el interés que tiene la autoridad militar de marina en que se pague siempre y se pague mucho. Parece justo por otra parte, que un empleo militar -y de categoría a veces- convenientemente retribuido, no debe cobrar derechos por servicios que prestan sus subordinados o dependientes; y nos parece además que el hacerlo es impropio del carácter que reviste el empleo de los capitanes de puerto. Quitada esta participación, podrían rebajarse los derechos en beneficio de los buques, harto recargados de gabelas por multitud de conceptos. La sexta parte que cobra la marina, es tal que llega á constituir en algunos puertos una pingüe renta, y esto debe llamar la atención del Gobierno. Los empleados públicos en todas sus categorías, están y se nombran para llevar las funciones que el Estado les confía, y cuando éste les retribuye con un sueldo proporcionado a su empleo, no deben lucrarse de otro modo.

Como consecuencia de la entrada en vigor en 1884 del reglamento que regulaba el servicio de practicaje a turno en la Ría de Bilbao**(4),** modalidad de prestación del servicio que nunca fue del agrado de navieros y otros agentes marítimos portuarios y tras el naufragio del vapor ingles Cirus -sin práctico a bordo-, cuando se fue sobre las piedras del Castillo de Begoña de Algorta en la madrugada del 5 de abril de 1884, pronto se organizó una reunión de oportunos interesados en Bilbao, presidida por los Sres. Aznar y Real de Asís, con la asistencia de individuos de la Junta de navieros de Bilbao y de la Liga de Cantabria, en donde se acordó revelarse contra las tiránicas imposiciones de la marina militar, y para ello estaban decidido a hacer saber a todos los puertos españoles, la propuesta para que la marina mercante se emancipara de esta jurisdicción militar y que cada puerto tuviese su propia auto dependencia. Por ello la Liga Cantábrica publicaba en *El Día*[77] un artículo titulado Los puertos de comercio III, en donde tal asociación anunciaba que desde hace tiempo realizaba gestiones para que el servicio de policía y administración de los puertos de comercio deje de estar a cargo del ministerio de Marina.

Y con este motivó recordaba, que en el real decreto por el cual se creaban las actuales capitanías de puerto, no se encontraba motivo más plausible ni razón más poderosa que la de poder disponer de un cierto número de empleos decorosos para los oficiales de la Armada. Pero con ser lamentable que se sujeten a los buques a un régimen militar absurdo, y que hayan además de

---

77 *Del 31.10.1884, en su página 1*

pagar innumerables gabelas, es aún más de deplorar que uno y otras produzcan en tanto grado entorpecimientos y dificultades para al tráfico, puntualizando entre otras cuestiones sus críticas comparativas sobre la organización marítimo portuaria y de policía de un puerto mercantil, cuando cualquier interesado, al examinar a uno de los nuestros, se escandalizaría al ver que las autoridades de marina parece, que se cuidan únicamente de cobrar los derechos de practicaje con los demás que les corresponde, y rara vez se ocupan de tomar medidas que faciliten el movimiento de los buques o les proporcione laguna ventaja o comodidad […] pues no deja sin embargo, de ser extraordinario que tal organización continúe en nuestros días, cuando en tiempos en que a la fuerza se concedían más atribuciones e importancia, se hacían estos servicios por autoridades civiles, representadas por los municipios, por los consulados u otras corporaciones da carácter en parte comercial. Apostillando sus razonamientos en la tesis de que en tiempo de guerra, todo hay que subordinarlo a la fuerza pero en tiempo de paz, ¿Quién defenderá que debe encargarse los artilleros, los ingenieros o la Administración militar de reglamentar los medios de transporte, porque unos y otros circulen por las vías con cañones, puentes o municiones de boca y guerra.

El mismo periódico publicaba el 4 de noviembre de 1884[78], un artículo titulado *Puertos de comercio IV*, en donde da entrada a su crítica, recordando que la navegación no encuentra en nuestros puertos los medios que necesita para un tráfico activo, pero en cambio halla todo género de obstáculos para utilizar los escasos que existen, porque las autoridades de marina a cuyo cargo se encuentra la entrada, salida y fondeo de los buques, no parece si no que estudian el modo de causar los mayores perjuicios, haciendo complicado y difícil lo que debiera ser sencillo y económico, pues se conserva en primer lugar, el inmoral y defectuoso sistema de que los capitanes de puerto cobren, además del sueldo que corresponde a su categoría, una parte de lo que perciben por su servicio los prácticos, apostillando que dicha práctica da lugar a murmuraciones que podrán ser infundadas, pero que tienen un aparente fundamento, (pues debía de conocer el autor que tal obligación se sustentaba en los artículos de la Ordenanzas Generales de la Armada que al inicio de nuestro trabajo se reseñaban).

Por ello propone que hay que quitárselo, suprimiendo estos mal llamados derechos, con lo cual obtendrían los armadores una economía no despreciable, puesto que hay puertos, como Bilbao, donde el comercio paga por este concepto 45.000 ó 50 000 pesetas, de las cuales 25.000 ó 30.000 correspondes al comandante de Marina, repartiéndose el resto entre el segundo y demás empleados subalternos.

Remarcando a continuación que a pesar de que esta cifra representa la verdadera economía que obtendrían los navieros, una vez suprimidos, muchos

---

78 *El Día, en su página 1*

buques que en la actualidad toman práctico dejarían de hacerlo, puesto que ahora soportan ese gasto, más que para tener seguridad en la entrada y salida, para evitar entorpecimientos en el fondeo, atraque y demás operaciones que se hacen en el interior del puerto.

Al desglosar la fuente de estos ingresos, puntualiza que en Bilbao los buques satisfacen en concepto de practicajes una cantidad comprendida entre las 270.000 a 300.000 pesetas al año, por lo razonando su tesis, en la casi segura situación que se obtendría en el caso de que fuesen suprimidos los derechos, no tomarían práctico ni la mitad de los buques que hoy le pagan, y por lo tanto, la economía real para el comercio ascendería a 150.000 pta. o más al año. Si hacemos el mismo calculo para los demás puertos de la costa, aunque no tengan la importancia del citado, ascendería á 150.000 o más pesetas, se comprende desde luego que es un recargo de entidad el que representa para los fletes este defectuoso e inmoral sistema.

Tras su primera exposición y resolución apuntada, pasa a incidir en los derechos de los movimientos interiores, (fruto de la deficiente organización de los atraques y otros espacios portuarios en los puertos españoles de la época), acusando el pago por estas maniobras como innecesario, pues además de hacer perder tiempo y dinero, son absurdas pues a su juicio, la realidad acontece de tal manera que hay buque que fondea en un antepuerto habiendo pagado su correspondiente práctico, pasa a la dársena o parte interior y vuelve a satisfacer otro derecho; desatraca y va a esperar turno para la carga y también afronta su correspondiente cantidad; si va después de cargado directamente a la mar, libra el segundo practicaje, pero si el estado del tiempo u otra causa le obliga a tener que volver al antepuerto, tampoco se escapa sin otro derechos por este movimiento, (ante tales casos expuestos, parece que el autor no cree necesario pagar los servicio de practicaje en cada una de estas maniobras, pues o cree que lo buques dentro de los espacios cerrados de los puertos pueden maniobrar ya sin peligros ni concierto, o piensa que con pagar una vez el servicio, cuantas ocasiones posteriores se le presenten para necesitar práctico, deberían ser sin cargo económico).

Finaliza con una socorrida elegía: *"Así acontece, como dijimos al comenzar estos artículos que por esta y otras causas, nuestro tráfico marítimo languidece y no guarda proporción, ni con el perímetro de la costa, ni con los elementos de prosperidad que el país encierra. Mas si la organización actual, tan cara y defectuosa, es única y exclusivamente española, y como en otras partes los buques se mueven sin estas trabas, indicaremos lo que podría hacerse para que nuestros puertos estuviesen mejor servidos, dando al mismo tiempo facilidades para el desarrollo del tráfico marítimo"*.

No pasaron muchas horas de tales declaraciones para que un piloto le rectificara en la primera de sus manifestaciones, mediante una carta al Director, sobre lo antes reseñado -en Bilbao el Capitán de puerto cobraba la

sexta parte de los derechos de practicaje-, puntualizándole, que en este puerto no es de tal modo, pues dicha autoridad lo percibe del localmente conocido como derechos de bolisa***(5)***, percibiendo la mitad de su importe, pero igualmente llegan a alcanzar la cuantía mencionada -entre 45.00 a 50.000 pta.-, por lo que lo califica de pingües canonjías que responden perfectamente al objeto de su creación, de dar honrosa colocación a los oficiales de la Armada, al tiempo que como desconocedor de la propia reglamentación del capitán de puerto, parece que se mofa de que tras pasar dos años en dicho destino, y una vez conseguido algunos ahorros, deja paso a otro para que pueda alcanzar tales objetivos. El autor de esta carta al director, afirma que en Bilbao, localidad desde donde escribe, la aceptación de los artículos sobre Puertos de Comercio publicados por este periódico, y de la tesis contra la militarización de los puertos de comercio, es de toda simpatía de los marinos mercantes y del comercio en general[79].

Embarcaciones de la Corporación de prácticos del puerto de Bilbao, puerto donde no fue fácil el inicio del traslado del práctico en sus embarcaciones a vapor(6)

Entre los días 21 y 22 de diciembre de 1884, se publica en diversos diarios y revistas españolas[80] la traducción del Tratado de Comercio con los Estados Unidos, publicado en la prensa de Nueva York (New York Times), en donde se establece en los articulo X y XI el acuerdo concerniente a los derechos de practicaje a aplicar recíprocamente a los buques de ambos pabellones (España y Estados Unidos de América), cuando realicen escala en los puertos de Estados Unidos procedentes de Cuba y Puerto Rico o viceversa, cuando desde Estados Unidos arriben a los puertos de estas islas, con carga que sea por completo de artículos o mercaderías, producto natural, o industrial, de manufactura de las expresadas Islas o puertos de EEUU, o en parte de origen extranjero, embarcada o trasbordada, en los puertos de las islas de Cuba y de Puerto-Rico, o en puertos de los EEUU, o

79 *El Día, 07.11.1884, página 1, carta al Director fechada en la Ría de Bilbao el 5 de noviembre de 1884*
80 *La Época, día 21; Archivo diplomático de España, El Globo, La Iberia y otros el día 22*

que vayan en lastre al entrar en un puerto o puertos de los Estados-Unidos, o puertos de Cuba y Puerto Rico, por las cuales los citados buques, estarán exentos de todos los derechos de tonelaje, sean los que fueren; y en cuanto a los derechos de faro, gastos de practicaje o pilotaje, hospital, puertos y otros derechos locales acostumbrados, no pagarán ningunos otros derechos, ni más elevados, que aquellos que se exijan a los buques de españoles o de Estados Unidos, empleados en el comercio entre aquellas Islas y dichos Estados.

1885

Publicaba el periódico *El Día*[81] un artículo titulado *"Proteccionismo Vascongado"*, donde se analizaba, las ventajas que tienen las factorías industriales vascongadas en relación con otras zonas industriales españolas, y en donde al detallar la exportación de mineral de hierro para las factorías inglesas, precisaba que anualmente se exportan tres millones de toneladas. En los numerosos y espléndidos vapores de este pabellón que en sus escalas al puerto de Bilbao *"sufren la exacción de multitud de socaliñas*[82] *en forma de impuestos de carga, fondeo, practicaje, sanidad y tantos otros y que viniendo en lastre representan un gran capital, que no tiene otra aplicación que aquel transporte, y esto redunda en ventaja de los industriales vascongados"*. En resumen que de hecho tales ventajas a los buques ingleses que arriban en lastre tenían un tratado particular en sus escalas el puerto de Bilbao, que otros puertos españoles no ofrecían, por el cual los derechos de practicaje en Bilbao agrupado con otros se liquidaban bajo la denominación derechos de bolisay quedaban pues, tanto los de practicaje como los restantes, anulados o muy reducidos.

Cuando se presentó al Congreso de los Diputados, el día 20 de mayo de 1885, el proyecto de ley de Reorganización de las Fuerzas Navales, por el cual se trataba de dar nuevo impulso a la construcción de material flotante, y distinta organización al personal de la Armada […] se pudo conocer que también se proponía además de reducir el número de demarcaciones del litoral, la propuesta sobre la cuantía de los derechos de practicaje y amarre, suprimiendo la parte que en la actualidad percibe la marina de guerra.

Tal propuesta parece que no satisfizo a la prensa, la cual sostenía que era imprescindible llegar a la completa emancipación de la marina mercante y de los puertos de comercio; pero la tendencia al menos es digna de aplauso, tal como recogía entre otros *El Día*[83].

No obstante se hizo pública una Real Orden del 5 de agosto de 1885, por la cual se autorizaba un aumento de los derechos de practicaje, lo que de

---

81 Del 22 de marzo de 1885, página 3
82 Artimaña, argucia, ardid, treta, maña, enredo
83 Del 21.05.1885, página

inmediato hizo saltar las alarmas de muchos periódicos provinciales que representan intereses comerciales, entre ellos la Revista Mercantil de Bilbao, el Irurac-bat y El Comercio de Gijón, censurando que los buques que entren y salgan en todos los puertos de la Península y Ultramar durante la noche, paguen dobles derechos de practicaje y baliza, lo que lleva consigo pérdidas irreparables de tiempo, que se traducen en quebranto para los buques especialmente de vapor, dedicados al tráfico, y ponen nuestros puertos en peores condiciones que los de los demás países.

Tal disposición parece injustificada y contradictoria, después de los trabajos realizados por una comisión de armadores, comerciantes y otras personas peritas, bajo la presidencia del contraalmirante D. Ramón Topete, que reglamentó el practicaje y propuso varias medidas encaminadas al fomento de los intereses de la industria naviera[84].

Los ánimos no estaban apaciguados tal como se desprende de una carta al director de un suscriptor del diario *La República*[85], que a continuación se transcribe:

Santander 3 Octubre 1885, Muy señor mío: Puesto que la excepcional independencia de ese periódico le permite denunciar, sin contemplaciones de ningún género, toda clases de abusos, le ruego se sirva dar acogida á las siguientes líneas: El práctico mayor de este puerto, que no es más que un simple marinero, por servir de bañero a una elevada dama, obtuvo hace algunos años el título de alférez de navío honorario.[…]pero con sueldo, lo cual no le priva, como tal práctico mayor, de percibir la parte que le corresponde por los derechos de practicaje que devengan las naves que entran y salen de este puerto.

Ahora bien: ¿es en justicia compatible el lucrativo cargo de práctico mayor con el de alférez de navío con sueldo? Además de esta canonjía, dicho práctico mayor se reserva el privilegio de entrar los vapores correos españoles; verdad es que esto se explica de público con la creencia de que por este servicio recibe, además de los derechos correspondientes, una onza de gratificación por cada vapor correo que entra en el puerto. De todo esto he hablado más extensamente en los periódicos de la localidad; pero deseo que llegue á conocimiento de los centros oficiales, y por esto me dirigí a El Día.

Dando a usted gracias por su atención y autorizándole a revelar mi nombre a quien desee saberlo, queda de usted, atento S. S. Q. B. S. M. — Un suscriptor.

---

84 *Revista de geografía comercial. 15.08.1885, nº 4, página 11.*
85 *Del 06.10.1885.*

Capitanía del puerto de Buenos Aires 1890

Capitanía del puerto de Ponce 1881 (Puerto Rico)

1886

Con fecha 3 de febrero de este año, aparece en el periódico *El Día*, un artículo titulado *Puertos de Comercio I*, en donde se analizan algunas de la bases para la reglamentación del servicio de practicaje en los puertos españoles, recientemente aprobadas. Señalaba el articulista con cierta retranca, que los armadores, en primer término, y en segundo lugar cuantos se sirven del mar como vía de transporte, parece que debían estar de enhorabuena, porque al fin han aparecido las bases para reglamentar el servicio de los prácticos. Pero un breve examen de la disposición oficial, desvanecerá al punto esta ilusión.

En primer lugar, las bases debieran haberse presentado a las Cortes, porque de otro modo puede suceder, y sucede, que por medio de una real orden se establezcan verdaderos derechos diferenciales de bandera, y porque los intereses que pueden perjudicarse o favorecerse son de tal importancia, que no sería mucho someter a los representantes del país, sí no el reglamento, al menos las bases, a partir de aquí comienza la batería de supuestas maldades que implícitamente apuntan hacia la Marina, pues llega a manifestar que con estas nuevas bases lo único de que se trata es de conseguir que los capitanes de puerto continúen ejerciendo su autoridad sin limitación alguna. A continuación pasa revista a alguno de los artículos, especialmente a la forma de examinar y nombrar un nuevo práctico, considerando lo regulado como una falsa, pues al final es una pura fórmula que en realidad se reduce a que el comandante de marina nombre práctico a quien le parezca, mas aun cuando tal autoridad en calidad de Capitán de Puerto que actúa como presidente, en virtud de la base 8ª: El presidente, en vista del resultado de las oposiciones,

formulará la correspondiente propuesta unipersonal con arreglo a la mayor suma de conocimientos que de las expresadas materias hayan acreditado los opositores. En definitiva, sentencia el autor, que del resultado de tal manera de proceder, claramente se puede predecir, se nombrará práctico, como otro cualquiera empleado de libre elección, entre los matriculados. Tras analizar, enjuiciar y desbaratar cualquier atisbo de validez, le llega la hora de enfatizar sobre el servicio:

Para que el servicio se haga bien, se necesitan independencia, aptitud, responsabilidad y remuneración proporcionada al trabajo. La remuneración se merma injustamente en beneficio de los capitanes de puerto; la independencia se dificulta, si no se imposibilita en absoluto; carecen de responsabilidad, y de aptitud pueden carecer, porque ni el tribunal que ha de juzgar de ella tiene de tal, más que el nombre, ni los ejercicios a que se los someten son propios para investigarla.

Con estos elementos puede asegurarse que el servicio se hará mal y la marina mercante seguirá soportando la onerosa gabela del practicaje, sin garantía ni ventaja para la seguridad de los buques. Qué bien parece, era realmente el fondo y objetivo del artículo[86].

Días más tarde el mismo periódico y la misma pluma, vuelve a la carga con el artículo *Puertos de Comercio II*, incidiendo igualmente sobre las bases para la reglamentación del servicio de practicaje donde manifiesta:

"El único remedio para tan graves perjuicios como a la marina mercante irroga el régimen actual de los puertos de comercio, es hacer que salgan del poder de la marina de guerra; que cese el absurdo y la injusticia de someter este medio de trasporte a reglas especiales que pugnan con la razón y que no sirven para otra cosa que para dar colocación a algunos oficiales de la Armada. ¿Quién no se escandalizaría si el régimen de los ferrocarriles dependiese del ministerio de la Guerra?, ¿Se atrevería nadie a sostener semejante contrasentido, para que algunos coroneles y brigadieres tuviesen colocación y buenas gratificaciones a costa de trabas y gabelas impuestas al movimiento de viajeros y mercancías? Seguramente que no[87].

Ante las quejas cada vez más frecuentes, fruto de la presión de los navieros y comerciantes, sobre la organización y gestión de los puertos comerciales españoles, aparece en el madrileño periódico *El Día*, un artículo titulado *Las Cámaras de Comercio y el régimen de los puertos*, que en breve líneas viene a plantear la conveniencia de que se cree un ministerio de Comercio y Navegación que se haga cargo de esta instalaciones, que por entonces estaban sujetas a tres ministerios en cuyas organizaciones se daban evidentes abusos e imperfecciones que son necesarios corregir, para ello y mientras no se establezca tal ministerio, se harían cargo las Cámaras de

---

86 *El Día del 03.02.1886, página 3.*
87 *El Día del 07.12.1886, página 1.*

Comercio. -bajo las reglas que dictase el ministerio de Fomento -, que por su Sección de Navegación podría sustituir a las actuales Junta de Obras de Puerto, en la inteligencia de que se obtendrían mejores representaciones de los elementos mercantil, industrial y náutico.

Para ello se debería crear una comisión con pocos y adecuados miembros que estudie el proyecto de ley organizándoles civilmente, bajo las bases que señale el ministerio de Fomento, proyecto que posteriormente sería presentado a los ministerio de Marina y Gobernación.

Esta comisión debería estudiar y proponer cuantas reformas creyese necesarias para el régimen de los puertos en todo lo que se relaciona con los servicios de sanidad marítima, practicaje, fondeo, atraque y movimiento de buques, tanto en el puerto como a la entrada y salida, carga, descarga y policía de los muelles, conservación de las obras, proyectos de ensanche y mejora de las estaciones marítimas, alumbrado, semáforos, balizamientos, abordajes y extracción de buques sumergidos, que sean un obstáculo para el tranco.

Aun cuando el programa es extenso, pueden en breve plazo redactarse las bases para una ley que ponga nuestros puertos al nivel de los mejor regidos del extranjero; evitando que suceda, como al presente, que en ellos no encuentran la marina y el comercio más que exacciones de todas clases y bajo todas formas, sin que en cambio les proporcione al Estado, en la mayoría de aquéllos, ni muelles de atraque, ni medios dé carga y descarga, ni servicio de policía, ni elementos de trasporte económicos y fáciles en los muelles, ni nada, en fin, de lo que constituye un puerto bien montado[88].

Para muchos lectores que vivimos el desarrollo junto con las presiones y posteriores negociaciones que trajo el proyecto de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante antes de su aprobación en 1992, nos resultará cuando menos curioso, que tales planteamientos fueron formulados un siglo antes, por lo que al menos pudo haber tiempo necesario para conseguir que los esquemas que impulsaba el proyecto del 92, fuesen en lo que respecta al practicaje, mejor desarrollados, negociados y presentados, con el fin de convencer a los prestadores, lo que hubiese evitado la única e histórica huelga que los prácticos españoles tuvimos que plantear, en defensa de nuestras realidades profesionales. Es una opinión personal del autor, que tanto la información y posterior negociación por parte de la comisión (miembros de la Dirección General de Puertos y de la Subsecretaria de la Marina Mercante), creada para la ocasión, no supo “vender” tal proyecto de forma comprensible, aceptable y respetuosa con la realidad del servicio y los derechos adquiridos de sus miembros

El rechazo a los efectos del sexto de practicaje no solo se produjo en la península sino que saltó a ultramar una vez más, tal como recogía los

---

88 *(El Día del 30.04.1886, página 1).*

periódicos de Madrid, *El Día y La Iberia*[89] en una reseña titulada *Aspiraciones de Puerto Rico*, en donde relataba: Convocados por los presidentes de las sociedades Unión Mercantil e Industrial de Ponce y Círculo Mercantil de San Juan de Puerto Rico, se reunieron a fines del pasado mes en la villa de Aibonito, delegados de varios departamentos de la isla de Puerto Rico, constituyéndose en Asamblea para proponer y discutir las medidas que en nombre de los intereses generales de aquella provincia debían reclamarse del Gobierno. Discutidas en las sesiones que se celebraron las diferentes propuestas hechas por los comisionados, y tomadas en cuenta cuantas se creyeron oportunas, se convino en elevar una exposición al excelentísimo señor ministro do Ultramar, condensando las peticiones de la Asamblea de contribuyentes, que reclama las siguientes reformas, y de entre las cuales, de todas aquellas propuestas que se aprobaron, se cita aquella a fin con nuestro trabajo, que correspondía a la nº 25, por la cual se solicitaba: *"Rebaja de la tarifa de practicaje de puerto y especialmente de la sexta parte que reciben los Capitanes de puerto además de su sueldo"*.

Existiendo por estas fechas ciertos recelos entre los Ministerios del Ejército y de la Marina, fue el sexto de practicaje un arma arrojadiza contra la Marina, tal como se exponía en un artículo publicado en *El Correo Militar* titulado Cosas de Marina, en donde el articulista (no identificado), aprovecha el motivo central para cargar y ridiculizar las reformas en la Marina propiamente dicha y en la Infantería de Marina, que por estos tiempos estaba llevando a cabo el Almirante Antequera; de su largo texto destacamos:

Otro privilegio, acaso el más sobresaliente, concurre también en las comandancias y ayudantías que nos ocupan, por cierto, con no poco perjuicio para la industria naval que la sostiene, pues en este contrato bilateral, la nación no interviene por ahora sino para hacerlo cumplir literalmente, por más que en este caso sí que sería pertinente hacer lo que se ha hecho con las cosas especiales.

Ya habrá comprendido el discreto lector que se hace referencia al tributo que satisface la industria naval; porque, ¿quién ignora hoy que cada barco de travesía, por cada vez que entra, sale o hace el menor movimiento en un puerto, paga una contribución al práctico, conducido o no lo conduzca, y que el importe completo de estos derechos de practicaje, ascendente en conjunto a una importantísima suma, se reparte luego por semanas, quincenas o mensualidades entre el jefe, los oficiales y los prácticos de la comandancia o ayudantía, sin usufructo de la nación aunque resulten los privilegiados usufructuarios con haberes de ministros, y según una ordenanza de hace dos siglos, de la que no se conserva otra práctica que la del susodicho tributo, eso sí, como oro en paño o como recuerdo de familias.

Bien quisiéramos hacer punto final aquí para proseguir nuestro relato; pero son tantas las consideraciones que hemos oído sobre tal derecho de practicaje, que no podemos pasarlas en silencio, sin que nos tilde de parciales.

---

89 El Día y La Iberia, ambos del 27.09.1886, en sus páginas 1 respectivamente

Extraño contraste, dicen numerosas personas muy respetables, el que se presencia en la Armada. Desde la inauguración del ministerio Antequera, no se dan tregua los reformistas y regeneradores por variarlo todo, absolutamente todo. No ha quedado un cuerpo que no haya sufrido un cambio radical en su organización […] los ministros que sucedieron al general Pavía, como tampoco a los intrépidos y jóvenes reformistas que traen y llevan la marina entre sus manos como juguete en manos de chiquillos, ni siquiera reflexionar sobre el extraño contraste que están ofreciendo ha tiempo, al ejército, a la marina y al país, con los respetos y defensas que tributan a la vez a cuantos privilegios gubernativos y pecuniario distinguen al cuerpo general con menoscabo del resto de la armada y del resto de la nación; pues no otra cosa significa la esmerada conservación o el fomento de unos derechos de practicaje que estableció una ordenanza de un siglo atrás, cuando en el ejército y en la misma marina ya han sido prohibidos todos los que se acostumbraban en lo antiguo, incluso *"las cuartas funeralas"*, y cuando es hoy un axioma en España el que ningún funcionario de carrera y a sueldo por el Estado pueda percibir, por los servicios que le imponen las Ordenanzas o los reglamentos, otros derechos que el haber de su destino o categoría, en razón a lo abusivo e inmoral del caso y a que el país ya tiene sobradamente satisfechos esos mismos servicios por medio de los presupuestos y de las abundantes contribuciones que, por otra parte, sólo pueden decretar las Cortes. Y si se alega que los prácticos no disfrutan sueldo por el Estado, o que en otras naciones se conserva tan abusiva costumbre, nosotros hacemos constar por anticipado, pues que hemos de tratar el punto con más extensión, que son muchos los prácticos que disfrutan sueldos, y de consideración, por razón de graduaciones; que los jefes y oficiales de las comandancias y ayudantías desde luego los devengan con sujeción a sus empleos, y perciben además gratificaciones de escritorio y de casa, cuando ésta no es del Estado; que el presupuesto destina también una crecida cantidad para obras y reparaciones de estos edificios, que por lo regular, ven los jefes y aun los oficiales; que en la mayor parte de la marinas extranjeras, el servicio de practicaje es particular y voluntario, o constituye un cuerpo semejante a los demás, y finalmente, que si aquí se hiciera esto último no sólo se favorecería la industria naval, sino que acaso pudiera utilizarse, mediante examen, una gran parte del personal marinero de la armada, con gran estímulo y mayor salida para el mismo, y con no poca economía para el Erario.[…][90].

1887

Cualquier foro era válido para en cierta manera, concretar reiteradamente, que gran parte de las deficiencias que el Estado presentaba, era debido al coste de practicaje en cuanto que este soportaba el sexto, así recogía el diario *La Correspondencia de España*, acerca de una conferencia celebrada en La Información Agraria, el Sr, Iglesia se ocupó preferentemente de los transportes de la época, los cuales al transformarse han multiplicado el comercio y han rebajado el 75 por 100 en el precio del producto. Analizando los

90 *El Correo Militar del 29.11.1886, página 1.*

distintos medios que en estos días disponía España, tanto del trazado de sus carreteras, los puertos, etc., enfatizando la censura a las deficiencias de nuestros medios de transporte […] y puntualizando […] la reclamación de limitación del practicaje, que no debe constituir un impuesto y una gabela, pidiendo facilidades para que la marina mercante cumpla su importante misión, librándola de todo derecho injustificado[91],

Dado que a veces un mismo hecho puede ser relatado al menos con más detalles, se recoge a continuación la crónica que sobre este mismo acto publicaba el diario *La Época*[92]. Comienza esta, anteponiendo que dicha exposición resultaba para el orador, provechosa y agradecida, al examinar la situación del transporte marítimo español a vapor, pues a pesar de nuestras desgracias, la marina mercante representa un tonelaje y un número de vapores que hace honor a nuestra bandera y da idea de nuestra aptitud marinera y comercia!; pero su desenvolvimiento lucha también con imposiciones exageradas y derechos excesivos que aumentan el precio de los fletes y gravan indirectamente la producción […], subsiste todavía un derecho de practicaje, que no está en relación con las condiciones topográficas de los puertos, sino que constituye un impuesto establecido en favor de una clase que distribuye con los Capitanes de los puertos el producto de esta gabela, claro es que el practicaje como servicio del puerto que lo necesite no sería censurado por nadie, pero lo que se rechaza, y con razón, es la imposición normal establecida, cualquiera que sean las condiciones de la localidad visitada.[…][93]

1888

Informa *La Vanguardia* sobre las modificaciones introducidas en los presupuestos de Cuba:

- ✓ En la nivelación de sueldos se economizan 175,000 duros.
- ✓ Se consignan 600,000 para recoger los billetes de guerra.
- ✓ Los derechos de practicaje ingresarán en las arcas del Tesoro.
- ✓ Se suprime el recargo industrial y se establece un impuesto sobre los petróleos y las materias explosivas[94].

La crisis marítima en los Estados Unidos es muy semejante á la que sufre la marina española. No existe derecho diferencial de bandera y la inglesa, fuerte, robusta y avasalladora, se ha apoderado del tráfico norteamericano.

Para acallar los clamores y quejas de los navieros, se han verificado informaciones, de las que resulta, que mientras las demás industrias florecen y prosperan en los Estados Unidos por estar muy protegidas, en revancha la

---

91 La Correspondencia de España del 26.10.1887, nº 10.809, página 2.
92 Del 12.11.1887
93 La Época del 12.11.1887, nº 12.679, página 5.
94 La Vanguardia del 25.04.1888, página 2

marina norte-americana de altura, no goza de privilegios ni inmunidades. ¿Qué remedios se proponen?

1° Las primas por milla y tonelaje, en la larga navegación, á semejanza de Francia é Italia

2° Otorgar también primas á la construcción de naves

3º La abolición de gabelas que abruman á la marina mercante; y

4º Reformas en la Administración.

Tales medidas tienen acérrimos defensores y contrarios, bien que suman más los primeros que los segundos.

Sobre la abolición de gabelas decía en un informe anual M. W. E. (Chandler, secretario de la marina mercante norteamericana):

1. Remolque obligatorio: En los Estados Unidos el remolque es obligatorio casi siempre. Las tarifas y anexos de semejante servicio se hallan al arbitrio de las asociaciones fundadas por pilotos. Un informe de la Cámara de comercio de New-York del año 1881, evalúa en 775.000 dólares la suma anual percibida por el servicio de practicaje por 129 pilotos de New-York y 47 pilotos de New-Jersey. Según Mr. Chandler, para remediar los defectos del sistema actual, debería dictarse una ley general, autorizando á los marinos que tuviesen el título de capitán de derrota ó la altura, para poder prescindir de prácticos[95].

Publicaba *La Vanguardia* un informe sobre los presupuestos de Marina, titulado *"Desnivel Económico"* en donde señala de nuevo los vicios orgánicos que se notan en el presupuesto de Marina:

- Los capitanes de puerto son las autoridades encargadas del orden y de la policía de éstos, y cobran sueldo y gratificación de mando según la categoría, además de la sexta parte de los derechos de practicaje, derechos que, á nuestro juicio debieran ser totalmente para los prácticos.
- Esta sexta parte asciende á unas 40.000 pesetas anuales en Bilbao y en otros puertos de igual movimiento; á 50.000 pesetas en la Habana y Filipinas; á 20 ó 25.000 en Huelva, Sevilla, Santander y otros; á 15 ó 20.000 en Cádiz, Barcelona, Gijón, Valencia y algunos más. De modo, que, teniendo en cuenta que solamente en la Península hay 17 capitanías de primera clase, 8 de segunda y 7 de tercera, no contando los llamados distritos que también suelen tener sus rendimientos, y estimando que el promedio de lo que perciben los capitanes de puerto de primera clase es de 15.000 pesetas, 4.000 los de segunda y 1.500 los de tercera, resulta que ingresan cada año 1.786.000 pesetas a las capitanías de puerto, además de pagar el Estado, aparte de los sueldos y gratificaciones de mando, 118.489 pesetas por gastos de escritorio y 52.020 por embarcaciones para el servicio de las capitanías.

En los Estados Unidos el servicio de prácticos de puertos lo tiene arrendado el Estado á una empresa particular, lo cual pudiera hacerse

---

95 *La Dinastía (Barcelona) del 04.08.1888.*

igualmente en España, acabando con estos privilegios en beneficio de los armadores, que desearían la libertad de practicaje[96].

Por la Comisión de presupuesto de Cuba del Congreso de los Diputados, se dispuso que ingresen en el Tesoro los derechos de practicaje que se generen en los puertos cubanos, según recoge: *El Correo Militar, La Dinastía de Barcelona. La Monarquía,* y otros también de Madrid, todos del 11.04.1888. Según recogía *La Época*[97], el dictamen se presentará el sábado en el Congreso, por si era posible que su discusión comenzase el lunes próximo; si bien la comisión del presupuesto de Cuba se reunió ayer día 9 por la tarde con el ministro de Marina y le propuso suprimir los derechos de practicaje, autorizando, sin embargo al ministro para que en un plazo de seis meses presente un proyecto de ley estableciendo la forma en que han de ingresar aquellos derechos al Tesoro según recogía *El Liberal*[98].

Pero en la sección del Congreso del día 23 presidida por el señor Capdepont, el diputado Sr. García San Miguel (D. Crescente), impugnó el artículo que trata de los derechos de practicaje de las capitanes de puerto, según recogía *La Correspondencia de España*[99].

Capitanía del puerto de Santiago (Cuba)

Capitanía del puerto de La Havana

Pero años después a través de una serie de artículos titulados *"El servicio de practicaje de Cuba"* **(7)** publicados en cuatro numero de *La Correspondencia Militar*, se llega la conclusión de que la comisión del presupuesto de Cuba de abril de 1888, en relación con el practicaje en Cuba, lo que había estudiado realmente, era la nacionalización del servicio por cuenta del Estado, tal como en el primero de los cuatro articulo de dicha revista se apuntaba en los primeros párrafos: La respetable corporación de prácticos de la isla de Cuba se ha visto amenazada recientemente de una reforma, no sólo perjudicial a sus intereses y derechos adquiridos sino también en alto grado

---

96 La Vanguardia del 16.08.1888.
97 Del 10.05.1888, en su página 1.
98 Del 10.05.1888, página 3.
99 Del 26.05.1888, en su página 3.

nociva a la seguridad y garantía de los navieros y del comercio en genera […], propuesta que también se presentó al Senado donde en la sesión del 16 de mayo de 1890, El Sr. Laserna continuó con su defensa de la totalidad.[…] y también defendió el practicaje en los puertos y recordó una exposición de la Habana, pidiendo su conservación[100]. Si bien según *El Imparcial*[101], puntualizaba dicho senador, en el sentido de matizar que de los derechos de practicaje en las provincias marítimas, sólo dos tercios de la sexta parte corresponden al Capitán del puerto. Realmente, estaba quitando hierro a su exposición, minorando sin comentarlo, el ingreso que del sexto de practicaje, recibía el Capitán de puerto (cuando efectivamente tuviese un segundo y ningún ayudante), pues por las propias ordenanzas, debía de repartir en este caso un tercio para el segundo capitán de puerto.

Dado que los argumentos publicados en los cuatros artículos de *La Correspondencia Militar*, nos recuerdan una vez más, la extrema situación que padecimos los prácticos españoles en los años 1991 y 1992, por la circulación de los diferentes proyectos que nos presentaba un importante miembro encargado de la redacción de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992, fue una lástima, no conocer estos cuatro capítulos en defensa de la no nacionalización del servicio de practicaje en Cuba, pues en ellos están descritos de un modo claro y contundente, la equivocación de tal planteamiento por perjudicial para los interés del Estado y el atropello de los derechos adquiridos, que se iban acometer en Cuba un siglo antes y que algunos intentaron hacerlos realidad en esta reforma del inicio de la década de los 90 del siglo XX. ¿Serán casualidades administrativas o realmente el ideólogo de la Ley de 1992, tuvo delante esta idea y otras más desarrolladas igualmente erróneas, contra el practicaje español un siglo anterior?

Continua no obstante la Marina en el punto de mira de muchos medios informativos, por lo que no es difícil encontrar reseñas encaminadas mas a criticarla que a informar sobre ella, así publicaba *El Correo Militar* del 24.11.1888, una reseña del *El Globo*, en donde daba cuenta que el ministro de Marina es persuadido de que conviene sacar del mediterráneo la escuadra de instrucción, porque algunos de los barcos que la constituyen, están solo en condiciones para el desguace, y otros necesitan ser carenados inmediatamente; en menos palabras que la mayor parte de los barcos necesitan pasar a los arsenales […] hace poco hemos descubierto que un barco viejo era completamente nuevo, porque al quitarle el blindaje se vio que las maderas estaban en el mejor estado; en cambio, un buque que pasa por moderno […]. Para obtener la enseñanza gratuita en la Armada, bastaría, a juicio del *El Globo*, que se ingresara en las Cajas públicas, la sexta parte de los derechos de practicaje que perciben los capitanes de puerto, además de su sueldo y de la gratificación de mando que según su categoría les corresponde.

---

100 *La Correspondencia de España. 17.05.1890, n.º 11.730, página 2.*
101 *Del 17.05.1890, página 1.*

Importa esa sexta parte aproximadamente 1.785.000 pesetas, es decir, más de lo que se gasta en enseñanza, según recogía *El Correo Militar*[102].

Dado que se observa en la prensa de estos tiempos una atención continua al practicaje en los puertos, se exponen algunas reseñas recogidas en diversas publicaciones:

Se ha inaugurado en Bilbao el servicio de practicaje en la rías, por medio de lanchas de vapor[103].

Se ha hecho obligatorio en el puerto de Santa Cruz de Tenerife el servicio de practicaje en la entrada y salida de lodos los buques, ya nacionales y extranjeros, que excedan de 100 toneladas[104].

Se ha dispuesto que en el puerto de Las Palmas sea obligatorio el practicaje de entrada y salida[105].

Dársena del Puerto de Santa Cruz de Tenerife hacia 1900

1889

Tales comentarios contra el ingreso al Capitán de puerto del sexto de los derechos de practicaje, dieron lugar a que por parte de la Marina a manifestar según recogía *El Correo Militar*[106], que el Ministro de Marina leyó un proyecto

---

102 *Del 24/11/1888, página 2.*
103 *La Vanguardia del 06 junio 1889, página 2*
104 *Diario de Tarragona del 03.03.1889, página 3 de 4.*
105 *La Vanguardia del 23 enero 1891, página 3.*
106 *Del 8 de marzo de 1889.*

de reforma de los derechos de practicaje en el último consejo de ministros, en donde parece que *"se resolverá el problema del sexto de practicaje, mediante su ingreso en las arcas del Tesoro, en lugar del reparto entre Capitán de Puerto y otros funcionarios"*.

Analizada esta propuesta se estima que con ello ingresara el Tesoro unas 500.000 pta. anuales y será entregado a la Comandancia de Marina unas 1.000 pta. para gastos de material. Con estas reformas se beneficia al Tesoro, deducidas las cantidades para gasto de material, en unas 500.000 pesetas anuales de ingreso permanente[107].

El mismo periódico en la sección *"Cosas de marina"*, el articulista censura una serie de medidas que se están tomando en la Armada ahora bajo otro ministro, puntualizando una serie de ellas contrarias a las que se están planificando, pero no deja en el tintero su propuesta para que se suprimiesen también las escandalosas participaciones de ciertos jefes y oficiales en los productos del practicaje, como hace años lo intentó el general Antequera[108].

Pero no por ello se alcanzaba la conformidad general, pues hubo también otras críticas al proyecto de ingresar en el Tesoro los derechos de practicaje de los puertos, tal como recogía en sus líneas *La Monarquía*[109], declarando la incompetencia del Ministro de Marina para disponer de unos fondos que según el articulista correspondían a los que los generaban los prácticos y no al Tesoro, en su defensa exponía un paralelismo entre los ingenieros de mina y los prácticos por la percepción de derechos, los primeros por visita a cada mina y los segundos por sus maniobras.

Otros medios basan sus criticas bajo diferente puntos de vista quizás más florido y sarcástico si cabe, como recogía *La Época*[110], en el cual se destaca este razonamiento: *"tal supresión de los derechos de practicaje, la califica como una innovación, que no sabe a qué principio económico ni técnico puede responder, pero que ha creado legítimo descontento en los que a ese penoso servicio se dedican. De algún capitán de puerto sabemos al que esa medida le privará de tomar más de tres mil duros que anualmente le correspondían por su participación en los derechos de practicaje. No hay que decir si tal propósito, que ninguna economía produce al Estado, creará nuevos disgustos en la marina".*

Incluso el tema pasa a la prensa local, como el comentario que publicaba el *Diario de Tarragona*[111]: *A los comandantes de marina les quita el gobierno una brevita. Hasta aquí venían cobrando la sexta parte de lo que se recauda por practicaje en los puertos; de hoy en adelante el Estado se*

---

107 *El Correo militar del 27.03.1889, página 2.*
108 *El Correo militar del 27.03.1889, página 2.*
109 *Del 26 de abril de 1889.*
110 *Del 25.04.1889, página 1.*
111 *Del 12.04.1889, Página 2 de 4.*

incautará de ese ingreso, entregando á los comandantes 1.000 pesetas anuales para gastos de material. La sexta parte representa, pagada la gratificación indicada, un beneficio de más de medio millón de pesetas.

Sirvieron estas propuestas y criticas para que algunos orienten sus crónicas hacia las Comandancias de Marina y la propia organización y resultados del servicio de practicaje, exponiendo otras realidades conexas, tal como publicaba periódico *El Día*[112], en un artículo titulado *"Las economías de marina"*, en donde su autor, al criticar el sexto de practicaje denuncia la realidad de las Comandancias de Marina, en donde el personal de la Marina Mercante ocupa las de 2ª y 3ª, (son aquellas que tienen poco tráficos y gratificaciones que no son canonjías codiciables), sin medios o escasos materiales, o auxilian a los Jefes del Cuerpo General que manda las de 1º orden; la realidad del sistema de acceso a prácticos, es más por apoyo de los Comandantes de Marina que otras causas, por ello se sienten arropados por el mando; no hace falta cumplir bien para desempeñar el servicio, porque se establece un turno, y cualquier buque que pida práctico para entrar o salir, tiene que tomar a su bordo el que le envían, no el que podría escoger si hubiera, como en Bilbao, un gran número de patrones conocedores del puerto y autorizados para el practicaje. Con el primer sistema que rige en todos los puertos de España, menos en Bilbao, para ser práctico y conservar la plaza, no se necesita más que estar bien con la autoridad de marina; con el segundo, sólo trabajan los que tienen inteligencia y valor, porque saben los capitanes de los buques que pueden contar con ellos en todo tiempo; así, cada práctico se forma una clientela en relación con su pericia. En el sistema al uso, por el contrario, como el capitán del buque tiene que tomar el práctico que le envían a bordo, en vez de estar servido, como corresponde al que paga, bien es él quien está á merced del práctico, que no sale si hay mal tiempo, que no está a la hora marcada si es de noche, y muchas veces aun de día; no siendo raro en los puertos de mar, estar oyendo durante largo tiempo el silbato de los vapores que llaman al práctico, mientras éste se halla tranquilamente en su casa, pocas veces, o en algún sitio de reunión, y se presenta a bordo tarde, y no siempre con la cabeza tan despejada como conviene, para tomar a su cargo la dirección de un buque. ¿Es posible que organización tan perjudicial absurda continuase, si el comercio y los navieros fueran los que tuvieran a su cargo organizar este servicio del modo que mejor conviniera a sus necesidades e intereses?. Seguramente que no; siendo aun más seguro que el Estado podría realizar una economía de importancia, haciendo al mismo tiempo un gran bien a la navegación.

El procedimiento no puede ser más sencillo: Con la sexta parte de los practicajes que hoy perciben como gratificación los comandantes de Marina, los segundos, y algo, aunque poco, los ayudantes, y que según cálculos del ministro de Marina asciende á 500.000 pesetas al año, podía organizarse

---

112 *Del 22.05.1889.*

perfectamente el servicio marítimo hoy a cargo de las comandancias, economizándose todo lo consignado en los presupuestos generales del Estado, para sostener estas canonjías tan costosas y tan perjudiciales.

La subcomisión de Marina, que debe estudiar detenidamente el presupuesto de este departamento, y que está presidida por el Sr. Mellado, gran defensor de las economías, podía no desatender estas indicaciones, y a poco que profundizase en el estudio del asunto, se convencería de que ha sido muy somero y benévolo el examen crítico que hemos hecho de la organización actual de las comandancias de Marina[113].

Dado que las críticas al sexto de practicaje estaban desbordando el terreno directamente relacionado con el propio servicio de practicaje, señalando otros campos también relacionados con sus actores, exponemos ahora una carta al director aparecida en *La Monarquía*[114], titulada *"Cartas de un marino, en donde quiere defender tanto oprobio a la marina y justificar el cobro del sexto de practicaje":*

Sr. D. Francisco J. Betegón. Mi querido amigo: acabo de recibir varias cartas de los departamentos marítimos excitándome a que defienda a la Marina, atacada en varios periódicos, y careciendo ese pobre cuerpo de órganos profesionales que puedan salir a su defensa, ruego á V. que, si lo considera conveniente, dé cabida en las columnas de La Monarquía, el extracto de las cartas que voy á transcribir, no publicándolas íntegras, porque seguramente el que no tiene valor para renunciar la cartera ante las imposiciones del ex-secretario del Ayuntamiento de Lillo, e íntimo amigo, según se dice de la casa Baüer, lo tendría para llevar a un consejo de guerra a los que como él, nacieron en las playas de nuestra pobre y hermosa patria.

Sr. D. Mi querido amigo y antiguo compañero: Indudablemente los aires de Madrid gozan del mismo privilegio que las aguas del famoso Leteo, puesto que hacen olvidar los malos ratos pasados, mismo privilegio que las aguas del famoso Leteo, puesto que hacen olvidar los malos ratos pasados abordo, y las justas aspiraciones y legítimos derechos de los que, desde la infancia han consagrado su vida a la defensa y servicio del país, en lugar de servir a algún banquero judío o a algún personaje de los que el funesto parlamentarismo encumbra para felicidad de esta dichosa España. Pero como algún desahogo hemos de buscar los que rara vez dormimos ni comemos en tierra, y nos vemos uno y otro día calumniados y atacados por los competentísimos periodistas y políticos, acudimos a tu buena amistad por si entre tus numerosos amigos de esa Corte, hay alguno que quiera prestarse a defender los derechos hollados de este cuerpo, tan digno de ser atendido preferentemente por la patria, a la que ha prestado tantos y tan relevantes servicios, consagrándole vidas y haciendas, aunque en esto no haya hecho otra cosa que cumplir con su deber.

Reservado estaba para el Sr. Arias, que nació en San Fernando, y es hijo de un oficial de la Armada, dar el golpe mortal al personal, después de

---

113 *El Día 22.05.1889, página 1.*
114 *Del 26.04.1889.*

haber derrochado el material; porque ¿con qué derecho el señor ministro dispone de los fondos del practicaje y los hace ingresar en el Tesoro público? ¿Acaso esos emolumentos eran satisfechos por el Estado? Los ingenieros de minas, que cobran sus derechos por cada mina y cada visita que hacen á las mismas, ¿las ingresan en el Tesoro, ó se las guardan? La única esperanza de poder economizar algún pequeño capital para la vejez, en esta corporación, donde hay capitanes de cuarenta y dos años, era conseguir, allá a los sesenta, una Capitanía de puerto, pues excusado es que píense en llegar a oficial general ninguno de los actuales tenientes de navío, ni capitanes de fragata.

Y ¿con qué autoridad, cuando los armadores no han reclamado nunca en contra, como los mineros no lo hacen contra los ingenieros, se dispone de esos fondos? ¿Es que no hay otras economías ¿Es que no hay otras economías que hacer? pues ¿por qué se recibe el torpedero Ejército?, ¿Por qué se reciben las lanchas Diamante, Perla y Rubí, que después la comisión nombrada al efecto dice que no sirven para la mar, y se desarman recién construidas? ¿Por qué se contrata, en precios altísimos, la construcción de buques cuya utilidad no está demostrada, a título de proteger la industria nacional? ¿Acaso el primer deber del Sr. Arias no es proteger al cuerpo que pertenece y dejar el cuidado y fomentó de la industria al ministerio, mal llamado, de lo mismo? De manera que el presupuesto de la Marina ha de servir para sostener ciento cincuenta pilotos particulares; mil operarios más de los necesarios; unos cuantos oficiales de ministerio con más sueldo que sus iguales a bordo, bastantes paisanos, sin un título siquiera académico; la protección desinteresada de la industria nacional, aunque sus productos sean peores que los del Estado; pero, en cambio, según El Imparcial, sus jefes y oficiales han de servir ciertos destinos ad honorem... ¡Válgame Dios, qué manera de discurrir y de aprovecharse de la influencia de la prensa para exasperar a este pacientísimo instituto! Mucho más pudiera decirte, solo con comparar los años de servicio de los empleados de Hacienda, Fomento y Gobernación, y sus conocimientos con los nuestros; pero como desconfío de que estas líneas, no elocuentes, pero si verdaderas, vean la luz, aquí concluyo, esperando que me contestes, etc.

Hasta aquí mis cartas, y si V., querido amigo, puede y quiere publicar estas líneas, le estaré muy reconocido, deplorando la ceguedad de unos, la falta de justicia de otros y la funesta administración de los fusionistas, que han hecho necesarias las economías, que Dios quiera no den resultados amargos para todos. Soy de V., como siempre, afectísimo y buen amigo q. b. s. m., un retirado de la Marina[115].

Pasaron los meses y no se tenían noticias del proyecto de entregar al Tesoro del sexto de practicaje, tal como había expuesto en un consejo de ministros el titular de Marina, por ello según recogía *El Día*[116], parece que tal proyecto no fue adelante por la oposición del Ministro de Hacienda, dado que la suma de los ingresos no compensarían los gastos de gestión, que originaria hacerlo efectivo, señalando al mismo tiempo: Bien se conoce el fino trabajo de

---

115 *La Monarquía del 26.04.1889, página 2.*
116 *Del 5 junio 1889.*

la Marina, que quiere nadar y guardar la ropa; es decir parecer esplendida y quedarse con el dinero. La idea emitida por el ministro de marina es, no solo equitativa, sino de urgente realización, por cuanto ningún servidor del Estado retribuido por él, a excepción de los capitanes de puerto, efectúan exacciones en provecho propio, y mucho menos invocando servicios que en el caso actual ejercen los prácticos con exposición de su reputación y su vida, y en los que sin exponer, cobran los capitanes de puerto.

Por ello el periódico critica tal efecto al tiempo que propone cambiar el sistema de practicaje en los puertos españoles para dejarlo de alguna de las siguientes propuestas:

1ª Dejarlo como esta pero insiste en ingresar el sexto en el Tesoro.

2ª Arrendar el servicio al mejor postor con un reglamento ad hoc, sobre tarifas, leyes penales etc. y con la condición de que los prácticos han de obtener su titulo previo examen público ante una junta presidida por el Capitán de Puerto.

3ª Declarar libre el practicaje entre los que poseyendo titulo de tales, estén inscritos en la matricula industrial y abonen las cuotas que se señalen a su profesión y oficio, sujetándolos además, a las leyes y reglamentos que se determinen.

Finaliza el articulista del citado diario[117], recomendando como la mejor opción, la última reseñada y en caso de no ser aceptada, la 2ª

Continua la presión sobre el sexto de practicaje y la incomprensión de ser rechazado su ingreso en el Tesoro, por ello publicaba *El Día*[118], que según sus cálculos en la península hay 17 capitanías de puerto de primera clase, ocho de segunda y siete de tercera. Entre las de primera como Bilbao se producen más de 40.000 pta. anuales de sexto, mientras que en Sevilla, Huelva, Santander y otros puerto con análogos movimientos dan por el sexto entre 15 a 20.000 pta. Establecido un cómputo medio de producción en las de 1º, 2ª y 3ª categoría, se obtiene para las primeras 15.000, 4.000 y 1.500 para las de segunda y tercera respectivamente, por lo que tan solo de la sexta parte de los derechos de practicaje se obtendría:

17 capitanías de 1ª X 15.000 = 255.000
8 capitanías de 2ª X 4.000 = 3.200
7 capitanías de 3ª X 1.500 = 10.500

Lo que resultara un total anual de 297.500 ptas. o los que es lo mismo, siendo la sexta parte tal cantidad, se puede calcular que el total pagado por

117 *El Día del 05.06.1889, página 1.*
118 *Del 13.06.1889.*

derechos de practicaje en todos los puertos españoles serian 6 x 297.000= 1,785.000 ptas.

Tales discusiones sobre el sexto de practicaje al tiempo que se analiza el presupuesto de Marina, dan motivos para enfocar otras realidades de la propia Marina y su organización en general y de las capitanías de puerto en particular, que avivan las causas que justifiquen su cambio o supresión, tal como señala en *"Las crónicas de Marina"*, publicada por *El Día*[119] cuando considera un dispendio los gastos por tantas provincias marítima y capitanías de puerto**(8),** remarcando que desde luego los puertos no debieran tener nada que ver con quienes hoy los mandan y se enriquecen, mediante los derechos de practicaje, tan tenazmente defendido por el señor ministro de Marina, llegando a la conclusión de que todo esta tan disparatado como pasa con la dotación del vapor de la Capitanía de Cádiz que necesita 26 tripulantes, con la de vela del Ferrol que embarca 11, o la de Cartagena que tiene a 12 tripulantes a su cargo.

Finalizando con la propuesta de que si los derechos de practicajes, que no los percibe el Estado, como el decoro exige, se emplearan para soportar los gastos de material de las provincias marítimas, sería posible economizar del Capítulo 6 del presupuesto, en donde están estos gastos incluidos, 51.225 ptas.

En el mismo periódico *El Día*[120] publica una crónica titulada ***"El parto de los montes"***, en donde al analizar el presupuesto de Marina, ya publicado en La Gaceta, ratifica que se han confirmado sus temores, los cuales ya fueron publicados anteriormente en doce artículos en el citado periódico, por lo que se produce una decepción para aquellos que cándidamente pensaron que los buenos deseos manifestados por los demás ministros, serian secundados por el Sr. Rodríguez Arias, (ministro de Marina). En relación con el cambio esperado del sexto de practicaje directamente lo acusa como una falsa al señalar: Lo que se ha debido suprimir es el cebo de los derechos de practicaje, que es un buen bocado, y el quinto de los haberes del personal […] pues el ministro ha preferido dar brincos a los saltamontes, procurando solamente no caer sobre sus compañeros, sin duda para no perder las simpatías que no tiene y cree tener.

Aparece en *El Correo Militar*[121] un artículo/carta titulada, *"Sobre asuntos de Marina"*, escrita por Hiparco, y dirigida a la Sra. Dª Patrocinio de Biedma, la cual al parecer en otro número anterior de este periódico, ha alabado el apoyo que tal articulista ha publicado sobre la aprobación del presupuesto de Marina y entre otros temas, el de la defensa o justificación

---

119 *Del 22.08.1889.*
120 *Del 31.08.1889, página 1.*
121 *Del 26.09.1889, página 1.*

de mantener el sexto de practicaje tal como hasta entonces, pues apostilla Hiperco: Se fijan (aquellos que con cuanta injusticia se habla de la Marina, cuando se dice que es un ramo de lujo para el Estado, en los derechos de practicaje de los capitanes de puerto, derechos que pagan los particulares y se reparten entre todos los prácticos de los cuales es el capitán el primero; sin tener en cuenta cuantos derechos y cuantas gabelas cobran los empleados y funcionarios civiles que sirvieron siempre en la calma de la tierra y no en la zozobra constante de los mares.

En el periódico de Madrid *La Época*[122] de este año, en la sección "*Ecos de la opinión"* se recoge un artículo titulado Las *"Economías en Marina"*, en donde al alabar el resultado del presupuesto de Marina, señala: Es verdaderamente original la inconsecuencia del articulista de El Día cuando de las cosas de la Marina se ocupa, y es verdaderamente original el ver cómo el mismo concepto que le sirve para atacar al cuerpo privilegiado, le proporciona medios de defensa cuando se trata de cualquier otra colectividad (por ejemplo entre otros, el sexto de practicaje, del cual ya El Día ha recogido diversas reseñas criticas, incluidas en este trabajo), pues justifica dicho comentario como que: No es óbice el que sean legales los derechos de practicaje que perciben los capitanes de puerto, […]

A pesar de tal critica al diario *El Día*, éste no cesa en sus puntualizadas críticas a la Marina, especialmente sobre los temas que su colega de La Época pretende defender, pues ahora en la segunda serie de las secciones tituladas Las economías en Marina, de nuevo las emprende con el sexto de practicaje tal como se detalla: El servicio de practicaje se hará todo lo bien que se quiera, y hasta admitimos que al comercio de la Habana se le caiga la baba con él, por más que ciertas exposiciones pueden obedecer a móviles muy distintos; pero eso no justifica que los capitanes de puerto cobren los cuantiosos derechos que cobran por el trabajo que hacen los prácticos mientras disfrutan sueldo del Estado.

Dícese a esto, que es difícil arreglar un medio eficaz de que ingrese en el Tesoro lo que aquellos funcionarios perciben; pero a nosotros se nos antoja que quien percibe los derechos y hace su reparto, en vez de entregar su parte al capitán de puerto, puede ingresarla en las cajas del Tesoro, que por tal concepto tendría un respetable ingreso; pero si cosa tan sencilla se reputa también de impracticable, pueden rebajarse los derechos que pagan los buques, dejándolos reducidos a lo que hoy corresponde á los prácticos beneficiando, por tal medio, a las casas armadoras y complaciendo también a muchos marinos que por razones varías no creen convenientes la percepción de estos derechos. Hágase una u otra cosa, siempre el sistema que se adopte resultará más justo que

122 *Del 16.10.1889 nº 13345, página 2*

eso de imponer por un servicio una retribución superior a la valía de este, para que la diferencia redunde en funcionarios perfectamente retribuidos, que por otra parte son los únicos que en España tiene derechos reconocidos a tales obvenciones[123].

1890

Recoge el diario *La Opinión*[124] una crónica fechada del día anterior de su corresponsal en el Congreso, relatando la sesión de la tarde, la cual empezó apoyando el diputado por Guernica (Vizcaya) señor Landecho, una exposición de la comarca de Bilbao pidiendo se pasen con cargo a las Cámaras de Comercio, la administración de los puertos mercantiles, encargándose aquellas del nombramiento y personal, previo al disfrute de los derechos de practicaje.

Aparece en *El Día*[125] un artículo titulado *"Al Nuevo Ministro de Marina"* el cual se reproduce:

Todos los supuestos planes reformistas de V. E. no han bastado a lanzarme al terreno epistolar, y sin embargo, unas palabritas que V. E. pronunció hace pocos días en el Senado, contestando al Sr. Marcoartú, me han hecho dar al traste con todo género de respetos y armado mi diestra con una pluma, de la que, si no han de brotar bellezas literarias, en cambio surgirán verdades de esas que no tienen vuelta de hoja, y que V. E., como hombre de recto juicio, habrá de apreciarla como tales allá en su fuero interno, por más que la negra honrilla, le impida confesarlo.

Puerto de la Luz, Las Palmas hacia finales del XIX

123 *El Día 23.12.1889, página 1.*
124 *Del 25.05.1892, página 3 de 4.*
125 *Del 24.02.1890.*

Dijo V. E. el día 13 (fecha nefasta) que la pretensión de excluir a los marinos del ministerio de Marina, es igual que si se quisiera impedir que se encargaran los abogados de la cartera de Gracia y Justicia. Esto, sobre poco más o menos, contestó V. E. al senador Sr. Marcoartú, combatiendo la tesis por éste sostenida, de que la cartera de Marina debiera ser desempeñada por un hombre ajeno á ésta.

V. E. opina como es natural que opine, siendo general de Marina, y el Sr. Marcoartú, piensa como pudiera hacerlo cualquier contribuyente.

V. E. cree que un clavo saca a otro clavo, y los contribuyentes opinan, que es mejor sacarlos con tenazas, sobre todo cuando es tan grande su arraigo como el de los abusos marítimos. Es cierto que un clavo puede sacar a otro; pero ¿y si no lo saca? Y cuéntese que hasta ahora todos los clavos se van quedando dentro del madero marítimo, que ya está astillado de puro claveteado. Y basta de carpintería. Es indudable que nadie como un marino podría desempeñar la cartera de Marina; pero esto en el caso, aún no visto, de que ese marino fuese además hombre de administración, y, lo que es aún más difícil, por no decir imposible, que hiciese abstracción de los intereses materiales de la corporación, posponiéndolos siempre al engrandecimiento de la Marina, porque en vez de ser la Marina para los marinos, estos debieran ser para aquélla, y V. E. ha de convenir con este su humilde servidor, en que, hoy por hoy, la Marina es un pretexto para sostener un personal que abruma al contribuyente, más bien que un elemento de fuerza capaz de servir de garantía a la nación. Y que este mal y otros muchos que con él se encadenan, se sostienen porque los ministros de Marina cuando menos hacen la vista gorda, como vulgarmente se dice, es un hecho innegable, que por mil distintos medios pudiera patentizarse. Si damos crédito a las murmuraciones, V. E. no se exime de esa falta; y no porque V. E. deje de ser una excelente persona, no, señor;

V. E. reúne sobresalientes condiciones, pero es marino, "That is the question".

Si V. E., reuniendo todas las buenas cualidades que me complazco en atribuirle fuese, en vez de marino, un buen ciudadano de tierra adentro, ya no subsistirían los famosos y anómalos derechos de practicaje; esos derechos que pugnan con la equidad, y que no hay ninguna razón que los apoye; tampoco se sostendrían los sobresueldos y sueldos especiales de ciertos destinos, ni se adquirirían en tierra condiciones de ascenso que sólo pueden llevarse en los buques y navegando. Ciertas comisiones que sólo sirven para tener destinos a mano con que obsequiar a los amigos, habrían dejado de existir, así como otros muchos despilfarros, a lo que se puede poner coto con una sencilla real orden, así como una simple real orden bastó para darle existencia.

Nada de eso ha hecho V. E.; ¿y por qué?, pues porque, creyéndose V. E. libre, no lo es; porque a sus buenos deseos se oponen los malos hábitos

que se adquieren por no haber respirado otro ambiente que el mismo que precisa purificar.

¿Qué es lo primero que hizo V. E. al encargarse de la cartera? Pues lo mismo que sus antecesores: llamar a D. Fulano y a D. Mengano, y formar así una especie de corte, o mejor dicho, de muralla, que le impide ver las cosas tal y como son, por preferir verlas al través de ajenas inspiraciones. Y, sin embargo,

V. E. tiene dotes sobresalientes... pero es marino, y no puede sustraerse al medio en que ha vivido, "That is the question".

¿Quiere V. E. más pruebas, de las "in anima vilis", (los experimentos deben hacerse en animales irracionales, antes que en el hombre) de que el ministro de Marina no conviene que sea marino? Pues allá van.

V. E. está preparando una gran hornada de jefes para dar movimiento a las escalas. Dícese que cien tenientes de navío de segunda clase ascenderán, y esto supone, por lo menos, unas 200.000 pesetas de aumento en el presupuesto, o mejor dicho, como éste no podrá aumentarse, hay que contar con una baja de 200.000 pesetas en el material. Eso no deja de ser socorrido para el personal; pero los contribuyentes pondrán el grito en el quinto cielo, y el Sr. Gamazo tronará contra […] firmado Telmo Ballestrinque[126].

Puerto de la Luz (Las Palmas de Gran Canarias), óleo de Eliseo Meifren (Museo León y Castillo)

126 *El Día del 4.02.1890, página 1.*

La mayoría de los periódicos de Madrid recogen la crónica de la sección en el Congreso de los Diputados sobre los presupuestos del Estado para los años 1890-91, de las cuales nos interesa reseñar una intervención del Sr Maura (al final de la sección del día anterior) al debatir el apartado Gastos, Sección 5ª del presupuesto del Ministerio de Marina, (estando sentado el banco azul el Ministro de Marina), por el cual el Sr. Maura continúa su discurso en contra de la totalidad, examinando la instrucción que reciben los individuos de los cuerpos de la armada, y que, a juicio del orador, no corresponde a los sacrificios hechos por el país. Cree preciso que los delicados mecanismos de los buques modernos estén en manos expertas para las operaciones de guerra tanto como para una navegación en tiempo de paz; pero se da el caso de que el cuerpo administrativo cuenta tres Academias y no hay una Escuela de maquinistas. Dice que en Inglaterra se tiene tanta consideración a este Cuerpo, que además de recibir una completa enseñanza, figura en el estado de la Armada, después del Cuerpo General, y por el contrario, en España figura al final de los Cuerpos subalternos, y que no se ha previsto que cuando se boten los buques que se encuentran en gradas, harán falta maquinistas.

Expone que la escuela de los marinos está en la navegación, y así ocurre que Inglaterra, no comprende el acuartelamiento de los marineros, pues para 67.000 hombres sólo tiene 35 destinos en tierra […]

Recuerda que en el último Congreso de navieros fue unánime la opinión de que el régimen de los puertos debía perder su carácter militar; analiza las condiciones en que se verifica el practicaje, el amarre, la carga y la descarga, tan sólo para cobrar derechos, y estima absurdo que en los abordajes entiendan autoridades de la marina militar […][127].

Actuación que tuvo su contestación por el diputado Sr. Lasema, el cual manifiesta que entra en el debate sin entusiasmo y sin fe, porque aunque fuese un elocuente orador y la persona más perita en asuntos de Marina, no podría disipar esa opinión que se ha formado, y que cuando se habla de determinados asuntos se revela en estas palabras: ¿Y qué me cuenta usted de las cosas de Marina?, de eso no hay que hablar. Analizando las observaciones del Sr. Maura, manifiesta que nuestros maquinistas son tan competentes como los de Inglaterra; que eran infundados los cargos relativos al personal […]

Respecto a las provincias marítimas, consigna que de los derechos de practicaje sólo dos tercios de la sexta parte corresponden al Capitán del puerto […][128]

---

127 *La Época del 14.05.1890, página 2, La Iberia, página 2, El Liberal, página 1, El País página 1, los tres del 15.05.1890, y El Siglo futuro del 16.05.1890, página 3*

128 *El Imparcial 17,05.1890, página 1.*

Bocana del puerto de Barcelona en 1890 (Archivo Geográfico de Barcelona)

Si bien en el periódico madrileño *La Época*, se publica una reseña más amplia de su intervención, en la cual el Sr. Lasema contesta punto por punto las impugnaciones hechas por el Sr. Maura, diciendo entre otras: En cuanto a lo que decía el Sr. Maura sobre el sexto de practicaje, los que desempeñan el cargo, (capitanes de puerto) y de aquí resulta que no hay material, pues en el presupuesto no se da nada para material ni para escribientes; todo eso sale de las gratificaciones y cuando algunos escribientes figuran su presupuesto, entonces no disminuyen aquéllas.

En cuanto al practicaje no creía que el práctico asuma autoridad del capitán. El práctico sube el barco, indica lo conveniente para la entrada en el puerto, y el sentido común dice que sus indicaciones deben ser atendidas. ¿Cómo es posible que el capitán no se guíe por él para que lo lleve al fondeadero?. En cuanto al amarre, es indispensable, como es la policía dentro del puerto, y tiene que hacerse con arreglo a la carga y las condiciones del barco. No se puede, pues, decir lo que decía el Sr. Maura, que ahora comprendí a por qué cuando niño le admiraba ver que el barco no atracaba al muelle, porque así se da ganancias a los botes que transportan los viajeros y los equipajes. ¿Qué tiene esto qué ver con la marina? ¿Acaso la marina cobra algo por carga y descarga, como indicó su señoría?[129]

No quedaron ahí las críticas directas a la Marina, pues también es destacable el artículo publicado en *El Día*[130] titulado: *"Sobre los derechos de practicaje"*:

Hoy que las cosas de la Marina están a la orden del día, y que los asuntos económicos preocupan al país y aun a algunos hombres públicos, es ocasión propicia de recordar que en esos famosos derechos de practicaje hay medio de acrecer el presupuesto de ingresos o de librar de una gabela a la marina mercante, de la que nadie se ocupa, para redimirla de la esclavitud a que la de guerra la tiene sometida.

---

129 *La Época del 22.05.1890, nº 13.556, página 1.*
130 *Del 27.05.1890.*

Ya saben nuestros lectores, porque en varias ocasiones nos hemos ocupado en este asunto, que los llamados «derechos de practicaje» son los que cobran los prácticos de los puertos por conducir los buques al fondeadero o por poner en franquía a los que salen, derechos que luego reparten con el Comandante de Marina, que ni interviene en el acto, ni siquiera está presente en él.

No son cosa baladí los tales derechos, puesto que en algunos puertos ascienden a respetables cantidades las partes que perciben los comandantes de Marina y los ayudantes de las capitanías de puerto, quienes, al igual de sus jefes, tampoco toman arte ni parte en las faenas de los prácticos, que son los únicos que corren los riesgos y asumen el trabajo y la responsabilidad de sus funciones.

Como ejemplo de los pingües que son las capitanías de puerto, citaremos lo que el comandante de Marina de Santander percibe por varios conceptos, y adviértase que no es esta provincia la más favorecida, puesto que Bilbao, Barcelona, Huelva, y tal vez Málaga y Valencia, la aventajan en rendimientos.

Sueldo	*6.900*	*pesetas*
Gratificación de mando	*1.500*	*“*
Idem de gastos.....	*2.700*	*“*
Derechos de practicaje	*25.000*	*“*
Total……......	*36.100*	*“*

No vayan a creer nuestros lectores que tan productivo destino está desempeñado por un capitán general graduado de arzobispo: si se fijan en la cuantía del sueldo, verán que es modestamente un coronel a quien está reservado ese pedazo de paraíso. Ahora, que para ser exaltado a esa especie de cardenalato marítimo se requieren grandes condiciones, una respetable influencia sobre todo, con lo cual se logra, entre otras, la ventaja de crear desigualdades que ocasionan gran malestar entre los que, creyéndose de los llamados, no son de los escogidos. Otra ventaja de la existencia de esas injustificables gangas, está en que los oficiales de Marina, desde que dan el primer paso en su carrera, sueñan con llegar a tan pingües puestos, y en ese deseo tan natural, hallan fuerzas para seguir en el servicio activo, aunque los achaques la edad u otras causas les impidan servir como es debido, con lo que se produce gran paralización en las escalas, con inmensa y justa indignación de elemento joven, que, aguijoneado por un doble deseo, trina porque se vayan los viejos y los inútiles, dejándoles libre el campo de sus aspiraciones.

Y no paran aquí las cosas. Surge algún jefe que por sus relaciones tiene empuje; pues ya hay capitán de puerto para rato. De capitanía en capitanía se pasa la vida, y cobrando derechos y lamentándose a diario de los riesgos de la mar y de las fatigas que en él se pasan, se redondea a su placer, dando un bonito ejemplo de amor al ejercicio de la profesión, que es seguido por los que se hallan en condiciones para ello, y que lleva el desaliento a los que se quedan en la clase de los llamados marinos de caza y braza.

Y, es claro; como no hay tantas capitanías de puerto como candidatos influyentes, se inventan destinos gratificables y unas veces invocando la

ciencia, y otras pretendidas necesidades del servicio crece el presupuesto a medida que el entusiasmo por la mar se entibia; que es cosa inherente a la naturaleza humana que no se resigna a un trabajo pesado y enojoso quien vea otros, iguales suyos, que sin tamañas fatigas prosperan a más y mejor. En otro orden de consideraciones, cabe asegurar que no está bien que cobre gabelas a los particulares, funcionario que está pagado por el Estado para que preste un determinado servicio.

El caso que se da en la Marina es único en su clase y debe desaparecer como tantas otras cosas que afectan a la marina mercante, que, siendo tan digna de consideración, se ve deprimida y hasta sometida a la ley marcial, cuando por su ilustración e importancia debiera, más que sierva, ser señora.

Dentro de la marina militar hay verdadero deseo de ver desaparecer los absurdos derechos de practicaje y tan es así, que el general Antequera llegó a presentar al Congreso un proyecto de ley, que fracasó en el Senado, en el que, entre otras reformas, se incluía la supresión de semejantes derechos.

La marina mercante no se explica por qué para entrar o salir de puerto ha de pagar tributo a la autoridad marítima, que ni es dueña del puerto ni les presta servicio alguno, a no ser que se repute como tal el hacerla sentir el peso de su omnipotencia.

El sentido común y la época de libertad en que vivimos se sublevan contra el feudalismo que domina en nuestros puertos comerciales.

De modo que el servicio del Estado, sus intereses, las marinas militar y mercante, el sentido común y el espíritu de la época protestan mancomunadamente contra un privilegio sostenido por unos cuantos interesados ¿Qué inconveniente hay para hacerlo desaparecer?

Redúzcase, pues los derechos de practicaje a lo que los prácticos deban percibir por su trabajo, y quede el beneficio para la marina que paga y no para la que cobra, si es que ha de haberlo para alguien. Y en caso de que se cree proporcionar un ingreso al Tesoro, la parte que hoy se distribuye entre los funcionarios retribuidos por el Estado debe recaudarse en beneficio de la Hacienda, para lo que basta que los comisarios de Marina hagan la recaudación y entrega de los fondos, publicándose el detalle los movimiento de buques y derechos que han pagado en los Boletines oficiales de las respectivas provincias, y un resumen general en la Gaceta.

A millón y medio de pesetas alcanzaría ese ingreso, sin que hubiera que gastar nada en hacer su recaudación, ni perturbar servicio alguno. El sentido común y la época de libertad en que vivimos se sublevan contra el feudalismo que domina en nuestros puertos comerciales[131].

Tales críticas y argumentos no cesaron en el citado diario, destacándose otra de parecidos puntos de vistas publicada al mes siguiente, titulada *"Carta al ministro de Marina"*, en la que razona como una de las causas que a su juicio conlleva el sexto de practicaje de la cual entresacamos estos párrafos:

---

131 *El Día del 27.05.1890, página 1.*

[…] El medio es que acabe V, E. con los llamados derechos de practicaje en aquella parte que perciben los funcionarios de Marina que ya cobran sueldo y gratificaciones del Estado.

Comprendo que por la añeja costumbre de tener a la marina mercante supedita a la militar, no se declare libre el practicaje como lo está en otros países pero por más que me esfuerzo, no llego a explicarme por qué han de percibir los capitanes de puerto y los ayudantes de las capitanías la sexta parte de los honorarios que devengan los prácticos, por un trabajo y una responsabilidad que en exclusivamente de ellos.

Dícese que, según las Ordenanza, los capitanes de puerto son prácticos mayores, y esto me enreda más; porque tengo entendido que en cada puerto hay un práctico mayor efectivo. Añádase también que los capitanes de puerto deben pilotear los buques insignias; lo que es inexplicable, porque los comandantes de esos buques deben ser capaces para conducirlos, puesto que de entre ellos salen esos capitanes de puerto que cobran emolumentos por su carácter de prácticos mayores.

Esto, por supuesto, aparte de que aún no se ha dado el caso, que yo sepa, de que un capitán de puerto haya piloteado buque alguno en calidad de práctico de puerto, porque sobre las teorías de la ordenanza está la realidad, y hasta dice que una cosa es llamarse práctico de un puerto, para cobrar, y otra muy distinta serlo de verdad para pilotear.

Voy a conceder que los capitanes de puerto son prácticos de veras; y puesto ya en el terreno de las concesiones, admitirá que sea racional que sobre el sueldo y las gratificaciones que el Estado les paga por desempeñar los cargos que les confía, cobren una parte de los derechos de practicaje, y hasta aceptaré que el Tesoro se halle tan desahogado que no necesite aumentar sus recursos, que es llegar al extremo de las hipótesis favorables.

Pero es el caso, Excmo. señor, que los capitanes de puerto, y sus subordinados los ayudantes, lo mismo cobran el sexto de los derechos que devengan los buques mercantes que los de guerra; y aquí ya no caben hipótesis, porque enfrente de ellas están las leyes, ya que los preceptos de la ordenanza no pueden convertir en fondos particulares los de los buques de guerra; y aun cuando olvidado por algunos, es bien público y sabido que nadie debe cobrar por partida doble de los fondos del Estado ni promiscuar en los municipales o provinciales.

A esto se contesta que todo ello es una miseria; que esos rendimientos son una mezquindad; pero mezquinos o espléndidos, se cobran, sosteniéndose un estado de cosas anómalo, una vez que con igual razón debieran cobrar otros funcionarios, dentro y fuera de la Marina, una parte de lo que produzcan los servicios a que se hallan afectos.

Esa mezquindad, según cálculos muy prudentes, asciende á unas 300.000 pesetas, puesto que el total de lo que devenga de los particulares y del Estado, el servicio de practicaje asciende a 1.800.000 pesetas, pagando además del presupuesto de Marina los sueldos de los prácticos de número, así como los gastos de embarcaciones menores y otros.

Esa mezquindad, esté V. E, seguro, y a eso es a lo que voy, reconciliará a V. E. con el grupo gamacista(9) seguramente, haciéndole posible algún

tiempo más la vida ministerial. Siempre será de V. E. respetuoso censor y ex contramaestre, Telmo Ballestrinque[132].

1891

El ámbito de las propuestas y críticas sobre el sexto de practicaje se expande mas allá de los puertos peninsulares, tal como ahora se expone en una reseña publicada por El País[133] titulada "Conflicto en el puerto filipino de Ílo-ilo":

Hemos recibido cartas de Ílo-ilo, en la que se formulan quejas sobre asunto grave, que deba estudiar el señor ministro de ultramar, si se propone hacer que la administración del archipiélago filipino sea impulso fecundo y no constante rémora de la riqueza pública.

Existe una real orden de 11 de marzo de 1880, dictada por el ministro de Marina, en la que se dispone que en todos los pueblos se nombren juntas locales de practicaje, que redacten nuevas tarifas del mismo y nuevos reglamentos del puerto en el sentido de dar facilidades al comercio y la navegación, quitar trabas y rebajar esa pesada gabela todo lo posible y con arreglo á las necesidades de cada puerto.

Como existen intereses favorables a la continuación del abuso, que constituye una verdadera canonjía para la capitanía del puerto, han puesto todos los recursos y medios para no reunir esas juntas. En Ílo-ilo se han reunido dos o tres veces, y como los armadores y consignatarios que la componen no han podido llegar a un acuerdo con los prácticos, capitanes mercantes y el capitán del puerto, presidente de la junta, han ocurrido mil disgustos y protestas. Los consignatarios y armadores se han quejado de los atropellos y vejaciones que con ellos se querían cometer faltándose en un todo a la real orden de referencia, llegando el asunte al extremo de que se les forme causa por desacato a las autoridades de Marina.

Con estos obstáculos nada pudieron hacer y la real orden seguía sin cumplirse, hasta que a fines del año último fue a Ílo-ilo un capitán de fragata, D. Joaquín Ibáñez, nombrado capitán de puerto, que se propuso imponerse, formar la junta a su gusto y hacer en ella lo que le diera la gana. Así fue, en efecto; amenazados los prácticos y los capitanes de la marina mercante, que fue a buscar a Manila, para que votaran con él, los armadores y consignatarios se encuentra solos (faltando uno de estos que se encuentra en Manila), y sin hacer caso de las enérgicas protestas de dichos vocales, hizo aprobar por pluralidad de votos unas tarifas y un reglamento de practicaje para el puerto de Ílo-ilo, que serán la mina de aquel comercio y de aquella agricultura. Con ellas se vino a Manila, y logró del general de marina Sr. Feduchy, que por haber cumplido regresaba a la Península, el que aprobase dichas tarifas y reglamento redactados por él, y las declarase vigentes, faltando a la ley y a todos les reglamentos.

---

132 *El Día del 27.06.1890, página 1.*
133 *Del 17.07.1891.*

«Hemos acudido al sucesor, nos dice la carta que tenemos a la vista, esto es al mismo general de Marina, y éste nos dice que todo está sometido a la resolución del Gobierno, por haberlo remitido allá el general Feduchy, su antecesor. Este, es decir, Feduchy nos desestimó una instancia que se le presentó antes que entregara, y de la cual le remito una copia para que se entere».

«Las tarifas de practicaje que impone don Joaquín Ibáñez elevan las cargas a más de 14 ó 20 mil peso» al año, y cuyos productos no van todos a las cajas del Estado, pues él como capitán del puerto saca por un lado la sexta parte; otra parte para material y oficina, otra para botes y fondo de reserva, etc.; de modo que de los 30 ó 40.000 mil pesos que se quiere sacar de practicaje al puerto de Ílo-ilo, se llevará el señor Ibáñez unos doce ó catorce mil lo menos, más otros emolumentos, más su sueldo como embarcado en Ultramar».

«No hay nada más irritante que estos fondos sacados al infeliz agricultor y al pobre armador de una embarcación menor, que no sana para comer, no vayan al Tesoro, ni nadie los intervenga, ni nadie pida cuenta de ellos, sino las tarifas de practicaje se los reparten entre el capitán del puerto y cuatro prácticos».

Y no aceptamos otras más graves acusación en la carta de nuestro amigo, porque estimamos que con las transcritas basta para que despierte la dormida atención de los Ministerios de Marina y de Ultramar sobre asuntos que entrañan suma importancia, pues resulta de los hechos aducidos que pesan sobre los navieros filipinos cargas que serian odiosas aun suponiendo que acrecieran los recursos del Estado, pero que lo son mucho más si se tiene en cuenta que en su mayor parte se invierten en dotar canonjías burocráticas, que lastiman y merman el producto del honrado y rudo trabajo de aquellos navegantes y aquellos productores.

Hemos de insistir en esto hasta conseguir que el Gobierno ponga remedio al abuso y cumpla la ley[134].

Pantalanes sobre la calle Betis, Puerto de Sevilla

134 *(El País del 17,07.1891, página 2)*

1892

Publicaba el periódico madrileño *El Día*[135] una reseña titulada *"De Ayer a Hoy"* en donde se hacía eco de las noticias que se iban conociendo sobre los proyectos del ministro de Marina Sr, Montojo, señalando que *tal autoridad piensa reducir considerablemente por completo del presupuesto de gastos, una partida de unas 300.000 pesetas, la del material de las comandancias de Marina, que se satisfará con los ingresos de practicaje centralizados, y luego aplicados ó distribuidos en las capitales de los departamentos, y distribuir en la ley de presupuestos los haberes que el ultimo reglamento asigna a los maquinistas […]*

Si *las precedentes noticias son exactas* (puntualizaba el articulista), *claro es que podría reducirse considerablemente el próximo presupuesto del ministerio de Marina; pero lo doloroso seria que para evitar reorganizar los servicios de este departamento, tan necesitados de ello, se rebajara el presupuesto de la Armada y continuáramos como hasta aquí derrochando una millonada en personal, y sin buques*[136].

Trágico comentario final que deja desde entonces señaladas y advertidas las circunstancias que nos llevaran a la trágica realidad que años más tarde, nos conducirá a los desastres de 1898. Por otra parte aparece en esta reseña una nueva propuesta por parte del ministro de Marina de encauzar el sexto de practicaje del Capitán de puerto, hacia un empleo más acorde con los tiempos y muchas veces señalado por los críticos sobre el asunto.

Tal información sobre los proyecto del ministro de Marina también fueron recogida por el periódico madrileño *La Época* de la misma fecha.

A propósito de este proyecto es también destacable una reseña sobre la intervención del diputado Sr. Laiglesia según recogía el semanario federal *El Nuevo régimen*[137]: *Al fin hubo en las Cortes un diputado que presentó un plan de Hacienda. Consideramos insuficientes las reformas que propone; pero es muy dudoso que las presente mejores el Gobierno. El Sr. Laiglesia es monárquico y conservador; el Gobierno ha de respetar, como él, las dos instituciones sagradas de la monarquía: el ejército y la Iglesia. En los gastos de […] No se limita el Sr. Laiglesia a reducir los gastos; quiere también reforzar los ingresos. Reforzarlos, decimos, porque en realidad apenas hace sino agravar las actuales contribuciones. Fuentes nuevas de ingresos no las haya sino en transmitir al Tesoro las sumas que por el servicio de practicaje perciben los capitanes de puerto, arrendar la explotación industrial de los canales del Estado, y exigir a los que propongan demandas contencioso administrativas, el*

---

135 *Del 04 01.1892*
136 *El Día del 04.01.1892, página 1.*
137 *Del 20.01.1892.*

mismo depósito que se exige a los que interponen recursos de casación ante el Tribunal Supremo[138].

Igualmente se encuentra en una reseña titulada *"El presupuesto de ingreso"* en donde se informa que ampliando la información de la noche anterior en la cual adelantaba sobre lo tratado en la reunión de la Subcomisión de Hacienda, ahora consigna algunos interesantes pormenores tal como el que señala: Se propuso también que los derechos de practicaje de los puertos se ingresaran en el Tesoro, pero nada se acordó porque el ministro de Marina se opone[139]. Dicha noticia también fue recogida en *La Época*[140].

Por ello quedo sin resolución el problema del sexto de practicaje, pero aun así, encontramos una reseña sobre el asunto en la *Revista de España*[141] en su sección *"Varias disposiciones"*, en donde se da por hecho que se ha tomado la decisión de ingresar en el Tesoro público los derechos de practicaje, al tiempo que puntualiza que se cubrirán por cuenta del Estado los gastos que este servicio origine.

Pero tal como veremos en próximas reseñas puede que esta información no sea tal como la presenta, sino que se debe de referir a los derechos de practicajes generados en los puertos de la isla de Cuba, pues dicha información esta insertadas entre noticias de otras varias disposiciones tomadas por el Congreso sobre tal isla, pero a pesar de ello, veremos a continuación, que las criticas en la prensa de Madrid siguen denunciando tal destino del sexto del practicaje hacia el Capitán de puerto, por lo que es muy posible que al final solo se ingresara en el Tesoro público, los correspondientes a Cuba, en donde por cierto su propio presupuesto ya iba escaso desde hace un tiempo.

Como consecuencia de haberse interrumpido el día 10 de febrero de 1892 las negociaciones sobre un tratado de comercio con Francia, y a la vista del Tratado de Comercio España-Estados Unidos de América anteriormente comentado, que pudo años después, hacer recelar al gobierno francés sobre los pagos de los derechos de practicaje por los buques de este pabellón cuando visitan los puertos españoles, por lo que el ministro de Marina francés ha dictado un decreto recargando en un 50 por 100 el derecho de practicaje de los buques españoles sobre las cantidades que hasta ahora adeudaban con arreglo a tarifas, según recogía el *Diario de Tarragona*[142], tomando como fundamento para tal disposición el no tener tratado comercial en la actualidad.

Apuntaba el articulista que el gobierno español debe aplicar la reciprocidad a los buques franceses que toquen en puertos españoles, o recabar del gobierno francés la anulación de tan injustificado gravamen.

---

138 *El Nuevo régimen, del 30.01.1892, página 3.*
139 *La Iberia 08.05.1892, página 1.*
140 *Del 30.05.1892, página 4.*
141 *Números 51/892 y140, correspondiente a mayo y junio, página 232 tomo CXL.*
142 *Del 10.02.1892, página 2.*

Noticia que recogieron varios diarios de Madrid y Barcelona, tales como *El Siglo futuro y La Dinastía*, los cuales también señalaban que Francia no tenía tratado comercial con España; sin embargo en el diario *La Época*[143], se apuntaba que posiblemente el gobierno español recabará la anulación de este gravamen.

Sobre tal supresión, decía La Vanguardia en un artículo de Ricart: *Es indudable que en nuestro Ministerio de Marina domina una organización anticuada, aumentando la confusión muchas reformas de carácter moderno que no pueden asimilarse con la vejez del conjunto. Y entiendo que, desgraciadamente, el arreglo no lo hará ningún jefe de la armada, así sea un sabio en todos los ramos.*

Hombres honradísimos y de muy buena voluntad se han sentado en el sillón ministerial, generales acreditados de la armada, y todos con corta diferencia han dejado la cosa en igual ó peor estado. Pesan sobre el presupuesto del Ministerio de Marina muchos servicios que podrían muy bien suprimirse, y no obstante se llevan un gran caudal […] Gracia me han hecho algunas economías, anunciadas en Marina. Suprimir: el pontón de tal parte, la sexta parte de practicaje que cobran los comandantes de marina, etc., como si dijéramos el chocolate del loro […] No es probable que para cuando estalle la guerra, hayamos corregido los errores que nos abruman y son la causa de nuestra debilidad. El conflicto nos cogerá con las manos en los bolsillos, enteramente indefensos; y suponiendo que nos dejen gozar de nuestra ansiada neutralidad, ésta será quizás a costa de Menorca y Filipinas y quizá las Antillas; dejándonos pelados de colonias con nuestros 34 habitantes por kilómetro cuadrado, soñando aún en ser el granero y la bodega del mundo. Bien podremos exclamar entonces: Finis Hispanice. José Ricart Giralt[144].

Aparece en la Vanguardia una nota recogiendo el resultado de una reunión de la Cámara de Comercio de Barcelona Sección Navegación, en donde se pone de manifiesto la aceptación del actual servicio de practicaje y sus tarifas en el puerto de Barcelona, opiniones que tal como se va relatando en nuestro trabajo, son dignas de ser destacadas en cuanto que es valorable que dicho servicio deje de estar en el ojo del huracán que cada cierto tiempo, azota al servicio de practicaje cuando se intenta combatir el concepto y aplicación del sexto, dándose por ello la impresión, que parece no interesar a nadie la calidad y valoración del servicio de practicaje, en cuanto que se realice con la calidad y presteza en relación con a sus costes, es por ello aplaudible que dicha cámara de comercio, debata este asunto en tales términos:

Bajo la presidencia de don Federico Nicolau, se reunió ayer tarde la sección de Navegación de la Cámara. Aprobada el acta de la sesión anterior.[…]

---

143 *Del 07.12.1892.*
144 *La Vanguardia del 28.12.1892, página 49.*

El señor Vital lamentó que en el periódico La "Publicidad" se atacase con dureza y con poca razón, á su entender, el servicio de practicaje y tarifas.

Como individuo que ha sido de la comisión que examinó y revisó las tarifas, pidió que constase que las aceptó por buenas la Comisión, y que datan ya de muchos años sin que hayan merecido censuras de nadie.

Protestó que se atribuyese á miras bastardas los actos de la Comisión, terminando por manifestar que como consignatario estaba satisfecho del servicio de practicaje. El señor López Vaello, como marino en activo servicio, hizo idénticas manifestaciones que el señor Vital.

El presidente dijo que constarían en acta ambas manifestaciones[145].

Puerto de Barcelona oleos de Eliseo Meifren (hacia 1888)

1893

En *La Gaceta*[146], en la sección correspondiente al Ministerio de Marina, aparecen varios Reales decretos relacionados con dicho departamento, entre los que se inserta con el numero 16 la disposición sobre la reorganizando del servicio de practicaje en los buques de la Armada, sin mención particular sobre el sexto de practicaje. No obstante, parece que se van desarrollando disposiciones complementarias para encauzar el sexto de los derechos de practicaje, tal como se informa en *El Imparcial y La Unión Católica* en donde se publica: *Las cantidades que por practicaje y otros conceptos perciben actualmente los jefes y oficiales destinados en capitanías de puerto ingresarán, por medio de reintegros mensuales, en una caja especial destinada a auxiliar los gastos del material de la armada*[147].

---

145 *La Vanguardia del 09.04.1893, página 3.*
146 *Del 17.02.1893.*
147 *El Imparcial y La Unión Católica ambos del 15.03.1893.*

Noticia que aunque algo tarde, también recoge *El Día* del 20 de marzo en su sección ya habitual sobre *"Economías en Marina"*, firmado por Cándido Buenafé, el cual además de señalar al ministro de Marina como poco dispuesto a cambios drásticos en su cartera, mas por compañerismo hacia los suyos que por oportuna necesidad, lo que da lugar a su autor para presentar una serie de medidas que se tomarían de inmediato, si dicho ministerio estuviese al mando de un general del Ejército, detallando una serie de iniciativas, de aplicación a muy diversos asuntos de Marina, y entre ellas, la de su apartado 11: *Las cantidades que por practicaje y otros conceptos perciben los jefes y oficiales destinados en capitanías de puerto, ingresarán en el Tesoro*[148].

Continúa *El Correo militar* su fobia contra la Marina y en particular contra los derechos de practicajes, ahora a modo de parodia, atribuyéndole al ministro de Marina los siguientes proyectos, según un colega:

- ✓ *Supresión de gratificaciones a los jefes y oficiales que no estén realmente embarcados, y de toda clase de sueldos especiales.[…]*
- ✓ *Supresión de la estación naval de América del Sur, depósito hidrográfico de esta corte, cuerpo de guarda-almacenes y parroquias castrenses.*
- ✓ *Los cargos desempeñados por pilotos mercantes pasarán a serlo por oficiales del Cuerpo general de la Armada.*
- ✓ *Incautación por el Estado de los derechos de practicaje.*

Apostillando que: *Si la noticia es de buen origen, no es criticable el buen deseo del Sr. Pasquín; pero dudamos sea práctico esto del reintegro […]*[149]. Lo que fue contestado por *El Siglo futuro*[150] este año que dice lo siguiente: *Resulta inexacto, según dicen, que el Sr. Pasquín, (ministro de Marina en esta época) haya pensado que el gobierno se incaute el 6 por 100 (es un error del redactor o del tipógrafo que debería decir sexto) que perciben los capitanes de los puertos por los derechos de practicaje. Estos corresponden únicamente a los prácticos, y por acuerdo de ellos se deja el 6 por 100 (idem) al capitán del puerto como recompensa por la gerencia que ejerce*. Comentario que demuestra el poco conocimiento que su redactor tenía sobre el asunto, del que pretendía informar, incluso estimando que si es debido a un error tipográfico disminuía el sexto (16,66%) por un 6%. Defensas de este tipo más que defender consiguen el efecto contrario.

Es también resaltable otro artículo publicado en *La Vanguardia* sobre la inquietud local de Barcelona sobre el proceso y costes portuarios en la fecha que se indica, por cuanto que analiza los costes de otras operaciones portuarias, tales como el proceso y costes de la carga y descarga, de los cuales ofrece unas reflexiones de modo que de no cambiarse talles operaciones alejaran los tráficos de buques de este puerto y también sobre

---

148 *El Día del 20.03.1893, página 1.*
149 *El Correo militar del 03.04.1893, página 3.*
150 *Del 4 de abril, página 3.*

las condiciones generales de su puerto, *falto de muelles, abrigo a determinados vientos mares, y de proyectos ejecutable en tiempos razonables, pues a la vista de lo ahora expuesto, parece que el problema de los puertos españoles no sólo era el sexto de practicajes y las obvenciones del Capitán del puerto, por ello aunque nos apartamos de este monotema que nos ocupa, creemos que por su interés y por los datos que se reproducen vienen a colación a nuestros propósitos;*

La matrícula de Bilbao es más importante que la de Barcelona, á pesar de que mercantilmente nuestro puerto es el primero de España.

La carga y descarga de mercancías con la ayuda de barcazas, resulta de 3 á 5 pesetas la tonelada de 1000 kilogramos, según mercancías, pues hasta los pesajes se han llegado á pagar por cierta clase de géneros.

A la entrada del puerto, pagan las procedencias de Oceanía y América extranjera 4,50 pesetas por tonelada; 3'21 pesetas las procedentes de Europa África y del Mediterráneo, y 1'25 las que llegan de nuestras provincias ultramarinas.

Téngase en cuenta que el máximo de trabajo de las barcazas no pasa de 30 á 35 toneladas por hora, y se comprenderá que las mercaderías descargadas en el puerto, a la llegada de un buque, aparte los derechos de aduana, practicaje, sanidad, transporte y demás, pagan 8'50, 7,25 y 5'55 pesetas por tonelada, que es un precio absurdo y exagerado.

A nuestro puerto llegan, próximamente, en un año, de 3,000 á 3,500 buques, con un tonelaje de más de 2 millones, que irán poco á poco desapareciendo en perjuicio evidente de nuestro tráfico.

Es preciso aumentar la superficie del puerto, es decir, de muelles, y es preciso que el comercio reporte ventajas, siquiera proporcionadas á los gastos que efectúa. Tanto más cuanto que una parte de ellos es voluntaria, como que se impuso el sacrificio para tener puerto hace unos 25 años, y á pesar del tiempo transcurrido, ni tiene puerto ni sabe cuando lo tendrá.

La Junta de Obras, con lentitud pasmosa, proyecta algo; pero con calma todavía superior, no resuelve nada la Dirección general de Obras públicas.

Todas las situaciones políticas, sin excepción ninguna, hacen lo propio.

Todos los ministros de Fomento prometen mucho; pero no tienen tiempo para despachar. Ni quieren ampliar las facultades de la Junta de Obras para imprimir rapidez á ese eterno expedienteo, ni quieren imprimir actividad á esos gastados organismos de la administración central. Ni excitaciones de la prensa, ni interpelaciones en el Parlamento, ni gestiones de diputados y senadores, nada es capaz de mover esa rueda que está clavada y que Dios sabe cuando se moverá.

La Cámara de Comercio abrió una información pública para concretar y conocer los deseos de la opinión pública; el Fomento del Trabajo Nacional ha hecho lo propio; pero ambas corporaciones han realizado un esfuerzo muy apreciable, mas ineficaz de todo punto.

No pueden ponderarse, con los perjuicios que sufre Barcelona, sino hasta el mismo Tesoro y lo que habrá de gastar el Estado el día que el comercio, amparado en la ley, que atribuye al Gobierno la construcción de los puertos de interés general, como el de Barcelona, renuncie á continuar

imponiéndose el sacrificio que voluntariamente realiza. Estamos convencidos de que algún ministro de Fomento no conoce !a bochornosa historia de la construcción de nuestro puerto y que hasta ignora el sonrojo por que pasamos cuando hemos de acudir cualquier día al extranjero á reparar insignificantes, averías por no poder entrar en dique en nuestro puerto las embarcaciones que llegan al mismo.

Es fácil que ignore también hasta dónde es inseguro el puerto cuando reinan cierta clase de vientos de determinado cuadrante, y cuan peligrosas se hacen las entradas y salidas en determinadas ocasiones. Por esto es un deber en la prensa el vulgarizar todo lo posible estas noticias.

El señor Moret, desde que está en el Ministerio de Fomento, ha demostrado que tenía interés especial por el ramo de obras públicas, según lo estudiaba, con buen ó mal acierto, pero al fin es respetable el propósito[151].

Puerto de Barcelona a principios del XIX

1895

Publicaba *El Día*[152] una carta abierta al *Heraldo de Madrid* sobre el presupuesto de Marina, firmada por Justo, *en la confianza que desde este diario se dará la información adecuada al ministro de Hacienda, que por estas fechas estaría ocupado en la elaboración del presupuesto de Marina, en ella criticaba algunas de las medidas que ese diario proponía, de entre las cuales destacamos la que corresponde a este trabajo, pues según se anunciaba, se proponía la movilización de la escala de reserva para incorporar a sus miembros en una*

151 *La Vanguardia del 21.10.1893, página 4*
152 *Del 08.01.1895, página 1.*

escala única la cual será la que ocupe exclusivamente los destinos del servicio terrestre en capitanías de puerto y ayudantías de Marina, y siendo este servicio el único que da productos pingües, pero no para el Estado que paga el personal y material, sino para los individuos qué desempeñan los destinos, justo es que de aquellos productos, sufraguen el aumento de gastos en la Hacienda pública, que originará la apertura de las escalas y algunas otras medidas también previstas, para ello propone el articulista que de las 450.000 ptas., que en la península se obtiene de los derechos de practicaje las Capitanías de puerto, junto con cantidades parecidas procedentes de los puertos de Cuba y Filipinas, se encontraría muy justo y equitativo que esas sumas de dudosa legalidad ingresen en el Erario Público.

No pasaron muchos días para que el mismo diario *El Día*[153] publicase una segunda carta abierta a *El Heraldo de Madrid*, congratulándose de que al mismo tiempo que se publicó la primera carta abierta, este diera a conocer su postura sobre tales cambios en la misma línea que *El Día* le había apuntado sobre el asunto del presupuesto de Marina la cual se transcribe:

No esperábamos que antes de conocer nuestra anterior carta manifestase. El Heraldo su opinión en asuntos de Marina tan en armonía con las ideas que siempre hemos sustentado. Conformes, de toda conformidad, estamos con tan apreciable periódico en que es justísimo, y más que justo necesario, abrir la escala de reserva de la Armada para dar salida a ella de todos aquellos jefes y oficiales de la activa que no se consideren con vocación o fuerzas para soportar la vida de mar y aguantar las tablas, servicio preferente y casi único que debe dejarse a los marinos que naveguen, no distrayéndolos en otros muchos de carácter burocrático que, como siempre, los sirven de paso, y en espera de un mando u otro análogo, los desempeñan sin el entusiasmo y conocimientos que aquéllos requieran y creemos, como El Heraldo, que hasta las capitanías de puerto deben ser privativas exclusivamente de la escala de reserva, máxime cuando con exceso de equidad ha de declararse libre el practicaje o encomendar este servicio a los de la profesión que para ello se agremien y ofrezcan mayores rendimientos al Erario público, tan necesitado de ingresos; o, por último, aun dejándolo tal cual se halla, no debe retardarse la disposición que ordene el ingreso en el Tesoro de la sexta parte de los derechos de practicaje, que, con gran asombro de los que llegan a conocer su procedencia, perciben los capitanes de puerto; sexta parte que llega a 60.000 pesetas en Bilbao, durante los dos años que dura el destino; otras tantas Barcelona, 125.000 en la Habana, 100.000 en Manila, 30.000 en varios y en no pocos 20.000, que, además de su sueldo, se reparten de capitán a teniente de navío de primera clase.[…]

En la misma fecha *El Heraldo de Madrid* publicaba con el título *"Sobre el Presupuesto de Marina"* una carta abierta en la cual se daban varias ideas para reducir el citado presupuesto, siguiendo las declaraciones a la prensa, del Ministro

---

153 *Del 12.01.1895, Edición de noche.*

de Hacienda, en las cuales manifestaba que quería repasar dicho presupuesto, por si en él encontraba medios de realizar sus ideas de recrecimiento nuestro poder naval sin afectar la cantidad presupuestada. En dicha carta abierta el autor considerando que el ministro en estos días podría estar muy ocupado en la confección del citado presupuesto, ha creído conveniente apuntarle varias partidas que a su juicio harán más viable el presupuesto, así expone las siguientes rebajas: de la cantidad consignada para entretenimiento del material flotante, llamada comúnmente fondos económicos ***(10)*** de los buques, la cual le parece es crecida en demasía, como lo prueba el gasto en decorado y fiestas que, aunque no reglamentariamente, con ellas se satisface; puede, pues, ser rebajada en un 10 por 100. Con estas medidas y con la ventaja de ahorrarse 238 vestuarios, por necesitarse ese menor número de hombres de nuevo ingreso, por los que resultarían excedentes por supresión de la música y dotaciones fijas de la Plana Mayor de la escuadra y depósitos flotantes, se obtendrían la baja en los gastos de cerca de un millón de pesetas, a las que se sumaría otro medio millón de ingresos por la sexta parte del practicaje[154].

La cuestión de la reforma del sexto de practicaje, va calando en la sociedad, especialmente en el particular mundo marítimo español, así conocemos que la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante en su junta general celebrada en Bilbao el 19 de mayo de 1895, se acordó solicitar que el practicaje sea todo para los Pilotos, sin distingos ni escarceos en el nombramiento de éstos, como se ha venido haciendo, falseando lo ordenado por las leyes. Solicitud que al mismo tiempo llevaba implícita una denuncia del procedimiento que arropado al percibo del sexto de practicaje, se observaba en las convocatorias de las plazas de prácticos en los puertos españoles[155].

Con motivo de la Reorganización de la Fuerzas navales se leyó en el Congreso el proyecto de ley que nace días venía ya anunciándose, por el cual se trata de dar nuevo impulso á la construcción de material flotante, y distinta organización al personal de la Armada […] En él también se propone entre otras medidas, que tal como marca en el proyecto, de reducir el número de demarcaciones del litoral y la cuantía de los derechos de practicaje y amarre suprimiendo la parte que en la actualidad percibe la marina de guerra.

Esto último no nos satisface, decía el redactor de *El Día*[156], *pues es imprescindible llegar á la completa emancipación de la marina mercante y de los puertos de comercio; pero la tendencia al menos es digna de aplauso.*

Al llegar al Senado el presupuesto para la Marina, el Sr. Marqués de Viliasegura impugnó el presupuesto de Marina, y el señor duque de la Roca apoyó una enmienda que la Comisión se negó a aceptar, y que fue retirada por su autor, haciendo constar no obstante que hay comandante (Capitán) de puerto, que

---

154 *El Día.(Madrid. 1881) del 12.01.1895, página 1.*
155 *Revista de navegación y comercio del 15.03.1895, nº 153, página 17.*
156 *El Día (Madrid. 1881) del 21.05.1885, página 1*

además de su sueldo, cobra por derechos de practicaje diez mil duros al año. Tras lo cual, se concluye en la nota de prensa, que si los presupuestos no se aprueban a tiempo, no será ciertamente porque el Senado lo impida[157].

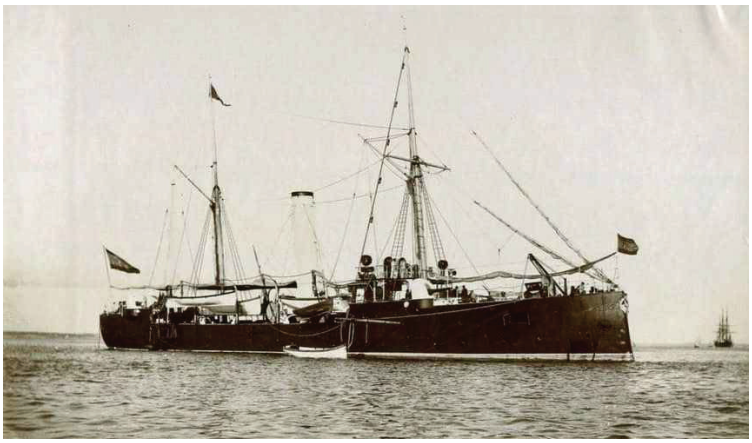
En el *Diario oficial de avisos de Madrid*[158] se daba cuenta de la aprobación por S.M la Reina del Reglamento del Ministerio de Marina, en donde se planifica la organización de la secretaria del Ministro en varios negociados, correspondiendo al Negociado primero, el servicio de las capitanías de puerto, los derechos de practicaje, además de otros servicios.

1896

En la sesión del Congreso de los Diputados del día 12 de agosto de 1896 se puso a discusión una enmienda del diputado señor Llorens, en la que se pide que se aplique a los créditos extraordinarios de Marina el sexto de practicaje que perciben los capitanes de los puertos, según relata en la columna *"Cosas de marina"*.

La enmienda sirve de pretexto al Sr. Llorens para censurar la organización de la armada, sobre todo en su parte administrativa, y para criticar la inversión dada a los fondos votados anteriormente, con objeto de construir una escuadra y la gestión del ministro de Marina.

El Sr. Llorens dice que con el dinero de la escuadra se han construido talleres, hospitales, canoas y hasta coches, de lo cual resulta que como estos gastos se acumulan a las construcciones de los barcos que fabrican nuestros arsenales, el precio de estos es exorbitante, como sucede con el crucero Marqués de la Ensenada ***(11)*** que es el buque que, con relación a su tonelaje, ha costado más caro en el mundo[159].



Crucero Marques de la Ensenada 1894-1900 (Pagina web DLM, Eladio Palmis)

---

157 *El Liberal del 28.05.1895, página 1.*
158 *Del 15.07.1895 en su página 2,*
159 *El Imparcial, página 1 y El Siglo futuro ambos del 13.08.1896, página 2.*

1898

Aparece en *La Correspondencia Militar*[160] un artículo titulado *"Marina despilfarro"*, en el cual sirve de entrada la causa del cobro por el Capitán de puerto de los derechos de practicaje, para justificar una denuncia de las desigualdades que a juicio del articulista existen entre el Ejército y la Marina, tal como copiamos:

Por derechos de practicajes en las Comandancias de Marina de Bilbao, Barcelona, Huelva Sevilla Cádiz y otras, obtienen los capitanes del puerto una cuota mensual que excede de 600 pesetas. Si a esto se agregan los sueldos y gratificaciones, se verá cómo en Marina continúan existiendo las prebendas, y por tanto, es necesaria la reorganización. Esa cantidad a que ascienden los derechos de practicaje debe ingresar en el Tesoro público, aunque el Estado tenga que encargarse de ese servicio.

Todo lo superfluo debe desaparecer inmediatamente, sacrificándolo en beneficio de la colectividad armada y de la Nación.

Lo primero que debía decretarse era la unificación de todos los sueldos y supresión de gratificaciones, pues no vemos la justificación de la llamada gratificación da embarco. ¿Acaso los oficiales de tierra no tienen también que hacer sus ranchos y pagar los gastos de fonda del sueldo que con ese fin le abona el Estado?.

Ni el marino debe tener más sueldo por navegar, pues que esa es su misión, ni el contador gratificación por manejar dinero, ni el médico por la asistencia de los enfermos.

El Ingeniero, el Artillero, el oficial de Estado Mayor del Ejército goza del mismo sueldo que todos los demás cuerpos. Absolutamente Igual debe ocurrir en Marina si ha de sonar alguna vez la hora de la justicia y de la economía.

Dentro de la misma Marina hemos visto desigualdades, pues mientras en el Cuerpo General de la Armada subsistían las gratificaciones y sobre sueldos, en infantería de Marina cobraban cuatro quintos de su sueldo los jefes y oficiales; esos que han trabajado al lado del Ejército sin recompensa ni ventaja alguna, y cuando llega la hora de las economice son considerados como de Marina para dejarlos en cuadro.

Es preciso que demos el ejemplo los organismos armados, abusando por el triunfo de la equidad y de la justicia; precisa que sacrifiquemos lo superfluo y así podremos después clamar muy alto por la supresión de tantos organismos inútiles como existen en todos los ministerios, Diputaciones provinciales, cargas de justicia, variación del concordato, fondo de reptiles, secciones de negociados de ultramar, etc., etc.

Al César lo que es del César, y a Dios lo que es de Dios.

---

160 *La Correspondencia militar del 30.09.1898, nº 6.288, página 1.*

1899.- Intento de creación por Real Decreto, del Fondo económico del practicaje

A partir de los desastres de Cuba y Filipinas que ponen punto final al llamado Imperio Español, se agudiza la fobia contra la Marina, la que por algunos medios es nombrada como la *"Marinafobia"*, en la cual va estar dicha institución armada en el punto de mira de cualquier comentarista o político oportunista, olvidando la falta de valentía y decisión que durante años antes imposibilitaron la renovación de esta armada, cuando ya se veía venir el impulso de la marina de los Estados Unidos con sus planes de desarrollo y expansión cada vez más potentes.

Por ello de nuevo *El Día*[161] carga contra la Marina, en este caso al censurar los destinos de la escala de reserva del Cuerpo General, en donde sirve de nuevo las pingues gratificaciones procedentes del practicaje, para señalarla como una escala favorecida, descansada y poco sufrida a la vista de la menor incidencia en las misiones en campaña, si se la compara con otra escala de reserva de cualquier otro cuerpo.

Igualmente sirven los *"escandalosos"* derechos de practicaje como arma arrojadiza en *La Correspondencia de España*[162] cuando en la sección *"Tribuna Libre"*, presenta un artículo titulado *"La Marina de Guerra: Absorciones injustificadas"*, tal como se describe en el siguiente párrafo:

[…] Los oficiales del llamado cuerpo general da la armada, tienen bastante con ocuparse de lo suyo, para el desempeño de lo cual, necesitan extensos conocimientos y prácticas, de astronomía, navegación, maniobras de buques y escuadras, lanzamientos de torpedos desde los barcos que monten, aplicaciones de electricidad, etc., etc., sin olvidar las relaciones que debe mantener con la marina mercante, a la cual lejos de proteger, sacrifica con los escandalosos derechos de practicaje que, además de sus sueldos, cobran los capitanes de puerto; abuso combatido con muchísima razón por las Cámaras de Comercio.

El mismo periódico un mes más tarde en otro artículo de la sección *"Tribuna Libre"*, titulado *"La Marina de Guerra. Organización de los servicios"*, vuelve al mismo asunto ahora bajo acusaciones más contundentes como es la manifestación sobre la marina de guerra en donde da por hecho que no hay quien de palabra o por escrito no diga que en esta arma todos son vicios, abusos, incorrecciones e irregularidades, sin proponer medio alguno para evitar tales imperfecciones. Suavizando a continuación tales comentarios con el siguiente párrafo:

Nosotros creemos que el departamento da Marina es en España el mejor organizado en el que los servicios marchan, porque ninguna obra es perfecta, por lo menos con todas las regularidades que es factible dentro de su

---

161 *El Día del 29.04.1899, página 1.*
162 *Del 10.05.1899, página 1,*

defectuosa organización que es preciso corregir para evitar que el mal cunda y se extienda de tal modo que cuando se quiera aplicar el remedio sea de todo punto ineficaz.

Al que le sigue una exposición a grandes rasgos de cómo debía estar organizada la marina de guerra.[…] las provincias marítimas correrían a cargo del cuerpo de reserva, dependiendo del Capitán General del departamento, sin derecho al abono de practicaje que en la actualidad disfrutan, cuyos emolumentos se dividirían en dos partes: una para el práctico y el resto para el Estado, con lo que éste obtendría un ingreso que ahora no tiene y el comercio saldría beneficiado, pues podía rebajarse algo este gravamen. *La Correspondencia de España*[163]. Artículo que igualmente fue publicado en *La Vanguardia*[164].

La Correspondencia de España publica un artículo con el título *«La Marina de guerra y la defensa de las costas»*, del cual se copia este extracto: San Sebastián 21. *Como estaba anunciado, á las cinco de la mañana ha salido "el Temerario" para avistarse con la escuadra, con un pliego para el general Cámara, y catorce prácticos para Bilbao. Estos en alta mar se trasbordarán á los buques de guerra, desde donde efectuarán el practicaje que les está encomendado […]*

Publicaba *La Vanguardia*[165] un artículo titulado *"Camino del fracaso"* de reconocimiento al ministro de Marina en su gestión: *Suponemos que el ministro de Marina no estará quejoso de nuestra actitud, de marcada benevolencia con relación á su gestión en el departamento de Marina; nos animaba el deseo de hallar ocasiones de alabanza, y aun cuando firma el Real decreto, que publica la Gaceta de hoy, disponiendo la acumulación de las cantidades producto de la sexta parte del practicaje de los puertos en un fondo común, que asimila á los llamados fondos económicos; decreto que no es otra cosa que la creación de una ¡Caja especia!, y cuya distribución determina, pone el colmo á la medida, revela cómo el señor Sánchez de Toca, camina hacia un fracaso enorme; cosa que de veras, muy de veras, lamentamos, porque el fracaso representa, no el de su persona, digna de toda nuestra consideración, sino del poder civil para dirigir el ministerio de Marina.*

Era uno de los cargos más repetidos contra la Marina, en la Prensa y en el Parlamento, la invasión de una burocracia militar, que, absorbiendo cantidades de importancia […], servía además de premioso engranaje para la resolución de asuntos que, por la índole especial de los servicios de la Marina, necesitaban pronta, y rápida ejecutiva resolución. Hasta la entrada, del señor Sánchez; de Toca, todos los ministros civiles ó militares, ya del Ejército, ya de la Marina, que han desempeñado el cargo desde 1846, se conformaron, en una

---

163 *Del 15.06.1899, n.º 15.108, página 1.*
164 *Del 28 junio 1899, página 1.*
165 *Del 17.01.1903, página 2.*

ú otra forma, con tener en la Administración central los siguiente organismos: Direcciones ó Secciones […] administración y gobierno de la Marina.

EL señor Sánchez de Toca, que venía á poner coto al aumento de la burocracia central, no se ha contentado hasta hoy, y en el corto tiempo que lleva al frente del ministerio de Marina, más que con la creación de los organismos siguientes, ya sean principios del funcionamiento unos, ya próximos á crearse los otros: Secretaria del ministro, Subsecretaría, Dirección del personal y del material, Inspecciones de todos los Cuerpos de la Armada, […]

No faltan propósitos y opiniones de renovación de nuestra armada en los medios, tal como el que se publica en *El Día*[166] en el artículo *"La Marina de Guerra, Defensa de Costas"*, (carta réplica de Abdel al Sr, Balde) en donde se analiza y compara la marina española con la de guerra austrohúngara, considerada como un modelo de perfección y economía, pues sólo cuenta con un presupuesto ordinario de once millones de florines, que con los seis de extraordinario suman diecisiete, o sean cuarenta y dos de pesetas, con cuyos recurso han podido reunir una flota que enumera a continuación.[…]. Concluyendo que tanto con el sistema inglés o el austríaco, (el cual comienza a seguir Alemania), se evitaría que hubiera aquí 300 marinos en tierra, alejados de los buques, convertidos en covachuelistas, examinando patrones de botes, exigiendo derechos de practicaje a los capitanes mercantes, en cuyas ocupaciones se entretienen no pocos capitanes de navío y de fragatas que apenas si cuentan con tiempo de mar, llegando a generales y ministros sin haber navegado seriamente desde que ascendieron a jefes,

No faltaron también opiniones de otros organismos estatales como fueron las Cámaras de Comercio, en las cuales se debatieron los presupuestos de este año, correspondientes a los Ministerio de Guerra y Marina entre otros, señalando en el informe de su presidente el Sr Ruiz de Velasco que en los ministerios de Guerra y Marina está la clave de la regeneración económica de esta época, señalando además algunas de las reformas que hay que abordar para que se corrija casos como en la marina, en donde existen capitanes de navío cuyo sueldo es de 7.500 pesetas y que cobran por derechos de baliza o practicaje más de 30.000 pesetas, ascendiendo por consiguiente, sus honorarios a cerca de 8.000 duros anuales, según publicaba *La Correspondencia de España*[167]

Aunque un día más tarde, el incisivo diario *El Correo Militar* reseñara en su artículo *"Las Cámaras de Comercio"*, el texto completo del informe del Sr. Ruiz de Velasco emitido ante la Comisión de presupuesto de las Cámaras de Comercio. De este informe publicado es destacable para nuestro trabajo las conclusiones siguientes:

---

166 *Del 29.06.1899, página 1.*
167 *Del 14.07.1899, página 3*

La reorganización social de la Marina es a todas luces deficientísima, y por eso son posibles las existencias de canonjías y destinos que demuestran el poco acierto con que se administra los intereses del Tesoro. Ante el comentario sobre el total de los honorarios de los capitanes de navío incluyendo los correspondientes a derechos de balizas o practicaje, se pregunta ¿Por qué esos derechos de balizas o practicaje no ingresan en el Tesoro público?, concluyendo: Hay que acabar con toda esa corruptelas, no consintiendo semejante estado de cosas[168]*, lo que quizás dio lugar a días más tarde a que otro de los diarios que tanto énfasis puso en el asunto del sexto de practicaje, como es El Día*[169]*, publicara un artículo titulado "Al ministro de Marina", para incidir en que los capitanes de puerto y los ayudantes de marina, perciben, además de sus sueldos iguales o superiores a los de igual categoría del ejército, la «sexta parte» de los derechos de practicaje, amarraje , etc., etc., de embarcaciones, y las «cinco sextas» partes restantes las perciben los prácticos, que son los que real y verdaderamente prestan estos servicios.*

Pedimos que tanto el sexto que, indebidamente e injustamente cobra la marina de guerra, como el diez por ciento de los cinco sextos que cobran los prácticos, ingresen en las arcas del Tesoro á partir de 1º de Julio corriente. De esta manera tendría la Hacienda un ingreso total del 25 por 100 de los derechos de referencia, que no bajaría anualmente de «millón y medio de pesetas.» Y esto ya merece la pena.

Propuestas que pronto se hicieron eco en otros segmentos de la prensa nacional, tal como *El Globo*[170], que al incidir en la reforma tributaria que la sociedad española precisaban en estos años de crisis que trajo la perdida de las últimas colonias, señalaba entre otras la necesidad de establecer rebajas inmediatas en los impuestos que gravan onerosamente la vida y la circulación de la riqueza**,** como los Consumos, en derechos reales la contratación, algunos derechos de timbre, los obvencionales de consulados, el de minas, los derechos de puerto y practicaje, y los aranceles de escribanos y procuradores**.**

Al que le siguieron otros como *La Época*[171], el cual señala en su propuesta: *Para fomentar los ingresos, que ingresen en el Tesoro los derechos de practicaje que perciben los capitanes de puerto, y el 10 por 100 de lo que cobran los prácticos, ingresos que se calculan en millón y medio de pesetas, pues la idea parece justa y provechosa a la Hacienda*.

Propuestas que rápidamente se hizo eco el incisivo diario *El Día*[172] en su artículo titulado *"Cosas de Marina. Posibilidades de Economías"*, en donde señala: N*o se oculta a nadie que para defender un plan completo de economías en Marina, como en cualquier otro departamento, o mejor dicho,*

---

168 *El Correo militar, del 15.07.1899, página 1.*
169 *Del 29.07.1899, página 1.*
170 *Del 31.08.1899, página 2.*
171 *Del 24.09.1899, página 3.*
172 *Del 26.09.1899, página 1.*

más aún que en ningún otro, se necesitaría empezar por una seria y bien meditada reorganización de los servicios […]. Apuntando como quinta propuesta: *Ingreso en el Tesoro de la cantidad que por derechos de practicaje, amarraje, etcétera, perciben las capitanías de puerto y el 10 por 100 de lo que perciben los prácticos*.

Puerto de Málaga (1896), oleo de Guillermo Gómez Gil (Museo Carmen Thyssen)

Abierta la oportunidad de críticas en todos los ámbitos de la Marina, se obtiene un curioso caso, titulado *"Las Capitanías de Puerto"*, publicado en *La Correspondencia de España*[173], en el que de nuevo se cita los derechos de practicaje que como tales se obtenían en el puerto de La Habana cuando el mismo ministro de Marina desempeñaba el cargo de Capitán del Puerto, en donde cobraba mensualmente de 650 a 600 pesos oro, además de su sueldo y cuantos abonos le correspondían por su empleo, catalogando este asunto como más que conocido por uno y otro que cada día combate el asunto de los derechos de practicaje, informando también que hoy mismo se está facilitando agua a la Capitanía del puerto de Cádiz, o mejor dicho se la abona el consumo, a pesar de los ingresos que como derechos de practicaje, amarraje, etc., se obtienen. Verdad es que el arsenal de la Carraca abona también a la empresa de aguas de Cádiz la friolera de 6.000 metros cúbicos de agua cada mes. Por lo que enfatiza: esto constituye un abuso que debe desaparecer por el buen nombre de la misma marina.

Más cosas de *"Marina"*, es el artículo publicado el mismo diario[174], con el nombre *"Notas del capítulo 1"*: Cuando los clamores del país piden la

173 *Del 18.10.1899, página 2.*
174 *La Correspondencia de España del 26.11.1899, página 1.*

desaparición de los abusos de la administración, economías y radicales reformas y la supresión de todos los organismos y procedimientos que no sean de absoluta necesidad; cuando como concesión a tan justas aspiraciones, se perjudica la industria, el comercio y la agricultura, se merman sueldo de modestos empleados y militares, y se suprimen fuentes de ciencia y de ilustración, no se comprende que existan los emolumentos que, sobre los sueldos que el Estado les abona, perciben los generalas, jefes y oficiales destinados en las comandancias de marina, centros que no tienen razón de ser, que son caros y que en ninguna nación existen.

De 60 a 80.000 duros anuales importan los referidos gajes que se extraen de los derechos de practicaje que abonan los buques mercantes, dando lugar al hecho de que más de 200 brigadieres, jefes y oficiales de la armada, perciban haberes muy superiores a los de su clase, algunos mayores que los ministros y capitanes generales, prestando servicios puramente burocráticos de escasísimo trabajo y ninguna responsabilidad, en vez de prestar los activos militares y marítimos que exigen los buques y la misión verdadera del oficial de marina, dando todo ello por resultado el hábito de la inactividad, el alejamiento de los buques y el olvido de los conocimientos y prácticas propias de su profesión. Ni saber, ni trabajo, ni peligros, puede aducirse como fundamento a ese privilegio, que desconocen y condenan los marinos extranjeros, y que también condenan muchos de los nuestros, que sólo desean el engrandecimiento de la marina y la superioridad y pericia de su personal.

No se puede argüir que aquellas cantidades no grava el presupuesto, porque si bien es cierto que quienes lo abonan son la marina mercante y el comercio, más lo que es estos no deben soportar tal gravamen o el Estado es el que debe percibirlo. Ni estudio, ni preparación, ni reformas, exige tal medida basta con extender la disposición siguiente:

"Desde esta fecha cesarán de percibir los jefes y oficiales destinados en las Comandancias de Marina, la parte de los derechos de practicaje que hoy cobran, ingresando aquellas en el Erario y rebajándose de las tarifas de los mencionados derechos". Firmado por Telmo Guerra.

Conocida la marinafobia que se había fomentado desde los medios de comunicación y especialmente en los ámbitos políticos, de los cuales eran muchos de estos medios periodísticos sus verdaderos portavoces, se produjo en una votación en el Congreso de los diputados, (al parecer el día anterior) -con resultado mayoritario-, el rechazo por mayoría del presupuesto de Marina presentado por el ministro, lo que obligaba a una nueva votación para su posterior pase al Senado[175].

175 *El Día del 14.12.1899, página 1.*

Puerto de Málaga, oleo de Guillermo Gómez Gil (1903) Museo Carmen Thyssen (Málaga)

1900

Llegado al Senado por fin el presupuesto de Marina para el año en curso, se produjeron ciertas intervenciones de interés para nuestro trabajo, comenzando por lo acontecido en la sesión del día 8 de enero, una vez consumido el turno en contra de la totalidad, el Sr. Cobián, elocuente senador gamacista, comienza su discurso del cual son destacable varios pasaje del mismo, catalogado en la fuente de esta noticias por el sentido de cada uno de ellos:

La acusación: Si lo que para marina han votado Las Cortes con verdadera munificencia se hubiera invertido bien, no hubiéramos pasado por la vergüenza de ver ondear el pabellón norteamericano en los restos da nuestro imperio colonial.

Las soluciones: Entre otras del muy variado índice, expuso que otro de los servicios en que cabe y se impone radical reforma, es el de comandancia y ayudantías, de las que ni alguna hace falta, no deben conservarse más que las más importantes y esto rebajando sus categorías y reduciendo el personal […]

El orador dio por menor las cifras de lo que perciben los comandantes de provincia marítima y ayudantes de distrito, la mayoría de los cuales tiene casa por conceptos de gratificación, material para gastos de escritorio y por el sexto de los derechos de practicaje y amarraje, que en algunos puertos asciende a buen puñado de miles de duros, los cuales es muy justo que ingresen en las arcas del Tesoro[176].

176 *El Imparcial del 09.01.1900, página 2.*

Continuó dicho debate en fecha posterior, donde el Sr. Fernández Caro consume el segundo turno en contra del dictamen de la comisión, al que le replica en nombre de la comisión el Sr. Allende Salazar, el cual dijo entre otros argumentos en defensa de los derechos de practicaje, uno que implícitamente lleva la convicción de lo que defiende la Cámara, pues *sabido es que los riesgos que implican estos servicios de que habla, no los corren los oficiales de Marina, sino los prácticos, o sean los pilotos*[177].

El mismo diario dice un día después, quizás con más amplitud, que con respecto al servicio de practicaje, recoge lo dicho por el Sr. Fernández Caro, los capitanes de puerto no sufren los rigores de que habló el Sr. Allende y en cambio cobran el sexto de los derechos de los pilotos con desdoro[178] del uniforme, el señor ministro de Marina manifestó su propuesta, a la replica el Sr. Villanueva: que devuelvan los cuartos y luego que protesten**.** (Aplausos y bravos en las tribunas). Una vez restablecido el orden, continúa el Sr. Cobián haciendo protesta de respeto a la Marina, a quien no ha faltado en lo más mínimo (asentimiento en la Cámara)[179].

En otra fuente tal como es *La Época*, se repite parte de lo expuesto pero añade que *el Sr. Fernández Cobián dijo que en relación con los derechos de practicaje, que lo que ha pedido ha sido que renuncien los capitanes de puerto a un sexto, aunque no sea más que por dignidad del uniforme*. Añadiendo además que la réplica final del ministro de Marina terminó declarando que él viene a este debate para defender a la Marina o impedir que nadie la ofenda - manifestación que fue acogida por la cámara con *"Muy bien"*[180]

Según recoge *La Época*[181], al relatar la sesión del esta fecha en el Senado sobre el mismo asunto (presupuesto de Marina) presidida por el general Martínez Campos y en el banco azul los ministros de Gracia y Justicia y Marina, manifestó éste último en contestación a lo expuesto por el Sr. Cobián sobre el Sexto de practicaje: Los derechos de practicaje los pagan, en su mayoría, los extranjeros, y que la parte que disfrutan los capitanes de puerto ni va contra su decoro ni tiene otro objeto que suplir sus escasos sueldos, dados los gastos que se ven obligados á hacer .A lo que contestó de nuevo el Sr. Cobián insistiendo, que los derechos de practicaje ingresen en el Tesoro y que los prácticos contribuyan á las arcas del Estado con el 10 por 100**,** por lo que de nuevo le replica el ministro de Marina, sosteniendo los mismos puntos de vista de su anterior discurso[182].

Igualmente protestó dicho ministro sobre las palabras pronunciadas durante la sesión del 16 de enero, por el conde de las Almenas, cuando dijo que no era

---

177 *El Día del 10.01.1900, página 21.*
178 *Perjuicio para el prestigio, la credibilidad o la fama de alguien o de algo.*
179 *El Día del 11.01.1900, página 3.*
180 *La Época del 11.01.1900, página 3.*
181 *Del 12.01.1900, página 2.*
182 *El Correo militar, del 13.01.1900, página 2.*

digno de la oficialidad de la Armada el cobrar los derechos de practicaje[183]. Aunque en la crónica de *El Siglo futuro*[184] *se reseña que en su intervención el Sr. conde de las Almenas, combatiendo la totalidad del artículo 1º, fue más amplio, al tiempo que se lamentaba de entrar en el debate cuando* ya no queda por las discusiones pasadas, ni presupuesto de Marina ni casi ministro, por haber ya naufragado uno y otro. No obstante combate todo el presupuesto de Marina, y pide la supresión *del sexto de practicaje que percibe la armada, porque resulta denigrante para el entorchado del marino, recibir del piloto de la marina mercante el óbolo que ayude á su bienestar.*

Si bien la protesta del Sr. ministro de Marina, no fue tan simple, tal como se amplía en el diario *La Época*, en donde se puntualiza que *el señor ministro de Marina, también dijo que el señor conde de las Almenas ha reconocido que el derecho de practicaje es legal; pues nada legal es indecoroso ni indigno, pues lo legal no puede considerarse como indecoroso, refiriéndose á los derechos del practicaje que cobran los capitanes de puerto*[185].

Finalizaron las sesiones en el Senado el día 17 de enero, con la comparecencia del Sr. ministro de Marina en la que manifestó rotundamente, (por dos veces), el anciano vicealmirante, a modo de presentar veladamente su renuncia al cargo, *que no conoce en el ramo a que pertenece, hombre capaz de trasformar y reorganizar la marina, y de que cree necesario que se ponga al frente de ella un hombre civil de talla y autoridad y dotado de relevantes condiciones de inteligencia y voluntad*[186].

1901

En febrero de este año aparece en la revista *El Mundo Naval Ilustrado*[187] un interesante artículo de José Ricart y Giralt, titulado *Relaciones entre las dos marinas*(12) las cuales aún están más divergentes en el mundo de las opiniones, entre otras cosas por el debate ya abierto desde hace tiempo, sobre el sexto de los derechos de practicaje, por lo que da lugar para que muchos interesados, propongan la separación de la Mercante de la Marina de la Guerra, pretendiendo el autor con este articulo concretamente, contestar a otros planteamientos anteriormente publicados, uno de ellos a modo de carta del Sr. Concasen donde se copia un interesante artículo del *Boletín de la Asociación de Capitanes de la Marina mercante, de Bilbao,* y por otra parte una comunicación firmada por *"Un marino mercante"* que en cierta manera rebatía algunas partes de la carta anterior.

Exponía Ricart a modo de argumento una carta que le había enviado un importante naviero partidario del pase de la Marina mercante a un centro civil,

183 *El Día del 17.01.1900, página 3.*
184 *Del 17.01.1900, página 3.*
185 *La Época del 17.01.1900, página 2.*
186 *El Imparcial del 18,01.1900, página 2.*
187 *Número del 20 de Noviembre de 1901.*

en la que concretaba: *«Yo no soy intransigente; pronto cedo ante las razones que me convencen, pues mi único afán es la mejora y bienestar de la Marina mercante y de lo que dependa de ella».*

Igualmente resaltaba Ricart, que en la exposición publicada por el Sr, Conca estaba subrayada una frase, que pudo ser la idea fuerza-rebeldía, que hizo escribir al marino mercante aludido rebatiéndola, pues dicha frase decía: *"la Marina mercante necesita a la de guerra para que la dirija y administre"* Aclarando Ricart, que la carta del Sr. Concas sólo respira interés en favor de la Marina mercante, y al decir que la Marina militar ahora ha de dirigir la mercante, se entiende, porque otra cosa no es aceptable, precisamente cuando tiene conocimiento de que en estos momentos el Sr. Conca está gestionando la creación en el Ministerio de Marina de una Dirección de la Marina mercante, idea que también le consta, es del agrado del Sr. Ministro de Marina. Proyecto que Ricart comparte con el Sr, Conca, en la creencia de que la Marina mercante puede cumplir mejor sus legítimas aspiraciones en un centro autónomo, dentro del Ministerio de Marina, que no en un Ministerio civil, en donde no habría tanta afinidad de intereses, tanto del personal como del material […]

La carta de un *"Un Marino mercante"*, contestando la del Sr. Concas, es a manera de un memorial de agravios contra la Marina militar, en la que incluso se apoya en artículos escritos por Ricart, sobre ciertos asuntos que la Marina pudo gestionar mal, pero aun así, replica el citado, que es más conveniente estar dentro del Ministerio de Marina, a pesar de que las relaciones estén díscolas en lo que afecta a la Marina mercante, pues si es un organismo enfermo, procuremos curarlo, que pasar a otro Ministerio, tal como están todos, significa una manera de amputación, pues yo no sé ver ninguno de ellos que este más sano que el de Marina.

Recuerda igualmente que en otros anteriores trabajo ha expuesto la situación de las relaciones entre ambas marina –militar y mercante- en las otras naciones marítimas, en que se consideran los trasatlánticos de más de 15 millas (de velocidad), como instrumentos de guerra y se militariza el personal mercante para formar una Marina de reserva, exponiendo como ejemplos que en Inglaterra el cuerpo de la Marina de reserva es muy numeroso y no está compuesto solamente por Capitanes mercantes, sino también maquinistas, fogoneros y maestranza. En Alemania cuenta igualmente con una bien organizada Marina de reserva con personal mercante. En Francia divagan como nosotros, se ha dispuesto la creación de la Marina de reserva, pero por ahora no da resultados porque el Gobierno es muy exigente con los Capitanes mercantes.

¿Podría crearse esta Dirección dentro del Ministerio de Marina, con suficientes garantías para nuestro selfgovernment?; ¿Acaso un Ministerio civil cualquiera nos ofrecería mayores garantías que el de Marina? En este centro sólo hay una clase de personal más ó menos absorbente para nosotros, y este

personal es marino. En cambio, en los departamentos civiles tienen voz y voto, gran número de elementos heterogéneos entre sí y heterogéneos con la Marina. ¿Cómo nos trata Hacienda?, ¿Y Gobernación?, ¿Y Fomento.?. Es necesario estar ciego para no ver que si nos apalea Marina, no son bizcochos ciertamente lo que nos propinan los centros civiles.

A la Marina mercante todo el mundo se cree con derecho para perjudicarla. Los compañeros míos (marinos mercantes), que se quejan de los Comandantes de Marina, sean leales y digan la manera verdaderamente inocua como son tratados por los empleados de Aduanas y la poca consideración que merecen de los Cónsules y de la Sanidad. Y conste que hablo en general, pues en todos los gremios hay sujetos dignísimos.

Precisamente son los Ministerios civiles, y no el de Marina, los que construyen caros y malos nuestros puertos y los que imponen las gabelas que hacen tan cara nuestra Marina mercante, que a causa de esto no puede competir con los pabellones extranjeros. ¿Acaso es Marina quien ha recargado ahora los derechos de abanderamiento, que tan justo clamoreo ha movido en los navieros, pues que con este nuevo tributo les es imposible adquirir buques en el extranjero?

Por consiguiente, ¿qué cobra la Marina de guerra de la Marina mercante?, El sexto de practicaje, ¿Esta mezquindad ha de ser motivo de divorcio?. Suprímase en buena hora este emolumento que cobran los Capitanes de puerto y dese a los prácticos la totalidad de los derechos, que no creo protestarán por ello los caballerosos oficiales de la Armada. No falta quien va más allá y pretende suprimir las Capitanías de puerto; pero a los que así se explican hay que considerarles, o defecto de ilustración o exceso de mala fe. El servicio y organización militar del litoral es lo mismo que el de toda frontera, y precisamente en nuestra patria este servicio es tan deficiente que está poco menos que abandonado. Por no ir más lejos, en nuestra vecina Francia se ha aumentado la categoría de los Capitanes de puerto, tanto que el de la comercial Marsella es un Contraalmirante. Alemania ha confiado todo el mando y servicio de sus costas, incluyendo las plazas fuertes, a la Marina, y aquí pretendemos ir contra la corriente, y el caso es que así vamos, pues estos días se ha dado el mando de la plaza del Ferrol al Ejército, que antes y siempre había tenido Marina[188].

Decía *El Día*[189] en la sección titulada *"Al Diario de la Marina"*: se supriman los derechos de practicaje que perciben indebidamente los capitanes de puerto, y que redundaría en beneficio de la marina mercante, y entonces, solo entonces, podrá invocar los intereses de la marina, púes que ahora más parece defender los intereses y conveniencias de un sólo cuerpo, que los generales de cuantos componen ramo tan importante. ABDEL.

---

188 *El Mundo naval ilustrado, del 10.02.1901, página 10.*
189 *Del 16.03 1901, página 1.*

Muelle de Delicias, Puerto de Sevilla

1902

En la sesión del Congreso del día 22 de noviembre el Diputado Sr. Lombardere, solicita entre otras peticiones un estado de lo que se recauda por derechos de practicaje en los puertos, según publicaba *La Correspondencia de España*[190]; si bien según *El Imparcial*[191] (Madrid) de la misma fecha, ampliaba la reseña, en el sentido de conocer particularmente lo que se recauda en el puerto de Bilbao, solicitud que fue contestada por el ministro de Marina, presente en esta sesión, prometiéndole remitírselo.

Recogía *La Correspondencia de España*[192] las declaraciones del ministro de Marina en las cuales anticipa tiene el propósito de que los derechos de practicaje que vienen cobrando los comandantes de Marina ***(13)*** constituyan un fondo común y no queden á favor de los capitanes de puerto como ahora acontece.

1903.- Creación del Fondo económico de practicaje, su Junta correspondiente y el Reglamento provisional de dicho fondo.

A los pocos días de comenzar el año, el ministro de marina Sr. Sánchez de Toca,-diputado del grupo conservador-, tiene listo el Real decreto que en cierta manera modifica el destino del sexto de practicaje y establece la creación del fondo económico de practicaje, disposición que la presenta para la firma del Rey el día 14 de enero, fecha en la cual se firma, si bien inicialmente en

---

190 *Del 23.11.1902, página 1.*
191 *Del 23.11.1902, página 1.*
192 *Del 23.12.1902, n.º 16.391, página 1.*

muchos de los periódicos madrileños la noticia fue brevemente comentada, por muchos de los principales medios tales como, *La Época*, *El Día*, *La Correspondencia Militar*, etc., no obstante encontramos un interesante artículo titulado *"Firma de Marina"*, publicado por el periódico *La Correspondencia de España*[193], con la exposición y resolución, de cómo el Ministro de Marina, pretendía resolver el ya más que centenario asunto del sexto de practicaje, al menos acomodándolo a una realidad por la cual, sus frutos sean de un provecho más racional para los servicios y personal de las capitanías de puerto: dice así tal artículo:

El Sr. Sánchez Toca ha llevado hoy al despacho de S. M. un decreto autorizando la adquisición por gestión directa de vigas de acero y hierro para el almacén de artillería del arsenal de Cartagena y otro estableciendo desde 1º de febrero próximo ***el fondo económico de practicaje*** *en las capitanías de puerto, a cuyo decreto preceda la siguiente exposición.*

Entre los servicios que dependen de este ministerio, figuran algunos que en su organización presente dan lugar a que la situación de destino en tierra en punto a dotación, emolumentos y demás goces resulte para el agraciado, superior, no sólo a las más ventajosas situaciones de embarco que pueden corresponder a su empleo, sino también a las más altas jerarquías. Estas deficiencias orgánicas se agravan en la práctica por el modo de proveerse tales destinos, apareciendo de hecho, cual si fueran costeados y mantenidos al propósito exclusivo de servir de patrimonio personal de los privilegiados por el favor, mientras que otros en las diferentes categorías de las escalas por beneméritos que sean, aparecen excluidos de tales disfrutes y adscritos a llevar perpetuamente lo más pesado y trabajoso de la carrera.

El art. 10 del real decreto de 31 de diciembre último estableció ya el medio legal para que los destinos de esta clase, por la forma de su provisión, no tomen visos de favor y de mercedes discrecionales, constituyendo peligroso agente en detrimento y corrupción del principio de la justicia distributiva, tan fundamental para e! vigor moral da los cuerpos militares.

Falta complementar las disposiciones de ese real decreto en dos aspectos muy fundamentales. Es á saber: el primero, para que no se trastorne la finalidad más esencial de la institución naval militar, manteniendo para jefes y oficiales de Marina destinos de tierra con goces y emolumentos superiores a las situaciones de embarco. El segundo, que la percepción de las obvenciones en esos cargos no resulte en detrimento de una equitativa distribución entre todos los que desempeñen el mismo servicio. En este sentido las capitanías de puerto por el percibo de obvenciones que disfruta el cargo y que en algunos casos llegan a constituir un goce de haber superior al de los mandos y empleos más altos de la jerarquía militar, son sin duda, las que han dado lugar a más vivas prevenciones de juicio en los estados de opinión. Llegaron algunas hasta impugnar la misma legalidad de esta exacción, alegando no aparecer expresamente sancionada por una ley, conforme al texto del artículo 3º de la

193 *Del 15 de enero de 1903.*

Constitución, y que por el contrario cabe aducir en contra suya los artículos 6º y 10º del decreto ley de 22 de noviembre de 1868 aboliendo los diferentes derechos de puerto y reduciendo a un impuesto único de descarga, todos los impuestos de cualquier clase que sean, que hasta, entonces se exigían a los buques. Más aun en el caso de admitirse válido el supuesto de semejantes reparos, como a pesar de ello el hecho y derecho de la cobranza viene manteniéndose consuetudinariamente sin la menor dificultad, se saldría de toda razón y prudencia tratar de suprimirlo radicalmente en estos momentos, cuando reúne a su favor la cualidad más difícil de alcanzar en materia tributaria, cual es el espontáneo asentimiento del contribuyente.

Por el contrario, el interés colectivo de la marina mercante y de sus servicios de puertos, en la parte que la marina del Estado contribuye a ellos, en los actos de practicaje y amarraje de buques y otros cometidos técnicos del tráfico naval que le están encomendados, aconseja utilizar la parte de esa recaudación que hoy sólo tiene aplicación personal a determinados funcionarios de marina militar, en forma que se adapte más genérica e impersonal a la mejora del servicio, remunerado por tarifas reglamentarias, de donde manan las actuales obvenciones de las capitanías de puerto. Entretanto de las impugnaciones de la legalidad de esta exacción, pretenden otros que se ha de considerar como un donativo voluntario hecho por el comercio del respectivo puerto, sin que el gobierno pueda intervenir para determinar y regular la entrada de tales ingresos y su aplicación.

La sexta parte de la masa común formada por las obvenciones de practicaje que perciben los capitanes de puerto, en virtud de lo dispuesto en los artículos 41 y 43. Título 7, tratado 5º, de las Ordenanzas de la Armada Naval de 1793, no es un donativo particular evidentemente, y por tanto no cabe aplicar tal clasificación a un estipendio qua se paga y se cobra con arreglo a la ordenanza ley y que forma parte íntegra de las cantidades que satisfacen los particulares, con sujeción a tarifas, por un servicio que personalmente tienen que solicitar y recibir en los casos y condiciones que determinan las disposiciones legales.

Por otra parte, ni ganaría el prestigio de los capitanes de puerto con que recibiesen dádivas o donativos voluntarios en consideración a los servicios propios de su cargo, ni lo permitiría tampoco el texto terminante del artículo 260 del código penal de la Armada.

Tampoco cabe considerar dichas obvenciones como un impuesto; porque ni su inversión, ni las formas ni procedimientos establecidos para su percepción y para su pago, tienen la menor analogía con lo que prescriben las leyes acerca de los mismos puntos con relación a las contribuciones y rentas públicas.

La parte de esas obvenciones adjudicada por la ordenanza a los capitanes de puerto y ayudantes, no significa otra cosa que la remuneración correspondiente a la importante y activa intervención que esos funcionarios tienen en el servicio de practicaje, no ya solo prestándolo materialmente por sí mismo, en los casos excepcionales previstos en los artículos 43 y 45 del citado

título 7º, sino preparándolo, organizándolo y dirigiéndolo en circunstancias ordinarias, estudiándolas entradas, braceajes y demás condiciones de los puertos que se relacionan con dicho servicio, inspeccionando el proceder de los prácticos en el cumplimiento de las obligaciones, dándoles las instrucciones y ordenes convenientes y en suma ejerciendo las funciones que les encomiendan los artículos 11,12, 14,15,16 y 21 del mismo título, y los demás preceptos vigentes en la materia.

Así pues, lo que hoy se satisface por cuota completa a los capitanes de puerto, es sencillamente la retribución de un servicio que en realidad presta el Estado valiéndose de funcionarios que tienen ya sueldo fijo por todos los cometidos propios del empleo que desempeña, lo que no entraña incompatibilidad de que determinados casos puedan además percibir alguna remuneración especial en justa compensación del mayor trabajo y de las mayores responsabilidades que ciertos destinos les impongan.

Fijado de esta suerte el verdadero carácter de las obvenciones de que se trata, resultan con toda evidencia las facultades del gobierno para determinar y regular su inversión de la manera que estime más conveniente a los intereses públicos, y especialmente a los del tráfico naval de puertos. Y parece de toda razón que los ingresos que el practicaje produzca, se apliquen a satisfacer en primer término las necesidades propias y peculiares de este servicio, atendiéndose con ellos a retribuir con justicia distributiva al personal que lo dirige y desempeña y mejorando en lo posible el material adecuado para prestar el servicio.

Por todo esto será muy conveniente una sanción legislativa del Parlamento, consolidando el definitivo estado legal de la colaboración administrativa de aquellas entidades civiles que por real decreto de 11 de marzo de 1886, fijan las tarifas de practicaje de cada puerto y la aplicación de su producto, con arreglo á las bases vigentes para la reglamentación del servicio que en lo sucesivo abra de regir la Dirección de Navegación, donde tan valiosos intereses tendrán su representación más adecuada.

Pero entretanto se impone al gobierno como deber inexcusable y urgente, ejercitar su potestad reglamentaria, poniendo límites precisos a la cuantía de las percepciones personales y evitando que haya en los puertos autoridades que perciban emolumentos muy superiores a los haberes de las más altas jerarquías de la Armada, mientras los elementos materiales para desempeñar el servicio sean nulos o escasos. Con esto quedara al propio tiempo corregida la gran desigualdad hoy existente entre jefes y oficiales, que teniendo el mismo empleo y desempeñando análogos cometido, sin embargo están retribuidos con enormes diferencias. En ninguna institución importa tanto como en la milicia borrar tales diferencias y mantener en los posible, igualdad entre todos los oficiales de la misma categoría o por lo menos entre los que ocupan destinos semejantes quitándose todo pretexto para que pueda creerse en preferencias y ventajas alcanzadas en mero favor.

Y es conveniente facilitar, simultáneamente, el medio de que cada directiva local de Navegación cuente en su día para la práctica naval de su funcionamiento, con algunos recursos derivados del tráfico marítimo de su

jurisdicción, y allanar el camino al efecto de que las instituciones benéficas de la Marina puedan recibir algún auxilio procedente de tales rendimientos.

Por la importancia que tiene en estas materias el cálculo se evalúe la previsión del resultado inmediato probable de situaciones y rendimientos que producirá la reforma, se acompaña anexo un estado demostrativo, anticipando la liquidación que en términos de la más rigurosa prudencia cabe apuntar desde ahora.

El dato capital para formular este estado habría sido una cifra rigurosamente precisada de lo que ha importado en los últimos ejercicios el ingreso global de lo que en los practicajes corresponde á las capitanías do puerto. De las averiguaciones hechas, en 1899 resultaba sobre esto una cifra algo superior a 250.000 pesetas. Otra información extraoficial posterior reduce este ingreso á 218.682,25 pesetas. Esta última cifra, por lo mismo que es la más reducida, se toma por base para calcular el avalúo[194] *más prudente en que se ha de liquidar la reforma; y de ello resulta que después de abonado a todos los generales, jefes y oficiales que presten estos servicios de capitanía, un aumento de haber que eleve sus emolumentos al disfrute de un equivalente al sueldo del empleo superior inmediato, quedará un sobrante de 53.782,25 pesetas para mejora del material de los mismos servicios.*

Todo ello, unido a las razones expuestas en el motivado del real decreto de 31 de diciembre de 1902 sobre provisión de cargos y percepción de haberes y la aplicación de los preceptos mismos de dicha soberana disposición, hacen inexcusable, a juicio del que suscribe, el diferir por más tiempo las resoluciones articuladas en el proyecto de real decreto que el ministro de Marina tiene hoy el honor de someter á la aprobación de Vuestra Majestad.—Madrid 14 de enero de 1903.—Señor: A L. R. P. de V. 1,1.—Joaquín Sánchez de Toca.

De este Real decreto, a nuestro particular juicio, cabe resaltar de tan esperada por solicitada reforma, una serie de conceptos, -los cuales se han subrayados-, destacándose entre ellos, los que en cierta manera serán a tener en cuenta para el inmediato futuro del servicio de practicaje, tales son:

1º.- Aconseja utilizar la parte de esa recaudación en forma que se adapte más genérica e impersonal a la mejora del servicio de practicaje, remunerado por tarifas reglamentarias,

2º.- Reconoce que la Capitanía de Puerto y sus funcionarios tienen una importante y activa intervención en el servicio de practicaje.

3º.- Considera con toda razón, que los ingresos que el practicaje produzca, se apliquen a satisfacer en primer término las necesidades propias y peculiares de este servicio, atendiéndose con ellos a retribuir con justicia distributiva al personal que lo dirige y desempeña y *mejorando en lo posible el material adecuado para prestar el servicio* y

4º.- Anticipa que es necesario allanar el camino al efecto de que las instituciones benéficas de la Marina puedan recibir algún auxilio procedente de

---

194 *En su primera accesión, es una estimación precisa, detallada e informativa del valor de los bienes muebles e inmuebles.*

tales rendimientos. Propósito que aunque no bien definido en la presente afirmación, traería consigo que años más tarde, la propia Mutualidad Benéfica de los prácticos de puerto de España tuviese un apoyo económico importante, del bruto recaudado por el sexto de practicaje en todos los puertos españoles.

Continuando con el mencionado artículo, se expone el estado demostrativo del cálculo en la actuación de haberes que ha de resultar por la presente reforma, el cual no se inserta por no ser de interés directo para nuestro trabajo, no obstante cualquier interesado en ello, puede encontrarlo en la Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España, con la palabra practicaje, señalando la fecha de este número de La Correspondencia de España donde fue publicado. Tras esta tabla se presenta la Parte Dispositiva del anunciado Real Decreto:

Artículo 1º Desde el día 1º de febrero del presente año, todas las obvenciones que con arreglo á los artículos 41 y 42, tratado V, título VII de las Ordenanzas de 1793, corresponden a los generales, jefes y oficiales de la Armada en destino de capitanía de puerto, en la Península é Islas Baleares, corno remuneración especial, además del sueldo fijo de su empleo, por el servicio de practicaje que por medio de ellos presta el Estado, ingresarán en una masa común bajo la denominación de fondo económico de practicajes y cuyos ingresos y gerencia se llevará en la forma usual de los llamados fondos económicos en los servicios de la Marina.

Artículo 2º El ministro de Marina designará cada año en la primera quincena de diciembre de entre los generales, jefes y oficiales de la Armada, la Comisión que, durante el año, haya de ser la gestora del fondo económico de los practicajes.

Esta Comisión entrará en funciones el día 1º de enero inmediato a su designación y su primer acto será recibir, examinar y liquidar las cuentas de la Comisión gestora durante el año anterior.

Artículo. 3º Los ingresos de este fondo económico se aplicaran en cada uno de los meses del ejercicio a sufragar las atenciones del servicio, ajustándola al siguiente orden de prelación.

1º Del ingreso de lo recaudado por cada capitanía de puerto, deducirá ella en primer término en cuanto alcance, para abono como haber personal del respectivo capitán de puerto, segundos y ayudantes, toda la cantidad que quepa dentro de la cifra resultante por la suma del sueldo correspondiente a su empleo, con los emolumentos de su capitanía de puerto, hasta llegar para el capitán, segundos y ayudantes, como límite máximo, al importa del sueldo correspondiente al empleo superior inmediato respectivo.

Los tenientes de navío en cargo de segundos o ayudantes, percibirán como máximo por el concepto de obvención la misma cantidad que el teniente de navío de primera.

Si lo recaudado por obvenciones no alcanzare a abonar el máximum fijado, el reparto del ingreso se hará a proporción de los sueldos respectivos.

2º El remanente formará masa común que al fin del ejercicio se distribuirá proporcionalmente, según reglas que precisará el reglamento, entre

todo el personal de las capitanías y comandancias que no hubieren alcanzado el máximo de retribución fijado en el caso primero.

En este reparto, la parte correspondiente a cada interesado, no podrá exceder de la diferencia entre el sueldo de su clase y el del empleo superior inmediato, y el teniente de navío de segunda no podrá percibir por participación de obvenciones mayor cantidad que el de primera.

3º El sobrante que resultare después de las deducciones anteriores, se aplicará a mejoras del material de los mismos servicios de comandancias y capitanías en la forma que por reglamento establezca el ministro do Marina.

4º El ministro de Marina dictará sobre dictamen propuesta de la dirección de la Marina mercante, las disposiciones reglamentarias para el régimen de este fondo económico y de las tarifas de practicaje y de las proporcionalidades de su reparto conforme al artículo anterior.

Disposiciones transitorias.

1ª Hasta que se promulgue el reglamento general de este servicio, sobre el dictamen propuesta de la dirección de la Marina mercante, los practicajes y sus tarifas se regirán por lo prevenido en las reales órdenes de 11 de marzo de 1866 y 20 de marzo de 1893.

2ª La primera comisión nombrada en el presente mes de enero para desempeñar el cometido prevenido por el art. 2.°, entrará en funciones el día 1º de febrero, y propondrá antes del 1.º de mayo el reglamento provisional para el régimen y la gestión del fondo económico de los prácticos.

3ª Mientras no se promulgue el reglamento a que se refiere la disposición anterior, cada comandancia y capitanía de puerto llevará la cuenta y razón de sus respectivos ingresos, quedando sobre los mismos en obligación do cuentadante ante la Comisión gestora.

4.ª A fin de tener en cuenta todos los datos necesarios al dictar el reglamento administrativo, con sujeción al cual deberán cumplimentarse las disposiciones anteriores, y fijar la estructura del presupuesto y cuenta general de fondos económicos del practicajes, los capitanes de puerto remitirán al ministerio de Marina, en los diez primeros días de febrero próximo, un estado donde conste el importe mensual de la sexta parte de la masa común formada por las obvenciones de sus servicios de practicaje durante el ejercicio de 1902, según publicó *La Correspondencia de España*[195] un extracto de dicha disposición fue también publicado el día 14 de dicho mes, por los diarios madrileños[196], en los cuales, informan sobre tal Real Decreto propuesto para la firma de S.M. el Rey.

Pero ya el mismo día algunos medios comienzan a plantear ciertos reparos al contenido y fin del citado Real decreto, tal como señalaba *El Heraldo de Madrid*[197] en el artículo *"Camino del fracaso"*, en donde resalta que disponiendo la acumulación de las cantidades producto de la sexta parto del

---

195 *Del 05.01.1903, página 2.*
196 *La Correspondencia militar. El Día, La Época y El Heraldo de Madrid.*
197 *Del 15.01.1903, página 1.*

practicaje de los puertos en un fondo común, que asimila á los llamados fondos económicos; decreto que no es otra cosa que la creación de una Caja especial, y cuya distribución determina, pone el colmo á la medida, y que como tal llevara al fracaso al Sr. Sánchez de Toca, resultando -a juicio del articulista, que traerá como consecuencia la incapacidad del poder civil para dirigir el ministerio de Marina.

Cabe aquí incidir sobre la nueva regulación del sexto de los derechos de practicaje, la cual que no será de aplicación para los puertos del archipiélago canario, por lo tanto en estos puertos insulares, continuaran con el reparto de tal cantidad, como hasta entonces se ha efectuado antes de la entrada en vigor del citado R.D. quedando por ello sus disposiciones para aplicar en los puertos peninsulares y del archipiélago balear.

Un día más tarde publicaba *El Liberal de Madrid*[198] el artículo titulado *"Derechos de Practicaje"*, en donde expone: La creación de este fondo tiene por objeto repartir más equitativamente los derechos de practicaje entre todas las capitanías de puertos.

Mientras en algunas de éstas se perciben hoy sumas de consideración, que llegan a veces a 20.000 y 30.000 pesetas, en otras apenas 89 puedan cubrir los gastos que ocasiona el servicio.

De todo lo que se recaude se hará en lo sucesivo un fondo, que, repartido entre todas las capitanías de puerto, dará el siguiente resultado:

- ✓ Los capitanes de navío de primera percibirán una mejora mensual de 416,66 pesetas sobre su sueldo
- ✓ Los capitanes de navío, 208,32.
- ✓ Los capitanes de fragata, 125.
- ✓ Los tenientes de navío de primera, 83,33 y lo mismo los tenientes de navío.
- ✓ Los alféreces 6,50[199].
- ✓ Los graduados 25.

No pasaron muchas horas para que algunos medios informativos centraran sus objetivos en la crítica de este Real decreto al tiempo que ataquen la gestión del propio ministro. Así podemos obtener de la crónica titulada *"Cosas de Marina"*, publicada en *El Día*[200] una clara alusión a la gestión del Sr. Sánchez de Toca en varios asuntos relacionados con la organización de su ministerio, y en particular con la distribución de los derechos de practicaje, que a juicio del articulista difieren mucho de lo que debe esperarse de un ministro de Marina reformista.

---

198 *Del 16.01.1903, página 1.*
199 *Es posible que sea errónea esta cantidad, quizás quiso decir 65.*
200 *Del 17.01.1903, página 1.*

Pero quizás la crítica más directa aunque no muy acertada en algunas de sus apreciaciones, según nuestra particular opinión, aparece en *El Heraldo de Madrid*[201] que incidiendo sobre lo que ya en parte exponía el pasado día 15 el mismo diario, publicaba en la columna titulada *"Ilegal e Injusto"*, en donde su autor haciendo eco de otra crítica publicada por *El Imparcial*, acusa al ministro de Marina de buscar los aplausos baratos; si bien ahora, *El Heraldo de Madrid* le ataca más contundentemente desde la crítica del propio preámbulo-exposición de motivos, pues le recuerda que muchas veces de tal laconismo puede resultar luego amplitudes inesperadas de la reglamentación, dando lugar a cambiar y modificar leyes, que como tales no pueden derogarse por una simple exposición en el preámbulo de un R.D., así detalla al tratar de los ingresos del Capitán de puerto, que en dicha exposición se repite tres veces la frase en algunos puertos alcanzan éstas atan crecida cifra, que los que las desempeñan, disfrutan de haberes superiores a la más alta categoría militar de la Armada; por otra parte le desmonta el autobombo que hace el Sr. Sánchez de Toca, de un Real decreto de 31 de diciembre de 1902, como de gestión propia, en cuanto que gracias a su disposición, se ha podido regular el procedimiento y condiciones para ser nombrado Capitán de puerto, pues dichas condiciones ya fueron reguladas hace cuarenta años; critica a continuación la manera de asimilar el Sr. Sánchez de Toca, el concepto de exacción al pago de derechos de practicaje que satisfacen los buques por ser piloteados a su entrada o salida de puertos y amarraje en los mismos, denominándola materia tributaria con espontaneo asentimiento del contribuyente, además de reseñar que se considera el pago de practicaje como un donativo voluntario hecho por el comercio del respectivo puerto; igualmente revoca al ministro que nunca fue el practicaje un servicio del Estado, pues los prácticos no son funcionarios del Estado, porque no perciben ni percibieron nunca sueldo alguno ni gratificación ***(14)*** de ningún género, pues son individuos que ejercen su profesión libremente como los médicos y los abogados; sobre los prácticos, le recuerda que la actuación del Estado se limita a expedirle su correspondiente titulo, por medio del ministerio de Marina, tras pasar su correspondiente examen, y por el cual le da derechos a desarrollar su trabajo, recibiendo a cambio el importe señalado en las tarifas que en cada puerto se fija, de acuerdo con los que serán llamados a utilizar sus servicios, Junta de navieros y comerciantes, limitándose por lo tanto la acción del Estado a la aprobación de estas tarifas, que no son, ni fueron, exacción ni tributo en forma de contribución impuesta por el Estado. Libres como son los prácticos de los puertos en el ejercicio de su profesión, constituyen entre sí una Asociación para adquirir embarcaciones de todo género, de vela o de vapor; para el entretenimiento, sostén y remplazo de las mismas; pagan la marinería, tripula sus embarcaciones; establecen muchas de estas asociaciones su fondo especial para socorro a los inutilizados temporal o definitivamente, y obran en fin, con completa independencia de la intervención del Estado, que ahora, por la mano pecadora del Sr. Sánchez de Toca, se cree y se considera con

---

201 *Del 17.01.1903, página 1.*

derecho para legislar sobre lo que se obtiene por trabajo propio de individuos ajenos a su acción y a su tutela***(15)***.

Por ello considera el articulista, que las aseveración expuestas en el prólogo de este R.D. son inexactas y al pretender con un Real decreto derogar lo que dispone las Ordenanzas, de las cuales el mismo ministro ha considerado como una ordenanza-ley***(16)***, comete una notoria ilegalidad, y al disponer de una parte de los productos obtenidos por el trabajo libre, comete una injusticia, por lo que prueba por desgracia, su falta de preparación para el desempeño de un puesto en que la opinión y el propio articulista creyó capaz, para iniciar las reformas provechosas y de utilidad práctica que precisa la reorganización de la Marina.

En cuanto a la parte dispositiva, considera un gran retroceso en la Administración pública, la creación de una Caja especial y su correspondiente junta, que anualmente será nombrada para la administración, recaudación, custodia, distribución y contabilidad, de las cantidades recaudadas, pues además considera que es ilegal y abusiva, y al compararla con las que desde 1870 se crearon para los buques y oficinas de la Marina[202] en los presupuestos del Estado, extravía la opinión, dado que estos fondos económicos se establecieron para entretenimiento y reemplazo del material de los buques, cual no es el caso de esta caja del fondo económico del practicaje, que señala el Real Decreto que se analiza, pues se establece para la administración y distribución al personal de la Capitanía de puerto en los puertos de la península, de la sexta parte de los derecho de practicaje, cantidades obtenidas por el trabajo de una profesión libre y con poca equidad distribuida, por más que otra cosa pretenda hacer creer el ministro.

El Liberal[203] publica una directa crítica a la labor del Sr. Sánchez de Toca como ministro de Marina en un artículo titulado *"Hablemos de Marina"*, del cual hemos recopilado los párrafos más a fin con nuestro trabajo:

Apenas comenzada la labor del señor Sánchez Toca, su fracaso como ministro de Marina es tan grande como el desencanto de cuantos confiaban en el acierto do su gestión. No se trata, como se quiere hacer creer, de una protesta de cuantos, por virtud de sus disposiciones últimas han de quedar privados de gratificaciones.

Muchos oficiales que antes no disfrutaban de ellas, las tendrán ahora, merced a la creación de varios organismos inútiles. No. es la insuficiencia, disfrazada de suficiencia del ministro, la que ha sublevado los ánimos, con unanimidad de que no hay ejemplo.

Se ha hecho notar oportunamente que el último real decreto disponiendo la acumulación de las cantidades, producto de la sexta parte del practicaje de los puertos, en un fondo común, no es otra cosa que la creación de una caja especial.

Al hablar de las capitanías de puertos y otros oficios civiles encomendados á la Marina, lo hace el Sr. Sánchez de Toca con total

---

202 *Ver de nuevo la nota 10.*
203 *El Día 19 de enero.*

desconocimiento del asunto. Queda por hoy sentado que los marinos no combaten al Sr. Sánchez Toca por severo, sino por incapaz, y que no es el amor a sus intereses, sino a la nación y a la Armada, el que motiva sus censuras.

Publicaba *La Dinastía*[204], una nota titulada *"Derechos de practicaje"* en la cual daba a conocer que *La Gaceta del Real* ha publicado el decreto del ministerio de Marina regulando, la distribución de los fondos do practicaje y las obvenciones de los capitanea de puerto.

A continuación copiaba las principales disposiciones del decreto[205] en las se revelan a juicio del comentarista, los buenos propósitos del ministro para con los marinos.

Un día más tarde publica *El Día*[206] un artículo insertado en la sección *"Cosas de Marina"*, titulado *"Fusión de ministerios"*, en donde además de exponer la conveniencia y gran economía que resultaría, de fusionar ambos ministerios de Guerra y Marina, apostilla sobre el dicho popular, *"no me toque usted a la Marina"* en el sentido de censurar al ministro del ramo, en cuanto que evite innovar en forma poco apropiada, lo que menos necesita innovación y pretender reformar lo no es reformable, olvidándose de lo que es ahora más necesario restituir: nuestro poder naval para tener barcos, no obstante, centrándose en la reforma de los derechos de practicaje en las Capitanías de puerto, sostiene el articulista, tal como siempre sostuvo, que tales derechos deben desaparecer, limitándose todos los Capitanes de puerto a cobrar sus sueldos sin esos emolumentos impropios de esta época, y que deben pasar al Estado o servir para disminuir lo que abone cada barco mercante por los expresados derechos. Ni fondo común, ni nada.

A primero de febrero aparece un artículo en *El Liberal*[207] titulado, *"Hablemos de Marina"* censurando el citado Real Decreto, ahora ya con más precisión en su exposición, de modo que cree que no es cierto en la práctica por el modo de proveerse los destinos de las capitanías de puerto, que parecen sostenidos al propósito de servir de patrimonio a los privilegiados por el favor, pues esto ya está contemplado en el Real Decreto de 31 de diciembre de 1902 sobre provisión de destinos, en donde se especifica que las capitanías de puerto, consideradas como destinos remuneratorios y de descanso, deben ser confiadas al personal más antiguo en los diferentes empleos a cuya categoría estén asignadas, siempre que este personal hubiere cumplido sus condiciones de mando o embarque. Igualmente rebate tanto los párrafos 3º, 4º y 5º, por no ser tratado el tema con la seriedad debida, por ello propone que la exposición

---

204 *Barcelona el 20.01.1903.*
205 *Las cuales no se reproducen por estar ya recogidas con fecha 15 de enero por el diario madrileños Correspondencia de España.*
206 *Del 21.01.1903, página 1.*
207 *(Madrid 1879),página 3.*

debería comenzar en el 7º, pero aun así se debería suprimir los párrafos 8º y 9º dejando del 10º hasta su primer punto, una vez que las consecuencias, deducidas después, no son las realmente lógicas, sino las que al ministro convienen para fundamentar su disposición draconiana. También advierte que la redacción del párrafo 11 es muy conveniente que debiera ser una sanción legislativa del Parlamento, además de señalarle la incoherencia de citar el ministro un centro que no existe como ocurre con la Dirección de Navegación.

Por ello propone para el párrafo 12, que pudiendo el gobierno, en efecto, haber reglamentado en contra del precepto legal de las Ordenanzas de la Armada, que asigna tales derechos al Capitán de puerto, anulándolo por un Real decreto, a reserva de dar cuenta en su día a las Cortes, pues de cualquier manera que fuere dejarían de percibir los funcionarios de la Armada la parte de derechos por practicaje, que legal y merecidamente venían disfrutando aquéllos a quienes por dos años se les adjudicaba, por tener cumplidas las condiciones do navegación y de mando.

De una disposición así dictada, la Marina podría condolerse tanto por la pérdida innecesaria de tales ventajas por aquellos que están al fin de su carrera, cuanto por la saña que tal disposición demuestra hacia una noble corporación. No pasaría de condolerse.

Pero dictado el Real decreto en la forma en que se ha publicado, y con las inexactitudes y prejuicios de que adolece, ha de sentirse grandemente mortificada por un ministro qua ha querido hacerse cartel a costa de una corporación que no está por la disciplina en condiciones de defenderse como desearía.

¡Maravilloso ejemplo de respeto a las leyes nos procura el ministro, al crear un fondo o caja especial en contra de lo preceptuado en las leyes de Hacienda!

Todo ello no traerá al ministro sino inhabilitarse para una labor de reorganización que en la Marina es imprescindible, y hacerla a sus sucesores más difíciles.

Veremos si los llamados a determinar la cuantía de los abonos por practicajes en los puertos, permiten que lo recaudado para sus respectivas localidades sea aplicado fuera de las mismas por la voluntad del ministro. Veremos si se sigue el ejemplo por todos los consejeros en los diversos ramos de la Administración, en cuyo peregrino caso se crearía un fondo común de todos los derechos notariales, a repartir entre todos los depositarios de la fe pública; otro fondo de todos los derechos do los registradores de la propiedad para igualar á dichos funcionarios, y así otro para repartir los emolumentos de todos los curas, de todos los médicos y da todos los estanqueros. Tal sería la última conclusión del colectivismo administrativo del Sr. Sánchez do Toca.

Puerto de Sevilla: Guadalquivir desbordado en 1902

No faltaron días para que fuesen rebatidos tales postulados publicados por *El Liberal de Madrid*, así aparece de nuevo en escena el articulista Abdul en el diario madrileño *El Día*[208] en la sección *"Cosas de Marina"*, bajo el título *"Las capitanías de puerto – Aumento de presupuesto"*, en donde clasifica de antigualla los preceptuados emolumentos del Capitán de puerto señalados en las Ordenanzas de la Armada-, las cuales considera antiguas-, dado que las modernas ideas han ido suprimiendo tales conceptos, y los cuales, el Sr. Sánchez de Toca ha debido suprimir en redondo, sin dejar siquiera vestigio de tales derechos, que tienen su compensación general en el aumento de sueldos y abono de las pensiones de San Hermenegildo.

Expone Abdul, una serie de recomendaciones para la aplicación del presupuesto, que a su juicio harían de la Marina una fuerza dotada adecuadamente, pero bajo el esquema de no dejar apenas oficial de marina en tierra, ocupando los destinos puramente precisos, con los que tuvieran las más largas y difíciles navegaciones, y con los que por causa del servicio hubieran adquirido dolencias que necesitaran tranquilidad y reposo temporal.

Terminando su tesis con la consigna: Siga suprimiendo el ministro, pero siga también creando. Barcos, barcos, es lo que necesitamos, y hechos precisamente en nuestros Astilleros y Arsenales, ya sea por el Estado, ya por contrata e inspección oficial, pero nada de llevar al extranjero ríos de oro, que bastantes afluyen ya por otros mil conceptos.

Con fecha 6 de febrero de 1903, D José Barrase Fernández de Castro, Capitán de Navío, Comandante militar y Capitán del puerto de Huelva, presenta una instancia por la cual solicita que se declare nulo el Real Decreto de 14 de enero de 1903 que regula los fondos de practicaje, al considerar que sus consecuencias lesionan sus derechos a seguir percibiendo la obvención de los

---

208 *Del 02.02.1903, página 1.*

derechos de practicaje, que le corresponden como Capitán de Puerto, según establece las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793 en su artículo 41. Dicha protesta pronto se encauza en la vía económico administrativa, bajo el concepto de una reclamación contra la Administración general del Estado, en donde y desde el primer momento el fiscal hace valer el contundente argumento de que tal reclamación sobre el citado R.D. no se puede cursar por vía de lo contencioso-administrativo, por ser esta incompetente para dicho pleito, de acuerdo con la Ley de 22 de junio de 1894 (artículo 4) y en igual artículo de su propio reglamento, en donde se establece que los asuntos relativos al Ejercito o a los Servicios Generales del Estado quedan excepcionalmente exceptuado de los tribunales de lo Contencioso-administrativo. Aun así fue recurrida por el interesado, hasta llegar a la Sala de lo Contencioso del Tribunal Supremo en donde con fecha 6 de febrero de 1904 se estima la excepcionalidad mantenida por el fiscal y por ello se declara en dicha sentencia[209], tal demanda sin curso y por ello queda archivada.

Tal como estaba previsto en el citado Real Decreto, y casi de inmediato se nombraron los miembros de la Junta del fondo económico de practicaje, los cuales según *El Siglo futuro*[210] fueron: Presidente el Capitán de fragata D. Ramón Estrada, vicepresidente, y vocales D. Emilio Croquer, D, Antonio del Castillo y D. Eugenio Rivas, actuando el último como secretario.

Las críticas, dudas e inquietudes sobre tal Real Decreto pronto salen de Madrid, tal como recoge el diario *El Comercio*[211]: Por el Ministerio de Marina se ha dispuesto, en vista de las consultas elevadas por varios comandantes de Marina solicitando se les manifieste de dónde deben sufragarse algunos gastos que antes se pagaban del sexto de practicajes, que sigan pagándose con lo que se recauda del sexto de practicaje, llevando cuenta en cada capitanía de puerto de los ingresos y gastos, y esta cuenta deba rendirse a la Junta Central administrativa de dichos fondo, que se ha nombrado por dicho ministerio, conforme a lo dispuesto en el real decreto de 14 de Enero último.

Pero no quedaron ahí, ni fue fácil su implantación y desarrollo, pues pronto surgieron reacciones de cierta importancia en las Comandancias militares de Marina, en su doble condición de Capitanías de puerto afectadas, tales como las que se recogen en un artículo titulado *"Los marinos y el ministro"*, que publicaba *La Vanguardia*[212] en donde señala que parece que hay una especie de conjuración de algunos elementos de la Armada contra el ministro de Marina. Según nuestras noticias, se han recibido siete instancias análogas, protestando de la cuestión de los practicajes, o sea de la supresión de los derechos que percibían loe capitanes de puerto, en las cuales reclaman la anulación del Real Decreto publicado. Tales instancias recibidas por el Capitán General del Ferrol, General Morgado (interino), fueron informadas por

---

209 *Publicada el 16 de octubre de este año.*
210 *Del 13.02.1903, página 4.*
211 *Tarragona, el 18.02.1903, página 1.*
212 *Del 2 marzo 1903, página 2.*

este, favorablemente al tiempo que manifestaba que los derechos de practicaje eran análogos a los llamados de derechos y pastos que se concede á los gobernadores de plazas. Por lo que el ministro ha destituido al Capitán General, nombrando para ello al general Pita da Veiga decretando además el pase a excedencia de los capitanes de puerto firmantes de las referidas instancias, y parece que el asunto pasará al Consejo Supremo de Guerra y Marina. Destacando dicho diario que en general, la opinión aplaude la entereza del ministro.

El mismo diario barcelonés del día siguiente, ampliando la noticia, decía en el artículo titulado *"El practicaje en los puertos"*:

La cuestión de los fondos de practicaje en los puertos sigue dando que hablar. Después de las noticias que publicamos, hemos oído al ministro explicaciones del porque de la separación del general Morgado y de la excedencia de los capitanes de puerto de Avilés, Gijón, Vigo, la Coruña, Bilbao y San Sebastián. En resumen, el ministro, después de las explicaciones del capitán del puerto de Málaga, ha desistido de declararle excedente. Como los capitanes de los demás puertos nombrados remitieron también instancias análogas a la de su compañero de Málaga, creyó ver en ello el ministro un acto de indisciplina y decretó la excedencia de dichos capitanes, toda vez que no podía consentir aquello […] El ministro se muestra satisfecho de lo que hizo, y decidido á seguir adelante en sus propósitos respecto del fondo del practicaje, á pesar de las protestas de los capitanes de puerto. En el Boletín Oficial de mañana aparecerá una Real orden declarando la excedencia de dichos jefes de la Armada, y en cuanto al general Morgado (Capitán General –interino- del Departamento del Ferrol) no será destituido porque no desempeñaba el puesto de Capitán general del departamento más que interinamente, continuando por tanto en el cargo de jefe del arsenal del Ferrol.

Como no hay destitución, no será designado el inmediato inferior en categoría, sino el contralmirante señor Pita da Veiga, que se encuentra en el Ferrol en situación de reemplazo y que desempeñará el cargo interinamente hasta que se nombre el nuevo jefe de dicho departamento.

Para proveer las Capitanías de puerto vacantes se cumplirá el art. 10 de diciembre último que da prioridad en los destinos á los del mismo empleo que tengan mayor número de días de embarque y más méritos[213].

El eco de estos incidentes debieron de correr por la prensa local de muchos puertos españoles (peninsulares y del archipiélago balear, pues este Real decreto no afectaba a las Islas Canarias), incluso por puertos en donde sus Capitanes de puerto, no habían sido señalados por la prensa como destinos donde se percibieran cantidades significativas, pero aun así, como fue el caso de Tarragona, la prensa de esta ciudad y su provincia, sí que publicaron artículos sobre el tema.

---

213 *La Vanguardia del 03.03.1903, página 5.*

Así, decía el *Diario de Tarragona*[214], en un artículo titulado *"Por La Marina"*: Ya ha llegado a términos agudos el conflicto planteado entre el espíritu reformista del Sr. Sánchez de Toca y el sentido estacionario de algunos marinos, y especialmente de los marinos viejos. Hasta ahora se había culpado al nuevo ministro de multiplicar las sospechas y las acusaciones embozadas contra parte del personal á sus órdenes en los preámbulos de sus decretos, a reserva de mantener el statu quo en el articulado de los mismos. Se había dicho que el Sr. Sánchez de Toca perseguía fáciles aplausos de la opinión pública con sus palabras, sin perjuicio de consentir con sus obras que subsistieran los antiguos abusos. Es posible que hubiera algo de cierto en esta acusación; no lo sabemos; mas por lo que hace a las protestas actuales, desde luego puede asegurarse que no van contra el preámbulo, sino contra el articulado de un Real decreto.

Percibían los capitanes de puertos, entre otras gabelas, la sexta parte de los derechos de practicaje. Más como no todas las plazas españolas gozan del mismo tráfico, resultaba de este impuesto una desigualdad notoria entre las obvenciones que recaudan los distintos capitanes. Mientras los de poblaciones como Bilbao, Barcelona y Huelva lograban sobresueldos que ascendían, según es público, hasta a 9.000 duros anuales, los de otras ciudades, acaso de mayor importancia militar, pero de menos tráfico, tenían que conformarse con su sueldo; así la plaza de Algeciras era un verdadero lugar de destierro para el capitán del puerto.

Ha querido el Sr. Sánchez de Toca regularizar esta situación. No era, en verdad, muy adecuado a los fines de un instituto armado que se entablara entre sus jefes desesperada concurrencia por ocupar esos pingües -destinos, más propios de un régimen de explotación colonial que de la modesta y severa administración que cuadra a un pueblo encerrado en la casa solariega. Entre militares no debe existir más competencia que la noble y legítima a que obliga la defensa del territorio nacional. Era igualmente absurdo que los capitanes de los puertos de Bilbao, Barcelona y Huelva percibieran emolumentos muy superiores a los de sus jefes en el escalafón.

Dispuso el Sr. Sánchez de Toca que ese sexto de los derechos de practicaje no lo percibieran individualmente en adelante los capitanes de los puertos, sino que se formara con dicha obvención una caja común, de la que todos los capitanes percibirían la diferencia entre sueldo y el del empleo superior inmediato […]

Y comenzaron las protestas de los perjudicados. Las inició el capitán del puerto de Málaga con una instancia. Por no encontrarla ajustada a la disciplina la Asesoría del ministerio de Marina, se impuso al firmante represión privada, decretándose su pase a la excedencia forzosa, si bien no se cumplió esta última disposición en vista de que se trataba de un acto particular, sin ningún carácter colectivo.

---

214 *Del 05.03.1903.*

El Sr. Sánchez de Toca comunicó la medida adoptada a los capitanes generales de los Departamentos, a fin de que la tuvieran presente en lo sucesivo. Con efecto, el del Ferrol, general Morgado, no se contenta con cursar favorablemente las instancias de siete capitanes, sino que establece analogías entre los derechos de practicaje y los de yerbas y pastos que perciben algunos comandantes militares en las zonas neutrales o en las inmediaciones de plazas y fronteras, analogías que nosotros, simples y profanos, no podemos vislumbrar.

El ministro ha dispuesto el cese del general Morgado, su sustitución por el general Pita de Veiga, que se halla en la reserva desde hace años, y el pase a conocimiento del Consejo Supremo de Guerra y Marina de las siete instancias y del informe del señor Morgado, estimando que el hecho de ser aquéllas coincidentes y simultáneas, les da carácter sedicioso.

Aquí empieza lo agudo del conflicto. Un periódico afirma que estos hechos «parecen revelar la existencia de una especie de conjuración de algunos elementos de la Armada contra la superioridad». Otro periódico anuncia que «seguramente los capitanes de puerto que hasta ahora no han presentado instancias, las presentarán».

Esta prensa en general —según el *Diario Universal*— salvo algunas excepciones, alienta el movimiento de indisciplina. El Sr. Sánchez de Toca no ha tenido, hasta ahora, la fortuna de contar con una buena prensa. Todo hace sospechar que en la lucha entablada entre un ministro de paso y un grupo de funcionarios inamovibles, acaben éstos por vencer. El Sr. Sánchez de Toca se verá, probablemente, obligado a transigir o a marcharse.

Es tan escaso nuestro sentido cívico, que cuando aparece un ministro dispuesto a corregir abusos tan notorios como el de la distribución de los derechos de practicaje, ningún movimiento social contrarresta los clamores de los perjudicados. El Sr. Sánchez de Toca representa en este caso el anhelo reformista; los perjudicados alborotan, se mueven, gestionan el apoyo de los periódicos y de los hombres públicos. Triunfará al cabo la disciplina, el rutinarísmo y el espíritu de cuerpo sobre el anhelo reformista. Pero, en interés de la Marina española, valiera más perder esta batalla por los derechos de practicaje, porque si en este pleito triunfan los intereses individuales sobre el sentimiento nacional, es lógico que cuando se hable al país de aumentar el poderío marítimo, aparte los ojos y cierre la bolsa desesperadamente[215].

Un día después se conoce las declaraciones del Ministro de Marina publicadas por *El Liberal*, y reproducidas por *La Opinión*[216], cuando se le pregunta si también ha presentado una instancia el Capitán de puerto de Santander, a la cual contesta el ministro esta tarde, que es completamente

---

215 *Diario de Tarragona, del 05.03.1903, página 1 de 4.*
216 *Tarragona del 06.03.1903 página 3.*

inexacto, que el capitán del puerto de Santander, Sr. Calvo Manuel, haya presentado una instancia al Sr. Sánchez Toca y que éste se la había guardado en el cajón. Dijo el ministro, que lo que hay es que una de aquellas instancias ha venido con retraso; pues hasta hoy no se ha recibido. Preguntado el ministro de Marina si pensaba suprimir los derechos de practicaje en los puertos, ha eludido delicadamente la contestación, Si bien añadió que lo que desea ante todo es que se resuelva la cuestión sobre si han de mandar los capitanes de puerto ó el ministro, manifestando que hay una confabulación contra él y que tiene pruebas de índole privado qué así lo demuestran.

Lo principal, según el ministro, es resolver el asunto indicado y que se restablezca el principio de autoridad. También, ha negado el señor Sánchez Toca que en Cartagena ni en ningún otro departamento se hayan formulado instancias análogas a la del capitán del Ferrol.

Continua con el tema el *Diario de Tarragona*[217] pues publica dos nuevos artículo titulados *"No se atreverá*[218]*"* y *"Los capitanes de puerto*[219]*"* El primero merece ser recogido por su exposición general:

Tenemos la quinta marina mercante de vapor del mundo -dice El Diario Universal, las subvenciones a la Compañía Trasatlántica antes han perjudicado que favorecido a las restantes casas armadoras, que son las que prestan mayores beneficios a la industria española. Nada han hecho los Gobiernos por alimentar con ferrocarriles secundarios, los puertos de tráfico; nada por favorecer con primas á la navegación el tráfico bajo nuestra bandera. Nuestro sistema fiscal, que considera como producto extranjero el bacalao que pudiéramos pescar en los bancos de Terranova, mientras el de Francia favorece con subidas, primas la exportación de dicho artículo, impide a los marinos del Cantábrico rivalizar como antaño con bretones y con ingleses en la pesca de un producto tan importante en los pueblos católicos.

A pesar de lo absurdo de este régimen, nuestra marina mercante se ha desarrollado por la virtud de su propio esfuerzo. Hoy padece tremenda crisis. Abaratados los fletes con la terminación de la guerra del Transvaal, que distraía en empresas de transportes militares buen número de barcos, son en buen número los que están amarrados en espera de que los precios suban. Si, como es de creer, se avecina el término de la crisis, los barcos españoles recobrarán la actividad perdida. No en balde contamos con los mejores marinos mercantes del mundo.

Pero, ¿podrá desarrollarse la marina del tráfico con las gabelas que actualmente la oprimen? Hemos empezado por abrumar a las casas navieras con enormes derechos de abanderamiento. Y el acceso a nuestros puertos, es

---

217 *El Día del 07.03.1903, páginas 1 y 3.*
218 *Página 1.*
219 *Página 3.*

uno de los más caros y molestos del mundo. No son sólo los derechos de practicaje los que perciben los capitanes de los puertos, sino también los derechos de valija.

Mas como la mayoría de nuestros puertos de importancia tienen obras en construcción, Han de pagar los barcos especiales impuestos para costearlas. Algunas de estas gabelas se regulan por el capricho de los mismos capitanes de puertos. Y la razón es muy sencilla. Mientras en Francia, en Alemania y en los Estados Unidos se administran los asuntos concernientes a la marina mercante y a los puertos de tráfico por el ministerio de Comercio, y en Italia se gobierna autonómicamente la marina de tráfico, y en Inglaterra corren estas funciones a cargo del Board of Trade, institución puramente civil, en España la administración de la marina mercante corre a cargo de la marina militar; ella es la que entiende en los juicios sobre choques, naufragios y averías y en el alistamiento de la gente de mar. Para los marinos mercantes están eternamente suspendidas las garantías constitucionales. Se les juzga por el fuero de guerra, aunque en los puertos de tráfico las funciones de los capitanes sean preferentemente burocráticas. El capitán de un barco mercante es un subordinado del capitán del puerto. ¿Cómo atreverse a protestar contra sus decisiones?

Y de este modo se origina tal serie de dualismos entre los ministerios de Marina y de Agricultura, tal serie de trabas para la navegación, para el alistamiento de la gente de mar y para los juicios sobre choques, naufragios y averías -se ha dado el caso de multar al capitán de un barco porque el carpintero de a bordo colocaba un remiendo de metal en la parte de la armadura rozada por la uña del ancla-, que parece milagroso que aún ondee la bandera española sobre un barco de tráfico.

Es verdad que varias importantes compañías navieras, constituidas por capitalistas españoles, dirigidas por gerentes españoles, con tripulaciones españolas en los barcos, han preferido ampararse en los pabellones de Inglaterra y de la República Oriental del Uruguay, antes de seguir tratadas bajo el régimen de guerra, como si se tratase de barcos capturados al enemigo en combates navales.

Tal estado de cosas no puede continuar. Ni es posible que tengamos marina de guerra mientras buena parte del Cuerpo de la Armada se ocupe en menesteres burocráticos en recaudar derechos de practicaje y tráfico, en instruir procesos a los marinos mercantes y en obligarles a comprar mapas de la Dirección Hidrográfica, que luego no les sirven para nada, en lugar de consagrarse al que debiera ser su único objetivo, la defensa del territorio nacional; ni es decoroso para la nación que pueda justificarse el espectáculo de que, una tras otra, todas las casas armadoras españolas abanderen sus barcos en pabellón extranjero como único medio de ampararse contra tributos y molestias.

La medida del Sr. Sánchez de Toca sobre los derechos de practicaje es muy plausible. Por el hecho de que esa sexta parte que perciben los capitanes de puerto vaya en adelante a una caja colectiva y no al bolsillo particular del capitán, se quita al capricho la tentación de regular esos derechos. Pero hay que ir más adelante. Cuando el señor duque de Veragua se encargó del ministerio de Marina, se propuso realizar la anhelada separación de las dos Marinas. El propósito era justo. ¿A santo de qué son juzgadas militarmente personas que no se ocupa sino de llevar de uno á otro puerto pasajeros y carga? ¿Lo son acaso los conductores de ferro-carriles, que desempeñan idénticos quehaceres? El duque de Veragua no tuvo la energía suficiente para llevar á término sus deseos.

¿Carecerá igualmente de energía el señor Sánchez de Toca, joven, rico, independiente, fuerte en el prestigio que le dan sus estudios?.

Sería una lástima. Porque si el Sr. Sánchez de Toca mostrara en sus resoluciones ulteriores mayor energía que el relevo del general Morgado, hablaran lo que hablaran los despachados y los periódicos de oposición sistemática, no tardaría en ver a su lado, con resuelto apoyo, a todas las clases productoras de España, cuya opinión sobre este punto ya se ha manifestado repetidas veces y de manera terminante.

Y del segundo artículo publicado en la página 2 del *Diario de Tarragona*, compuesto de varias reseñas publicadas en otros medios, de las cuales se reproducen aquellas que hasta ahora no eran conocidas:

Recogiendo lo publicado por el Diario Universal, se habla de una conferencia celebrada entre el ministro de Marina y el general Despujol, presidente del Consejo Supremo de Guerra y Marina, recogiendo el rumor de que el asunto se llevará por aquel alto tribunal con la mayor actividad.

Otro colega en *El Correo*, se ocupa también de este asunto en los siguientes párrafos:

«No hay unanimidad en los periódicos al apreciar el relevo de los capitanes de puerto; pero es seguro que la opinión en general, y especialmente la opinión en las poblaciones marítimas, habrá recibido con benevolencia la resolución del señor Sánchez de Toca. Esta benevolencia sería, sin embargo, más franca e incondicional si el decreto sobre derechos de practicaje no se limitase á establecer la repartición de la gabela en distinta forma de la que hasta ahora venía observándose. Lo que pide la opinión en los puertos, respecto á estos derechos, es que se rebajen mucho, porque verdaderamente son excesivos.»

«Resulta, pues, dice *La Época*; que aún los periódicos que combaten al actual Gobierno, aplauden la medida del ministro de Marina, pues si bien El Correo hace la salvedad de que deben rebajarse los derechos de puerto, lo hace sin duda porque ignora que esto no es potestativo del ministro y que aquéllos los fijan en una junta que periódicamente celebran los capitanes de puerto con los armadores y comerciantes de la población. Ahora que los capitanes de puerto no tienen interés en que los rendimientos sean grandes, es posible que interpongan su influencia para que se fijen otros derechos más moderados.

No perdió de vista *La Vanguardia*[220] el asunto, pues cuatro días más tarde, publicaba el artículo titulado *"La cuestión de los marinos"*, tal como se reproduce:

Como el verdadero caballo de batalla para los marinos es actualmente la protesta más o menos puesta de relieve contra el Real decreto por el cual se suprimieron los emolumentos que, como derechos de practicaje, venían percibiendo en los puertos con desigualdad manifiesta, y en muchos como beneficios de gran consideración, hemos querido conocer los perjuicios que particularmente se irrogan con la disposición ministerial citada a los capitanes de puerto en los principales. Hubiéramos deseado reproducir íntegramente las cifras netamente oficiales, pero en el ministerio no hemos encontrado para ello el camino llano, sin duda para evitar se levante mayor polvareda.

Así hemos tenido que recurrir a informes indirectos, que nos parece no iban de discrepar de los datos que directamente hubiéramos podido obtener. He aquí lo que varios capitanes de puerto percibían por el practicaje antes y lo que por el Rea! decreto se les reconoce, abonándoles la diferencia del sueldo de su empleo al superior inmediato:

	Antes	***Hoy***
Bilbao	*45.000*	*10.000*
Barcelona	*40.000*	*15.000*
Cádiz y Huelva	*30.000*	*10.000*
Gijón	*20.000*	*10,000*
Málaga	*20 000*	*10.000*
Coruña	*15.000*	*10.000*
Avilés	*15.000*	*6.000*
Vigo	*15.000*	*6.000*

El día 13 de marzo es conocida la noticia sobre la celebración de una conferencia reservada entre los Sres. Sílvela y Sánchez Toca. Este último se lamentó de que el Consejo Supremo de Guerra y Marina haya emitido dictamen favorable respecto a las protestas de los capitanes de puerto contra el decreto sobre practicaje[221].

Unos días más tarde se publica que el ministro de Marina ha ordenado al jefe Sr. Morgado que dejara en situación de supernumerarios sin sueldo, a quienes dirigieron Instancias sobre el practicaje de los puertos[222].

De nuevo el mismo diario barcelonés[223] continua interesado en el asunto, reseñando en otro artículo titulado "*Por La disciplina—Los Capitanes de Puerto y el señor Sánchez Toca, la Real orden publicada en el Boletín Oficial del Ministerio de Marina"*:

---

220 Del 07.03.1903, página 7.
221 Diario de Tarragona del 13.03.1903, página 2 de 4.
222 La Opinión de la provincia Tarragona, 19.03.1903, página 1 de 4.
223 Del 21.03.1903 páginas 1 y 2.

Excmo. Sr.: Dada cuenta a S.M. de las instancias formuladas por los capitanes de varios puertos del departamento del Ferrol, en impugnación del Real decreto de 14 de enero último y colectivamente cursadas a este ministerio por el capitán general interino del mismo departamento; oído el Consejo Supremo de Guerra y Marina y visto el art . 56, tratado 2.°, titulo 1." de las Ordenanzas de la Armada; el artículo 1.°, tratado 2.°, título 17 de las del Ejército; la Real orden de 19 de mayo de 1870 dictada por el ministerio de Marina y la del 3 de agosto de 1845 del ministerio de la Guerra, S. M. el Rey (q. D. g.) de acuerdo con el Consejo de ministros, se ha servido declarar y disponer, sin perjuicio de las demás providencias que recaigan en el trámite da la vía disciplinaria:

1º *Que la permisión del art. 1º tratado 2º, título 17 de las Reales Ordenanzas del ejército en punto a que los militares de todas clases puedan llegar hasta S, M. con la representación de su agravio cuando no reciban de sus jefes la satisfacción a que se juzguen acreedores, se interpreta y aplique en todo al tenor de la letra y espíritu de su tanto en su cláusula permisiva cuanto en las severidades de su parte prohibitiva; y según lo establecido para los marinos por la Real orden de 3 de agosto de 1845, ese permiso no es ni puede ser aplicable a asuntos que han sido una vez resueltos o negados definitivamente por S. M., en cuyo caso se haya toda instancia que pretenda que S. M, deje sin efecto las disposiciones de gobierno dictadas sobre el sexto de practicajes por el Real decreto de 14 de enero último; siendo además evidente el recurso de agravio otorgado a los militares para representar ante el Rey sobre disposiciones de sus jefes, en ningún caso pudo caber contra un despacho directo de S. M. como lo es el un Real Decreto.*

2º *Que se mantenga en todo su rigor la prohibición impuesta por la ordenanza a todo militar, de cualquier manifestación de disconformidad con el sueldo, emolumento u obvención que goce con el destino que desempeña. Pues si el sueldo militar es una propiedad con todos los derechos y goces que las leyes y reglamentos consignan, las obvenciones no son derechos de propiedad de los destinos y además el destino, comisión y cargo, es siempre de la libre voluntad del Rey, a propuesta de su ministro responsable, por lo cual ninguna disposición de generalidad regulando los accidentes de ese destino, puede ser en la milicia materia de agravio individual, debiendo las autoridades rechazar toda instancia que se les presente con olvido de estos preceptos, y no omitir respecto a ellas providencia alguna que convenga a la conservación da la más severa disciplina.*

3° *Que con mayor motivo deben prohibirse y ser contenidas y castigadas las instancias de esta índole, simultáneas y coincidentes en el fondo, en punto a expresar disconformidad con los mandatos de S. M. en medidas de gobierno; y los capitanes Generales de los departamentos no sólo deben evitar el curso de todas las que se les dirijan con olvido de estas Ordenanzas, sino también rechazarlas como reclamaciones colectivas, aplicando a mayor severidad en su corrección disciplinarias: pues aunque parezcan formuladas a solas y separadamente, con diferencias de fecha y lugar, la circunstancia de su coincidencia de fondo y de presentación, basta para que puedan ser estimadas como expresión individual de agravio, y si*

como transgresión de la Ordenanzas que resulta además agravada en tales peticiones, por conculcar el principio de que contra un despacho directo de S. M. no cabe para el militar el recurso de agravio.

4º *Que toda instancia formulada con infracción de los anteriores preceptos, por militar en mando activo, aunque viniere por la vía del recurso de agravio conforme al artículo 56 del tratado segundo, título primero de las Ordenanzas generales de la Armada naval, dará lugar a la corrección disciplinaria o al procesamiento por desobediencia o en su caso a cualquier otra represión que corresponda a acción u omisión penada en el Código.*

De Real orden lo digo á V.E. para su conocimiento y efectos consiguientes. —Dios guarda a V. E. muchos años.-Madrid 18 de marzo de 1903.- J. S. de Toca. Señores capitanea generales de los departamentos de Ferrol, Cádiz y Cartagena[224].

Y en su página 5 del mismo día, este diario barcelonés pública una nota titulada *"Los capitanes de los puertos"*, en donde informa:

Hoy se ha firmado una Real orden reservada, dirigida al Capitán general del departamento del Ferrol, con medidas de corrección para los capitanes de los puertos reclamantes, sobre cuyas instancias informó el sábado el Consejo Supremo de Guerra y Marina. Se dispone que sea pasaportado para Madrid y se presente en el Ministerio tan pronto como llegue a esta Corte el último capitán del puerto de Vigo, por las especiales circunstancias que concurren respecto a su declaración contra el decreto de practicaje. La orden fue comunicada esta tarde a todos los capitanes de los puertos reclamantes[225].

Por otra parte publicaba el *Diario de Tarragona*[226] en su sección Noticias generales: *Un general de la Armada ha manifestado que no existe conjura alguna entre los marinos, ni en Madrid ni en los departamentos. Lo que hay es que se dictan resoluciones ministeriales que requieren el cambio de impresiones. Ocupándose de los derechos de practicaje, ha dicho que no corresponde en ningún caso ni por concepto alguno al Estado; es de las Juntas locales de puerto y el sexto de los comandantes de marina en concepto de práctico mayor. Esta sexta parle de los derechos de practicaje no es solamente para el comandante de marina, sino que se distribuye entre el personal de las Capitanías de puerto. La opinión más generalizada en la Armada es que esta sexta parte sea de las Juntas locales de puerto, sin participar el Estado en ella. El servicio de practicaje es rudo y lo merece todo. Los prácticos para llenar su misión en días difíciles necesitan un costoso material, como lanchas bien pertrechadas, buques de vapor á veces, etc., y para ellos debe ser lo que se recaude. No debe tampoco olvidarse que los comandantes de marina son verdaderas autoridades locales que deben gozar del decoro debido para*

---

224 *La Vanguardia del 21.03.1903, páginas 1 y 2.*
225 *La Vanguardia del 21.03.1903, página 5.*
226 *Del 25.03.1903, página 2.*

alternar con los gobernadores militares, que han de tener una oficina bien montada, botes para devolver visitas oficiales, etc.

En la Armada se opina que ninguna ley autoriza al ministro para distribuir el sexto de los derechos de practicaje y para señalar á los comandantes de Marina el sueldo del empleo superior inmediato al que disfruten. La impresión que en las esferas oficiales se tiene acerca de la cuestión de Marina es que se halla dominada[227].

Días más tarde el mismo diario[228], publicaba en la sección *"Telegramas"*, que el Sr. Marenco ha conferenciado con el ministro de Marina. Este expuso la *cuestión de los marinos y los proyectos que prepara. El Sr. Marenco indicó el estado de ánimo de los marinos de Cádiz y manifestó que sin prejuzgar las disposiciones del ministro, no está conforme con las manifestaciones del Sánchez Toca. El Sr. Marenco ha pedido dos meses de licencia como capitán de navío, alegando enfermedad. El ministro ha preguntado al Capitán General del departamento de Cádiz si es cierto que ha cursado instancia protestando del decreto sobre practicaje. El comandante del puerto de Vigo también ha conferenciado con el Sr. Sánchez de Toca.*

Recogía el *Diario de Tarragona*[229] que ha sido firmado por el ministro de Marina una real orden reponiendo a los capitanes de puerto que fueron declarados excedentes por haber presentado instancias reclamando contra el decreto sobre los derechos de practicaje.

Días más tarde publica *La Vanguardia*[230] en una nota titulada *"Reposiciones"*: Pronto se someterá a la firma del Rey el decreto reponiendo en su cargo al excomandante del Arsenal del Ferrol. También se cree serán repuestos los capitanes de los puertos que fueron destituidos a consecuencia de las instancias que cursaron protestando de los derechos de practicaje.

Por Real Orden de 7 de mayo, se aprueba **el Reglamento Provisional del Fondo de Practicaje**, la cual consta de varias secciones; en la correspondiente a la Junta Central, se destaca:

Artículo 1º. Se crea en el Ministerio de Marina, una Junta Central administrativa de fondos de practicajes, para responder a los fines del Real decreto de 14 de enero del corriente año […]

Y en el correspondiente a Ingresos y gastos, donde se dispone:

---

227 *Esta noticia es copia de la que publicaba La Vanguardia un día antes, aunque el Diario de Tarragona no lo advierte.*
228 *Del 28.03.1903 página 3.*
229 *Del 11.04.1903, Página 2 de 4.*
230 *Del 04.05.1903, página 2.*

Artículo 10º. Ingresaran para ser administradas por las Juntas, la sexta parte de los fondos que se recauden en todas las Capitanías de puertos de la Península e Islas Baleares y costa Norte de África, procedentes de los conceptos siguientes:

a.- Practicajes al entrar y salir de puerto de todos los buques nacionales o extranjeros que tomen Práctico y lo paguen con arreglo a tarifas establecidas.

b.- Amarrajes y desamarrajes de los buques en el puerto.

c.- Enmendadas de fondeadero o muelle de atraque.

d.- Lancha o bote, donde la usen los Prácticos para las faenas de su profesión y lo abonen los buques por separado.

e.- Cualquier otro abono que hagan los buques a los Prácticos por faenas marineras no previstas en los puntos antes expresados, pero especificados en las tarifas.

f.- Los fondos que se reciban de la Junta Central o de otras Capitanías y las cantidades asignadas por el Estado para gastos de escritorio y alquileres o para cualquier otra atención.[…]

Artículo 24. Llevaran las cuentas en la Junta Central y en los locales el Cajero contador, con el visto-bueno del Presidente.

Las operaciones de contabilidad se ajustaran a los modelos que van al final de este Reglamento con los números 1 al 5 inclusive.

Para justificar los ingresos llevara el Practico Mayor o el más antiguo, donde no le haya de aquella categoría, un cuaderno de practicajes, foliado, que se renovará y archivará el primero de Enero de cada año y cuyo modelo se acompaña con el número 6. En este cuaderno pondrá su Vº. Bº, el Capitán de puerto, al hacer los Prácticos la liquidación y entrega del sexto de practicaje. En el documento número III, que debe acompañar a las cuentas trimestrales, firmaran el Vice-Presidente y Vocales de cada Junta Local, la conformidad de los ingresos con lo que arroja el cuaderno de practicaje y el Capitán de puerto pondrá el Vº. Bº. En las Ayudantías de distrito, el práctico que lleve el cuaderno, hará cada mes un documento que acredite haber hecho la entrega de los fondos procedentes del sexto de practicaje conforme con lo que arroje la liquidación en aquel cuaderno. Dicho documento, con el Vº. Bº. del Ayudante seguirá al documento número III. Sobre los puntos d) y e) del artículo 10, es de considerar que tal como fueron aclarados por nuestro antiguo colega Joaquín Fernández Repeto[231], no deben ser conceptuados en tal carácter, pues deben ser entendidos:

En el caso del inciso d), que si bien antiguamente se abonaba por separado, según determinaba el art. 23 del capítulo II de las Ordenanzas de 1793, en estos años del siglo XX, el barco, barquilla, vapor o motora que los prácticos usan para trasladarse a bordo de los buques donde prestan sus

---

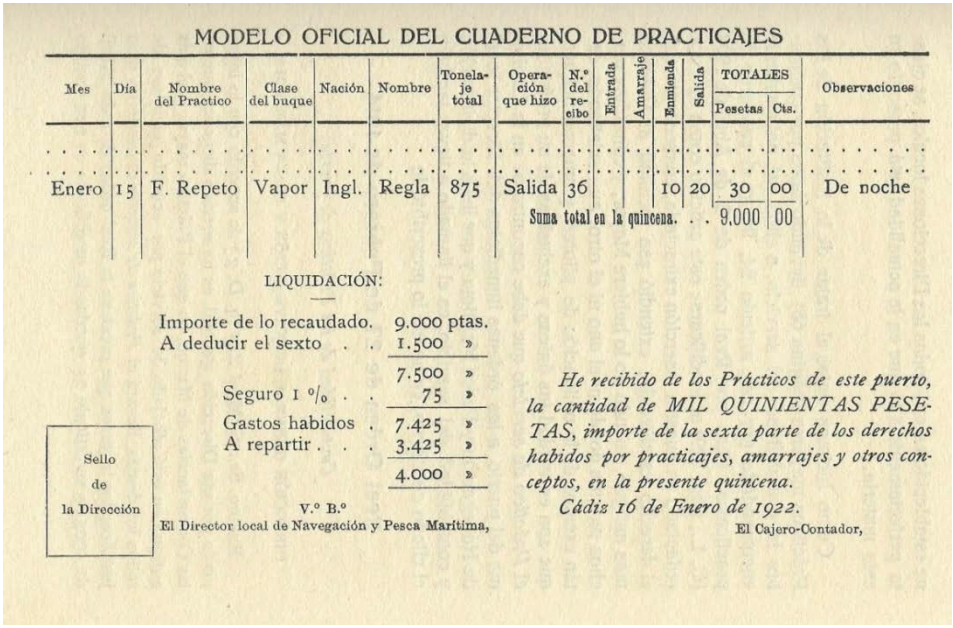
231 *Comentarios a la legislación española del servicio de practicaje y amarraje.*

servicios han de ser sostenidos a su costa y cuyos gastos diversos, según los puertos, habrán de tenerse en cuenta por la Junta Local al confeccionar la tarifa, por lo que aquel abono de bote o lancha y por lo tanto partida de ingreso de la masa común de practicaje sujeta al descuento del sexto de practicaje, se debe de referir al caso de emplear dicha embarcación en las labores de amarraje o desamarraje de los buques, si bien por darse el caso de que esta embarcación, pueda ser o no propiedad de los prácticos e incluso que sus tripulantes pudieran ser ajeno a la profesión del practicaje, consideraba nuestro colega, que no debe ser incluida en la masa común del practicaje, pues siendo ajeno dicho servicio al practicaje, no existe ley que obligue a ello, para entregar la sexta parte de lo percibido por este trabajo.

Tan acertado estuvo tal planteamiento, que dio lugar a que un año después se legislara por la Real Orden de 27 de mayo de 1904, resolviéndose tal duda sobre el inciso d) del artículo 10 del reglamento antes expuesto, en el sentido de que no se recaude la sexta parte de los ingresos por el servicio de atoaje ***(17)*** de San Sebastián, siempre que no se cargue a los fondos de practicaje ningún gasto relativo a dicho servicio de atoaje, es decir que el auxilio del bote del práctico para dar los primeros cabos quedaba ajeno a la masa común.

En cuanto al inciso e del artículo 10, solo formara parte de la masa común, cuando dicho abono al práctico sea por un otro servicio complementario o no, prestado por el práctico, y siempre que este estuviese incluido en las tarifas de practicaje del puerto en cuestión, por ejemplo, abono por permanencia extraordinaria del practico a bordo, bien por un salvamento, por el tendido de un cable submarino cancelación del servicio una vez iniciado, por permanecer en un buque siniestrado, para procurar que en caso de su hundimiento este quede en el lugar adecuado evitando que fuese en aguas profundas, la permanencia del Práctico en un lazareto por cuarentena, o cualquier otra causa como la imposibilidad de su desembarque por mal tiempo etc. etc. pero en todos los caso y aunque estas indemnizaciones fuesen personales, debían de estar contempladas en la regulación de la tarifa de practicaje, pues a juicio de Fernández Repeto, al estar estos servicios extraordinarios consignados en los Reglamentos locales de los puertos y por ello estar tarifados de modo especifico en los mismos, en atención a que la dirección y vigilancia de su cumplimiento compete al Capitán de puerto, la obligación del abono de la sexta parte de estos ingresos, tiene razón legal de existencia.

No obstante se nos presenta la duda sobre la repercusión de esta extraordinaria aportación en el sexto del practicaje, que pudiendo ser causada por un hecho considerado unipersonal, y por ello el importe de este extraordinario servicio, pudiera también ser personal de un determinado práctico, si tal aportación al sexto en la masa común ordinaria, debería ser afrontada unipersonalmente, pues nada se dice al respecto.



MODELO OFICIAL DEL CUADERNO DE PRACTICAJES

Mes	Día	Nombre del Practico	Clase del buque	Nación	Nombre	Tonelaje total	Operación que hizo	N.º del recibo	Entrada	Amarraje	Enmienda	Salida	TOTALES Pesetas	TOTALES Cts.	Observaciones
Enero	15	F. Repeto	Vapor	Ingl.	Regla	875	Salida	36			10	20	30	00	De noche
							Suma total en la quincena. . .						9.000	00	

LIQUIDACIÓN:

Importe de lo recaudado.	9.000	ptas.
A deducir el sexto . .	1.500	»
	7.500	»
Seguro 1 % . .	75	»
Gastos habidos .	7.425	»
A repartir . . .	3.425	»
	4.000	»

Sello de la Dirección

V.º B.º
El Director local de Navegación y Pesca Marítima,

He recibido de los Prácticos de este puerto, la cantidad de MIL QUINIENTAS PESETAS, importe de la sexta parte de los derechos habidos por practicajes, amarrajes y otros conceptos, en la presente quincena.
Cádiz 16 de Enero de 1922.
El Cajero-Contador,

Ejemplo recogido de la obra de Joaquín Fernández Repeto citada en las fuentes.

Como complemento de estos procedimientos regulados para la liquidación del sexto de practicaje, se reproduce una copia del ejemplo que el citado autor presenta[232]. Como en algunas Corporaciones de Prácticos tenían por costumbre liquidar las cuentas quincenalmente, Fernández Repeto, recoge que terminada esta liquidación, y de acuerdo con el artículo 24 del reglamento, tenía que consignarse en la misma hoja de este periodo y a continuación del último ingreso, la liquidación del sexto a entregar, en el modelo oficial que se presenta.

Igualmente nuestro antiguo colega refleja en su obra, quien deberá ser el práctico que efectúe y presente tal liquidación, pues cuando existía en el puerto un Práctico mayor, era costumbre que dicha obligación quedase a él encomendado. Pero por la Real orden de 2 de abril de 1904, se modifica tal costumbre en el sentido que cuando este no exista en un determinado puerto, será el Practico más antiguo, pero dado que en muchos puertos aunque existiera el Practico mayor o incluso el más antiguo, ambos podían estar exentos de la obligación de pilotar y amarrar buques, será por ello obligado que el Practico de servicio, (nombrado habitualmente por un mes en muchas corporaciones), deberá llevar la distribución y contabilidad del servicio, además de ser quien ubicado en la Capitanía de puerto, estará a las ordenes inmediatas del Director local de Navegación y Pesca Marítima.

Como quizás pudieron presentarse casos que podían dar lugar a malos entendimientos, fue preciso establecer por la Real Orden de 27 de febrero de 1914 sobre Contabilidad de los Prácticos de puerto, que será el Practico de servicio como

232 *En la página 207 de su obra.*

responsable de los asuntos antes citados, el que corresponda en una rotación por meses, en donde alternen todos los componentes de esa corporación.

Publicaba *La Vanguardia*[233] de este año que ha sido aprobado el reglamento relativo a los fondos de practicaje de la Armada, el que tendrá inmediata aplicación.

En relación con el pago del sexto se publicaba también en *La Vanguardia*[234], que entre las Reales ordenes de Marina publicadas días antes, una de ellas se refiere al pago por los servicios de practicaje a los buques de guerra en puertos españoles, los cuales serán satisfechos con cargo al fondo (económico) del buque que solicite el practicaje.

Finaliza este convulsivo año, con la publicación en el *Diario de Tarragona*[235], un artículo titulado *"Noticias de Marina"* en donde se anuncia que mientras se prepara unas bases para una amplia reorganización en la administración de la Armada, se ha dictado una Real orden adaptando la manera de acomodar el Ministerio, al nuevo presupuesto. En donde y en cuanto a la organización de las dependencia administrativas de la Armada se establece entre otras reformas: La Dirección de la marina mercante, al frente de la cual estará el general Puente actual subsecretario, entenderá en lo concerniente a semáforos y vigías, servicio meteorológico, personal y material de dicha marina, correos marítimos, náufragos y salvamento de buques, comandancias de marina, servicio de practicaje, pesca e industrias de mar y asuntos jurídicos relacionados con la marina mercante[236].

1904

Por ser relevante en la España de esta época, todo lo referente con las reformas del sexto de practicaje antes reseñadas, se publicó como registro de interés, en la revista anual *El Año Político*[237], donde se precisa:

Puerto de Málaga a principios del siglo XX.

233 *Del 15.05.1903 (página 5).*
234 *Del 05.09.1903 (página 5).*
235 *Del 31.12.190 (página 5).*
236 *Diario de Tarragona, 31.12.1903, de 4).*
237 *De 1903, (año IX), editada en Madrid en 1904, en su sección correspondiente al mes de marzo de 1903.*

El Capitán del puerto de Málaga elevó una instancia a dicho Ministerio solicitando la anulación del mencionado Real decreto; Otros siete Capitanes de puerto, pertenecientes todos al Departamento del Ferrol, dirigieron al Ministro de Marina instancias análogas a la del Capitán del puerto de Málaga.

Unos días más tarde, el 8 de abril 1904 se reseña en la misma revista con el título: *"Sánchez Toga y los marinos"*:

El Sr. Ministro de Marina llevó a la firma del Rey varios decretos, entre ellos uno trasladando a la Capitanía del puerto de Valencia al Capitán de navío Sr. Lazaga, que venía ejerciendo el cargo de Secretario del Consejo Supremo de Guerra y Marina, y otros cinco reponiendo en sus destinos a otros tantos Capitanes de puerto, que los perdieron por haber reclamado contra el decreto relativo á derechos de practicaje. Interrogado el Ministro de Marina acerca de las causas que pudieron determinar este cambio en su actitud, contestó textualmente: «Estamos en Semana Santa, y los he indultado».

Se consideró este hecho como una rectificación de la conducta del Ministro para con los marinos.

No solo la prensa airea los importes y efectos de los derechos de practicaje, sino que apuntan al propio método para adjudicar las plazas de los destinos de Capitán de puerto e incluso a lo anómalo de que sea el Jefe de estos, un oficial superior a veces más moderno que sus *"subordinados"*, tal como en estas líneas exponía *La Correspondencia de España*:

En el Ministerio se procura solamente tener contento al generalato, y para conseguirlo se falta á los más "elementales preceptos de disciplina y organización". Es jefe nato de los capitanes de puerto, puesto que es quien aprueba sus cuentas y expedientes, el Presidente de la Junta Central de Practicaje. Este cargo está desempeñado por un capitán de navío de segunda (coronel), y parece natural que sus subordinados fuesen tenientes coroneles á lo sumo. Pues no hay tal cosa. Hay capitanes de puerto de la categoría de capitanes de navío de primera (brigadieres) y de capitanes de navío de segunda (coroneles), sin más fin práctico que el de tener en los escalafones una cabeza pesada, costosa é inútil: inútil, en el sentido de innecesaria. No hay barcos; pero los cargos para generales abundan extraordinariamente, dándose el caso de que España tenga casi tanto personal de entorchado como el Japón, cómodamente repartido en saneados destinos, de manguito, raspador y balduque, á costa de una millonada que paga el país, y con disgusto no pequeño de los verdaderos marinos, que quisieran una reorganización radical, en sentido marinero, barriendo á los burócratas, y favoreciendo, en cambio, á quienes son marinos, porque les place navegar y tener entusiasmos por su carrera[238]*....*

---

238 *La Correspondencia de España. 30.07.1904, n.º 16.975, página 1.*

Se conoce en el mes de agosto una noticia que en cierta manera tiene relación con el sexto de practicaje, teniendo en cuenta la atención mediática que durante ya más de 50 años que lleva ocupando a la prensa nacional, cuanto exponen unos y otros sobre los llamados derechos de practicaje, y por ello recogiendo opiniones como las que hemos reseñado, mayormente opuesta al cobro de estos por los capitanes de puerto, y por lo tanto publicándose las cantidades que algunos de ellos, lo más sustanciosos percibían, lo que en cierta manera despertó no solo la curiosidad crematística de la Hacienda, sino que como veremos dio lugar a una inspección, tal es el caso que se presentó, por la Delegación de Hacienda de Almería, por la cual le reclamaba á la Corporación de prácticos de Garrucha, en concepto o de impuesto de utilidades, el 12 por 100 de tas cantidades percibidas (es decir del bruto de la recaudación anual), por sus derechos dé practicaje al prestar tal servicio, entendiéndose los comprendidos en la ley de 27 de marzo de 1900, tarifa 1.*, referente a gratificaciones , premios é indemnizaciones. Ello motivo que la Armada se interesara por el asunto, publicando una real orden de Marina, comunicada á Hacienda, por la cual significa la conveniencia de una resolución aclaratoria, declarando que los prácticos de puerto solamente deben contribuir con el 5 por 100 de sus retribuciones por razón del impuesto de utilidades, y diciendo por ello que es imprudente la reclamación de la Delegación de Hacienda de Almería[239].

1905

Por Real orden de Marina de 14 de enero de este año, (Boletín Oficial del 21), se modifica el artículo 1º del Reglamento provisional de fondos de practicaje, en el sentido de que el Presidente de la Junta Central sea un Contralmirante.

Por la Real orden de 11 de Marzo (Boletín Oficial del 16), se aclara la de 14 de Enero último, en el sentido de que el contralmirante presidente de la Junta Central Administrativa del fondo de practicajes, dependa del Ministro de Marina, con el que se entenderá directamente, para la mayor rapidez en el despacho[240].

Publicaba el diario *La Época*[241] que ha sido nombrando presidente de la Junta central de fondos económicos y practicaje al contralmirante D. Juan Jacome Pareja, marqués del Real Tesoro.

Finaliza el año con un reseña de lo ocurrido en la sección del Senado del día 7 de noviembre, en donde el senador Sr. Marqués de Berriz, preguntó al Gobierno cuál es su pensamiento acerca del proyecto de ley de protección á la Marina mercante española, […] y de otra parte, encomiándole de cómo se encuentra la marina española, agobiada de gabelas de todo género, tarifas

---

239 La Correspondencia de España. 10.08.1904, n.º 16.986, página 3.
240 Vida marítima del 20.03.1905, página 18.
241 De fecha 13.07.1905 página 2.

consulares más altas que ninguna otra bandera del mundo, derechos de practicaje más altos que ninguna otra bandera del mundo.[…]. A lo que contesta el Sr. Ministro de Marina: *Los más chicos, puede su señoría comparar, y seguramente encontrará que en ningún país la Marina mercante está sometida al derecho de practicaje que tenemos nosotros.* Contestándole el mencionado senador: *Todas las del mundo, con la particularidad, de que no obstante las corrientes de los tiempos, para nosotros el derecho de practicaje continúa siendo casi en todas partes, y sin ninguna necesidad, obligatorio, mientras que en otros países es voluntario y potestativo*[242].

1906

Finalizada la Conferencia Internacional de Algeciras, celebrada entre 16 de enero y el 7 de abril de 1906 con objeto de solucionar la llamada primera crisis marroquí que enfrentaba a Francia con Alemania, y en donde se pactó la distribución del territorio marroquí correspondiendo a España la zona norte, la cual queda designada como Marruecos español; recogía al hilo de los asuntos tratados el diario *El Día*[243] un artículo titulado *"Nuestro futuro poder Naval"*, en donde se hace preciso pensar ya seriamente en sentar las bases sobre que ha de descansar nuestro futuro poder marítimo, poder que es indispensable llegue a la mayor altura posible, en armonía siempre con nuestra capacidad económica, destacando entre los planteamientos y conclusiones de las propuesta periodísticas de su articulista, que se precisa: Tener pocos marinos en tierra, disminuir la burocracia y centros inútiles o fusionables con otros similares, supresión de los derechos de practicaje que hoy percibe la marina de guerra, con perjuicio de la mercante y del comercio, pocas trabas para la navegación y la pesca, exigiendo, sin embargo con todo rigor el cumplimiento de los reglamentos […]

Unos días más tarde el mismo diario publicaba un artículo titulado *"Protección a la Marina Mercante"* en donde daba cuenta de que La Junta de protección a la Marina mercante, se reunió ayer bajo la presidencia del ministro de Fomento, tratándose sobre la redacción de un proyecto de ley en el que la protección del Estado sea justa, natural y lógica; cosa que ya los conservadores sometieron a la deliberación de la Cámara, llegando a emitir el correspondiente informe, por medio de la Comisión nombrada:

Es preciso que se conceda á la Marina mercante toda clase de beneficios para estimular a las grandes compañías navieras que, como la Trasatlántica, tantos y tan valiosos servicios han prestado, excediéndose en la guerra con los americanos en el cumplimiento de su deber ***(18)****. Sobre la base de mantener y aún aumentar todos los servicios encomendados a dicha Compañía Trasatlántica ensanchando su esfera de acción, y haciendo que sus barcos vayan teniendo determinadas condiciones, para poder ser convertidos*

---

242 *Vida Marítima del 20.12.1905, página 12.*
243 *En su edición del 09.04.1906, página 2.*

en cruceros auxiliares de segunda y tercera clase, es preciso conceder primas por toneladas de desplazamiento y milla de velocidad a partir de cierto límite, al objeto de ir creando una fuerte escuadra auxiliar de la de guerra.

Los derechos de abanderamiento y de practicaje y fondeo deben ser reducidos al mínimo para dar facilidades de trámite y económicas á la Marina Mercante, y afluya a ella fuertes capitales, desenvolviendo las transacciones comerciales entre todos los puntos de la costa, desde los que por vías radiales se comuniquen con el interior. Claro está que necesitamos dedicar especial atención á los puertos, construyéndose cuantos sean necesarios y lo más rápidamente posible, a cuyo fin pudieran obtenerse determinadas subvenciones de esos mismos, las que unidas a las que consigna el Estado, permitieran llevar a cabo las obras con toda perfección, amplitud y urgencia.

Al personal de capitanes y pilotos, títulos obtenidos mediante la aprobación de materias determinadas ante tribunales de !a Marina de guerra y demostración de haber hecho ciertas navegaciones de altura, debe concedérseles ciertos honores y preeminencias que lo estimule y satisfaga, constituyendo una especie de Marina de segunda reserva que en caso de guerra pueda obtener ciertos mandos o encargarse de los puertos para dejar libre a la Marina de la escala de reserva de ocupar cargos apropiados a su categoría en los buques de combate o en los habilitados como tales.

Todo lo que se haga en beneficio de la Marina Mercante y de compañías tan importante como la Trasatlántica, es beneficio reproductivo y de gran interés para el comercio marítimo, y por natural consecuencia para el terrestre, de cuyo desarrollo penden en gran parta los ingresos y la posibilidad de mantener una fuerte escuadra[244].

Sobre las siete menos cuarto de la tarde del 18 de diciembre, cuando se estaba discutiendo en el Congreso de los Diputados el presupuesto del ministerio de Marina, el marqués del Real Tesoro (ministro de Marina), recibió un aviso urgente y se dispuso a abandonar en seguida el banco azul, pues se había iniciado un fuego en dicho ministerio. A preguntas de los periodistas sobre la importancia del mismo, contestó que parece que si, por lo que se temió lo peor, dado que dicho palacio, antigua pertenencia de Godoy en los años de Carlos IV, se encuentra en estado de gran deterioro. Se inició el fuego en la zona contigua al Senado y concretamente en el departamento que ocupa la Junta de practicaje, encima del cual está el despacho del ministro. Comunicándose posteriormente que sobre las ocho de la noche, el incendio había quedado extinguido. Por fortuna, no ha tenido la importancia que en un principio se le atribuyó, porque acudieron a tiempo el personal de guardia y los bomberos, logrando sofocarlo a poco tiempo de iniciado. Solo se han quemado algunos muebles[245].

---

244 El Día del 27.04.1906, página 2.
245 El Heraldo de Madrid, 19.12.1906, articulo "Fuego en Marina", página 2.

Publicaba el diario *El Siglo futuro*[246] que se ha dispuesto cese en los cargos de vocal del Centro Consultivo y presidente de la Junta de Fondos de Practicaje el contraalmirante D. Joaquín María Cincinegui. Si bien dicha información fue ampliada por *La Vanguardia* del día siguiente, en el sentido de que el cesado era vocal del Centro Consultivo de la Armada y presidente de la Junta de sondeos? (posiblemente quiso decir fondos) y practicajes, el cual fue relevado por el contralmirante don Enrique Santaló y Sáenz de Tejada.

1907

Tuvo que presentarse alguna duda en la aplicación del Reglamento del Fondo de practicaje y en concreto sobre la gratificación que recoge el artículo 11 del citado, cuando fue aclarado por tal afirmación: La gratificación que debe recibirse por el servicio de practicaje no es la que corresponde al empleo de quien la percibe, sino al destino que desempeña. Pues se tuvo que publicar una *Real orden de fecha 18 de Enero 1907*[247], en donde se exponía: «Como consecuencia de la exposición elevada por la Junta Central Administrativa del fondo económico de practicajes, en consulta de cómo debe interpretarse el inciso segundo, apartado a) del art. 11 del Reglamento vigente de dicho fondo, en los casos en que por ascenso y hasta el momento de ser relevado, algún jefe u oficial continuara desempeñando su anterior destino, que por tal motivo resulta de inferior categoría a la de la nueva clase de qué pasó al empleo superior; S. M. ha tenido á bien disponer que en todos los casos de interinidad, sea por sucesión reglamentaria, sea por ascenso o por cualquier otra causa, la subvención que debe percibirse es la correspondiente al destino que se desempeña y no al empleo.

Comentaba *El Imparcial*[248] al recoger las Audiencia del Rey, que no hubo en esa fecha ninguna con carácter oficial por la mañana. El rey sólo recibió á los elementos palatinos, entre los que figuró su ayudante y comandante del yate «Giralda», Sr. Barriere, que ha avenido á Madrid con motivo de los trabajos que realiza la comisión de practicaje de la marina mercante, de la que forma parte. El Sr. Barriere conversó con el rey de diversos asuntos de marina[249].

Con el título *"MARINA MERCANTE necesidades del transporte marítimo"*, publicaba *El Día* del 23.05.1907 un artículo del cual se han seleccionados aquellos párrafos que son afines a nuestro trabajo: *Poco ó nada puede aducirse de nuevo para remediar las necesidades más apremiantes de la marina mercante pero es conveniente consignar la conveniencia de que la navegación […]*

---

246 *Del 19.12.1906, página 3.*
247 *Diario Oficial núm. 20.*
248 *El Imparcial (Madrid). 1867, del 10.02.1907, página 1.*
249 *El Imparcial (Madrid). 1867, del 10.02.1907, página 1.*

Más que una protección en forma de primas por tonelada de construcción y milla recorrida, que sólo pueden otorgar las naciones de presupuestos muy exuberantes, precisa a nuestra prosperidad marítima la supresión de trabas aduaneras, la baja en los derechos de importación, de las materias primas necesarias á la construcción de buques; la minoración de los derechos consulares, la reducción en el impuesto de navegación ó tráfico en las del extranjero ó ultramar en favor exclusivo de la bandera española; la mayor libertad posible compatible con la seguridad de la navegación, para el servicio de practicaje en la entrada y salida de los puertos españoles y por último la concertación de tratados de comercio con todos los países en las comisiones más amplias que la reciprocidad permita […][250]

En la asamblea de Cámaras de Comercios del Norte y Noroeste de España en Santander se solicita la supresión de los derechos de practicaje que hoy pagan los buques pesqueros en los puertos de Canarias, como ya lo están en los puertos de la Península y se armonice con lo que sucede en el extranjero, pudiendo libremente dedicarse á las faenas de su industria[251].

Fruto de la reorganización que se está desarrollando en la Armada, con la implantación de las reformas del general Ferrándiz, es destacable la siguiente información sobre una enmienda aceptada en la comisión de presupuestos del Senado, presentada por el senador Sr. Loigorri, que afecta a los presupuesto del ministerio de Marina, por la cual: *«Se autoriza al ministro de Marina para que el personal de jefes y oficiales del Cuerpo general de la Armada, que por efecto de las nuevas plantillas quede excedente, pueda destinarlo á prestar servicio, si voluntariamente lo solicitaren, en las capitanías de puerto, conservando su puesto en la excedencia, pero percibiendo la misma gratificación de los fondos de practicaje que los de su misma clase de plantilla, dentro de los limites que estos fondos permitan*[252].»

En el Consejo de Ministro del 11 de noviembre entre otros asuntos se aprobó un proyecto de Marina haciendo extensivo á Canarias su decreto sobre practicaje. (La Correspondencia Militar 11.11.1907). Por ello publicaba *La Gaceta* un decreto disponiendo que desde 1° de enero quede sometido al régimen establecido por decreto de 14 de enero de 1903 (creación del fondo de practicaje), la sexta parte de la recaudación total de los derechos de practicaje de las capitanías de Canarias, destinada á subvención del personal[253].

Tuvo gran difusión esta nueva situación para los puertos de Canarias, pues fueron muchos los medios donde se propagaba la notica, destacando entre ellos: *La Correspondencia de España*, *El Globo entre los de Madrid*[254] y *La Vanguardia*[255].

---

250 *El Día (Madrid. 1881). 23.05.1907, página 2.*
251 *Vida Marítima del 20.10.1907.*
252 *La Vanguardia del 29.11.1907.*
253 *Diario Oficial de Avisos de Madrid del 12.12.1907.*
254 *Con fecha del 12.11.1907.*
255 *Con fecha 13 .11.1907.*

1908

En el proyecto de ley presentado por el Sr. Ministro de Fomento en este año sobre Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas Nacionales, se contempla entre otras numerosas disposiciones, la propuesta de simplificar y abaratar las tarifas de practicaje y amarraje, procurando que queden exentos de las de practicaje, -en cuanto sea posible-, los buques de cabotaje; dado que en general será potestativo dicho servicio para los buques nacionales, en los puertos que reúnan determinadas condiciones, y que sólo sea inexcusable el amarraje; para el abaratamiento de las tarifas de practicaje citadas, se tendrá en cuenta, al verificar su revisión y rectificación, que la sexta parte de su impuesto, que hoy se dedica al fondo económico de las Capitanías de puerto, será costeada por el Estado desde el próximo año 1909[256].

Publica el diario *El Globo*[257] el artículo titulado *"El desguace de la Marina: Auguramos, al conocer la desdichada ley de 7 de este mes, que las reformas Maura-Navarrete-Ferrándiz, determinarían en el sufrido personal de la Armada un tan hondo y amargo disgusto, que volverían las cosas al ser y estado que tuvieron en tiempos ya lejanos y en sucesos históricos de gloriosa recordación". Ese personal, el de servicio activo, el que en las guerras coloniales peleó, naufragó y arrostró toda suerte de riesgos, está siendo sacrificado al personal sedentario, al personal «de tierra», que en los destinos cómodos y tranquilos de oficinas, arsenales, comandancias, juntas de pesca, etcétera, etc., cree realizar la misión exclusiva de su profesional cometido.*

Vamos á tener buques y destruimos los núcleos de sus dotaciones. Queremos escuadras y suprimimos los marinos. La Marina de guerra española va siendo convertida en un instituto burocrático. Asesinado el Cuerpo de Infantería de Marina por venganzas impropias de quien las realiza, siguen igual suerte las promociones del Cuerpo general que aun sueñan con algo más que dedicarse al practicaje en los puertos, á la piscicultura en las rías y playas, á los destinos de ventaja de factorías y negociados; y en pos de estas promociones corren el temporal las modestas y sufridas clases subalternas, incursas en el pecado de haber abrazado una carrera de abnegación y sacrificios sin otro porvenir que ir á la vanguardia en los peligros y quedar a la indigencia en la bonanza.

El ministro de Marina no se atrevió á mermar el patrimonio de las ciudades hoy cabezas de Apostadero, porque los Ayuntamientos y diputados respectivos no toleran economías en el personal de unos Arsenales que no trabajan, de unos talleres que no producen. Llevamos años y años costeando las construcciones del Cataluña y del Reina Regente, y no hay propósito de que estos buques naveguen, porque al salir á la escuadra, quedarán sin trabajo los obreros en esas construcciones envejecidos. El presupuesto de Marina viene siendo la base capital de varios presupuestos municipales, y cuando

---

256 *Vida Marítima del 30.01.1908.*
257 *Del 31.01.1908.*

llega la oportunidad de poner fin á tal anormalidad, vemos que un noli me tángere no me toques protege sus presupuestos municipales.

Lo inconcebible es que un marino sea el autor del vigente autoritario dilema: El que quiera servir en tierra, tendrá buen destino, mejor gratificación, horizonte despejado y beneficioso. El que quiera embarcar, navegar, tripular buques, manejar cañones, etc., á la excedencia, con sueldo menguado, sin gratificación alguna, sin esperanza de ascensos.

¿Es que los 200 millones votados por las Cortes son para hacer Marina ó para repartirlos á determinados constructores y negociantes, sin otra finalidad, y menos la de que España reconstituya su poder naval? ¿Es que la Marina activa estorba á los que sintiéndose humillados por su terrestre estabilidad, aspiran á suprimirla con el fin de librarse de similitudes mortificantes? Proseguiremos[258].

No debería estar claro para algunos el destino de los fondos del practicaje pues en la sesión del Senado del día 12 de Febrero de 1908. Se abre á las cuatro en punto, bajo la presidencia del señor general Azcárraga. (En el banco azul los señores ministros de Estado, Marina, Gracia y Justicia y Fomento).Tras leerse y aprobarse el acta de la anterior […]

El Sr. Loygorri une su ruego á lo expresado por el Sr. Palomo, y reclama la remisión de otros documentos, entre ellos el relativo á la inversión de la sexta parte de los derechos de practicaje, que se reservan al Ministerio de Fomento[259]…

Se publican las medidas adoptadas por la Asociación General de Navieros con el fin de que pudieran adoptarse para subsanarlas: El resumen de las observaciones remitidas al Congreso de los diputados que contiene el escrito de la Asociación general de Navieros se compendia en las siguientes conclusiones que pueden interesar a los fines de este trabajo […]

Décima séptima. La exención del servicio obligatorio de practicajes será general y absoluta para todos los buques nacionales.

Se consignará además en ese art. 18 claramente, que la supresión de la 6ª parte de los derechos tarifados de los servicios de practicaje á que se refiere el mismo, se hace en beneficio de la navegación española, y, por consiguiente, que las tarifas quedarán reducidas en aquella proporción desde 1.° de Enero de 1909 […][260]

1912

Comenzaremos a partir de este año con un seguimiento del propio servicio de practicaje y la posterior creación de la Mutualidad Benéfica de los prácticos de Puerto, en cuanto que el devenir de esta última, transcurre en paralelo con los acontecimientos que van modelando el destino del Fondo

---

258 *El Globo (Madrid. 1875).31.01.1908, n.º 11.638, página 1.*
259 *La Época (Madrid. 1849). 12.02.1908, n.º 20.583, página 2.*
260 *Vida marítima del 20.02.1908.*

económico del sexto de practicaje, pues a medida que la profesión de práctico va desarrollando su propia representación como grupo profesional que intenta cubrir algunas lagunas sociales y profesionales que han quedado sin respaldo, tras la propia evolución de la sociedad así como el cierto despegue de la cobertura profesional dada por la Marina, es por todo ello necesario que reseñemos al mismo tiempo, el desarrollo organizativo de la profesión de prácticos y su cobertura social, con el devenir del Fondo económico del sexto de practicaje, al cual finalmente, parte de sus fondos llegaran a los prácticos como receptores de una cantidad para las coberturas sociales que arropen a la profesión, ante el desamparo social que ésta encuentra en los órganos de Estado.

Para ello haremos uso del documento, titulado, "*Federación de Prácticos de Puerto de España - Mutualidad Benéfica de Previsión Social de los prácticos de puerto de España"*, el cual se reproduce en como **Anexo 2** que fue publicado en Internet y revisado en mayo de 2018, por el autor, nuestro colega, D. Cruz María Ferrer Muruzábal, Práctico de número del puerto de Barcelona (jubilado) y ex-Presidente de la Federación de Prácticos de Puerto de España y del Colegio Oficial Nacional de Prácticos de puerto, al cual agradecemos su elaboración, síntesis en su exposición y buen hacer en sus cometidos. Por ello y con el fin de una mejor identificación de su trabajo, incluiremos los párrafos literalmente copiados en aquellas reseñas que sean necesarias para complementar el hilo narrativo de nuestra exposición, párrafos que serán precedido de la marca*, quedando a disposición del lector los textos completo de tal síntesis en el citado **Anexo 2** de este capítulo:

1913

**El 13 de octubre de 1913, ya con la intervención de la Federación de Prácticos de Puerto de España, se aprobó el Reglamento de Practicaje para la aplicación de la Ley de Protección y fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas, de 14 de junio de 1909.*

En algunos puertos españoles, la situación económica era insostenible para seguir manteniendo el servicio y para la misma subsistencia de los Prácticos. A estos, por la Real Orden de 15 de marzo de 1909, se les había retirado cualquier derecho a recibir haberes del Estado. No teniendo cobertura para casos de enfermedad o accidente laboral, la misma Administración dispuso por las Reales Ordenes, de 16 de agosto de 1912 y 9 de junio de 1913, que para resolver los expedientes en trámite, se permitiese la constitución, por las Corporaciones de Prácticos, de Montepíos o Instituciones benéficas en cada localidad, con objeto de atender a aquellos que se hallaban de baja por inutilidad, exigiéndose en cada nuevo ingreso el compromiso de aceptar los deberes que impusiese la Institución.

Pero mientras algunas Corporaciones, por el número de sus componentes y suficiente tráfico, podían asumir tal compromiso, otras quedaron en una total indigencia y subsistiendo su personal gracias a la ayuda que les prestaban los pocos barcos que requerían sus servicios y a la de los pescadores locales. El 9 de julio de 1909, se aprobó para la Corporación de

Barcelona, el primer Montepío para socorros y pensiones de los Prácticos, donde además de contemplar la inutilidad en el trabajo y la enfermedad, se incluían la baja temporal por procesamiento y una pensión de retiro. A la iniciativa de la Corporación de Barcelona le siguieron también otras, aunque lamentablemente no todas pudieron hacerlo.

Dos objetivos importantes se propuso la Federación para el futuro, la creación de una entidad de previsión social para los Prácticos y sus familiares, y la contratación de un seguro de accidentes que cubriese los casos de muerte o inutilidad en el ejercicio de la profesión. Dos objetivos importantes se propuso la Federación para el futuro, la creación de una entidad de previsión social para los Prácticos y sus familiares, y la contratación de un seguro de accidentes que cubriese los casos de muerte o inutilidad en el ejercicio de la profesión.

1921

*A finales del año 1921, el Comité Oficial de Seguros, obrando en nombre y representación del Estado español, tomando por base las disposiciones contenidas en el Real Decreto del Ministerio de Marina, de 18 de mayo de 1921, asumía el riesgo contra accidentes de mar de los Prácticos de número, siempre que prestasen servicio oficial en los puertos españoles.

Dotación de la Comandancia Militar de Marina y Capitanía del puerto de Tarragona junto con la plantilla de los prácticos de numero de este puerto (seis prácticos), Foto correspondiente al periodo 1920-1926 (Archivo Autoridad Portuaria de Tarragona)

1929

Recogía el *Diario de Tarragona*[261] en una columna donde recordaba hechos acontecidos en la ciudad hace diez años: A los comandantes de Marina les quita el Gobierno un buen ingreso. Hasta aquí venían cobrando la sexta parte de lo que se recaudaba por practicaje en los puertos. De hoy en adelante el Estado les entregará 1.000 pesetas anuales.

El periódico *ABC*[262] publicaba un artículo titulado *"De interés Nacional: Ceuta puerto del Estrecho"* en donde reseñaba una visita del Conde Jordana, Alto Comisario en el protectorado español en Marruecos, al puerto de Ceuta, durante la cual se le expone, entre otros asuntos el estado de su puerto, el cual va decayendo a causa de los costes tanto para carbonear, tomar fresco, etc. en beneficio de Gibraltar o de Tánger y por ello el Presidente de la Cámara de Comercio le expuso su propuesta o petición en relación con los servicios portuarios y entre ellos el coste del practicaje, solicitándole que medie para que la Comandancia Militar de Marina reduzca el coste de los derechos de practicaje, pues Ceuta es un puerto caro por los gravámenes que se han creado sobre los buques y las mercancías […]

*Según reseña Cruz María Ferrer, *se convocó una Asamblea General de Prácticos de puerto de España en Barcelona los días 9 y 10 de diciembre presidida por D. Juan Freixas, Presidente de la Federación de Prácticos de Puerto de España en donde expuso: su empeño de finalizar la creación de una entidad de previsión social, dirigiéndose su Presidente a dicha a Asamblea con estas palabras: *"Queridos amigos y compañeros: El principal objeto de esta reunión es deliberar sobre la posibilidad de la creación de una Mutua de Previsión Social para todos los Prácticos de Puerto de España. No debe infundir recelos esta Mutua en proyecto, a las Corporaciones que tienen instituidos Montepíos particulares. Tan particular como estos, servirá de valioso complemento a los mismos y llenará el hueco sentido por muchos, que por diversas causas no han podido asegurar su vejez ni cubrir a sus deudos de las vicisitudes de la vida.*

A pesar de que las Corporaciones de Águilas, Almería, Algeciras, Alicante, Bilbao, Barcelona, Corcubión, Ceuta, Castro Urdiales, Denia, Ferrol, Gijón, Garrucha, La Coruña, Mazarrón, Marbella, Melilla, Marín, Noya, Pasajes, Palamós, Rosas, Santa Eugenia de Riveira, Santa Pola, San Esteban de Právia, Santander, San Sebastián, San Carlos de la Rápita, San Feliu de Guixols, Torrevieja, Tarragona, Vigo, Villagarcía y Zumaya, dieron su conformidad, serias discrepancias con algunos Prácticos de otras y hasta de alguna de las citadas, impidieron su aprobación. Quizás por este motivo, Don Juan Freixas dimitió de su cargo durante el mes de febrero de 1930,

---

261 *Del 12.04.1929, página 3.*
262 *Del 03.12.1929, página 7.*

sustituyéndole como Presidente el Practico de Valencia Don Francisco Gómez Anastasio[…]"

1930

En unas declaraciones a la prensa el día 19.02.1930, manifestó el Ministro de Marina, que en su departamento también existía una Caja Autorizada de practicaje que se nutre por separado y voluntariamente, destinándose a la reparación de los semáforos

1931

**A finales del año 1931, a pesar de las dificultades existentes, se consiguió, siquiera en mínima parte, poner en marcha la primera entidad de carácter benéfico social totalmente afecta a la Federación, denominada Mutua de los Prácticos de Puerto de España, más conocida por "Paga de Toca". Don Francisco Gómez Anastasio cita como grandes entusiastas y emprendedores en su consecución, a los Prácticos Don Feliciano Sust Vivies, de Barcelona, Don Joaquín Fernández Repeto, de Cádiz y Don Manuel Bilbao Barrado, de Bilbao. Dicha Mutualidad estaba regida por la misma Junta Directiva de la Federación y tenía la misma sede que esta.*

1932.- Creación del Reglamento y la Junta Central del Fondo Económico de Practicajes.

Recoge *La Vanguardia*[263] la nueva estructura de la Subsecretaria de la Marina Mercante, de la cual reproducimos el Negociado de Practicaje: Se ocupará de la reorganización del Cuerpo de prácticos, de puerto, tendrá a su cargo los prácticos de costa que se creen, se ocupará de los derechos de puerto y tarifas practicajes, manera de cubrir las vacantes que en el Cuerpo de prácticos ocurran, jubilación de éstos y todos cuantos asuntos con el practicaje se refieran. Jefe de este Negociado será un práctico, nombrado por elección entre sus compañeros y su jefatura tendrá de duración cuatro años.

Publicaba *La Gaceta de Madrid*[264] en relación con el sexto practicaje y su administración, la siguiente Orden del Ministerio de Hacienda:

Ilmo. Sr. Vista la propuesta formulada por el funcionario del Cuerpo pericial de Contabilidad del Estado, designado por este Ministerio para estudiar la forma y conveniencia de que la Junta Central Administrativa del fondo económico de Practicajes, creada por Real Decreto de 14 de enero de 1903, deje de ser autónoma, proponiendo el modo como el Estado ha de atender

---

263 *Del 14.01.de 1932, página 17.*
264 *Núm. 75, del 15.03.1932, páginas 1860 a 1861.*

todo cuanto hasta la fecha viene cubriendo con los fondos que hay administra y que deberán ingresar en el Tesoro.

Este Ministerio se ha servido disponer que, sin perjuicio de que el estudio de acoplamiento a presupuesto de las distintas partidas de los ingresos y gastos de aquel organismo, se efectúe lo más rápidamente posible por aquel funcionario, se abra una cuenta en la Tesorería central de Hacienda con la siguiente denominación: *"Fondos a disposición de de la Junta Central Administrativa del fondo económico de Practicajes"* que figurará en libros y cuentas de la Intervención Central de la Sección Acreedores del Tesoro, grupo de Depósitos y en la que tendrán ingreso inmediato los fondos que actualmente obran en poder de la expresada Junta.

El funcionamiento de esta cuenta se acomodara en todos los preceptos del Real Decreto de 25 de febrero de 1930 a cuyo efecto las Delegaciones de Hacienda admitirán los ingresos que se verifiquen por cuenta de la Junta administrativa del fondo económico de Practicajes, aplicándolos a las operaciones del Tesoro, Movimientos de fondos-remesas a la Tesorería Central, entregando certificaciones justificativas de tales ingresos y remitiendo las cartas de pago originales a la Intervención Central de Hacienda, para su oportuna formalización.

Asimismo, la Junta Central Administrativa del fondo económico de Practicajes, llevaran a cabo los pedidos de fondos en la forma y con los requisitos dispuestos por el artículo 3º del Real decreto invocado en el párrafo anterior.

Lo que digo a V.I. para conocimiento y efectos.
Madrid 28 de Febrero de 1932.
P.D. Vergara
Sr, Director General del Tesoro Público[265]

En la reunión del Consejo de Ministros, celebrado el 2 de septiembre de este año, celebrado en el Palacio Nacional, bajo la Presidencia del Jefe del Estado, el Presidente de la República, se trató entre otros asuntos un Decreto para constitución del Montepío.

Dicho decreto de Marina, hace referencia a la modificación administrativa de los «fondos de practicaje» y se promulga con vistas a la constitución del Montepío de la Marina mercante. Desde fines del siglo XVIII, y en virtud de las ordenanzas de Carlos IV, la sexta parte de lo que se recaudaba por derechos de practicajes se dedicaba al aumento de los emolumentos de personal y ayudantías de Marina. Por el decreto aprobado hoy, desaparece esta obvención, dejándose solamente una pequeña indemnización para casa, y otra cantidad para gastos menudos de oficina, limpieza de locales, mobiliario, etc. Esta cantidad, se calcula que será

---

265 *Gaceta de Madrid, núm. 75, de 15.03.1932, páginas 1860 a 1861.*

próximamente las dos terceras partes del total de lo que se recauda por derechos de practicaje y la otra tercera parte, que asciende aproximadamente al medio millón de pesetas se destinará para ayuda de la creación y sostenimiento del Montepío de la Marina mercante, pues hasta ahora no había podido fundarse, y que constituye el anhelo de los marinos que carecían de fondos para auxiliar a los enfermos, inútiles para el trabajo, bien por accidente o por avanzada edad, retiros, etc., desde capitán de buque mercante hasta maquinista. El Montepío, además de este ingreso y el de las cuotas, tendrá la cantidad que hasta ahora se dedicaba a estos fines provenientes de las primas *"de navegación",*

De la Junta que se constituya para este Montepío, formará parte un interventor de Hacienda[266].

Ese mismo día también lo publicaba *Diario de la República*[267] haciéndose eco de una declaración al finalizar el Consejo de Ministros, por parte del ministro de Marina, facilitándole el resumen de lo aprobado, limitándose a señalar que suprimen la obvención abonada de fondos de practicaje y modificando la administración de estos últimos, dedicando parte de su importe al Montepío de la Marina Mercante.

Por Decreto de 23 de septiembre de 1932 se crea la Junta Central del Fondo económico de Practicaje.

También fue publicado en el diario republicano *La Voz,* una nota del Ministerio de Marina que daba cuenta de un Decreto publicado sobre los fondos de practicaje que anteriormente se dedicaban a emolumentos para los ayudantes de Marina, retirándoles esta asignación a cambio de asignarles pequeñas gratificaciones para alquiler de locales, mobiliario etc. Esta operación importa las dos terceras partes de la consignación que hasta ahora se le remitía, siendo la otra tercera parte, que asciende a medio millón de pta. destinada a la creación del Montepío de marinos mercantes el cual hasta ahora se nutria con las primas de navegación, las cuales eran insuficiente.

El 24 septiembre 1932 publicaba el diario *Bien Publico (Mahón)* una información anticipando que al día siguiente el Ministerio de Marina hará pública una nota explicando el decreto en virtud del cual quitan los emolumentos de practicaje al personal ayudante, cambiándosela por una pequeña indemnización. El medio millón de pesetas que se economiza con la reforma, se destinara al Montepío de Marina que tiene fondos insuficientes.

---

266 *La Época -Madrid. 1849- del 03.09.1932, nº 28.955, página 1.*
267 *Del 23.09.1932.*

Por *Decreto de 18 de noviembre de 1932, se redacta el Reglamento del Fondo Económico de Practicaje.*

Capitanía del Puerto de Tarragona y a la izquierda Sanidad marítima, hacia 1934. (Archivo Autoridad Portuaria de Tarragona)

1934

La delegación de Hacienda de Tarragona, presentó un escrito formulando consulta encaminada a esclarecer el sexto de practicaje. Se trataba de aclarar que el sexto de practicaje no está sujeto al impuesto de utilidades, pues tal como manifestó el Ministerio de Marina a instancia de la Federación de Prácticos de Puerto de España, los ingresos brutos de las Corporaciones de Prácticos de Puerto consisten en la cinco sexta partes, no obstante Hacienda lo encaminó mal su consulta y requerimiento, en vía de apremio, pues lo hizo a través de la Junta de Obras de Puerto con el visto bueno del Presidente, lo que dio lugar a que desde este organismo se le contestara a que no procedía pues los puertos a cargo directo del Estado no tienen relación alguna con las Juntas de Obras de Puertos[268].

1935

**En el mes de abril de 1935 dimitía Don Francisco Gómez Anastasio, que necesitaba atender serios asuntos familiares. El 3 de octubre de 1935, en la Asamblea celebrada en Madrid, salió elegido Presidente de la Federación y Mutualidad de Prácticos de Puerto de España, Don Manuel Bilbao Barrondo.*

---

268 *Legislación y disposiciones de la administración central: Comprende las leyes, códigos, decretos, reglamentos, instrucciones, órdenes, circulares y resoluciones de interés general, Volumen 3, editorial Reus 1934.*

En la misma Asamblea, se aprobó definitivamente la Mutua de los Prácticos de Puerto de España y su correspondiente reglamento. Y en la misma reunión se estableció la Cuota de Indemnización de la Federación de Prácticos de Puerto de España.

Funcionando normalmente Federación y Mutualidad, y, en período de adaptación, la Cuota de Indemnización, dio comienzo en 1936 nuestra guerra civil, que dejó dividido al colectivo en dos zonas. A Don Manuel Bilbao le cogió la contienda en Madrid, a donde había ido a negociar asuntos relacionados con la Federación, y ya no pudo regresar a su puerto de Bilbao.

A pesar de sus diferentes creencias e ideales políticos, los Prácticos siempre estuvieron unidos por su vinculación de hombres de mar. La Federación y la Mutualidad sobrevivían en el espíritu de todos ellos, ya que, en la práctica, oficialmente ambas instituciones estaban suspendidas en sus actividades.

Según recogía con entusiasmo la revista *Marina Civil*[269] en un artículo titulado *"Montepío Marítimo conseguido"* dando por hecho que por fin dicho montepío comenzaba su andadura, articulo que es recogido por Juan Zamora Terrés[270] y del cual se extraen los puntos más significativos para nuestro trabajo:

- ✓ *La aspiración unánime de los marinos mercantes en treinta y cuatro años de lucha ya ha sido conseguida: tenemos el Montepío Marítimo.[…]*
- ✓ *Esta conquista, lograda no por arte de encantamiento, sino gracias al constante esfuerzo de las organizaciones profesionales […]*
- ✓ *Si los marinos hubieran estado siempre estrechamente unidos, no se habría tardado tantos años en conseguir tan justa mejora […]*
- ✓ *Sin nuestra unión de hoy aún no todo lo firme y estrecha que es necesario todavía estaríamos plañendo por el Montepío, pues sin organizaciones que encaucen las aspiraciones de la clase y se ocupen día tras día de darlas a conocer, de solicitarlas y, en su caso, de imponerlas, nada sería posible. Desde el mar, por mucho que se quiera, nada se puede hacer.*

En el siguiente número de dicha revista correspondiente al mes de abril de 1934 se recoge el decreto en cuyo artículo único se aprobaba con carácter provisional el Reglamento del Montepío Marítimo Nacional, fechado el 17 de marzo de 1934 y firmado por el Presidente de la República, Niceto Alcalá Zamora y por el Ministro de Trabajo, Sanidad y Previsión, José Estadella Arnó[271].

Del citado decreto cabe recoger su preámbulo:

"Con el fin de satisfacer legítimas aspiraciones del personal marítimo, expresadas desde hace tiempo y concretadas una vez más en la Conferencia del Trabajo Marítimo celebrada el pasado año en el Ministerio de Trabajo y

---

269 *Del 01.03.1934.*

270 *El sindicato libre de la Marina Mercante. Un intento de unidad sindical. Notas para una historia del movimiento obrero en la marina mercante, Barcelona 1996.*

271 *Gaceta número 82, del 23.03.1934.*

Previsión Social, se constituyó, designada por aquella, una Comisión a la que se encomendó realizar las gestiones necesarias para la organización de un Montepío Marítimo Nacional".

La Comisión, siguiendo las orientaciones señaladas en la Conferencia, redactó un proyecto de Reglamento en el que, respetándose los derechos de todos, se establece para dicho personal la obligación de inscribirse en el mencionado Montepío con determinadas excepciones transitorias y se adopta una fórmula que resuelva la aplicación que ha de darse al 4 por 100 de las primas a la navegación en el corto plazo durante el cual regirán aquellas excepciones.

Otras aspiraciones del personal quedan en un segundo o tercer plano de realización, por subordinar todo otro género de consideraciones a la inmediata implantación del Montepío y con la esperanza de que constituirá una importantísima institución de previsión, por medio de la cual todos los inscritos de mar llegarán a gozar de los beneficios del seguro social integral.

El Montepío contará para su sostenimiento con los ingresos a que el artículo 24 de su Reglamento se refiere, entre los que pueden incluirse el tercio del sexto de la recaudación de practicajes, que le confirió la orden de 23 de 50 Las Ordenanzas de la Armada de 1793 disponían que la sexta parte de lo recaudado por derechos de practicaje y amarre en todos los puertos de España se dedicasen al pago de los capitanes de puerto, sus segundos y ayudantes. Con el aumento de tráfico en algunos puertos, la aplicación de esta norma hacía posible que sus beneficiarios cobrasen sueldos de escándalo, de forma que por decreto de 7 de mayo de 1903 se limitaron estas percepciones personales.

Al parecer, esta ayuda de un tercio del sexto de los derechos de practicaje, a la caja del Montepío Marítimo, ya fue presentada como ponencia del Instituto Nacional de Previsión (INP) en 1928, propuesta que fue protestada por el representante de los prácticos Sr. Sust (Feliciano Sust Vives, práctico del puerto de Barcelona y presidente de la Federación de Prácticos en 1921) y a la cual se le afeó tiempo después, con la siguiente pregunta ¿A él que le importaba la suerte que corrían los que fueron sus compañeros?

Lo cierto fue que el proyecto de creación del Montepío Marítimo quedo rezagado desde 1917, bajo el criterio de realizar un análisis técnico-contable y administrativo, lo que dio lugar a que se demorara su creación 18 años, hasta publicarse el Decreto de diciembre de 1935.

En otro capítulo de la misma obra de Juan Zamora Terrés se recoge: La mutua de los prácticos quedó en suspenso en febrero de 1935 por consejo técnico del Instituto Nacional de Revisión. Sin embargo, volvió a ponerse en marcha con un nuevo reglamento el 3 de octubre de 1935[272].

---

272 *Extracto de la tesis doctoral El sindicato libre de la Marina Mercante. Un intento de unidad sindical. Notas para una historia del movimiento obrero en la marina mercante.*

1937.- Creación de la Junta Departamental del Sexto de Practicaje

Por Orden de 28 de mayo de 1937, se regula el Fondo del Sexto de practicaje, de modo que en cada Departamento de Marina se crea una Junta de Fondo Departamental del sexto de Practicaje.

Publicaba el *Boletín Oficial del Estado*[273] en la sección de Marina la siguiente orden en relación con los fondos de Practicajes:

Como consecuencia de la propuesta formulada por el Comandante General del Departamento Marítimo de Ferrol, referente a la conveniencia de que sean administrado por dicha Autoridad los Fondos de Practicajes, no sólo por derivarse del decreto 89, sino también por tratarse de un servicio en íntima conexión y dependencia con la utilización militar de las costas, se dispone que mientras no se legisle de modo definitivo, se observen las reglas siguientes.

1º Se creará en cada uno de los Departamentos de Ferrol y Cádiz una Junta Departamental de Practicajes, ante la que rendirán sus cuentas las respectivas Juntas locales. Dichas cuentas se comprobaran e intervendrán en la misma forma que las del Fondo Económico.

2º Los Comandantes Generales de los Departamentos Marítimos designaran la mencionada junta, autorizando el Aprobado ó Reparos- puestos en los balances.

Será también de su atribución el disponer las compensaciones de superávit ó déficit, entre las Juntas Locales de su jurisdicción.

3º En los pagos se dará preferencia a las atenciones de material y bajo ningún concepto se autorizaran para los miembros de la Juntas gratificaciones, gastos de representación, ni dietas de ningún género, quedando por tanto sin efecto a este respecto el Reglamento de 18 de noviembre de 1932 y disposiciones posteriores aclaratorias.

4º Las Juntas Departamentales enviaran mensualmente sus cuentas a esta Secretaria de Guerra, donde se constituirá una Junta Central provisional de la que formará parte un representante de la Dirección de Tráfico Marítimo encargada de resolver los casos dudosos y de disponer las compensaciones a que haya lugar entre Juntas Departamentales, archivando la documentación, que entregará en su día al Organismo que en definitiva se acuerde.

Burgos 26 de mayo de 1937

El General Jefe Germán Gil[274]

Por Orden de 9 de Diciembre de 1937[275] se nombran los componentes de la Junta Central provisional de Practicaje que estará compuesta por: Presidente, Secretarios y dos vocales, todos ellos pertenecientes a la Dirección General de Tráfico Marítimo, encuadrada en la Sección de Marina.

---

273 *Núm. 222, de 30.05.1937, páginas 1671 a 1672.*
274 *Boletín Oficial del Estado, núm. 222, de 30.05.1937, páginas 1671 a 1672.*
275 *Boletín Oficial del Estado nº 418 de 12.12.1937.*

Según recoge Cruz María Ferrer en el documento ya citado: **Don Manuel Bilbao no pudo reincorporarse al servicio hasta mediados de julio de 1937*, solicitando de la Superioridad la reanudación de las actuaciones de Federación y Mutualidad, así como del Auxilio a Prácticos de Puertos afectados por la Guerra Civil.*

1939.- Liquidación de las Juntas Departamentales de administración del Sexto de Practicaje

Publicaba el *Boletín Oficial del Estado*[276] en la sección Ministerio de Marina

—Organización, la Orden de 1 de diciembre estableciendo la organización de los Fondos de Practicajes:

Desaparecidas las extraordinarias circunstancias que aconsejan la publicación de la Orden de 28 de mayo de 1937, sobre la administración de los Fondos de Practicajes con la creación de las juntas Departamentales y su administración a la Junta creada por Decreto departamentales, procede se vuelva a la normalidad restableciendo la organización anterior y atribuyendo su administración a la Junta creada por Decreto de 23 de septiembre de 1932, por lo que este ministerio ha resuelto lo siguiente:

***Primero.**- Quedan sin efecto las ordenes de 28 de mayo y 9 de diciembre de 1837 por las que se establecían reglas provisionales para la administración de los Fondos de Practicajes, quedando vigentes el decreto de 23 de septiembre de 1932 y Reglamento de 18 de noviembre del mimo año.*

***Segundo**.- Por las Juntas departamentales que han tenido a su cargo la administración de dichos fondos se procederá a su liquidación con fecha 31 de diciembre del año actual, poniendo a disposición de la Junta que se constituya en la Dirección General de Comunicaciones Marítimas los saldos resultantes juntamente con un balance de los ingresos y pagos realizados durante el periodo de su gestión y conservando archivados los justificantes oportunos para las aclaraciones a que hubiese lugar.*

Madrid 1 de diciembre de 1939, Año de la Victoria. Moreno

Por Orden de 1 de diciembre de 1939, se derogan las Órdenes de 28 de mayo y 9 de diciembre de 1937 que regulaban el Sexto Económico de practicaje.

1940

Por Orden de 22 de abril de 1940 se establecen normas para la administración económica del Fondo de Económico de practicaje.

---

276 *Núm. 339, de 05.12.1939, página 6849.*

1941

El mismo autor, Cruz María Ferrer Muruzábal, reseña que *se concedió, por O.M., el día 23 de abril de 1941, el auxilio a Prácticos que absorbió, de momento, las obligaciones de la Mutualidad. En los 61 meses que estuvo funcionando, se recaudaron cerca de 2.500.000 pesetas, con las que se atendieron a 11 viudas y varios huérfanos de Prácticos asesinados, a 31 Prácticos suspendidos de empleo, a 37 Prácticos sancionados por la Superioridad y, finalmente, a las viudas de los Prácticos fallecidos en los cuatro años en que estuvo suspendida la Mutualidad, desde el 18 de julio de 1936 al 30 de junio de 1940.*

En los años cuarenta se creó el Montepío de Madrid, con las primeras coberturas sociales destinadas a los hombres de la mar. Pero, al no ser considerados como asalariados, los Prácticos no podían acogerse a los beneficios de sus prestaciones.

Según Zamora Terrés en su obra antes citada, en donde expone sobre este asunto: *"En el caso de los prácticos, la guerra civil sólo supuso un paréntesis. El 23 de abril de 1941, en agradecimiento al apoyo mayoritario de los prácticos al Movimiento Nacional, el nuevo régimen aprobó un generoso "Auxilio a Prácticos de Puerto afectados por la ¿Guerra Civil? y el 30 de junio de 1946".*

1946.- Aprobación del Reglamento provisional de la Mutualidad Benéfica de los Prácticos de Puerto de España.

**Hasta el 8 de junio de 1946, no se pudo aprobar el Reglamento provisional de la Mutualidad Benéfica de Prácticos de Puerto de España, dándose un plazo de dos años para redactar el definitivo. Fue en aquella fecha cuando Don Manuel Bilbao se dirigió a todos los federados, agradeciendo el espíritu que animaba a los Prácticos de Puerto a favor de sus compañeros, "aunque ello repercutiera naturalmente en la merma de sus propios intereses.*

1949.- Aprobación del Reglamento definitivo de la Mutualidad de Prácticos.

**En el mes de octubre de 1949, transcurridos los dos años, la Junta Directiva aprobó el proyecto del Reglamento definitivo de la Mutualidad y, al mismo tiempo, se dirigió a la superioridad solicitando para la Institución el 50% del Sexto de las recaudaciones que las Corporaciones de Prácticos tenían la obligación de abonar al Montepío Marítimo Nacional.*

1950

**En el B.O.E. número 118, de 28 de abril de 1950, se publicó el Decreto*

aprobando el Reglamento definitivo y concediéndose a la Mutualidad el auxilio económico solicitado. El día 1 de mayo de 1950, Fiesta de Trabajo, entró en vigor este nuevo Reglamento de la Mutualidad de Prácticos de Puerto de España. Y en el mismo año, la Mutualidad de Prácticos de Puerto de España consiguió realizar un laborioso contrato colectivo con el Montepío Marítimo, en el que abonando la correspondiente cuota se cubría la pensión de jubilación de todos sus asociados. Más adelante aquel Montepío Marítimo fue absorbido por el Instituto Social de la Marina, que a su vez y posteriormente, pasó a depender hasta la fecha de hoy, como régimen especial de los hombres de mar, de la Seguridad Social del Estado.

En dicho decreto se establece en su artículo 13 apartado c) el porcentaje que a partir de ahora recibirá la Mutualidad Benéfica de Prácticos de puerto de España, procedente del Fondo económico del Practicaje, el cual será de 1/3 del total recaudado por este organismo.

1954.- Sustitución del Reglamento del Fondo económico de Practicaje - Cambio del porcentaje

Por Orden de 13 de diciembre de 1954 se sustituye el Reglamento del Fondo Económico de Practicaje del 11 de noviembre de 1932. Del nuevo reglamento cabe reseñar que en su artículo 5 se determina el porcentaje que la Mutualidad Benéfica de Prácticos de puerto de España recibirá una participación del 50% en el 1/3 del sexto de practicaje, es decir el 16,666% de la recaudación total del sexto de practicaje de todos los puertos de España.

1956

**El día 1 de agosto de 1956, en Portugalete (Vizcaya), Don Manuel Bilbao, al dejar el cargo, redactaba con gran detalle la Memoria anual de Federación y Mutualidad, reflejando todas las dificultades sufridas y vencidas para poder llegar al final de su mandato con tantas satisfacciones logradas.*

La sede de la Federación y Mutualidad siguió en Bilbao, al ser nombrado Presidente Don Juan Alday Larrosa, también Práctico de aquel puerto y seguir con la costumbre de que las oficinas de Federación y Mutualidad estuviesen en la misma localidad donde ejercía el Práctico Presidente. No obstante, debido a que los órganos de la Administración Marítima estaban en Madrid, siendo el centro geográfico de la Península y con mejores medios de transporte, la celebración de las Juntas Directivas y Asambleas Generales se hacían en la capital. En el céntrico Hotel Sanvy, junto a la Plaza de Colón, las primeras y en la Subsecretaría de la Marina Mercante, las segundas. En este último caso, el motivo era que la legislación, entonces vigente, no permitía que más de cierto número de personas se reunieran en lugares de carácter público.

1957

En este año se amplían las facultades del la Junta Central del Fondo Económico del Practicajes, en este caso para quedar facultada para la construcción de viviendas en Madrid para funcionarios y empleados al amparo de la legislación de la época, así lo observamos en el DECRETO de 31 de mayo de 1957 por el que se complementar las facultades de la Junta Central Administrativa del Fondo Económico de Practicajes, de La Subsecretaria de la Marina Mercante en relación con la construcción y adquisición de viviendas para funcionarios y empleados.

En consideración a que la Junta Central Administrativa del Fondo Económico de Practicajes de la Subsecretaria de la Marina Mercante se encuentra autorizada por Decreto de veintiocho de mayo de mil novecientos cuarenta y cinco para la construcción de viviendas para sus funcionarios y empleados, regulándose en el texto refundido de once de febrero de mil novecientos cincuenta y cuatro las atribuciones de dicha Junta y entre ellas la realización de este cometido y con objeto de conseguir que esta misión social que le está encomendada pueda realizarla con la mayor eficacia y con la necesaria amplitud funcional y capacidad jurídica y administrativa precisa para la debida financiación de las obras y adquisiciones que haya de efectuar, se hace precisa dictar la oportuna disposición que complemente las facultades de la mencionada Junta, atribuyéndole las que de forma análoga se otorgaron por Decreto de diez de agosto de mil novecientos cincuenta y cinco al Patronato de Casas del Ministerio de Comercio.

En su virtud y a propuesta del Ministro de Comercio y previa deliberación del Consejo de Ministros.

DISPONGO:

Artículo único.- Se hacen extensivas a la Junta Central Administrativa del Fondo Económico de Practicajes de la Subsecretaria de la. Marina Mercante en orden a la construcción y adquisición de viviendas para sus funcionarios y empleados, todas las facultades y atribuciones que en el artículo tercero del Decreto de diez de agosto de mil novecientos cincuenta y cinco se otorgaron al Patronato de Casas para Funcionarlos del Ministerio de Comercio y con plena capacidad jurídica para el ejercicio de la misión encomendada pudiendo disponer de los créditos consignados a estos efectos en su presupuesto así como en su caso de los recursos en forma análoga a los detallados en el artículo quinto del mencionado Decreto.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a. treinta y uno de mayo de mil novecientos cincuenta y siete.

Francisco Franco. El Ministro de Comercio Alberto Ullastres Calvo

1960.- El sexto de Practicaje es declarado Exacción Parafiscal; definición de las tarifas de practicaje como Arancel entre otras consideraciones

**En el año 1960, era elegido Presidente de Federación y Mutualidad Don Gabriel Capllonch Miteu, Práctico de Barcelona. Debido al gran número de actividades sociales de la Mutualidad y al desarrollo constante de la Seguridad Social en España, con el objeto de que existiera una dedicación más especial para ella, se nombró al Práctico de Sevilla Don Ricardo Infantes Flores, Secretario de la misma y, como consecuencia de ello, su Vocal representante en la Junta Directiva de Federación.*

El Sexto de Practicaje, declarado como Exacción Parafiscal, cuando fue convalidado por Decreto 313/1960 de 25 de febrero (**Anexo 3**)**,** en donde en sus Títulos Primero y Segundo en once artículos y tres Disposiciones finales, en donde se desarrollan las pautas a seguir, de las cuales seleccionamos los siguientes:

Artículo 1º, esta exacción queda sometida a la Ley de Tasas y Exacciones parafiscales de 27.12.de 1958, señalando a la Subsecretaria de la Marina Mercante del Ministerio de Comercio como el único gestor.

Artículo 2º, el objeto de la exacción, son los honorarios profesionales, cobrados según arancel, por los miembros de las Corporaciones de Prácticos de los puertos nacionales.

Artículo 3º, señala a las diferentes Corporaciones de Prácticos de puertos de España como entidades obligadas al pago de tales exacciones.

Artículo 4º establece la base para liquidar tal exacción: El total importe de los ingresos que obtengan los Prácticos de puerto por derechos de practicajes, amarrajes, desamarrajes, enmendadas, servicios de botes y cualquier otro, sea cual fuere su clase que presten a los buques dichos Prácticos.

Artículo 5º, el devengo de dicha tasa es obligado de hacer efectiva desde el momento en que los Prácticos de los puertos nacionales cobren sus honorarios por los servicios que presten.

Artículo 6º, las cantidades recaudadas se destinarán a satisfacer los gastos de personal y material de la Subsecretaría de la Marina Mercante y de las Direcciones Locales de Navegación y Pesca relacionados comprendidos en el art. 2º del Decreto de 23.09.1932 y en el art. 5º de su reglamento, (orden de 11.12.1954).

Artículo 7º, la gestión del «Sexto de Practicajes» estará a cargo de la Junta Centra Administrativa del Fondo Económico de Practicajes de la Subsecretaría de la Marina Mercante, y la autorización para su distribución corresponderá a la Junta de tasas y Exacciones del Ministerio de Comercio.

Artículo 8º, se liquidará mensualmente mediante un certificado con el visto bueno de la autoridad de marina en el que se haga constar deducida de los correspondientes libros, la recaudación total por los diversos conceptos que se especifican en el art. 2º, así como la sexta parte que corresponde ingresar.

De este certificado que expedido por duplicado, recibirá la Corporación una copia con la conformidad del Interventor y Depositario de Fondos de la Junta Central de Practicajes

Artículo 9º La recaudación se efectuará en la forma que determine el Ministerio de Hacienda, por ingreso inmediato o mediato en el Tesoro, papel timbrado de pago al Estado, o ingreso en la cuenta corriente abierta en el Banco de España, debidamente intervenida por el Ministerio de Hacienda.

Artículo 10º se establece la jurisdicción de los Contencioso-Administrativos en los actos relacionado con los actos de gestión de dicha tasa.

Disposiciones finales

Primera. La modificación de las materias reguladas en el título primero de este Decreto sólo podrá hacerse mediante Ley votada en Cortes, y en cuanto a las de carácter reglamentario reguladas en el título segundo, podrán hacerse por Decreto conjunto de los Ministerio de Comercio y Hacienda.
Segunda. La presente exacción sólo podrá ser suprimida mediante Ley o por supresión del servicio que la motiva.

El Montepío Marítimo contara para su sostenimiento con los ingresos a que el artículo 24 de su reglamento se refiere, entre los que pueden incluirse el tercio del sexto de practicaje que le confirió la Orden de 23 de septiembre de 1932 del Ministerio de Marina.

1962

El Fondo Económico de Practicajes, se configura como Organismo Autónomo integrado en el Ministerio de Comercio por Decreto 1348/1962, del 14 de junio[277], en donde queda encuadrado como grupo A.

Embarcación de la Corporación de Prácticos de Málaga 1963, construida en Astilleros Cardona de Barcelona

277 *Boletín Oficial del Estado número 146.*

1965

**En el año 1965, debido a que cada vez eran mayores los desplazamientos del Presidente y de la Junta Directiva a Madrid, se delibera y finalmente decide fijar la sede de la Federación y Mutualidad de Prácticos de Puerto de España en la Capital, instalándose las oficinas en el tercer piso de la casa número 22 de la calle Almirante, cerca al Ministerio de Marina y a la Subsecretaria de la Marina Mercante…*

1968

**En este año se produce la dimisión de Don Herminio Viana Conde, siendo nombrado Presidente Don Antonio Espinosa Pachón, Práctico del puerto de Málaga. Por estas fechas se establece el Fondo de ayuda a puertos con poco tráfico.*

Por Orden de 13 de mayo de 1965 se actualizan las Normas reguladoras del Fondo Económico de Practicaje.

1969

Durante este año, **con el objeto de asentar definitivamente la sede de la Federación y Mutualidad en Madrid, con el personal necesario para llevar a cabo y prontitud todas las gestiones burocráticas, se produce una nueva reestructuración de los órganos de gobierno de la Junta Directiva, creándose, con dedicación plena, los nuevos cargos de Secretario General de Federación, Director de la Mutualidad y el de Tesorero. Los dos primeros recaen en el Práctico Don Ricardo Infante Flores y el tercero en el Práctico Don Rafael Ferrari Valera. Ambos piden la excedencia voluntaria en sus respectivos puertos de Sevilla y Ayamonte, fijando seguidamente su residencia en Madrid.*

1970

Por Orden de 26 de diciembre de 1970 se nombra Maestro de Taller para cubrir una plaza vacante en la Escuela Oficial de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Cádiz, a don P. F. E. tras el oportuno concurso y examen, convocado por la Resolución[278] de la Subsecretaria de la Marina Mercante de 24 de abril último En su nombramiento se le señala el sueldo anual (75.000 ptas. mas dos pagas extraordinarias y demás emolumentos que pudieran corresponderle) con cargo al Fondo Económico de Practicajes, clasificado como Organismo Autónomo, grupo A, por Decreto 1348/1962, del 14 de junio[279].

---

278 *Boletín Oficial del Estado número 114, del 13 de mayo de 1970.*
279 *Boletín Oficial del Estado número 146.*

En dicha orden aparece una curiosa advertencia: *Tras la posesión de su destino que deberá tener lugar dentro del plazo máximo de treinta días, a contar desde la fecha de notificación de este nombramiento al interesado, expresando si desea percibir dicha retribución en concepto de «sueldo» o «gratificación»*. Advertencia que además de parecer extraña, por cuanto que el aspirante ya debe saber cuánto le pagaran por el ejercicio de la plaza, siendo además peculiar que pueda a su voluntad, catalogar los emolumentos que provenientes del Fondo económico de practicaje puedan ser catalogados como sueldo o como gratificación. Bien parece que el redactor de tal orden pudo tener en mente, el concepto de cobrar como en lugar de como sueldo, según convenga al ganador del concurso, posiblemente para obviar algún impedimento legal que pudiera tener el citado ganador, razones que nos hace recordar a aquellos caso de los prácticos a sueldo (de la Armada), que cuando practicaban en buques del comercio, podían cobrar como gratificación los servicios prestados.

1974

El Organismo del Fondo Autónomo de practicaje se hace cargo de los profesores titulares que han superado las pruebas pertinentes, para las Escuelas oficiales de Formación Profesional Náutico-Pesquera, las cuales están a su vez a cargo del Ministerio de Comercio, tal como se publica en la Orden de 31 de enero de 1974.

1975

En este año,**debido a ciertos fallos contables en la administración de los fondos de la Mutualidad, se produce el cese de su Director Don Ricardo Infante Flores y más tarde la dimisión del Presidente de la Federación D. Luis de Vial y de Vial. Se eligió Presidente al Práctico de Las Palmas de Gran Canaria Don Matías Reina Hernández. Se nombró Secretario General al Teniente Coronel Jurídico de la Armada Don Alfonso Couceiro Tovar y respecto al cargo de Director de la Mutualidad, quedó sin cubrirse oficialmente aunque ejercido provisionalmente por el Práctico de Cartagena Don Ángel Ibabe Arana.*

1976

En este año, **a la vista de las nuevas disposiciones que se venían produciendo en materia de previsión social de Mutualidades y Montepíos en España, se decide que la Mutualidad se constituya en una entidad autónoma con Presidente y Junta Directiva propios, pasando a denominarse Mutualidad Benéfica de los Prácticos de Puerto de España y fijando sus oficinas en el mismo domicilio que la Federación. Se dispuso que la Federación tendría un Vocal representativo en la Junta Directiva de la Mutualidad y ésta también su representante en el seno de la Junta Directiva de la Federación.*

La Administración, una vez pasado el Organismo Autónomo "*Fondo de Practicajes al Ministerio de Comercio"*, hace uso de sus fondos para proveer destinos de personal administrativo varios, en los organismo propios de organismo o de aquellos otros de este ministerio, dedicados a la enseñanza náutico-pesquera según recogía la Orden de 31 de enero de 1974, tal como se indican en estas dos resoluciones:

--Resolución 14625 del Organismo Autónomo Fondo Económico de Practicajes de 15 de noviembre de 1975[280]*, por la que se convoca oposición libre para la provisión de las plazas de Subalterno vacantes en la plantilla del Organismo autónomo "Fondo Económico de Practicajes", esta Subsecretaría ha tenido a bien designar los Tribunales que han de juzgar.*

--Resolución de 23 de abril de 1976[281]*, Oposición libre para la provisión de siete plazas de Auxiliares Administrativos vacantes en la plantilla del Organismo Autónomo Fondo Económico «Fondo Económico de Practicajes, dependiente del Ministerio de Comercio, de conformidad con la Reglamentación General para el ingreso en la Administración Pública.[…], se ha resuelto cubrirlas de acuerdo con las siguientes:*

N*ORMAS GENERALES.*

Bases de convocatoria

1.1· Número de plazas.

Se convocan siete plazas de Auxiliares administrativos (coeficiente 1,7), dotadas en la plantilla presupuestaria del Organismo Autónomo «Fondo Económico de Practicajes», para ser cubiertas de acuerdo con la siguiente distribución:

Inspección General de Enseñanzas Marítimas y Escuelas, Madrid: Una Plaza, Escuela Oficial de Náutica de Bilbao-Portugalete (VZ): Dos plazas, Escuela Oficial de Náutica de Cádiz (CA): Una plaza. Escuela Oficial de Formación profesional Náutico-Pesquera de Alicante (AC): Una plaza.
Escuela Oficial de Formación profesional Náutico-Pesquera, de Cádiz (CA): Una plaza. Escuela Oficial de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Arrecife de Lanzarote (GC): Una plaza.

1978

Por Real Decreto 615/1978 de 30 de marzo se establece la estructura orgánica del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en donde se ha integrado la Subsecretaria de Pesca y Marina Mercante, disponiéndose por el número 8 del artículo 8º de tal R.D. que el Fondo económico de Practicaje

---

280 *Boletín Oficial del Estado, número 13. de 15 de enero de 1076.*
281 *Boletín Oficial del Estado número 182, del 30 de julio de 1976.*

conservará su propia naturaleza de Organismo autónomo y sus actuales competencias, nutriéndose económicamente de lo recaudado por la Tasa denominada sexto de practicaje, la cual ya había sido convalidada por Decreto 313/1960 de 25 de febrero, al tiempo que se dispuso la redacción de un nuevo reglamento, que dio lugar por ello al cambio de denominación del Fondo, pasando a llamarse *"Fondo para Estudios Marítimos y de Formación Profesional"* en cumplimiento de la Orden de 13 de marzo de 1965, por ello como tal tasas pasa a formar parte de los recursos de la Junta de tal fondo para estudios que ingresaran en la sección primera de las tres que conformaran las áreas establecidas por la mencionada Orden.

1983

**En las Asambleas celebradas en Santander, el Práctico de Sevilla Don Mariano Catalán González, fue nombrado para la presidencia de la Mutualidad, cesando el hasta entonces Presidente Don Ángel Ibabe.*

1989

**Debido a la escasez de la plantilla de Prácticos en su Corporación de Sevilla y para poder atender el tráfico en el Río Guadalquivir, se ve obligado a dimitir en la presidencia de la Mutualidad Don Mariano Catalán, siendo elegido a su vez para el cargo Don Manuel Grávalos, Práctico de Huelva.*

1992.- Fin (sin vigor) de la tasa parafiscal del Sexto de practicaje

**En el mes de mayo, cesó como Presidente de la Mutualidad D. Manuel Grávalos, siendo elegido el Práctico de Santa Cruz de Tenerife, Don Fernando Hernández García.*

Por la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se declaró sin vigor la Tasa parafiscal denominada Sexto de Practicaje, tal como se recoge en su Disposición transitoria segunda. Prácticos de puerto. Seis: *"A partir del momento de la aplicación del sistema tarifario a que se refiere el artículo 103 de esta Ley, queda sin vigor la tasa parafiscal denominada «Sexto de Practicaje»".*

Fue esta disposición clara y contundente en su exposición, pero como bien indicaba, marcaba el cuándo queda sin vigor: *a partir del momento de la aplicación del sistema tarifario*, es decir condicionada a la aplicación del sistema tarifario a que se refiere el artículo 103 de la misma ley, el cual dice:

Artículo 103. *Régimen económico, 2. Cuando los servicios de practicaje se presten de forma indirecta, sus tarifas máximas se ajustarán a lo establecido en el artículo 72 de la presente Ley y en el correspondiente contrato de prestación del servicio.*

Para una mejor aproximación a nuestra exposición, recordamos el citado art. 72:

Artículo 72. Tarifas de servicios de gestión indirecta:

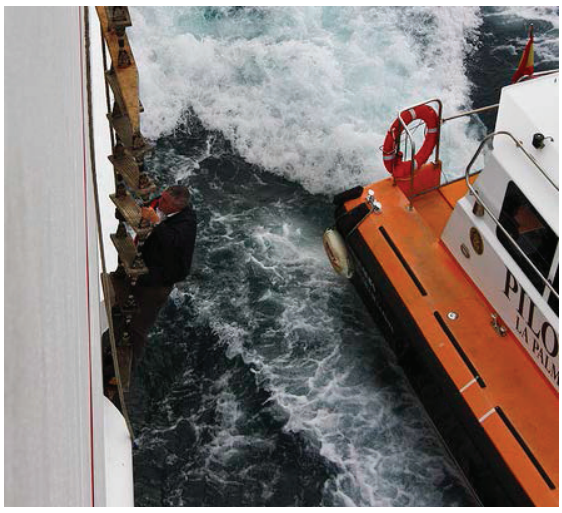
1. Las Autoridades Portuarias podrán establecer tarifas máximas, de obligado cumplimiento, para aquellos servicios portuarios que se presten en régimen de gestión indirecta.

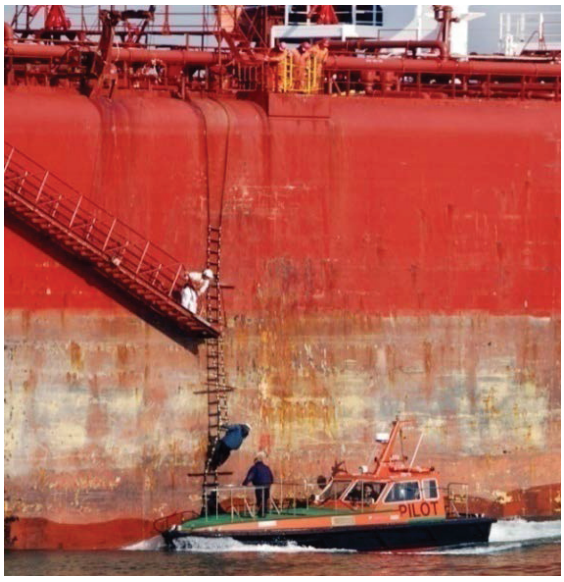
2. Estas tarifas podrán recogerse en las cláusulas de los contratos que se celebren o bien aprobarse por acuerdo de la Autoridad Portuaria correspondiente.

Por lo que entendemos, que el momento de quedar sin vigor la tasa parafiscal denominada *"Sexto de Practicaje"*, podía, dar lugar a una incorrecta aplicación, si no se cumplían las pautas del art. 103, cuando se preste (el servicio) de forma indirecta, como era el modo general en estos años, único sistema hasta entonces establecido, por el que se prestaban todos los servicios de practicaje en los diferentes puertos españoles, tanto de interés general, como autonómico, pero también. el mencionado artículo 103, exigía de hecho unas nuevas tarifas máximas, pues la que regían hasta entonces, y por ello no estaban aprobadas por la Autoridad Portuaria, sino por venir de donde venían, por la Autoridad de Marina y la Propia Marina Mercante, por lo tanto esas tarifas, en el momento de la entrad en vigor la Ley 27/92, como tales, eran tarifas únicas, (consideradas como aranceles por la prestación del servicio de practicaje), sin posibilidad legal de cambiarlas o disminuirlas, excepto en aquellos casos que en sus propios reglamentos (General o particulares de practicaje en cada puerto), estaban señaladas oficialmente, como descuentos o recargos oficialmente establecidos, por lo tanto, estaba también condicionado el momento de quedar sin vigor la tasa o exacción parafiscal del Sexto de Practicaje, al establecimiento de unas nuevas tarifas máximas, que estuviesen además plasmadas en un contrato de prestación del servicio, que en esta fechas, pues ninguna corporación de prácticos de los puertos españoles tenían formalizado, ni desde ese momento de la entrada en vigor de la mencionada Ley, las Autoridades Portuarias, habían revocado las tarifas heredadas o transformadas formalmente en tarifas máximas, dado que fueron tan profundos los cambios que obligaba la Ley, que por falta de desarrollo y prioridades propias del cambio, no se habían podido aprobar ninguna tarifa máxima o única, por la simple razón que las Autoridades Portuarias no habían sido hasta la entrada en vigor la Ley, titulares del servicio de practicaje, y además en estas fechas, no estaban preparados los contratos, ni hubo ningún acto formal de aprobación por revocación de las antiguas, para convertirlas en la nueva denominación de tarifas máximas, aunque fuese de modo transitorio, pues es casi seguro que no estaban ni diseñados estos contratos y sus correspondiente pliegos de bases y clausulas particulares para la prestación del servicio de practicaje, ni las nuevas Autoridades Portuarias hicieron uso de esa aprobación temporal mientras que no se establecieran las pautas que la Ley señalaba.

Por todo ello y a pesar que, en varias Corporaciones se interesaron por el ingreso de la tasa del sexto de practicaje, en la cuenta número 1001, habilitada en el Banco de España para este preciso fin, no lo podía hacer, por estar dada de baja dicha cuenta en este banco central.

En resumen una muestra más de cómo la Ley 27/92 en cuanto al asunto del servicio de practicaje, estuvo desde el comienzo de los primeros borradores de sus variados y controvertidos anteproyectos y proyectos, mal presentada y mal negociada con los prácticos, por un excesivo proceder inquisitorial de sus ponentes hacia los prácticos en general, lo que daba lugar, a no escuchar a estos profesionales que durante más de quinientos años fehacientemente acreditados, han ejercido su profesión y quisieron continuar ejerciéndola como es práctica común, en todos los puertos del mundo, frente a algunos despropósitos planteados por los negociadores, que daban lugar a no considerar los derechos adquiridos, ni a desarrollar la actividad de un modo eficaz y seguro. Triste y apoteósico mal final, de un concepto cuantitativo y tan criticados según se recoge en este trabajo, como ha sido el Sexto de los derechos de practicaje, establecido hacía ya 200 años para ayudar a los Capitanes de puerto, que tras pasar los primeros 50 años, se hace de notar económicamente, pero ni se adecua razonablemente a los tiempos, ni se mantienen unos criterios razonables para su aplicación, pues para el destino de sus fondos, cualquiera portador de una pluma o redactor de una periódico, con razón o sin ella, proponía un uso de lo más variado y ajenos a su concepto y procedencia, tal como hemos expuesto, hasta llegar a esta imprecisa final de etapa.





Transferencias del práctico en los puertos de Las Palmas y Tarragona, momentos cruciales del inicio y final del servicio de practicaje, que ha soportado durante 200 años el Sexto de Practicaje.

1996

Por la Disposición transitoria segunda, Prácticos de puerto, de la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se establecía entre otros puntos:

Régimen transitorio de continuidad en la prestación del servicio de las hasta entonces constituidas Corporaciones de Prácticos o en su caso de las entidades que sustituyan a estas en sus actuales funciones, anulando el carácter de Corporaciones de Derecho Público.

Regulación aplicable para el caso de pasar la gestión del servicio de practicaje directamente a la Autoridad Portuaria.

Permanencia en vigor del Reglamento General de Practicaje de 1958, mientras no se publique un nuevo reglamento, en cuanto no se oponga a esta Ley.

Obligatoriedad de contratar el servicio con las respectivas Corporaciones de Prácticos, mientras existan prácticos nombrados por concurso o concurso oposición y estén prestando sus servicios como tales a la entrada en vigor de la Ley.

Declaración a extinguir de la condición y régimen de ejercicio de la función de prácticos vigente hasta la entrada en vigor de la presente Ley[282].

Por Real Decreto 393/1996 de 1 de marzo se aprueba el Reglamento General de Practicaje de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En este año se comienza la renovación del material a flote y equipamiento de las adecuadas estaciones de practicaje en los diferentes puertos españoles, a medida que se van aprobando las tarifas máximas del servicio que señala la citada ley 27/92 y sus correspondientes contrapartidas económicas.

Embarcación de Prácticos de Barcelona

---

282 *Recordemos que hasta entonces, en el ejercicio de su profesión, eran considerados funcionarios públicos y sus honorarios eran facturados como arancel, en virtud del Decreto 313/1960, de 25 de febrero, artículo segundo.*

Conclusiones

Fue el mencionado Sexto de los derechos de practicajes, una participación del 16,66% sobre el total bruto facturado por los prácticos, sin descontar gasto alguno propios de la explotación del servicio, obligación impuesta en base a una Ley, como era Las Ordenanzas Generales de la Armada Real de 1793, que los prácticos de cada puerto entregaban mensualmente y siguiendo el protocolo establecido en dichas ordenanzas al Capitán de puerto, y mantenido textualmente en sus formalidades, durante más de 100 años, protocolo que en los últimos 50 años se ajustó a las nuevas directivas sobre su ingreso, -hasta 1992 que quedó sin vigor-.

Considerado inicialmente bajo la denominación de obvención para atender las necesidades de material y ayuda personal a esta autoridad, como Jefe del los prácticos, concepto que tras más de 100 años después, fue modificado para quedar como cantidad a ingresar en el llamado Fondo económico de practicaje, del cual inicialmente se hacía un reparto de una cantidad fija asignada a cada Capitán de puerto, en concepto de ejercer figuradamente como destino en superior categoría al señalado en las provisiones de destinos para cada Capitanía de puerto.

Durante los primeros 50 años desde su establecimiento no constan citas criticas de esta obligación legal de los prácticos, pero con la llegada a Santa Cruz de Tenerife de un buque trasatlántico ingles de la Royal Star Steam Company, se aireó la repercusión económica que esta obvención causaba, junto con otros derechos portuarios, en la propia explotación del servicio de pasajeros que se pretendía establecer entre el Reino Unido y Brasil, con escala en este puerto canario, para carbonear, tomar víveres y cualquier otra operación necesaria u oportuna.

A partir de aquí y con el propio desarrollo de los medios periodísticos, comenzaron a salir en la prensa nacional, opiniones de todos los tipos, no siempre fundamentadas y con propuestas de toda clase, tanto para solicitar su anulación, así como para encauzar estas cantidades con destino a otros fines, al tiempo que se inicia una guerra de opinión crítica contra la Marina de Guerra, en la cual, los prácticos aparecen como actores de primera fila.

Con la llegada al Ministerio de Marina del Sr. Sánchez de Toca, como ministro, se inicia un cambio legal, no exento de polémica y agravios, mediante un Real Decreto que no pasa por las Cortes, lo que motiva que varios Capitanes de puerto muestren su disconformidad e incluso el Capitán General del departamento del Ferrol es cesado por respaldar en cierto modo estas reclamaciones, -el cual ejercía como interino-, destacándose además el caso del Capitán del puerto de Huelva que hace llegar su reclamación por vía reglamentaria, al Tribunal Supremo de lo Contencioso-Administrativo, expediente que se despacha bajo la aceptación de la tesis del fiscal, basada en que como tal servidor de España no puede impugnar los actos del Estado, aun cuando este, le haya causado un perjuicio, que legalmente tenía como derecho adquirido el día de su nombramiento y toma de posesión.

A partir de aquí, la barra estaba libre para cualquier propuesta o critica, pues se daban opiniones y propuestas tan diversas como destinar dichos fondos a

la propia formación en la Marina, rebajar las tarifas de practicaje, ingresar el fondo en las arcas del Estado, gestionarlo por medio de Hacienda, la cual curiosamente la rechaza por considerar más alto el coste de la gestión que la cuantía a gestionar, etc., sin olvidar una cierta opinión crítica de algunos medios próximos al Ejercito, que aprovecharon la coyuntura para incidir contra la Marina.

Pero pasaban los años y continuaba el Fondo de los derechos de practicaje, como fondo autónomo, regentado por una dependencia de su mismo nombre, establecida para ello en el propio Ministerio de Marina, junto al propio ministro y del cual se hacen propuestas o actuaciones para mantener los semáforos, adquirir balleneras, y otros fines.

Con la segunda república se pasa el citado fondo a la Subsecretaria de la Marina Mercante, en donde permaneció hasta su extinción, la cual también hizo servir estos fondos provenientes del practicaje, como recurso económico para diversos empleos, como ayuda a la recién creada Mutualidad Benéfica de los Prácticos de puertos de España, e incluso se propone que una parte importante de su cuantía, pase a ser ingresos para poner en marcha el demorado Montepío Marítimo, del cual se daba la paradoja, que pretendía ingresar una importante parte del sexto de practicaje, pero se oponía a que los prácticos fuesen acogidos en dicho montepío, por ser considerados estos, como personal no asalariado; también fue este fondo habilitado para financiar viviendas de funcionarios y empleados de dicha institución (Subsecretaria de la Marina Mercante), soportar los costes de los profesores de la escuelas de formación náutico pesquera, etc.

A pesar de todas estas vicisitudes que entre otros efectos trajo consigo que Hacienda inspeccionara los ingresos de los prácticos, e incluso que dicho ministerio, inicialmente no aceptara que estas cantidades entregadas por obligación legal, fuesen consideradas como gastos necesarios, y por lo tanto estaban afectas al entonces impuesto de utilidades.

Por Real Decreto 615/1978 de 30 de marzo se mantenía el carácter de organismo autónomo del hasta entonces nombrado Fondo económico de Practicaje, nutriéndose de la Tasa parafiscal denominada sexto de practicaje, (la cual ya había sido por segunda vez convalidada por Decreto 313/1960 de 25 de febrero), al tiempo que se dispuso la redacción de un nuevo reglamento, que dio lugar por ello, al cambio de denominación del mencionado fondo, pasando a llamarse *"Fondo para Estudios Marítimos y de Formación Profesional"*.

La declaración de quedar sin vigor la Tasa parafiscal del sexto de practicaje como consecuencia de la Ley 27/92, produjo un alivio económico en las Corporaciones de prácticos, las cuales durante algunos años anteriores, padecieron por presión administrativa del organismo encargado de este servicio, una asfixia económica por cuanto que las tarifas de practicaje quedaron congeladas, junto con las restricciones para convocar los oportunos relevos por jubilación de los prácticos que alcanzaba la edad reglamentaria, lo que dio lugar en algunos puertos, a situaciones critica en sus plantillas, llegando por ello a casi colapsar el servicio, no obstante en aquellas corporaciones de mayor pujanza por el incremento del tráfico, pudieron por ello abordar anticipadamente la más que necesaria renovación del material a flote, junto con otras acciones e inversiones que pudieron ser llevadas a cabo, las

cuales tras la entrada en vigor de los pliegos de bases y clausulas del servicio portuario de practicaje que establecían la nueva ley, fueron incluidas en las nuevas tarifas, produciéndose quizás por primera vez en la historia de este servicio, una renovación total de las embarcaciones en un relativo corto plazo en todos los puertos españoles.

Por último es digno de mencionar:

- Los prácticos de puerto siempre cumplieron con sus obligaciones de entregar el sexto de practicaje, a quién y en donde, en cada época legalmente estaba establecido, no encontrándose en todas las fuentes consultadas para este trabajo, cita alguna que en cualquier lugar o momento, fuese acusada alguna corporación o prácticos en particular, por inexactitud o dejación de entregas de tal obligación.

- Por la entrega al Capitán de puerto del 16,66% de la facturación bruta mensual del servicio de practicaje, se daba la paradoja que en aquellos puertos con más de dos prácticos en la plantilla, *los ingresos procedentes del sexto de practicaje* del Capitán de puerto eran superiores al *ingreso bruto (sin tener en cuenta cualquier fallido cobro que se pudiera presentar),* de cada uno de los prácticos que componían su corporación, (sin descontar impuestos) y que realizaban el servicio, teniendo en cuenta, que los gastos de explotación (adquisiciones y mantenimiento de sus embarcaciones, personal a flote y vigías en sus casos, de cobranza y gestión administrativa etc. etc.), por estos años suponían un coste comprendido entre un 20% al 30% de la recaudación bruta.

♦ ♦ ♦

Notas complementarias del Capítulo Tercero

1.- Ver nota número 6 del Capítulo Segundo.

2.- Los buques mercantes, además de pagar en estas fechas dos reales por tonelada de contribución directa y de un octavo por quintal de carga y descarga, devengaban derechos de fondeadero, faros, capitanía, agarradores, registro, guías, papeletas, sanidad, prácticos, cuarentenas y otros cuya enumeración seria demasiada prolongada.

3.- Real Decreto de 27 de Noviembre de 1867, en donde se establece en su artículo 14: Los Comandantes de Marina y Ayudantes de distrito, serán al mismo tiempo Capitanes de Puerto de los del punto de su residencia.

4.- Curiosamente por esta reseña, se da a conocer una opinión totalmente contraria a la que imperaba en su día, cuando la presión de los armadores de Bilbao, hicieron todo lo posible para anular la organización del servicio de practicaje a turno, la cual fue recogida en nuestro trabajo Practicaje de Puerto, vicisitudes y circunstancias.

5.- Derechos de bolisa: Según Alexandre de Bacardí en su obra, Tratado del derecho mercantil de España (Barcelona 1840): Son los restantes derechos que se pagaban en los puertos, correspondientes a los del Piloto Mayor, anclaje, visita y demás llamados de puerto. Si bien hay que tener en cuenta que el cargo de Piloto Mayor de Bilbao continuó como tal hasta que fruto de las reformas llevadas a cabo por la Junta de reforma del puerto y practicaje de Bilbao, según publicaba El Mundo Naval Ilustrado del 10.03.1900, la cual finaliza sus trabajos en los primeros días de abril de este año, se acuerda la supresión del Piloto Mayor, hasta entonces jefe de los prácticos y del trafico de la barra, sustituyéndolo por el recién creado Practico Mayor, al igual que ya existía en otros puertos españoles, por lo que excepcionalmente al existir tal cargo en la Ría de Bilbao hasta 1900, diera lugar a que se mantuviese con dicho nombre los derechos que en los restantes puertos españoles ya eran nombrados exclusivamente como derechos de practicajes. Por otra parte ante la singularidad de su nombre de bolisa, cabe indagar su procedencia y con la ayuda de antiguos diccionarios llegamos a la conclusión que filológicamente procede de la voz latina pulviceus, de pulvis, *"polvo"*, la cual da lugar a la acepción castellana pavesa, es decir restos del fuego que se convierte en cenizas, por lo que podríamos considerar que los derechos de bolisas son aquellos antiguos derechos residuales que pagaban los buques en los puertos una vez desglosados los más importantes como los propios de mercancías, faros, etc.

6.- Pues existiendo en el puerto de Bilbao, una dualidad de medios para trasladar al practico para la prestación de sus servicios, dado que algunos prácticos usaban para sus traslados y transbordo, embarcaciones propias a vapor, y otros prácticos usaban embarcaciones a vela y remo, tal situación originó un

cierto enfrentamiento, tal como se desprende de la pregunta del diputado por Bilbao, señor Maura en Las Cortes y de la contestación del Ministro de Marina que se reseña, recogidas por diversos medios:

"Se ha recibido en el ministerio de Marina una exposición firmada por varios prácticos del puerto de Bilbao, en solicitud de que se les autorice para desempeñar su cargo en pequeños vapores, como se hace en otros puertos del extranjero y no en barcos a vela y remo como ahora, esto sin aumentar en nada los derechos de practicaje", añadiendo el comentarista que se debe de acceder a esta petición en cuanto se refiere al mejor desempeño de tan importante servicio, a pesar de que tal avance traerá una disminución de marineros en las embarcaciones con tales prestaciones[283].Si bien, parece que no se confirma el empleo del vapor en las embarcaciones de los prácticos de Bilbao hasta junio de 1889 cuando así lo verifica el periódico madrileño *La Iberia*[284].

7.- Por si la curiosidad del lector le incita a conocer con detalles la revocación de la propuesta por parte de la Comisión de presupuesto de Cuba, sobre la nacionalización del practicaje en Cuba, podrá encontrar estos artículos en donde se expone una defensa de la organización privada como tal Corporación de Prácticos de los diferentes puertos cubanos, buscando en la Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España, con la palabra clave practicaje, y seleccionando el periódico La Correspondencia Militar en las fechas 03/01/1890, 04/01/1890, ambos en sus páginas 1, 07/01/1890, página 2 y 23/04/1890, página 1.

8.- El litoral en esta época ha sido dividido en varias zonas, que se llaman provincias marítimas subdividiéndose éstas en los llamados distritos. El número de provincias es de 32. Si se llegase a un establecimiento armónico con los intereses del país se podían reducir el número de provincias al pasar a distritos las correspondientes a Motril, Sanlúcar, Ferrol, Villagarcía, Vivero, Ribadeo, Cartagena, Vinaroz, Tortosa, Mataró, Palamós e Ibiza. En las demás provincias no debiera haber ningún comandante de Marina de categoría superior a la de capitán de navío (coronel), pues es hasta bufo inclusive que haya brigadieres con mandos como el de Balagaría por ejemplo, aunque aún lo es más que haya un marinero, secretario de causas nada menos, en Gijón, al que por pudor se le llama piloto[285].

9.- Se conocía como grupo gamacista a los políticos seguidores de Germán Gamazo y Calvo, abogado, militante de la Unión Liberal y político español, desde 1871 hasta 1901, el cual llegó a ser ministro de Fomento durante el reinado de Alfonso XII y más tarde de Hacienda y de Ultramar durante la Regencia de María Cristina de Habsburgo. Fundó el periódico El Español. Tuvo un grupo de seguidores que fueron conocidos como gamacistas y fue cuñado

---

283 *El Liberal del 05.06.1881, página 3,La Discusión del 06.06.1881,El Correo militar, 02.04.1883, página 1.*
284 *Del 04.06.1889.*
285 *El Día 22.08.1889, página 1.*

de Antonio Maura, el cual se abanderó como continuador de la trayectoria de Gamazo tras su muerte.

10.- Los fondos económicos de los buques y dependencias han sido desde su institución en 1870, un instrumento eficaz para el día a día de las pequeñas acciones de mantenimiento a bordo, aunque a veces los costes de estas no resultaran tan bajos, pero daban buen resultado para afrontar las necesarias compras inmediatas que solucionan una avería, o acción de mantenimiento o de consumo imprevisto.

El fondo económico, tiene una asignación anual, y está regulado por su propio reglamento, el responsable como jefe es del segundo comandante del buque y su custodia y control la ejerce el habilitado de cada buque. Es sin duda un instrumento muy adecuado para la vida cotidiana de una unidad a flote que no siempre está en su base pero que necesita puntalmente afrontar un imprevisto no planificado pero necesario.

Curiosamente al fondo económico de un buque de guerra, quedaron asignado los gastos de amarraje en puerto español, tal como establecía la Real orden de 19 de junio de 1904, y en relación con los gastos de practicaje, estos también fueron a cargo de los fondos económicos de los buques desde la promulgación de la Real orden de 7 de febrero de 1913, si bien cuando los buques de la Armada participaron en el transporte de tropas o material durante la guerra de Marruecos, eran estos a cargo de la Hacienda, tal como ocurrió en Sevilla por la entrada del transporte de la Armada Almirante Lobo en 23 de junio de 1913. Tales cargos correspondiente a los gasto de practicaje y amarraje en los buques de la Armada, aun se mantuvieron a cargo del fondo económico mientras no se activaron los llamados créditos especiales, tal como se recoge en la Real orden de 7 de febrero de 1922.

Actualmente no está a cargo de este fondo, el pago de los servicios de practicaje, que como todos conocemos, se tramita mediante la presentación del correspondiente certificado que entrega el buque, en la Comandancia Naval para su posterior pago por la intendencia de los Servicios generales de la Zona Marítima correspondiente.

11.- El crucero Marqués de la Ensenada fue una réplica de un tipo de crucero ingles de la época, construido con urgencia en astilleros españoles debido a la necesidad del momento especialmente por el conflicto en Cuba, dándose la orden de su construcción en 1886, quedo listo para el servicio, tras ocho largos años de construcción, en 1894, resultando que del presupuesto inicial calculado en 1.828.000 Ptas., se pasó al coste final de 3.400.000 Ptas.

Tras su entrada en servicio fue enviado a Cuba para proteger sus costas, regresando a España sin tomar parte en los combates en 1899, siendo desguazado en 1900[286].

---

286 Página web DLM, Eladio Palmis.

12.- El autor ha compuesto esta exposición copiando varios párrafos extraídos de la mencionada revista, procurando con la mejor voluntad, no diluir las intenciones y razonamientos de José Rigart sobre tal asunto expuesto en un largo artículo. Por su interés y claridad de exposición es recomendable para aquellos interesados en el tema, abrir en la Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España, con la palabra clave practicaje, marcando la fecha de la publicación de la Revista Naval Ilustrada (10.02.1901) allí donde se solicita, para después abrir al completo la mencionada revista.

13.- En esta reseñase observa por primera vez, como ya se asume que la figura del Capitán de puerto ha sido absorbida por el Comandante de Marina, cuando dice: que vienen cobrando los Comandantes de Marina, si bien a continuación matiza que no queden quedará favor de los capitanes de puerto como ahora acontece.

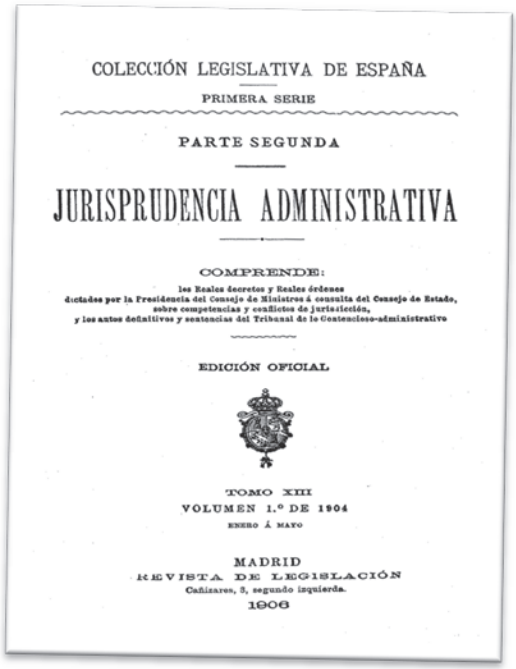
14.- Con objeto de aclarar en lo posible, el concepto que desde antes e incluso en las propias Ordenanzas de la Armada Real de 1793, en donde a veces se cita los ingresos del servicio de practicaje, como gratificación del practicaje**,** sirva esta nota como soporte aclaratorio: Tal como se ha comentado en la Nota 1 la cual remite a la nota 6 del Capítulo Segundo, tanto los Prácticos de Número (a sueldo del presupuesto de Marina, como son los conocidos casos de los Prácticos de Numero de los puertos de Cádiz, Sevilla y algunos más de ultramar), como los de Nombramiento (sin sueldo), sí que percibían gratificaciones por los servicios que prestaban, los primeros cuando ejercía en los buques del comercio, y los segundos cuando asistían a los buques de la Armada Real. Pues el concepto de gratificación del práctico, parece ser una costumbre de finales del XVII, que ya quiso anular las Ordenanzas de Godoy, aunque existe poca documentación que específicamente así lo cite, son más bien retales de crónicas de determinados acaecimientos.

15.- La tutela, potestad de control y régimen sancionador de los prácticos ha estado a cargo de la Marina desde 1793, pues con anterioridad cada puerto la ejercía bajo la potestad legislativa de su jurisdicción ducal, consular o de la Cofradía o Gremio de mareantes, hasta que de un modo especifico y generalizado, y fueron asignadas a la Armada Real a través de las Ordenanzas de este año, funciones las cuales han estado en vigor en relación con el practicaje, hasta la entrada en vigor del propio Reglamento General de Practicaje de 1996, a pesar del Reglamento de Fomento la industria marítima de 1901, de las regulaciones de la 2ª República y del Reglamento General de Practicaje de 1958, es decir algo más de 200 años, si bien han podido existir algunos paréntesis algo confusos durante la guerra civil y en el periodo comprendido entre 1992 hasta 1996, mientras que en algunos puertos no se establecían las correspondientes Capitanías Marítimas, pues por ello quedaron circunstancialmente a cargo de los hasta entonces, Comandantes Militares de Marina en su condición de doble autoridad como Capitán de Puerto, por todo ello, podemos de hecho decir, que a través de la Marina, ha sido el Estado quien ha tutelado el servicio de practicaje.

16.- El articulista del *El Heraldo* de Madrid, del 17.01.1903 autor o su asesor del artículo *"Ilegal e Injusto"* olvidaba que por Decreto de las Cortes de 9 de noviembre de 1837, las Ordenanzas de la Armada Real de 1793 fueron declaradas Leyes del reino.

♦ ♦ ♦

Anexo 1


COLECCIÓN LEGISLATIVA DE ESPAÑA

PRIMERA SERIE

PARTE SEGUNDA

JURISPRUDENCIA ADMINISTRATIVA

COMPRENDE:
los Reales decretos y Reales órdenes
dictados por la Presidencia del Consejo de Ministros á consulta del Consejo de Estado,
sobre competencias y conflictos de jurisdicción,
y los autos definitivos y sentencias del Tribunal de lo Contencioso-administrativo

EDICIÓN OFICIAL

TOMO XIII
VOLUMEN 1.º DE 1904
ENERO Á MAYO

MADRID
REVISTA DE LEGISLACIÓN
Cañizares, 3, segundo izquierda.
1906

Sentencia sobre reclamación derechos a percibir Sexto de Practicaje

COLECCIÓN LEGISLATIVA DE ESPAÑA
PRIMERA. SERIE PARTE SEGUNDA
JURISPRUDENCIA ADMINISTRATIVA

COMPRENDE; los Reales decretos y Reales órdenes dictados por la Presidencia del Consejo de Ministros á consulta del Consejo de Estado, sobre competencia y conflictos de jurisdicción, y los autos definitivos y sentencias del Tribunal de lo Contencioso-administrativo EDICIÓN OFICIAL TOMO XIII, VOLUMEN 1º DE 1904 ENERO Á MAYO
MADRID –
REVISTA DE LEGISLACIÓN.
Cañizares, 3, segundo izquierda. 1906

Núm. 42- TRIBUNAL DE LO CONTENCIOSO.
6 de Febrero, publicado el 15 de Octubre de 1904[287]

AUTO estimando la excepción de incompetencia opuesta por el Fiscal á la demanda deducida por D. José Barrasa contra la Administración general del Estado, sobre abono de obvención por servicio de practicaje.

En sus CONSIDERANDOS se establece:

Que según se previene de modo expreso en el art. 4 º, núm. 1º de la ley de 22 de Junio de 1894, que regula el ejercicio de la jurisdicción contencioso administrativa, no corresponde á los Tribunales de este orden el conocimiento de las cuestiones que por la naturaleza de los actos de que procedan ó de la materia sobre que versen se refieran á la potestad discrecional:

Que conforme tiene declarado el art. 4.º del reglamento dictado para ejecución de la precitada ley, corresponden señaladamente á la potestad discrecional, entre otras que enumera, las cuestiones que afecten á la organización del Ejército ó á la de los servicios generales del Estado.

Que á esta clase pertenecen los acuerdos que regulan las obvenciones por el servicio de practicaje en los Puertos.

---

287 *Colección legislativa de la Biblioteca virtual. Constitución 1812 (Casino Gaditano) Cádiz.*

En el pleito promovido por D. José Barrasa y Fernández de Castro contra la Real orden expedida por el Ministerio de Marina de 5 de Mayo de 1903:

Resultando que por Real decreto de 14 de Enero de 1903 se dispuso que al partir del mes de Febrero siguiente todas las obvenciones que con arreglo á los arts. 41 y 42 de las Ordenanzas generales de la Armada corresponden á los Generales, Jefes y Oficiales por el servicio de practicaje, ingresaran en una masa común bajo la denominación de *"Fondo económico de practicaje"*, que será destinado á sufragar las atenciones del servicio, se establecían reglas para su distribución, y se fijaba el máximum de participación de los Capitanes de Puerto en la diferencia entre el sueldo de su empleo y el del superior inmediato:

Resultando que el Capitán de navío D. José Barrasa y Fernández de Castro, qua desempeñaba el cargo de Capitán del puerto de Huelva, en instancia de 5 de Febrero de 1908 solicitó que se declarase que él conservaba su derecho á seguir percibiendo como Capitán de Puerto el sexto de practicaje que le concede el art. 41 de las Ordenanzas:

Resultando que el Ministerio de Marina, de conformidad con lo informado por la Asesoría general, dictó Real orden en 5 de Mayo de 1903 desestimando la instancia de Barrasa:

Resultando que contra esta Real orden y á nombre de D. José Barrasa dedujo el Procurador D. Luis Soto recurso contencioso-administrativo y formalizó oportunamente demanda con la súplica de que se anule dicha Real orden, y que en su lugar se declare que D. Juan Barrasa, en el cargo dé Capitán de Puerto, tiene derecho á percibir el sexto de practicaje que como emolumento de su empleo le concede el art. 41 de las Ordenanzas generales de la Armada, y que procede el ·abono del devengado:

Resultando que emplazado el Fiscal para que contestara la demanda ha alegado en tiempo la excepción de incompetencia de jurisdicción, habiéndose celebrado la vista del incidente, previa citación de las partes.

Visto, siendo Ponente el Consejero Ministro D. José María Jimeno de Lerma

Vistos los artículos 4º, núm. 1º, 46 y 50 de la ley de 22 de Junio de 1894:

Visto el art. 4º, núm. 1º del reglamento de 22 de Junio de 1894:

Considerando que según se previene de modo expreso en el art. 4º, núm. 1º de la ley que regula el ejercicio de la jurisdicción contencioso-administrativa, no corresponde á los Tribunales de este orden el conocimiento de las cuestiones que por la naturaleza de los actos de que procedan ó de la materia sobre que versen se refieran á la potestad discrecional:

Considerando que conforme tiene declarado el art. 4.º del reglamento dictado para ejecución de la precitada ley, corresponden señaladamente á la potestad discrecional, entre otras que enumera, las cuestiones que afecten á la organización del Ejército ó á la de los servicios generales del Estado:

Considerando que la Real orden impugnada en el presente recurso se halla comprendida de lleno en los preceptos citados por haberse dictado en uso de la potestad discrecional, toda vez que la materia sobre que versa afecta de modo indudable, no sólo á la organización del Ejército, sino á la de un servicio del Estado, como lo es el de practicaje de los Puertos, y que, por lo tanto, está excluida del conocimiento de este Tribunal por virtud del precepto expreso contenido en las disposiciones que quedan citadas;

Se declara procedente la excepción de incompetencia de jurisdicción alegada por el Fiscal, y en su consecuencia, sin curso la presente demanda; archívese el rollo y devuélvase el expediente al Ministerio de Marina con testimonio de este auto, que se publicará en la Gaceta de Madrid é insertará oportunamente en la COLECCIÓN LEGISLATIVA.

Madrid 6 de febrero de 1904.=Fermín H. Iglesias.=José González Blanco.= El Marqués de Vivel.=José María Jimeno de Lerma.=Emilio Alvear. =Licencia Francisco Cabello, Secretario de Sala.

♦ ♦ ♦

Anexo 2

FEDERACIÓN DE PRÁCTICOS DE PUERTO DE ESPAÑA

MUTUALIDAD BENÉFICA DE PREVISIÓN SOCIAL DE LOS PRÁCTICOS DE PUERTO DE ESPAÑA

"El servicio de practicaje es tan antiguo como la propia navegación, de la que se deriva. Nació inmediatamente después de que el hombre descubriese junto a los conocimientos de la náutica, los secretos locales de las profundidades de la mar, de sus peligros, de la calidad de sus bajos o fondos, de las corrientes, mareas y meteorología, caracterizándole como un experto marino de un lugar o zona".

Platón, en el Siglo IV antes de Cristo, ya se refería a estos marinos poniéndolos como ejemplo. En uno de sus bellísimos Diálogos, dice a los políticos que velen por la cosa pública con el mismo esmero con que los médicos tratan a sus enfermos o como aquellos pilotos que, con pericia y seguridad, dirigen las naves a seguro fondeadero.

Posteriormente, la aparición de los buques de vapor, el sucesivo incremento del tonelaje de los mismos y la construcción de los puertos artificiales, obligaron a estos hombres de mar a adaptarse a nuevos tipos y clases de maniobras, en las que, además de la seguridad del propio buque y su carga, habían que tener también en cuenta la de los otros barcos y la protección de las instalaciones portuarias.

Hoy en día, ante los desastres ecológicos que se han venido produciendo al servicio de practicaje se le ha asignado, también, la importante y delicada función de velar por la prevención del medio ambiente.

Si un Capitán o Patrón con el buque de su mando, esporádicamente entra y sale de un pues sin usar de los servicios de un Práctico, ciertamente estará maniobrando su barco, pero nunca podrá decir que efectúa un servicio de practicaje. Aún cuando así lo crean erróneamente algunos. Lo que hace es algo muy diferente que efectuar una actividad marinera, internacionalmente reconocida, y navegar diestramente, con la práctica de unos conocimientos adquiridos y bien demostrados, por estrechos, canales y bocanas, en medio de escollos, rompientes o bajos fondos, llevando cualquier nave con la velocidad adecuada hasta seguro fondeadero o atraque en su entrada, o bien, inversamente, hasta la mar en la salida, y con el interés conjunto de velar tanto por la seguridad de un determinado barco como por la de todo el tráfico marítimo.

El objetivo es la seguridad y partiendo de esta premisa, se entiende la importancia del servicio de practicaje y la necesidad de que los profesionales que lo ejercen tengan las titulaciones requeridas. Ciertas políticas de determinados sectores abogan por *"legítimos principios economicistas"*, tratando de *"abonarse"* la presencia de quienes tienen experiencia y encomendada la seguridad. Por ello, preocupa que ciertas medidas se tomen sólo cuando ocurren trágicos acontecimientos.

En España, el servicio de practicaje es ejercido por Capitanes de la Marina Mercante con experiencia en el mando de buques y que, mediante las correspondientes pruebas teóricas y prácticas, han sido debidamente cualificados y posteriormente nombrados.

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de 24 de noviembre de 1992 y 26 de diciembre de 1997, así como el Reglamento General de Practicaje, aprobado por Real Decreto de 1 de marzo de 1996, establecen la forma de prestación del servicio y el acceso a la profesión.

La experiencia común ayuda en toda actividad de la vida. No sólo en el aspecto puramente profesional, sino también en cualquier otro de tipo general. La intensificación de las relaciones entre las personas o grupos de ellas, buscando el camino adecuado y el reconocimiento mutuo, es sin duda el mejor medio para encontrar un orden y convivencia social.

Así lo comprendieron los Prácticos de los puertos españoles, cuando el también Práctico de Barcelona Don Ernesto Anastasio Pascual viendo las pobres condiciones con las que en ciertos puertos se ejercía el servicio y lo exiguo de los haberes, con el apoyo de los compañeros de su Corporación y de algunos más de otros puertos, les propuso la integración y asociación corporativa en una Federación de Prácticos de Puerto de España, que los igualara y representara debidamente. El 15 de mayo de 1909, en la Ciudad Condal, se celebró la Asamblea de constitución y se aprobaron los primeros Estatutos, eligiéndose por unanimidad a Don Ernesto Pascual como Presidente y fijando la sede social de la Federación en el puerto desde donde se ejercía la presidencia, en este caso Barcelona.

Los Prácticos adheridos representaban a las Corporaciones de los puertos de: Águilas, Alicante, Almería, Barcelona, Bayona, Bilbao, Burriana, Cádiz, Cartagena, Castellón, Corcubión, Coruña, Denia, Gandía, Huelva, La Guardia, Málaga, Marín, Mazarrón, Palamós, Pasajes, Portman, San Feliu de Guixols, Sanlúcar de Barrameda, Sevilla, San Sebastián, Tarragona, Valencia, Vigo y Villa-Carlos (Mahón).

El 22 de junio de 1909, se redactó la Memoria de la Federación, en la que se exponían los criterios para dotar al servicio de practicaje de una mayor eficacia y mejor seguridad, así como para la necesaria regularización del ejercicio de la profesión.

Hasta aproximadamente el año 1850, los Prácticos accedían desde

diferentes actividades y con titulaciones varias. A partir de esa fecha, la llegada de los barcos de vapor y la construcción de los nuevos puertos artificiales, junto al creciente auge que iba tomando el transporte marítimo, hizo considerar a todas las Administraciones la necesidad de incrementar los conocimientos náuticos de los Prácticos. Poco a poco, Capitanes, Pilotos y Patrones fueron ocupando las plazas y a la Federación le correspondió en esa transición, la difícil tarea de integración y asociación de todos aquellos marinos que, con diferente titulación, ejercían una misma y arriesgada profesión.

En España, la planificación de actividades referentes al tráfico portuario, respondiendo a los principios de seguridad, utilidad, continuidad y uniformidad, se llevaban a cabo a través de las Reales Ordenanzas Generales de 1793, en su Título VII del Tratado 5º. Las Reales Ordenanzas de 17 de diciembre de 1885 y de 11 de marzo de 1886, establecieron las Bases para la Reglamentación del servicio de practicaje en los puertos españoles, configurándolo como un servicio público.

El 13 de octubre de 1913, ya con la intervención de la Federación de Prácticos de Puerto de España, se aprobó el Reglamento de Practicaje para la aplicación de la Ley de Protección y fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas, de 14 de junio de 1909.

En algunos puertos españoles, la situación económica era insostenible para seguir manteniendo el servicio y para la misma subsistencia de los Prácticos. A estos, por la Real Orden de 15 de marzo de 1909, se les había retirado cualquier derecho a recibir haberes del Estado. No teniendo cobertura para casos de enfermedad o accidente laboral, la misma Administración dispuso por las Reales Ordenes, de 16 de agosto de 1912 y 9 de junio de 1913, que para resolver los expedientes en trámite, se permitiese la constitución, por las Corporaciones de Prácticos, de Montepíos o Instituciones benéficas en cada localidad, con objeto de atender a aquellos que se hallaban de baja por inutilidad, exigiéndose en cada nuevo ingreso el compromiso de aceptar los deberes que impusiese la Institución.

Pero mientras algunas Corporaciones, por el número de sus componentes y suficiente tráfico, podían asumir tal compromiso, otras quedaron en una total indigencia y subsistiendo su personal gracias a la ayuda que les prestaban los pocos barcos que requerían sus servicios y a la de los pescadores locales. El 9 de julio de 1909, se aprobó para la Corporación de Barcelona, el primer Montepío para socorros y pensiones de los Prácticos, donde además de contemplar la inutilidad en el trabajo y la enfermedad, se incluían la baja temporal por procesamiento y una pensión de retiro. A la iniciativa de la Corporación de Barcelona le siguieron también otras, aunque lamentablemente no todas pudieron hacerlo.

Dos objetivos importantes se propuso la Federación para el futuro, la creación de una entidad de previsión social para los Prácticos y sus familiares,

y la contratación de un seguro de accidentes que cubriese los casos de muerte o inutilidad en el ejercicio de la profesión.

A finales del año 1921, el Comité Oficial de Seguros, obrando en nombre y representación del Estado español, tomando por base las disposiciones contenidas en el Real Decreto del Ministerio de Marina, de 18 de mayo de 1921, asumía el riesgo contra accidentes de mar de los Prácticos de número, siempre que prestasen servicio oficial en los puertos españoles.

Continuó algún tiempo la Federación presidida por Don Ernesto Anastasio, hasta que cesó voluntariamente en el cargo y profesión, para dedicarse junto al ejercicio de la abogacía al campo de los negocios marítimos y de seguros.

Le sucedió, en 1921, Don Feliciano Sust Vives, también de Barcelona, y después D. Juan Freixas Badía, igualmente Práctico del mismo puerto, por lo que la sede federativa no cambió de lugar.

En su empeño de finalizar la creación de una entidad de previsión social, Don Juan Freixas se dirigió a la Asamblea General celebrada en Barcelona, los días 9 y 10 de diciembre de 1929, con estas palabras: “Queridos amigos y compañeros: El principal objeto de esta reunión es deliberar sobre la posibilidad de la creación de una Mutua de Previsión Social para todos los Prácticos de Puerto de España. No debe infundir recelos esta Mutua en proyecto, a las Corporaciones que tienen instituidos Montepíos particulares. Tan particular como estos, servirá de valioso complemento a los mismos y llenará el hueco sentido por muchos, que por diversas causas no han podido asegurar su vejez ni cubrir a sus deudos de las vicisitudes de la vida.

A pesar de que las Corporaciones de Águilas, Almería, Algeciras, Alicante, Bilbao, Barcelona, Corcubión, Ceuta, Castro Urdiales, Denia, Ferrol, Gijón, Garrucha, La Coruña, Mazarrón, Marbella, Melilla, Marín, Noya, Pasajes, Palamós, Rosas, Santa Eugenia de Riveira, Santa Pola, San Esteban de Právia, Santander, San Sebastián, San Carlos de la Rápita, San Feliu de Guixols, Torrevieja, Tarragona, Vigo, Villagarcía y Zumaya, dieron su conformidad, serias discrepancias con algunos Prácticos de otras y hasta de alguna de las citadas, impidieron su aprobación.

Quizás por este motivo, Don Juan Freixas dimitió de su cargo durante el mes de febrero de 1930, sustituyéndole como Presidente el Práctico de Valencia Don Francisco Gómez Anastasio, pasando la sede de la Federación al citado puerto de levante.

A finales del año 1931, a pesar de las dificultades existentes, se consiguió, siquiera en mínima parte, poner en marcha la primera entidad de carácter benéfico social totalmente afecta a la Federación, denominada Mutua de los Prácticos de Puerto de España, más conocida por *“Paga de Toca”*. Don

Francisco Gómez Anastasio cita como grandes entusiastas y emprendedores en su consecución, a los Prácticos Don Feliciano Sust Vivies, de Barcelona, Don Joaquín Fernández Repeto, de Cádiz y Don Manuel Bilbao Barrado, de Bilbao. Dicha Mutualidad estaba regida por la misma Junta Directiva de la Federación y tenía la misma sede que esta.

En el mes de abril de 1935 dimitía Don Francisco Gómez Anastasio, que necesitaba atender serios asuntos familiares. El 3 de octubre de 1935, en la Asamblea celebrada en Madrid, salió elegido Presidente de la Federación y Mutualidad de Prácticos de Puerto de España, Don Manuel Bilbao Barrondo.

En la misma Asamblea, se aprobó definitivamente la Mutua de los Prácticos de Puerto de España y su correspondiente reglamento. Y en la misma reunión se estableció la Cuota de Indemnización de la Federación de Prácticos de Puerto de España.

Funcionando normalmente Federación y Mutualidad, y, en período de adaptación, la Cuota de Indemnización, dio comienzo en 1936 nuestra guerra civil, que dejó dividido al colectivo en dos zonas. A Don Manuel Bilbao le cogió la contienda en Madrid, a donde había ido a negociar asuntos relacionados con la Federación, y ya no pudo regresar a su puerto de Bilbao.

A pesar de sus diferentes creencias e ideales políticos, los Prácticos siempre estuvieron unidos por su vinculación de hombres de mar. La Federación y la Mutualidad sobrevivían en el espíritu de todos ellos, ya que, en la práctica, oficialmente ambas instituciones estaban suspendidas en sus actividades.

Don Manuel Bilbao no pudo reincorporarse al servicio hasta mediados de julio de 1937, solicitando de la Superioridad la reanudación de las actuaciones de Federación y Mutualidad, así como del Auxilio a Prácticos de Puertos afectados por la Guerra Civil. Se concedió, por O.M., el día 23 de abril de 1941. El auxilio a Prácticos absorbió, de momento, las obligaciones de la Mutualidad. En los 61 meses que estuvo funcionando, se recaudaron cerca de 2.500.000 pesetas, con las que se atendieron a 11 viudas y varios huérfanos de Prácticos asesinados, a 31 Prácticos suspendidos de empleo, a 37 Prácticos sancionados por la Superioridad y, finalmente, a las viudas de los Prácticos fallecidos en los cuatro años en que estuvo suspendida la Mutualidad, desde el 18 de julio de 1936 al 30 de junio de 1940.

En los años cuarenta se creó el Montepío de Madrid, con las primeras coberturas sociales destinadas a los hombres de la mar. Pero, al no ser considerados como asalariados, los Prácticos no podían acogerse a los beneficios de sus prestaciones.

Hasta el 8 de junio de 1946, no se pudo aprobar el Reglamento provisional de la Mutualidad Benéfica de Prácticos de Puerto de España,

dándose un plazo de dos años para redactar el definitivo. Fue en aquella fecha cuando Don Manuel Bilbao se dirigió a todos los federados, agradeciendo el espíritu que animaba a los Prácticos de Puerto a favor de sus compañeros, *"aunque ello repercutiera naturalmente en la merma de sus propios intereses"*.

En el mes de octubre de 1949, transcurridos los dos años, la Junta Directiva aprobó el proyecto del Reglamento definitivo de la Mutualidad y, al mismo tiempo, se dirigió a la superioridad solicitando para la Institución el 50% del Sexto de las recaudaciones que las Corporaciones de Prácticos tenían la obligación de abonar al Montepío Marítimo Nacional.

En el B.O.E. número 118, de 28 de abril de 1950, se publicó el Decreto aprobando el Reglamento definitivo y concediéndose a la Mutualidad el auxilio económico solicitado. El día 1 de mayo de 1950, Fiesta de Trabajo, entró en vigor este nuevo Reglamento de la Mutualidad de Prácticos de Puerto de España. Y en el mismo año, la Mutualidad de Prácticos de Puerto de España consiguió realizar un laborioso contrato colectivo con el Montepío Marítimo, en el que abonando la correspondiente cuota se cubría la pensión de jubilación de todos sus asociados. Más adelante aquel Montepío Marítimo fue absorbido por el Instituto Social de la Marina, que a su vez y posteriormente, pasó a depender hasta la fecha de hoy, como régimen especial de los hombres de mar, de la Seguridad Social del Estado.

El día 1 de agosto de 1956, en Portugalete (Vizcaya), Don Manuel Bilbao, al dejar el cargo, redactaba con gran detalle la Memoria anual de Federación y Mutualidad, reflejando todas las dificultades sufridas y vencidas para poder llegar al final de su mandato con tantas satisfacciones logradas.

La sede de la Federación y Mutualidad siguió en Bilbao, al ser nombrado Presidente Don Juan Alday Larrosa, también Práctico de aquel puerto y seguir con la costumbre de que las oficinas de Federación y Mutualidad estuviesen en la misma localidad donde ejercía el Práctico Presidente. No obstante, debido a que los órganos de la Administración Marítima estaban en Madrid, siendo el centro geográfico de la Península y con mejores medios de transporte, la celebración de las Juntas Directivas y Asambleas Generales se hacían en la capital. En el céntrico Hotel Sanvy, junto a la Plaza de colón, las primeras y en la Subsecretaría de la Marina Mercante, las segundas. En este último caso, el motivo era que la legislación, entonces vigente, no permitía que más de cierto número de personas se reunieran en lugares de carácter público.

Por Decreto de 4 de julio de 1958, modificado por Decreto 250/63, de 7 de febrero de 63, se aprobó el Reglamento General de Practicajes para todos los puertos españoles, que pasaba a formar parte del Reglamento de aplicación de la Ley de Protección y Renovación de la Flota Mercante Española, de 12 de mayo de 1956.

En el año 1960, era elegido Presidente de Federación y Mutualidad Don

Gabriel Capllonch Miteu, Práctico de Barcelona. Debido al gran número de actividades sociales de la Mutualidad y al desarrollo constante de la Seguridad Social en España, con el objeto de que existiera una dedicación más especial para ella, se nombró al Práctico de Sevilla Don Ricardo Infantes Flores, Secretario de la misma y, como consecuencia de ello, su Vocal representante en la Junta Directiva de Federación.

Al cumplirse el mandato correspondiente de cuatros años, en el año 1964, se nombra nuevo Presidente al Práctico de La Coruña Don Herminio Viana Conde, siguiendo como Secretario y Vocal representante de la Mutualidad en la Junta Directiva, Don Ricardo Infantes Flores.

En el año 1965, debido a que cada vez eran mayores los desplazamientos del Presidente y de la Junta Directiva a Madrid, se delibera y finalmente decide fijar la sede de la Federación y Mutualidad de Prácticos de Puerto de España en la Capital, instalándose las oficinas en el tercer piso de la casa número 22 de la calle Almirante, cerca al Ministerio de Marina y a la Subsecretaria de la Marina Mercante y, cómo no, en las inmediaciones del hotel tantas veces utilizado por los Prácticos en sus reuniones anteriores.

En el mismo año se reforman los Estatutos de la Federación, adaptándolos a la Ley de Asociaciones, de 24 de diciembre de 1964. En virtud de dicha Ley, no se pueden asociar las Corporaciones como entidades jurídicas, sino que deben hacerlo los Prácticos como personas físicas.

Durante el año 1968, se produce la dimisión de Don Herminio Viana Conde, siendo nombrado Presidente Don Antonio Espinosa Pachón, Práctico del puerto de Málaga. Por estas fechas se establece el Fondo de ayuda a puertos con poco tráfico.

En el año 1969, con el objeto de asentar definitivamente la sede de la Federación y Mutualidad en Madrid, con el personal necesario para llevar a cabo y prontitud todas las gestiones burocráticas, se produce una nueva reestructuración de los órganos de gobierno de la Junta Directiva, creándose, con dedicación plena, los nuevos cargos de Secretario General de Federación, Director de la Mutualidad y el de Tesorero. Los dos primeros recaen en el Práctico Don Ricardo Infante Flores y el tercero en el Práctico Don Rafael Ferrari Valera. Ambos piden la excedencia voluntaria en sus respectivos puertos de Sevilla y Ayamonte, fijando seguidamente su residencia en Madrid.

En 1973, accede a la Presidencia de la Federación el Práctico de puerto de Cartagena Don Luis de Vial y de Vial, Capitán de la Marina Mercante y anteriormente Teniente de Navío del Cuerpo General de la Armada.

En el año 1975, debido a ciertos fallos contables en la administración de los fondos de la Mutualidad, se produce el cese de su Director Don Ricardo Infante Flores y más tarde la dimisión del Presidente de la

Federación D. Luis de Vial y de Vial. Se eligió Presidente al Práctico de Las Palmas de Gran Canaria Don Matías Reina Hernández. Se nombró Secretario General al Teniente Coronel Jurídico de la Armada Don Alfonso Couceiro Tovar y respecto al cargo de Director de la Mutualidad, quedó sin cubrirse oficialmente aunque ejercido provisionalmente por el Práctico de Cartagena Don Ángel Ibabe Arana.

En el año 1976, a la vista de las nuevas disposiciones que se venían produciendo en materia de previsión social de Mutualidades y Montepíos en España, se decide que la Mutualidad se constituya en una entidad autónoma con Presidente y Junta Directiva propios, pasando a denominarse Mutualidad Benéfica de los Prácticos de Puerto de España y fijando sus oficinas en el mismo domicilio que la Federación. Se dispuso que la Federación tendría un Vocal representativo en la Junta Directiva de la Mutualidad y ésta también su representante en el seno de la Junta Directiva de la Federación.

Después de ello, la Junta Directiva de la Federación quedaba formada de la siguiente forma: Un Presidente elegido por la Asamblea General; cuatro Delegados de Zona titulares (uno de ellos sería nombrado Vicepresidente por la Junta a propuesta del Presidente) y otros cuatro suplentes, elegidos entre los tres Vocales de cada Zona (Norte, Sudoeste y Mediterránea), así como el de Puertos con menos de tres Prácticos, elegido por los de ese sector entre Vocales correspondientes. A ellos se unía el Vocal representante de la Mutualidad y, con voz pero sin voto, el Secretario General y el Tesorero.

Después de la dimisión de Don Luis Vial y de Vial la Asamblea General de la Federación de Prácticos, el entonces Ministro de Maria no la aceptó, ya que tenía potestad para refrendar los nombramientos y ceses de los Presidentes. Algunos Prácticos, especialmente los del puerto de Barcelona, protestaron y abandonaron temporalmente su pertenencia a la Federación. En parte también por no compartir interpretaciones estatutarias, referentes a la Ley de Asociaciones. Al final prevaleció la cordura entre todos, el Ministerio admitió su cese. Los Estatutos se adaptaron debidamente, evitando en su articulado cualquier signo paternalista desde la Administración y se sometieron a un contenido democrático más acorde con aquellos nuevos tiempos. Los Prácticos volvieron libremente a reagruparse y la Federación siguió felizmente adelante con un proyecto común. Pero quizás influidos por todos estos hechos, o quizás pensando en conseguir un mayor y mejor reconocimiento público de la profesión, el Presidente Reina comenzó las gestiones para la creación de un Colegio Profesional de Prácticos.

Con Don Matías Reina, se implantó la buena costumbre de celebrar cada año las Asambleas Generales, de Federación y Mutualidad, en lugares diferentes de nuestras costas. Y así se continuó felizmente hasta el año 1990, en que se vislumbró que la Administración estaba preparando algunos proyectos para prestar el servicio de practicaje con criterios unipersonales y discriminatorios, contrarios a los intereses y derechos adquiridos por los

Prácticos hasta ese momento. Estas Asambleas se vinieron haciendo, alternando a veces también con Madrid, en los puertos de Las Palmas, Ibiza, Huelva, La Coruña, Santander, Cartagena, Palma de Mallorca, Málaga, Barcelona y Cádiz. Igualmente, por esas fechas la Federación se asoció a la EMPA y a la IMPA. Asociaciones de Prácticos europeos e internacionales, respectivamente. Se acordó nombrar a dos Prácticos como Delegados del Presidente de la Federación en dichas asociaciones EMPA e IMPA, asistiendo como Vocales a las Juntas Directivas de Federación.

Don Matías Reina fue reelegido Presidente el 6 de abril de 1979, y cesó en 1983. Fue sustituido, en funciones, por el Vicepresidente y Práctico de Gijón, Don Perfecto R. Pichel Lobato, que posteriormente, el 11 de abril de 1984, tras la correspondiente convocatoria, fue elegido para la presidencia. Durante el mandato del primero, estuvo a punto de aprobarse en el Paramento la creación del Colegio Oficial de Prácticos, pero desgraciadamente el día antes del señalado para su aprobación se disolvieron las Cortes.

En el año 1981, cesó el Secretario General de la Federación Don Alfonso Couceiro, siendo sustituido por el Teniente Coronel Jurídico de la Armada Don Bruno Otero Deus.

En el año 1983, en las Asambleas celebradas en Santander, el Práctico de Sevilla Don Mariano Catalán González, fue nombrado para la presidencia de la Mutualidad, cesando el hasta entonces Presidente Don Ángel Ibabe.

En el año 1987, cesa en la presidencia de la Federación Don Perfecto R. Pichel Lobato y es nombrado Presidente Don Jesús Gutiérrez Pereda, Práctico del Puerto de Santander, que desgraciadamente falleció años más tarde a causa de un accidente, cuando estaba ejerciendo la profesión en su puerto de Santander.

El Presidente Don Jesús Gutiérrez se encontró poco tiempo con el anuncio del anteproyecto de una Ley de Puertos y de la Marina Mercante, que no solamente variaba todo concepto existente sobre el servicio de practicaje, sino que pretendía cambiar radicalmente la figura del Práctico, devaluándola y dejando a los que estaban en activo sin ninguno de los derechos laborales legítimamente adquiridos. Fueron momentos difíciles, en los que trataba tanto defender el concepto del servicio de practicaje como los mismos puestos de trabajo, teniéndose que llegar hasta la misma huelga en todos los puertos, algo que hasta entonces nunca los Prácticos españoles habían pensado hacer.

En el año 1989, debido a la escasez de la plantilla de Prácticos en su Corporación de Sevilla y para poder atender el tráfico en el Río Guadalquivir, se ve obligado a dimitir en la presidencia de la Mutualidad Don Mariano Catalán, siendo elegido a su vez para el cargo Don Manuel Grávalos, Práctico de Huelva.

En el año 1991, por cambio de destino militar en la Armada, cesó el Secretario General de la Federación Don Bruno Otero. Para sustituirle se buscó a una persona de reconocida valía en el sector marítimo, nombrándose al Capitán de la Marina Mercante Don Enrique Yturriaga Cantos, con un amplio currículum profesional que le hizo merecedor de ello. Igualmente se nombró asesor externo de la Federación, al prestigioso Abogado del Colegio de Madrid Don Manuel Dapena.

En el año 1992, en el 500 aniversario del descubrimiento de América, discutiéndose ya en el Parlamento la controvertida Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se celebró en Madrid la gran reunión bianual de IMPA, cuyo acto de inauguración lo presidió S.M. El Rey Don Juan Carlos, Presidente Honorario de la Asociación Marítima Internacional de Prácticos. Durante la celebración de la misma, se nombró para una de las Vicepresidencias de IMPA, que había quedado vacante, al Práctico del puerto de Huelva Don Manuel Grávalos Guzmán, que tuvo que cesar en la presidencia de la Mutualidad. No corrían buenos tiempos para la profesión y era necesario que un federado estuviese en la Junta Directiva de la Asociación Internacional de Prácticos Marítimos.

En el mes de mayo de 1992, en Madrid, cesaron en sus cargos Don Jesús Gutiérrez Pereda, por la Federación, y Don Manuel Grávalos, por la Mutualidad, a quienes sustituyeron respectivamente el Práctico del puerto de Barcelona Don Cruz Mª. Ferrer Muruzábal, y el Práctico de Santa Cruz de Tenerife, Don Fernando Hernández García, Vicepresidentes de Federación y Mutualidad respectivamente.

A finales del año 1992 se promulgó la Ley 27/92, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, con un texto ambiguo y bastante diferente del proyectado. Cabe destacar la ayuda y colaboración que siempre, en tan difíciles momentos, nos prestaron a los Prácticos los Diputados Don Salvador Sedó y Don Luis Recoder, del grupo parlamentario catalán CIU, y el también Diputado Don Arsenio Fernández de Mesa, del Partido Popular. Igualmente cabe reconocer la defensa que de nuestros intereses hizo en la Cámara Alta, el Senador canario Don Miguel Ángel Barbuzano.

Comenzó un periodo de años complicados y penosos para los Prácticos, para el ejercicio de la profesión, para la seguridad del servicio de practicaje y para la Federación, como entidad representante de los Prácticos.

No se cubrían las plazas vacantes, ni se actualizaban las tarifas. Cualquier incidente era magnificado y convertido en grave accidente, con repercusiones negativas no sólo para un determinado puerto sino también para todo el colectivo. Parecía que se estaba pretendiendo dar una imagen equivocada del Práctico, catalogando como un mal profesional que ponía en riesgo la seguridad del tráfico marítimo. La Federación tenía que demostrar que todo era falso y que el servicio de practicaje español tenía similar

prestigio que en el resto de Europa. Para ello, animó a las Corporaciones a un mayor celo en el servicio y a renovar sus embarcaciones y equipos radio electrónicos. A pesar de las duras condiciones económicas que atravesaban, éstas lo hicieron.

La Federación de Prácticos, conforme a lo que disponía la Ley, estableció y contrató para los Prácticos una póliza colectiva de seguro de responsabilidad civil, así como otra nueva que cubrirse los accidentes personales, más acorde con los riesgos que la profesión portaba cada día.

En el año 1993, se informatizaron también todos los sistemas administrativos de las oficinas de la Federación y Mutualidad, una vez que el local fuera restaurado y adecuado debidamente para ello. Las Asambleas Generales, volvieron a celebrarse en los puertos del litoral español, haciéndose así hasta la fecha de hoy. La primera, con ocasión del Año Santo Compostelano, en la Isla de la Toja, a la que asistió el Presidente de Galicia, Don Manuel Fraga; haciéndose por los Prácticos las peticiones, ofrendas y la consiguiente acción de gracias al Apóstol Santiago. Ya las siguientes en Sevilla, San Sebastián, Alicante, Santa Cruz de Tenerife, Tarragona, Valencia y Gijón. Para premiar el trabajo del Práctico se creó, la Insignia de Plata de la Federación, que premiara a todos aquellos que hubieran ejercido 25 años la profesión.

Con objeto de que las Asambleas Generales incluyesen también la formación futura de los Prácticos, se las catalogó con el carácter de Congreso profesional e introduciéndose diferentes Mesas de Trabajo, abiertas a todo el sector marítimo desde donde se podían debatir las cuestiones más importantes relacionadas en cada momento con el servicio de practicaje y la seguridad marítima.

En las Asambleas Generales celebradas en Sevilla, en mayo de 1994, se impuso la Insignia de Oro de la Federación al Presidente de EMPA, Capt. Robert Hofstee, por la ayuda y colaboración prestada, al frente de aquella Asociación europea, hacia nuestra Federación, durante aquellos difíciles tiempos en que se debatía la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En 1994, la Federación publica la revista de divulgación profesional y social “Prácticos de Puerto”. A través de sus páginas hoy podemos darnos cuenta de algo que todavía parece irreal. En el mismo año se nombra asesor jurídico de la Federación, al Capitán de la Marina Mercante y Abogado Don Manuel Ávila Murcia. Dado que el servicio de practicaje se resienta por la cantidad de vacantes no cubiertas, se llegó a un consenso entre Federación y Administración, para que Prácticos de puertos de poco tráfico pudiesen optar provisionalmente a otros puertos o bien, excepcionalmente, cubrir temporalmente las plazas con Capitanes expertos que acreditasen estar capacitados.

Las pinzas sobre la Federación presionaban mucho y cada vez más, intentando que se aceptasen unos principios encontrados frontalmente con nuestra profesión y con su seguridad. Se pretendió acaparar nuestros conocimientos, nuestra propiedad intelectual, fruto de tantos años de trabajo y experiencia, tratando de imponernos la aplicación, absurda, de una formación profesional a futuras generaciones, al no ser ellos capaces de impartirla. Hubo tentaciones y ciertas vacilaciones, pero al final la unidad de todos los federados prevaleció a las mismas.

En el año 1995, para impedir, una vez más, que en el nuevo Reglamento se pronunciara a favor de la realización de un practicaje privado en los puertos españoles, la Federación solicitó de las Corporaciones de Prácticos la paralización de sus servicios, logrando con ello se cambiase, con satisfacción general, parte del texto proyectado.

En junio de 1995, cesó, a petición propia, Don Fernando Hernández como Presidente de la Mutualidad y fue nuevamente nombrado para la presidencia Don Mariano Catalán González.

En el año 1995, se promulgó una disposición por la que se señalaba un plazo determinado para el cese de la capitalización colectiva en las Entidades de Seguros y Mutualidades, que afectó a nuestra Mutualidad.

El día 1 de marzo de 1996, se aprueba el nuevo Reglamento General de Practicajes. Ello obligó, una vez más, a modificar los Estatutos de la Federación-

En mayo de 1996, en pleno momento de asimilación y adaptación del servicio de practicaje a la Ley, en las Asambleas Generales de Alicante, fue reelegido como Presidente de la Federación Don Cruz Mª. Ferrer Muruzábal.

Para evitar intromisiones en el ejercicio de la profesión, como se había venido presumiendo que lo querían hacer algunas entidades, la Federación y la Escuela de Formación Marítima “Jovellanos”, de Veranes, iniciaron un protocolo de ayuda mutua y formación, para impartir cursos de iniciación y preparación para cubrir, en el futuro, nuevas plazas de Prácticos. Al mismo tiempo que se establecieron, conjuntamente con la Administración Marítima, las condiciones necesarias para acceder a la profesión. La Administración también expuso las condiciones para que los Capitanes, a bordo de ciertos buques, optaran a las exenciones del servicio de practicaje. En 1997 se aprobó, tras largas e intensas negociaciones, El Pliego de Condiciones para el Servicio de Practicaje y, con él, la regulación para suministrar la Información e Instrucciones Generales a buques por parte de los Prácticos.

En mayo de 1998, la Federación se sumó en Barcelona a la reunión bianual de los Prácticos europeos (EMPA). Y en el mismo año, comenzaron en Madrid los primeros exámenes para cubrir las plazas de Prácticos vacantes en los puertos, con Tribunales formados por funcionarios de la Administración

Marítima y con Prácticos representantes de la Federación. El segundo ejercicio se celebró posteriormente para los que resultaron aptos en el primero, en cada localidad portuaria que lo había solicitado, pero ya con Tribunales formados por personas pertenecientes a las Administraciones locales, tanto de la Marítima como de la Portuaria, y por los profesionales de las respectivas Corporaciones de Prácticos. Se acordaron y establecieron las correspondientes pruebas físicas y las condiciones médicas que debían superar los candidatos que accedieran a la profesión, así como los reconocimientos periódicos posteriores para poder seguir ejerciéndola.

A finales del año 1999, aproximándose nuevamente la fecha para presentar, de forma favorable, el nuevo proyecto de creación de un Colegio de Prácticos ante el Pleno de las Cortes Españolas, éstas finalizan el período legislativo y se disuelven, quedando el asunto pendiente para la siguiente legislatura.

En el año 1999, cesó el Práctico Don Mariano Catalán González como Presidente de la Mutualidad y se nombró al Práctico de Las Palmas, Don Alfonso Muñoz Fernández para la presidencia de la misma. Igualmente, después de una brillante labor internacional, cesó en una de las Vicepresidencias de IMPA el Práctico Don Manuel Grávalos Guzmán. En la misma fecha, se jubiló también el asesor jurídico Don Manuel Ávila y se nombró Secretario General de la Mutualidad al Abogado Don Pedro Gil Puértolas. Que ya trabajaba en nuestras oficinas.

El tiempo pasa y en el mes de mayo de 2000, en las Asambleas Generales de Gijón, al cumplir los ochos años de mandato en la presidencia, cesó en cargo Don Cruz Mª. Ferrer Muruzábal, eligiéndose a Don Alfonso Muñoz Fernández como presidente de la Federación, y aprobándose continuara en la Mutualidad como Presidente de la misma. En las citadas Asambleas, con esa satisfacción del deber cumplido y haber cerrado una etapa felizmente superada, dejó la Secretaría General de la Federación Don Enrique Yturriaga, al que, por su reconocida gran labor general y a propuesta de Don Cruz Mª Ferrer, se le nombró Práctico Honorario de la Federación de Prácticos de Puerto de España. Le sustituyó en el cargo al frente de dicha Secretaría General, el Capitán de la Marina Mercante D. Emilio Martín Bauzá, anteriormente Subdirector de Seguridad Marítima y Director de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. La Federación, igualmente a propuesta del Presidente Ferrer, al cesar, distingue con el Broche de Oro a Doña Loyola de Palacio y con la Insignia de oro, al Abogado Don Manuel Dapena, Al Capitán de la Marina Mercante Don Enrique Yturriaga y a los Prácticos de Puerto Don Perfecto Pichel, Don Mariano Catalán y Don Manuel Grávalos.

El día 26 de Julio de 2000, se modifica y aprueban los nuevos Estatutos de la Federación de Prácticos de Puerto de España.

El día 31 de diciembre de 2000, figura como decano en el escalafón de Prácticos de la Federación, el Capitán de la Marina Mercante y Práctico del puerto de Sant Carles de la Rápita, Don Florencio Macias Bustíns, que ingresó el 25 de agosto de 1960.

Ya al comienzo del Siglo XXI, vemos que aquellos sacrificios, trabajos y esfuerzos hechos por los Prácticos, a través de la Federación y de su Mutualidad, en beneficio de una mayor seguridad marítima y de toda la sociedad en general, no han sido estériles. Como humanos, también a veces estamos sujetos a imprevistos errores y, por si los hubiera habido, pedimos por ellos perdón. Pero sintiendo dentro de nosotros ese espíritu de responsabilidad por los graves riesgos asumidos, estamos orgullosos de haber procurado cumplir con nuestro trabajo y esperamos así siga haciéndolo en el futuro.

Cruz Mª. Ferrer Muruzábal
1ª revisión Mayo de 2018

♦ ♦ ♦

Anexo 3

Decreto 313/1960, de 25 de febrero por el que convalida la exacción denominada «Sexto de practicajes»

De acuerdo con lo determinado en la disposición transitoria primera de la Ley reguladora de Tasas y Exacciones Parafiscales, de veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho, y en uso de la autorización concedida por dicho precepto legal; a propuesta de los Ministros de Hacienda y de Comercio, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día dieciocho de diciembre de mil novecientos cincuenta y nueve,

DISPONGO:

TÍTULO PRIMERO

Ordenación de la exacción

Artículo primero. Convalidación. Denominación y Organismo gestor.--Se convalida la exacción que regula el presente Decreto, que está constituida por la sexta parte de los ingresos que como prestación de sus servicios profesionales recaudan los Prácticos de puertos de territorio español y que se denominará «Sexto de Practicajes». Las indicadas exacciones quedan sometidas a la Ley de Tasas y Exacciones Parafiscales, de veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho, y al presente Decreto de convalidación.

El Organismo gestor de la misma será la Subsecretaria de la Marina Mercante del Ministerio de Comercio.

Artículo segundo. Objeto.--El objeto de la exacción con constituyen los honorarios profesionales, cobrados según arancel, por los miembros de las Corporaciones de Prácticos de los puertos nacionales.

Artículo tercero. Sujeto.--Están obligados directamente al pago de esta exacción todas las Corporaciones de Prácticos de puertos de España, regidas por el Reglamento que regula este servicio aprobado por Decreto de cuatro de julio de mil novecientos cincuenta y ocho.

Artículo cuarto. Bases y tipos de gravamen.--La base de la exacción es el total importe de los ingresos que obtengan los Prácticos de puerto por derechos de practicajes, amarrajes, desamarrajes, enmendadas, servicios de botes y cualquier otro, sea cual fuere su clase que presten a los buques dichos Prácticos.

Tales ingresos quedan gravados al tipo único que menciona el artículo primero, equivalente a la sexta parte de su cuantía bruta.

Artículo quinto. Devengo.--La obligación de hacer efectiva la presente exacción nace desde el momento en que los Prácticos de los puertos

nacionales cobren sus honorarios por los servicios a que hace referencia el artículo anterior.

Artículo sexto. Destino.--Los ingresos obtenidos mediante la exacción «Sexto de Practicajes» se destinarán a satisfacer los gastos de personal y material de la Subsecretaría de la Marina Mercante y de las Direcciones Locales de Navegación y Pesca relacionados en el artículo segundo del Decreto, de veintitrés de septiembre de mil novecientos treinta y dos y artículo quinto del Reglamento que regula el funcionamiento de esta Caja, aprobado por Orden de once de diciembre de mil novecientos cincuenta y cuatro.

TITULO SEGUNDO

Administración de la exacción.

Artículo séptimo. Organismo gestor.--La directa y efectiva gestión del «Sexto de Practicajes» estará a cargo de la Junta Centra Administrativa del Fondo Económico de Practicajes de la Subsecretaría de la Marina Mercante, y la autorización para su distribución corresponderá a la Junta de tasas y Exacciones del Ministerio de Comercio.

Artículo octavo. Liquidación.--Los ingresos efectuados por las Corporaciones de Prácticos en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo quinto se justificarán mediante un certificado, con el visto bueno de la autoridad local de Marina, en que se haga constar, deducida de los correspondientes libros, la recaudación total obtenida por dichas Corporaciones por los conceptos que se mencionan en el artículo segundo, así como la sexta parte que corresponde ingresar. Un duplicado ejemplar será devuelto a la Corporación local que lo haya expedido, con la conformidad del Interventor y Depositario de Fondos de la Junta Central de Practicajes. El ingreso de la exacción será efectuado por mensualidades vencidas por las «Corporaciones de Prácticos».

Artículo noveno. Recaudación.--La recaudación se efectuará en la forma que determine el Ministerio de Hacienda, por ingreso inmediato o mediato en el Tesoro, papel timbrado de pago al Estado, o ingreso en la cuenta corriente abierta en el Banco de España, debidamente intervenida por el Ministerio de Hacienda.

Cuando para el cobro sea preciso, utilizar el procedimiento de apremio, se ajustará éste a los trámites previstos en el Estatuto de Recaudación.

Artículo décimo. Recursos.--Los actos de gestión de las exacción, cuando determinen un derecho o una obligación, serán recurribles en vía económico-administrativas y, en su caso, ante la jurisdicción contencioso-administrativa.

Artículo undécimo. Devoluciones.--Se reconoce el derecho a la devolución en las hipótesis previstas por el artículo undécimo de la Ley de dieciséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho. Tanto en estos casos como en los demás en que sea procedente, su tramitación se ajustará a

lo que sobre esta materia está establecido o en lo sucesivo se establezca por el Ministerio de Hacienda.

Disposiciones finales

Primera. La modificación de las materias reguladas en el título primero de este Decreto sólo podrá hacerse mediante Ley votada en Cortes, y en cuanto a las de carácter reglamentario reguladas en el título segundo, podrán hacerse por Decreto conjunto de los Ministerio de Comercio y Hacienda.

Segunda. La presente exacción sólo podrá ser suprimida mediante Ley o por supresión del servicio que la motiva.

Tercera. Quedan derogadas, en general, cuantas disposiciones se oponen a lo establecido en el presente Decreto, y especialmente las Ordenes de nueve de diciembre de mil novecientos treinta y siete, de uno de diciembre de mil novecientos treinta y nueve y veintidós de abril de mil novecientos cuarenta, que dictaron normas provisionales para el funcionamiento y régimen de la Junta Central de Practicajes.

Quedan asimismo derogados el Decreto de veintitrés de septiembre de mil novecientos de mil novecientos treinta y dos y la Orden de once de diciembre de mil novecientos cincuenta y cuatro que aprobó el nuevo Reglamento para el funcionamiento de la referida Junta, salvo en los preceptos especialmente mencionados en el artículo sexto, debiendo redactarse nuevo Reglamento Orgánico de régimen y funcionamiento del Fondo Económico, de Practicajes, adaptado a las normas que en el presente Decreto se establecen.

Cuarta. El presente Decreto entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Disposición transitoria

La exacción regulada en este Decreto seguirá recaudándose con arreglo a las normas vigentes al tiempo de su publicación, hasta que por el Ministerio de Hacienda se dicten, las disposiciones reglamentarias para la ejecución del sistema recaudatorio previsto en el artículo noveno.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veinticinco de febrero de mil novecientos sesenta.

FRANCISCO FRANCO
El Ministro Subsecretario de la Presidencia del Gobierno
LUIS CARRERO BLANCO

♦ ♦ ♦

Fuentes bibliográficas del Capítulo Tercero

- ***Biblioteca Hemeroteca Municipal de Tarragona***, (Prensa Digitalizada Tarragona), correspondiente a las cabeceras de los medios periodísticos de la provincia de Tarragona y fechas indicadas.

- ***Hemeroteca digital de la Biblioteca Nacional de España***, correspondiente a las cabeceras y fechas indicadas.

- ***Hemeroteca Comunidad de Madrid,*** Archivo histórico de la Gaceta

- ***Comentarios a la legislación española del servicio de practicaje y amarraje.*** Joaquín Fernández Repeto. Cádiz 1922.

- ***Colección de los decretos y órdenes generales expedidos por las Cortes desde 1º de marzo hasta 30 de junio de 1822.*** Tomo 9. Imprenta Nacional, Madrid 1822.

- ***Ordenanzas de 1807 para la constitución y regulación del Concejo del Almirantazgo, promulgadas por el Rey Serenísimo Príncipe de la Paz, D. Manuel Godoy, Almirante General de las fuerzas marítimas en España e Indias, y Protector del comercio marítimo de sus vasallos en todos sus dominios.*** (Internet).

- ***Diccionario Marítimo Español,*** Martín Fernández de Navarrete Madrid Imprenta Real 1831.

- ***Tratado del derecho mercantil de España,*** Alexandre de Bacardí, Barcelona 1840.

- ***Legislación y disposiciones de la administración central: Comprende las leyes, códigos, decretos, reglamentos, instrucciones, ordenes, circulares y resoluciones de interés general.*** Volumen 3, editorial Reus 1934.

- ***El sindicato libre de la Marina Mercante. Un intento de unidad sindical. Notas para una historia del movimiento obrero en la marina mercante.*** Tesis doctoral Juan Zamora Torres, Barcelona 1996.

- ***Federación de Prácticos de puerto de España. Mutualidad Benéfica de Previsión social de los prácticos de Puerto de España.*** Cruz María Ferrer Muruzábal, documento circulado en Internet.

♦ ♦ ♦

Final in memoriam

Protagonistas de nuestra historia marítima
(Foto ABC Sevilla)

Este trabajo recopilatorio de las reseñas que se citan, duraron más de quince años de búsquedas, en hemerotecas, libros y archivos, finalizándose esta obra en el mes de septiembre de 2018, exactamente un año antes del Quinto Centenario del comienzo de la primera vuelta al mundo, iniciada por una flota de cinco naves, al mando de Fernando de Magallanes en Sanlúcar de Barrameda en septiembre de 1519 y finalizada en 1522 por la nao *Victoria*, única que culminó dicha epopeya, cuando arribó a Sanlúcar al mando de Juan Sebastián Elcano, acompañado de solo 17 miembros que sobrevivieron en estado casi agónico, de los 239 que iniciaron tal épica hazaña.

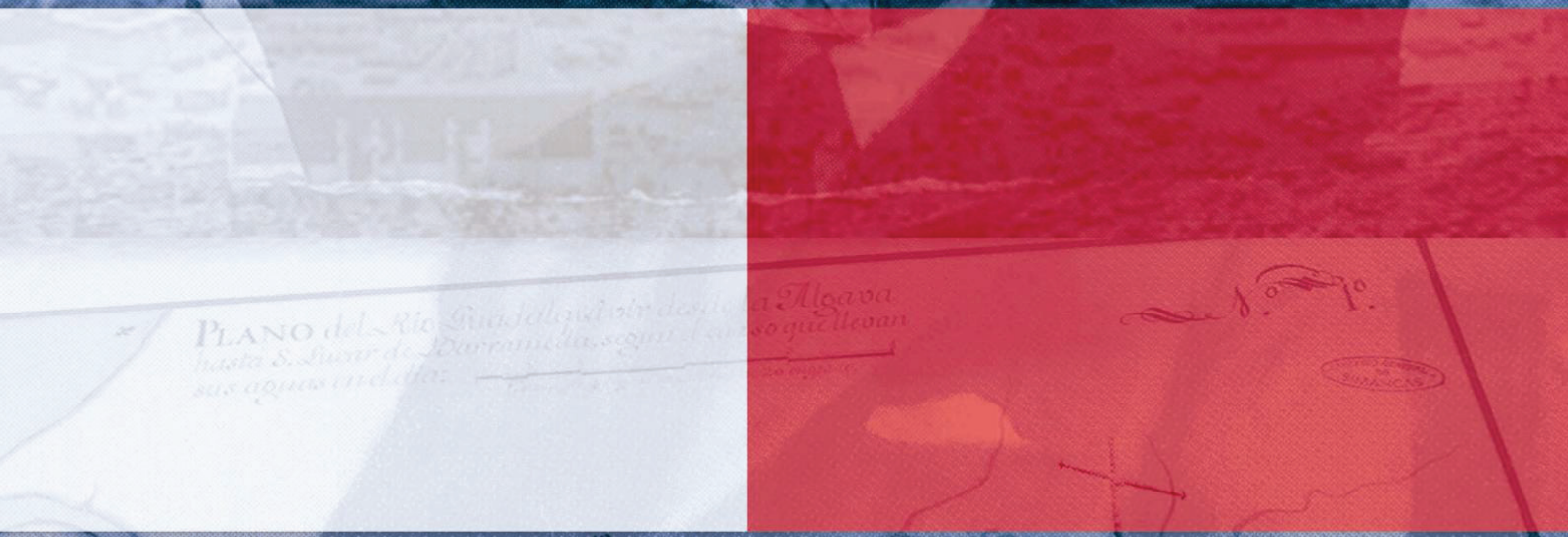
De esta histórica arribada al puerto de partida, cabe recordar que fue asistido para la entrada por la peligrosa barra del Guadalquivir por Pedro Gordo, piloto práctico de este emblemático enclave, al cual también se le confió la subida de dicha nave por el Guadalquivir, auxiliada de un batel con suficientes remos y víveres para alcanzar el puerto de Sevilla, tras un breve descanso en el puerto de Sanlúcar en donde recuperar las fuerza perdidas. Sobre dicha subida, existe algunas historias que han hechos creer en el puerto sanluqueño que nunca llego la *Victoria* a Sevilla, quedando varada en los fangos de Bonanza, aunque no hay constancia documental de tal rumor.

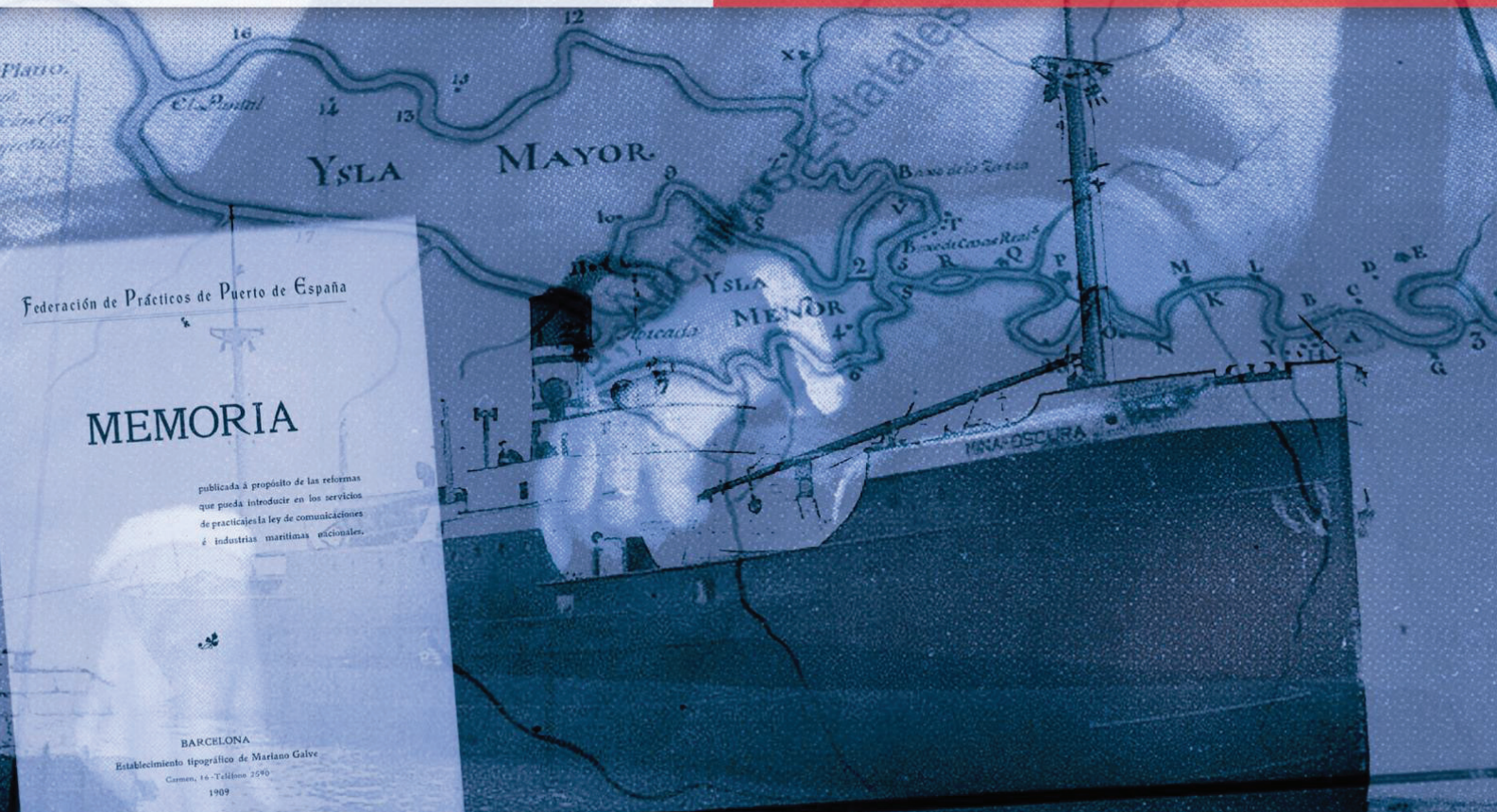
En reconocimiento a esta heroica gesta, desde años antes del quinto centenario se están realizando diversas muestras de homenajes, entre las cuales se llevó a cabo en otro histórico lugar como es la Punta del Cebo de la Ría de Huelva, -en la confluencia de los ríos Odiel y Tinto-, esta concentración que se muestra en la foto, de tres réplicas de emblemáticos buques que marcaron unos importantes hitos históricos para la humanidad:

- La nao portuguesa *Boa Esperanza*, la cual fue la primera en doblar el Cabo de su nombre, también conocido como De las Tormentas, al mando de Bartolomé Díaz en 1488.
- La nao *Victoria* única que culmino la hazaña, de las cinco que salieron de Sanlúcar al mando de Magallanes de donde partieron teniendo como primer objetivo de su comisión, encontrar el paso que posibilitara pasar al Pacífico, bautizándolo en su honor como estrecho de Magallanes.

El galeón *Andalucía*, tipo de buque que posibilitó *La carrera de Indias* y el tráfico de Acapulco-Manila-Acapulco, más conocido como del Galeón de Manila, durante más de doscientos años, rutas que tantas riquezas y prestigio dieron a España.

♦ ♦ ♦




Federación de Prácticos de Puerto de España
MEMORIA
publicada á propósito de las reformas que pueda introducir en los servicios de practicajes la ley de comunicaciones é industrias marítimas nacionales.
BARCELONA
Establecimiento tipográfico de Mariano Galve
Carmen, 14 - Teléfono 2590
1909
YSLA MAYOR
YSLA MENOR
ISLA OSCURA