

Curiosidades Históricas/10

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

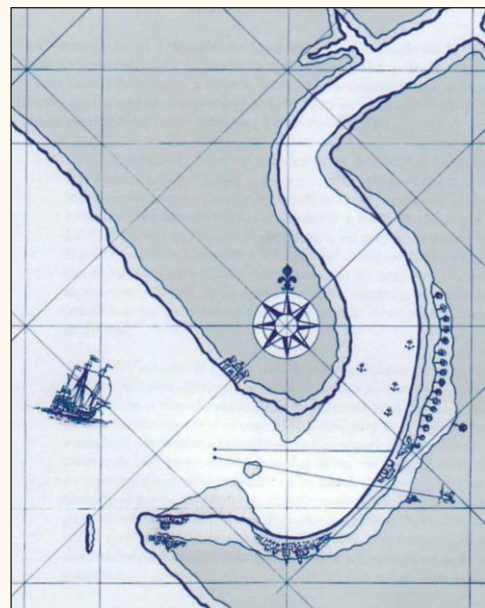
Por el Capitán Francisco J. Jañez.
Práctico del Puerto de Tarragona

1526.- Pleito entre Pilotos Prácticos: Según consta en el libro 1º de Cabildos de Sanlúcar de Barrameda, folios 269 y 291, los Pilotos Prácticos de la Barra de esta ciudad, tuvieron que sufrir un pleito con los Pilotos de Chipiona, pues pretendían estos que el pilotaje de la barra les pertenecía y aunque alegaron la fortísima razón de estar la villa de Chipiona y sus pilotos en mejor posición para tomar los navíos que venían del altamar en demanda de la barra, con cualquier temporal o viento, lo que no sucedía a los pilotos sanluqueños por la precisión de salir de Sanlúcar, frustrándose muchas veces la llegada a los navíos por estorbarlo los temporales: no obstante ganaron los de esta ciudad, por la mayor práctica y conocimiento de las canales y mareas de la barra, que ignoraban los otros. (Estado Marítimo de Sanlúcar de Barrameda 1774), Juan Pedro Velásquez Gaztelu, A.S.E.H.A. 1998).

Ante esta curiosa situación planteada en su época, valga tener en cuenta dos consideraciones que si bien el historiador no comenta, pueden aclarar en parte la resolución tan drásticas a favor de los pilotos sanluqueños.

a) Era la villa de Chipiona en esta época, territorio que pertenecía al Duque de Arco y por lo tanto no estaba sujeta a la jurisdicción del Ducado de Medina Sidonia, el cual arranca como Señorío de Sanlúcar, incluyendo los *pechos* y *derechos*, (tributos y derechos) de esta ciudad, desde el Privilegio de Donación otorgado en 1297 por Alfonso X a Guzmán el Bueno por su hazaña de Tarifa, este señorío

absorbió el Condado de Niebla, dando lugar mas tarde al Ducado de Medina Sidonia y siempre mantuvo como derecho propio, el cobro del almojarifazgo del puerto de Sanlúcar, es decir la recaudación para si, de los tributos que habian de pagar todas las mercaderías que se cargasen y descargasen en los puertos de Sanlúcar, por todos los navíos que entrasen o saliesen por la *Foz de la Canal de Sanlúcar de Barrameda*, cobrando igualmente la regalías del puerto y los derechos de entrada y salida de todos los navíos que venían a comerciar a Sanlúcar.



b) Considerándose el servicio de practica de la barra del Guadalquivir la llave de acceso y salida a este enclave, por sus dificultades y riesgos a causa de las mareas, corrientes calados, bancos de arenas, bajos y restingas así como de un determinado viento para entrar o salir por la broa, agravado y amplificados todos

estos problemas por la carencia de un balizamiento apropiado para sortearlas con seguridad, eran los Pilotos Prácticos de la Barra de Sanlúcar, pieza clave controlada y regulada por esta casa ducal, para la mejor explotación del importantísimo tráfico marítimo que desde el establecimiento del consulado bretón va

creciendo hasta el siglo XVII. Por ello no es difícil pensar que, aun con los poderosos y contundentes argumentos que avalaban a los Pilotos Prácticos de Chipiona, por razones de cercanía y disponibilidad, difícilmente podría pensarse, que tan poderoso ducado, llegaría a admitir quedar sujeta a la disponibilidad de otra organización de practica ajena a su jurisdicción, máxime cuando el Duque de Arcos en mas de una ocasión presentó enfrentamientos casi belicoso al Duque de Medina Sidonia, que tuvieron que apaciguar los reyes.

1858.- Expedición de los Títulos de Prácticos de Puerto: Por Orden de 8 de enero del citado año, S.M. la Reina, ha tenido a bien resolver que en adelante y hasta nueva determinación, se expidan por las autoridades, jefes y funcionarios que a continuación se expresan los documentos que a cada uno se designan y que correspondían hasta entonces a la suprimida dirección general de la Armada.

Entre estos títulos a expedir, figuraban los correspondientes a los Prácticos de Puerto, que en adelante serán expedidos por los Capitanes Generales de Departamento. (*Diccionario Marítimo de España, en sus relaciones con la Marina Mercante*. D. Alejandro de Bacardí. Barcelona 1861).

1893.- Curiosa y Real observación: Con motivo de la visita de estado que realizo a Cuba, Puerto Rico y Chicago (para la inauguración de la Exposición Internacional en esta ciudad norteamericana) la infanta Eulalia de Borbón, asombrada por los calores que soportó en Cuba en esta época del año, escribió una carta a su madre la Reina Regente D^a Isabel II, con fecha 10 de mayo de este año, en la cual le comunica su asombro y preocupación por la información que obtiene durante una visita al Circulo Asturiano de la Habana, institución que agrupaba a unos 8.000 asturianos establecidos en la isla.

Al preguntar a los que estaban

presentes, como los hombres del Norte de España podían aclimatarse tan pronto en esta isla, me han respondido que la fiebre amarilla se lleva el 25 por ciento de entre ellos.

¿No es horrible que no se haga absolutamente nada para sanear la ciudad?

Está comprobado que La Habana podría ser sana si se tomaran la molestia de limpiar el puerto.

La prueba es que, actualmente el único navío que no cuenta entre sus marineros alguna victima de la fiebre amarilla, resulta ser el "Gneisenau", porque los alemanes toman la precaución de no hacer el "baldeo", o sea el lavado del barco, desde que



empieza la época de la fiebre.

El hecho de que el único barco no lavado con agua del puerto permanezca indemne, demuestra suficientemente que el mal proviene de la contaminación del agua, producida sin duda alguna, por los limos estancados.

Es digno de observar tambien que, desde que se abandona la orilla del mar para introducirse en el interior de la isla, la fiebre amarilla ya no existe.

(Carta a Isabel II de la Infanta Eulalia de Borbón: *Mi viaje a Cuba y Estados Unidos, 1893*. Revista *Las Piletas*, editada por la Asociación Luis de Eguilaz de amigos del libro y las bibliotecas. Numero 19 Julio 2006).

La infanta Eulalia, casada con el infante Antonio de Orleáns, hermano de la esposa de Alfonso XII, Mercedes de Orleáns aseguró la paz en el seno de la familia real española al vincular a los Montpensier con la rama reinante, colocando a un infante varón y un Borbón (de la línea de Orleáns) mas cerca del trono. Tal como se ha mencionado era hija de Isabel II, aunque la historia le asigno un padre, D. Miguel Tenorio, ella misma ya en su vejez lo negó al confesar, que fue otro que había sido marino. (*Los Infantes de Andalucía*, Ricardo Mateos Sainz de Medrano, Madrid 2005)

1898.- El Práctico Mayor de la Habana y el USS Maine: Según recogia el periodico ABC en la sección Cartas al Director del domingo 24 de Dic. de 1995, firmada por Isabel Esteban Güell desde Barcelona, el hundimiento en la bahía de La Habana del citado buque mientras estaba fondeado el 15 de febrero de este año, trajo una triste historia para la familia de su abuela, la cual era hermana del Practico Mayor de este puerto y convivía con él en esta bella ciudad caribeña, pues tan pronto tuvo conocimiento de este grave incidente, el práctico mayor acudió al buque siniestrado junto con otros españoles que procuraron auxiliarse, así que nuestro colega, fue un testigo esencial de lo ocurrido en estos precisos y trágicos momentos, que tanta trascendencia tuvo para nuestra historia, pues no olvidemos que el hundimiento de este crucero norteamericano de 6.650 tn de desplazamiento, fue la chispa que dio lugar a la declaración de lo que luego fue la Guerra Hispano Norteamericana, popularmente conocida como la Guerra de Cuba, que marco el fin del Imperio Español y de nuestra presencia en esta zona del Nuevo Mundo, que con tanto esfuerzo conseguimos mantener durante cuatro siglos, desde aquel 4 de octubre de 1492.

Al Practico Mayor del puerto de La Habana, **le correspondió la responsabilidad de examinar el**

barco en los momentos siguientes a la implosión y tristemente fue obligado con toda clase de presiones, a afirmar que la explosión había sido de fuera a dentro, cuando todo señalaba que había sido al contrario, de dentro a fuera.

Para el contraste de la historia, cabe recordar la declaración que en esos momentos de sorpresa y desconcierto hizo su Comandante, el US Navy, Captain Sigsber, cuando instó a que no se hicieran presunciones de ataque enemigo hasta que tuviese lugar una investigación completa de las causas, siendo por ello muy criticado por el grupo norteamericano de presión mediática que impulsaba los propósitos de la guerra, al que acusaron de *negarse a ver lo obvio*.

Según la abuela de la informante, su pobre hermano murió de pena y vergüenza al tener que someterse a tan oprobiosa situación. Lo cierto es que sobrevivió poco tiempo al suceso. No llegó a ver los efectos de la guerra.

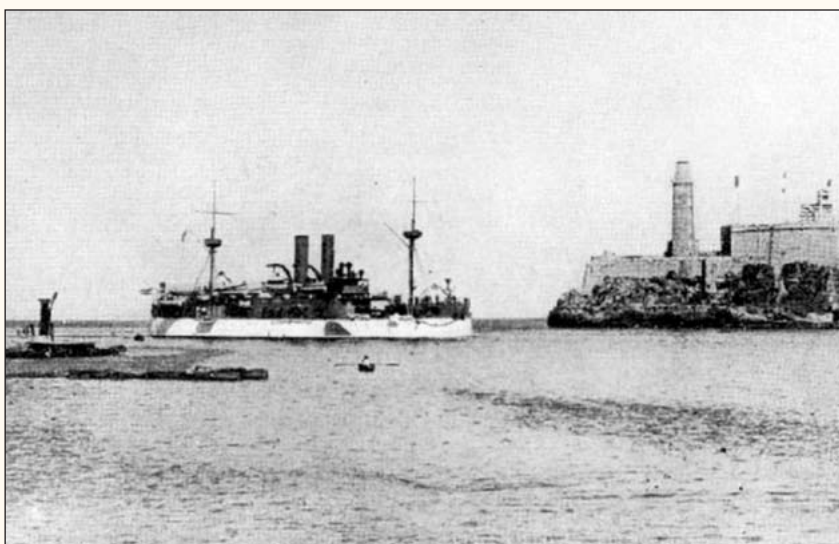
Pero no por ello su obligado testimonio, dejó de tener importancia ante las presiones de un magnate de la prensa norteamericana, que agitando todos los comentarios interesados a los fines y propósitos norteamericanos, consiguió que dicho testimonio fuese uno de los argumentos más sólido que mantuvieron los norteamericanos para



lograr expulsar los intereses españoles de esta preciosa isla, declarando la guerra a España y más tarde considerándolo como prueba irrefutable para forzar la aceptación en la mesa de negociaciones que se mantuvo hasta la firma del Tratado de Paz de París, el 10 de diciembre de este año, por el cual se daba fin a la guerra entablada y exigir las compensaciones que por dicho hundimiento fueron reclamadas, pues tal empeño pusieron los Estados Unidos de Norteamérica en hacer valer, el testimonio de este practico de La Habana, que no dudaron en asegurar por activa y por pasiva, que la explosión fue debida a una mina que las fuerzas españolas asentadas en este puerto o por agentes al servicio de estas, habían preparado para tal visita protocolaria, cuando la realidad, investigada, comprobada y verificada en posteriores inspecciones demostraron que es mas que probable, que

fuese debida a una auto-ignición que provocó una explosión de los gases acumulados en la carbonera del buque, la cual estaba situada junta a la Santabárbara (pañol de municiones), sin ningún cofferdan que la aislara, lo que provocó y magnificó por simpatía los daños, hasta hacer hundir la mencionada unidad de la ya entonces poderosa armada norteamericana.

Hubo que esperar a 1911 para en una hábil extracción de los restos de este pecio, efectuada empleando un antiguo método de ingeniería civil romana, (pues hay constancia en las crónicas de este imperio, de resolver los impedimentos que se presentaban para la construcción de muelle por obra de fabrica sobre el fondo, cercando su contorno y extrayendo el agua hasta dejar en seco el área cercada) para dejar al descubierto los restos sumergidos, recogerlo posteriormente y sin mas dilación depositarlos unas millas afuera del Morro de La Habana, silenciando los resultados de las pruebas observadas sobre las chapas del entorno de la explosión, no obstante y gracias al pundonor que demostró el Almirante USN, Hyman Rickover, (padre de la aplicación de la energía nuclear en los buques y submarinos de esta armada) el cual movido por su conciencia y deseo de establecer la verdad sobre tan injusta causa, procuró el apoyo necesario para formar un grupo de investigación adecuado, que estudiando los restos arrojados fuera de este puerto, llegaron a la conclusión que dio lugar a esta trascendental manifestación efectuada el 25 de



Noviembre de 1975:

No hemos encontrados ninguna certeza técnica, sobre la explosión externa en el USS Maine.

Por ello sirvan esta líneas, como testimonio de consideración, de nuestro colega en La Habana, trasmitido por sus familiares, que en cierta medida clarifica la actitud y sobrepresión que soportó, el Practico Mayor de este puerto y pone de relieve, la trascendencia de nuestra profesión, por ser en muchas ocasiones testigos y partícipes de tantos hechos históricos y relevantes



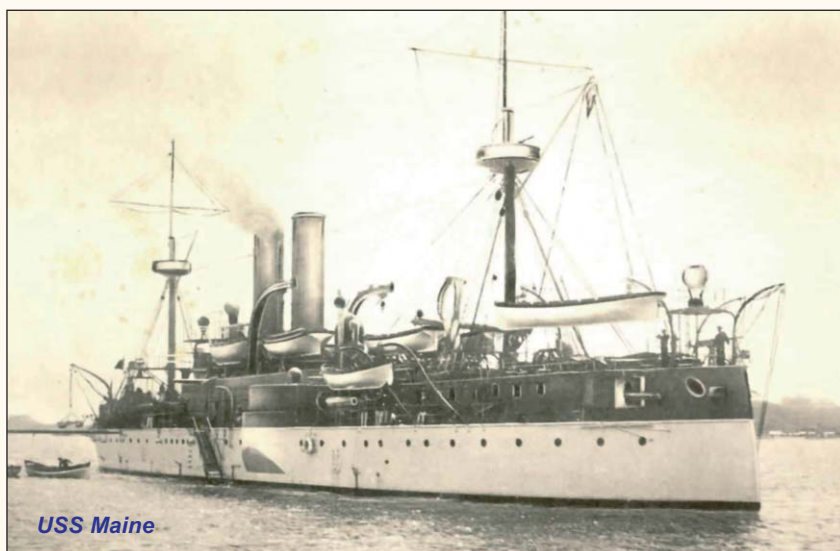
Charles D. Sigsbee, capitán del Maine cuando éste explota en el puerto de La Habana el 15 de febrero de 1898.

para España y sus intereses.

1908.- Sorprendente sistema de Señales de Puerto para abocar la barra del Guadalquivir:

Según recogen algunas crónicas árabes antiguas sobre sus faros en el mar de Arabia, cuando navegaba Simbad, piloto del califa de Bagdad, las indicaciones que mostraban estos faros, no solo indicaban los puntos conspicuos de las costas, señalando los pasos posibles, balizando las escolleras y los bancos de coral, sino que tambien le señalaban las carreras de los vientos. Más allá de Trapobana, había una luz verde para indicar la presencia del turbulento viento del Este y otra naranja, para indicar vientos bonancibles que recibían las velas de las naves arábicas que iban y venían de Especería.

Curiosamente una vez construi-



do por fin, el actual Faro de Chipiona (Nov 1867), años después, en 1908, se presenta una necesidad parecida al relato árabe, pues los navegantes que abocaban la broa del Guadalquivir, precisaban conocer el estado del balizamiento de la barra y las condiciones que esta presentaba para su paso, por lo que estudiado el tema, el Ingeniero del ramo en Cádiz, propone, que sobre este esbelto faro, se podrían izar una serie de banderas con unos códigos de interpretación adecuados, para señalar estas variables, que tan necesarias son para el navegante que pretende pasar este peligroso enclave.

Estudiado por la superioridad el asunto, se llega a la conclusión, que sería mas positivo, instalar dos altos postes metálicos en la expla-

nada próxima al faro, del cual se izarían unos grandes globos de lona, (es de observar que la distancia del faro al fondeadero de Los Pozos y/o boca de la barra, frente a esta emblemática torre, es de 1,6 millas, unos 3.000 m). Para ello se diseñaron dos globos de 10 m de diámetro, uno color rojo y otro azul, que debidamente mostrados deberían tener un significado claro sobre la información precisada.

- (*Los Faros Españoles: Su historia y evolución.* Miguel Ángel Sánchez Terry, Servicio de publicaciones de la Secretaria General Técnica del M.O.P.U. 1986.)

(*Colección de planos de los Faros Españoles, mostrados en la Exposición Universal de Paris de 1867.* Dirección General de Obra Pública).

No se conoce la tabla de seña-



Faro de Chipiona en la actualidad

les de este peculiar sistema de aviso de temporal y puerto, pero si se puede observar, al día de hoy en un mural sobre esta instalación que existe como decoración, en una discoteca de verano, situada en una casa junto al faro, que muestra dos espectaculares postes de estructura metálica, muy al gusto de la época, que servían de mástiles para izar tan voluminosos globos.

Se desconoce la utilidad del sistema y en concreto el horario del servicio, los años que estuvo en vigor, quien manipulaba la instalación, quien era el responsable de ordenar tal información y la eficacia real del proyecto, dado que cabe suponer que los colores elegidos, observados desde la distancia indicada son difíciles de discriminar, especialmente cuando se observaba a contraluz.

1941 Antecedentes del servicio de practicaje realizado con dos prácticos en el Puerto de Tarragona: Decía el artículo 2º del Reglamento y Tarifas de Practicaje de este puerto (Aprobado por el Excmo. Sr. Director General de Comunicaciones Marítimas por Orden de 13 de mayo de 1.941), *En días de temporal se colocará un Practico con la bandera de su distintivo sobre la punta del muelle del Este, para indicar al buque que intente la entrada la dirección que debe seguir, al mismo tiempo otro Practico se colocará con su bote en la parte interior de la boca del puerto para señalarle el canal.*

Como es conocido y fue publicado por la Revista Prácticos de Puerto en su día, en las cuatro ocasiones que el portaaviones USS *Jhon F. Kennedy* (CV 67) ha visitado este puerto desde 1997 (desde entonces, mantiene el record de mayor buque entrado en puerto), ha precisado de dos prácticos, a causa de la dificultad que ofrece para aproximarse al muelle sin ver el costado de estribor, así como efectuar los reviros necesarios a causa de sus considerables dimensiones y especialmente su manga de 72 m., por ello un practico embarca y el otro se posiciona en la punta del muelle que por

quedar ocultada por estas razones, mas dificulta la aproximación hacia el muelle y posteriormente pasa a posicionarse sobre el atraque en la zona asignada, comunicando al practico a bordo, la arrancada, el paralelismo a la línea de atraque y el exacto posicionamiento a una barcaza que sirve a modo de *camels* para dejarlo apoyado sobre una determinada zona, de modo que posibilite posteriormente el empleo de los ascensores laterales que para este tipo de buque tan vitales son incluso para su operativa en puerto.

1998.- Capitán de la Marina Mercante, D. Manuel Deschamps

Martínez: El día 2 de diciembre son depositados sus restos en el Panteón de Marinos Ilustres de la Armada Española, en la población militar de San Carlos en San Fernando (Cádiz), en consideración a sus heroicos servicios al mando del vapor *Montserrat* cuando en 1.898 forzó varias veces con bastante heroísmo y pericia, el bloqueo norteamericano sobre varios



puertos cubanos.

El Capitán Deschamps, gallego de nacimiento (La Coruña 1853) y catalán de linaje y adopción, (Canet de Mar, Barcelona, 1.923) es el primer civil que ha sido merecedor de tan honorable descanso en el monumento funerario más importante y exclusivo de cualquier otra marina del mundo.

Por ello la Armada Española reconoció con justo premio tal evento, pero faltó quizás reconocer, que su exitoso buen empeño y pericia, fue acompañada de la colabo-

ración de sus oficiales, subalternos, marineros y fogoneros que también participaron en aquellas históricas y arriesgadas navegaciones.

Así hoy sabemos, que al menos una petición de uno de sus oficiales, el alicantino Vicente Galiana y Puchol, fue también cursada solicitando una recompensa por sus servicios a bordo del *Montserrat*, durante la campaña de Cuba. Petición que fue denegada por Real Orden de 30 de junio de 1900, razonando esta negativa: *"por no aparecer méritos que le recomienden y estar fuera de plazos reglamentarios"*.(Revista General de Marina Dic. 1998 y Octubre de 2004).

Desconocemos si otros miembros de esa valiente dotación, solicitaron por esta u otra vía, alguna recompensa, pero ante el razonamiento dado por el Ministerio de Marina, no es atrevido pensar que desmoraliza a cualquiera. Una vez más, la burocracia con sus distancias y formulismos yerra en el camino de los sentimientos, pues como todos sabemos, detrás de un buen capitán está el apoyo de una buena dotación y es esta relación de apoyo y eficacia, la que lleva al éxito en el mando y liderazgo.

El vapor *Montserrat* de la Compañía Trasatlántica Española, de 4.146 tn. de arque, construido en 1895, de 113,80 m de eslora y 13,4 m de manga, salió de Cádiz para Cuba el 10 de abril de 1898 con 500 soldados y numerosos Jefes y Oficiales del Ejército, 7 millones de pesos y gran cantidad de víveres, con destino a La Habana, donde no pudo entrar por el bloqueo que mantenía la armada norteamericana, por ello burlando este, barajando la costa occidental de la isla de Cuba, pudo fondear en la bahía de Jagua de la ciudad de Cienfuegos el 28 de este mes, desembarcando su valiosa carga, para salir de ella la tarde del 6 de mayo y tras una de nuevo complicada y arriesgada navegación a través de las Islas Caimanes y de Jamaica, lograr arrumbar a La Coruña en donde entró el 20 de mayo y volver mas tarde a Cuba, donde entro en Matanzas el 20 de julio con alimentos. ●●●