

ÁNGEL CABALLERO PRÁCTICO MAYOR DEL PUERTO DE EL MUSEL

## «Con la ampliación puede que haya que cerrar algún día El Musel a graneleros»

«El canal de acceso se reduce bastante para los grandes barcos y estamos pendientes de ensayos de simulación»

23.12.07 - MARCO MENÉNDEZ

La Corporación de Prácticos del puerto de El Musel recibió el pasado jueves la medalla con la que la Autoridad Portuaria de Gijón reconoce la labor realizada por los profesionales del sector. El practicaje es una de las actividades más necesarias en la vida portuaria y, al mismo tiempo, más desconocidas por la ciudadanía. Ángel Caballero, práctico mayor de El Musel, explica cuál es su función en el puerto y, al mismo tiempo, analiza la repercusión que la ampliación de las instalaciones portuarias puede tener para desarrollar eficazmente su labor.

-¿La gente tiene clara cuál es el trabajo de un práctico del puerto?

-Me ha pasado que al decir que soy práctico me preguntan si somos los que vamos en el remolcador o los que ayudamos a amarrar el barco. También quieren saber si subimos a los barcos o el buque va siguiendo a nuestra lancha. En la opinión pública general hay como una cierta confusión. La gente ve la entrada de los barcos desde la playa o desde el muelle y observa cosas, pero cada persona se forma su propia idea de lo que sucede.

-¿Qué es un práctico?

-La teoría dice que el práctico asesora a los capitanes en las entradas, salidas, maniobras de atraque y movimientos interiores. Eso sería decirle cuántos remolcadores debería tomar, indicarle que no se arrime a determinados lados y qué ángulo de atraque tomar, dándole toda la información necesaria. Pero no es así. En la realidad, los capitanes vienen de un espacio muy abierto con un buque que siempre va a parecer grande, y te entregan el barco en cuerpo y alma. Cuando ve subir al práctico, el capitán siente un alivio total. Nosotros somos los autores reales de que el barco vaya por un sitio y llegue a su atraque en las condiciones de seguridad para la que está concebido nuestro servicio, sin sufrir averías.

-¿Cómo es el procedimiento para atracar un barco en un muelle?

-Cuando al barco le faltan dos horas para llegar al puerto nos llama el capitán o el oficial de guardia. Tenemos un sistema en el que captamos los barcos a unas 25 ó 30 millas, que nos indica a qué hora van a llegar. Vía radio, le informamos de cómo tiene que proceder, por qué canal de acceso, a qué velocidad, dónde y por qué costado -el de sotavento- subirá el práctico. Cuando el barco está a cuatro millas, ponemos en marcha todos los servicios portuarios que participan en la maniobra, como remolcadores y amarradores.

-¿Qué ocurre cuando el barco está ubicado en el lugar convenido?

-Es cuando nos encaramamos al barco mediante una escala de gato. Una vez en la cubierta, subimos al puente y allí el capitán informa de las condiciones del barco, como si hay alguna anomalía que haya surgido durante la travesía o alguna peculiaridad técnica que tenga el buque.



PATRÓN MAYOR. Ángel Caballero, durante la entrevista. / PAÑEDA

### **Parar el barco**

-¿Ustedes deciden el número de remolcadores a utilizar?

-No lo decidimos, recomendamos. Según el TRB del barco y la potencia de los remolcadores de Gijón, indicamos qué sería necesario, pero teniendo en cuenta también lo ya experimentado. Los barcos grandes siempre usan cuatro remolcadores en la entrada y dos en la salida, porque el peso es mucho menor y no necesita un tiro tan grande. En la entrada hemos de tener, además, la posibilidad de pararlo o minimizar su velocidad ante cualquier fallo de la máquina.

-¿Es difícil detenerlo?

-Un barco puede parar la máquina a una velocidad diez nudos en Peñas y su inercia le hará llegar perfectamente hasta la playa de San Lorenzo. Por eso, uno o varios de los remolcadores tienen el sentido de que en un momento determinado puedan intentar reducir la velocidad lo máximo posible.

-¿Es complicado acceder a un buque en alta mar?

-Se hace por una escala que no se ha reformado, a pesar de los intentos, desde hace siglos. Se intentaron mecanismos para poder hacer que se pudiera subir a bordo en la mar, pero de momento es el único medio o por helicóptero. En situaciones severas de tiempo, es una de las condiciones más arriesgadas que tiene que asumir el práctico en el inicio de la maniobra. La nuestra es una profesión vocacional, porque nos podemos enfrentar a situaciones con olas de diez metros de altura.

-¿Cómo es la entrada a El Musel?

-En condiciones de buena mar, no presentaba complicaciones. En este momento, con la ampliación, el canal de acceso se reduce bastante para los grandes barcos. Estamos pendientes de ensayos en simuladores para comprobar que estos barcos tengan el acceso con la mayor seguridad y saber con qué márgenes estaremos jugando en el rabeo de la popa del barco para introducirlo en la dársena. No van a ser las condiciones que teníamos hasta ahora, con un margen de seguridad del 97%. El Musel puede pasar de ser un puerto que nunca se ha cerrado para estos barcos grandes como los graneleros a que alguna vez tenga que cerrarse a este tipo de tráfico, aunque aún no lo sabemos.

-¿Cuándo se sabrá?

-Cuando realmente se acaben los atraques de los graneleros, se trasladen a las nuevas instalaciones y tengamos que empezar a maniobrar con ellos.

-Pero la experiencia ya acumulada será muy importante ¿no?

-Sí y en esa experiencia son muy importantes los consejos recibidos por los prácticos que estaban aquí cuando llegamos nosotros. Era gente que llevaba más de 30 años en el puerto y nos enseñaron muchas cosas.

-¿Pueden maniobrar con cualquier tipo de buque o tienen alguna limitación?

-Para puertos que ostentan la categoría de Gijón, el requisito para ser práctico es ser capitán de la Marina Mercante con su licencia en vigor, con lo que no hay ninguna limitación. Hay otros títulos menores, como el licenciado, que puede tener el título de piloto con limitación de un determinado tonelaje.

### **Submarinos**

-¿También se encargan de buques especiales, como el cajonero?

-El cajonero lo metí yo. Podemos hacerlo con todos los barcos. Yo he subido a bordo de todo, pues hice

maniobras hasta en submarinos nucleares o en el portaaviones americano 'Theodore Roosevelt' cuando estuve en la base naval de Cartagena. Únicamente se excluye por razones de confidencialidad algún tipo de nave militar.

-Aunque la plantilla de prácticos de Gijón es de ocho personas sólo son siete. ¿Por qué?

-Quisiéramos ser 20. Alguna vez se dijo que para un puerto como el de Gijón, con 1.000 o 1.300 barcos al año, ocho prácticos son demasiado, pero pensamos que no, porque queremos prestar un servicio de calidad, eficiencia, eficacia y, sobre todo, seguridad. Ahora somos siete porque en los últimos tres años hubo una fluctuación importante del tráfico en que en algún momento nos quedamos con algo más de 800 barcos. Hubo un práctico que se jubiló y decidimos esperar a ver si volvíamos a la normalidad y se mantenía.

| Comparte esta noticia -



¿Qué es esto?