

Curiosidades Históricas/11

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

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

1435.- Los Pilotos Prácticos de la barra, principales sostenedores de las Cofradías marineras de Sanlúcar de Barrameda: Según nos relata Velázquez Gaztelu en su obra *El Estado Marítimo 1774*, tuvo Sanlúcar de Barrameda durante su máximo esplendor, (siglos XV, XVI y XVII), varias cofradías marineras que agruparon a los distintos gremios profesionales de la mar que en esta ciudad estaban establecidos y según consta en la mencionada crónica, fueron los Pilotos Prácticos de la Barra de Sanlúcar, los principales sostenedores de las dos cofradías de mareantes más importantes que a continuación se describen, salvando evidentemente el patrocinio, apoyo y resolución que mostraron los respectivos Duques de Medina Sidonia en cada una de ellas en sus diferentes épocas.

También nos relata este historial con cierto énfasis y como dato sorprendente, de como un grupo relativamente reducido de prácticos profesionales, pudieron soportar tales cargas, destacando al mismo tiempo, que el número de Pilotos Prácticos de la Barra de esta ciudad, desde siempre ha sido inconstante, pues evidentemente respondía a la mayor o menor necesidad que ha habido de ellos, señalando igualmente, que según constaba en el libro 18 de acuerdos (*¿Actas Capitulares?*) folio 2 del año 1646, un año después de pasar esta ciudad a la Real Corona, había 13 pilotos examinados de la barra.

Es de resaltar de esta detallada observación, que al igual que hoy también ocurre, señala o da a entender, que el número de Prácticos, es variable y directamente proporcional al tráfico marítimo de la barra y por lo tanto al grado de riqueza y desarrollo,

que en cada época se presenta, binomio causa-efecto que es el principal razonamiento en nuestro días, para determinar el número de Prácticos de un puerto.

Las cofradías que se empeñaron los prácticos en su sostenimiento fueron dos principalmente: La más antigua fundada hacia 1435, por el segundo Conde de Niebla y quinto Señor de Sanlúcar, D. Enrique de Guzmán, en honor del Obispo de Mirra, San Nicolás de Bari, conocido en la Iglesia Católica desde mucho años antes, por ser especial Patrono y Abogado de los navegantes, erigida en principio en la Iglesia Mayor parroquial de Nuestra Señora de la O (colindante con el entonces Alcázar Viejo de Sanlúcar y actual palacio Ducal de Medina Sidonia).

Esta antigua cofradía de mareantes, años más tarde alcanza su máximo esplendor, por el elevado número de hermanos que acoge, dado la expansión, esfuerzo y proyección marítima sanluqueña, que se presenta para la conquista de Canarias, el registro de las costas de África hasta cabo Bojador, la toma de Melilla y Cazaza, el apogeo de la Carrera de las Indias etc., motivando todo ello, un considerable tráfico en el fondeadero de Bonanza, también conocido como puerto de Sanfanejo, (el cual llegó a liderar el ranking de los puertos castellanos, por ser escala y surgidero de las Naos de Guerra y Mercantiles), al que se le suma la importancia administrativa que alcanza esta ciudad, al ser designada como sede de la Capitanía General del Mar Océano y Costa de Andalucía en 1588, por ello proliferaron en Sanlúcar de Barrameda, numerosos gremios marítimos de marinos y trajinantes



**Portada Iglesia San Nicolás
(Sanlúcar de Barrameda)**

de la mar, atraídos por los negocios, riquezas y oportunidades que se presentan, originando un considerable aumento de población de la ciudad, y como fruto y costumbre de la época, un considerable aumento de devotos acogidos al patrocinio de esta cofradía de San Nicolás, en donde quedan agrupados bajo distintos empleos profesionales tales como: Pilotos, (de Indias, Prácticos de la Barra y del Río Guadalquivir), contramaestres, calafates, carpinteros de rivera, marineros, cargadores de indias, pescadores etc., igualmente este aumento de población, motiva la lógica expansión urbana, dando lugar al establecimiento de un singular nuevo barrio en donde se afincan principalmente los hombres de la mar, que fue conocido como Barrio de los Gallegos, hoy responde su emplazamiento y localización al llamado El Barrio y aun, gran parte de sus habitantes tiene conexión directa con la mar, especialmente los dedicados a la pesca, que desde siempre estuvieron en oposición con los residentes en otro nuevo barrio, también contruidos por y para gentes de la mar,

que años mas tarde se establecieron en el oeste de la ciudad, conocido como barrio de La Balsa.

Este espectacular asentamiento de marinos durante el siglo XVI da lugar al incremento de sus cofrades, y la consiguiente reforma en las reglas de esta cofradía para adecuarla a este apogeo, así como a la decisión de cambiar su sede a las proximidades de este nuevo barrio, consiguiéndose levantar una ermita en 1595 bajo la advocación de San Nicolás, cuya imagen original, es posible que sea, la que hoy se venera en el retablo principal de la nueva iglesia, construida en 1754, en sustitución de la antigua ermita, en donde tambien se ubicó en un nicho de su portada exterior una imagen del santo patrón de los marinos, igualmente procedente de la primitiva ermita.

La cofradía de San Nicolás, aunque fue perdiendo protagonismo hasta su extinción, mas a causa de rivalidades a veces agresivas entre barrios marinos, (La Balsa *versus* Los Gallegos) que a otras causas, pues consta, que los asentados en el primero no eran aceptados en la cofradía de San Nicolás, dado que al parecer, los marinos dedicados a la pesca en tartanas eran considerados de menor categoría que los dedicados a los nuevos tráficos marítimos que el apogeo de la época demandaban, hasta que la decadencia del comercio y navegación de Sanlúcar, dio lugar a una clara disminución del personal establecido en el barrio de Los Gallegos y por lo tanto, fue esta cofradía de mareantes perdiendo importancia en relación con la mas tarde establecida en Capuchinos, (promontorio que domina el barrio de La Balsa), no obstante, aun perdura el templo de San Nicolás, como parroquia que identifica el actual barrio, siendo tambien la sede de una de las cofradías de penitencia mas populares de Sanlúcar, el Cristo de la Expiración, crucificado barroco del XVII, atribuido a Juan de Mesa, que todos los Jueves Santos procesiona acompañado de N^a S^a de la Esperanza, advocación popularmente marinera por estas tierras, que en Semana Santa apantalla la devoción marinera a la Virgen del Carmen.

La otra cofradía, Nuestra Señora

del Buen Viaje, establecida por la devoción de los nuevos parroquianos marinos del citado barrio de La Balsa, e igualmente soportada por los pilotos prácticos de la barra, siempre estuvo desde su fundación enfrentada a la anterior. Se da por cierto que su constitución formal, fue motivada por una promesa mantenida por el 8^o Duque de Medina Sidonia, 2^o Capitán del Mar Océano y 13^o señor de Sanlúcar, D. Manuel Alonso Pérez de Guzmán, al sanar de una penosa enfermedad de tercianas que soportó, por encomendarse a San Antonio de Pádua, gran obrador de milagros y componedor de matrimonios de muchas mocitas sanluqueñas, prometiéndole, que si sanaba, fundaría un convento para la orden de los Capuchinos, bajo la avocación de N^a S^a y San Antonio del Buen Viaje, acción que concluyó en 1634, erigiendo dicho convento sobre una ermita que habian labrado los pescadores de este barrio, en lo alto de una colina, espléndida atalaya de la desembocadura del Guadalquivir, que desde entonces es conocida como el Alto de Capuchinos, en donde erigió su convento con buena huerta y elegante ermita, con sencillo retablo que ubica en su parte superior a San Antonio y en lugar preeminente, la imagen de N^a S^a del Buen Viaje. patrona de muchos pilotos, tanto de la carrera de Indias como Prácticos de la barra, así como de los pescadores menos pudientes que se establecieron en este barrio de La Balsa, durante el siglo XVII.

En 1672 se redactaron sus reglas, fruto de reuniones mantenidas por un grupo de devotos, encabezados por el Piloto Práctico de la Barra y Practico Mayor de su Corporación, Francisco Román, el cual pasa a la historia como *Práctico mártir*, al oponerse con todo su ardor, a la construcción de un muelle en el paraje de Las Piletas de esta ciudad, con tanta entrega, que el disgusto le causó su muerte. (Ver Curiosidades 1688).

Tuvo esta imagen de la cofradía de N^a S^a del Buen Viaje, su hito histórico, cuando el prior del convento, recibió una carta fechada en 1636, firmada por Francisco de Campos, que informaba como en un naufragio

que padeció frente a Cavite y Padriña en la isla de Luzón del archipiélago de Filipinas, viéndose perdido por los efectos de una gran tormenta, tanto él como su dotación compuesta de veinte tripulantes e incluso un esclavo atado por una cadena a los pies, intercedieron la protección de N^a S^a del Buen Viaje de esta ermita sanluqueña, logrando la salvación de todos, pues al parecer cuando zarpó de Sanlúcar adquirió una cadena con la medalla de esta virgen, que en el momento de la zozobra llevaba al *pescueso*.



Azulejo Nuestra Señora del Buen Viaje

Es de resaltar que la advocación de N^a S^a del Buen Viaje, es una variante iconográfica de la Virgen de la Misericordia o Protectora, favorita de los marinos, sobre todos por los norteños, que la llamaban del Socorro y Buen Viaje, representada desde siempre con el manto abierto para acoger a los devotos que se apiñan debajo y que en nuestros días, su iconografía incluye, los distintos medios que solemos emplear para viajar.

Cuando esta virgen se establecía bajo la advocación de personas asentadas ya en tierra, después de un prolongado viaje, su iconografía presentaba el manto recogido y en muchas ocasiones se le nombraba como del Buen Suceso, tal como debió de suceder, en los primeros asentamientos españoles en la isla de Luzón, cuando se erigió una



Imagen Nuestra Señora del Buen Viaje (altar Convento Capuchinos)

ermita (parece ser que fue la primera en Filipinas), llamada Casa de Nuestra Señora de Bon Suceso en las proximidades de Cavite.

Pasado casi un siglo desde el establecimiento de las primeras reglas, la cofradía pierde el espíritu barroco que la había impulsado desde su nacimiento y comienza su decadencia, por lo que el 16 de junio de 1751 se celebra una junta de la Cofradía para reorganizar ésta, abriendo la cofradía a todos los hermanos que se quieran alistar estando presente el fraile Capuchino y Guardián del Convento así como el también fraile y Guardián de la Cofradía, junto con el Mayordomo José Herrera y los Pilotos del puerto: Ángel de Medina, Tomas de Carreras, Juan

de Aguilar, Andrés de Medina, Matías Gil, Rodrigo Panduro y Manuel de Herrera, acompañados de otros hombres de la mar y patronos de embarcaciones, así como del Mayordomo del Tribunal de Cruzadas y de Mateo Francisco de Aguilar, en calidad de procurador de causas de Sanlúcar de Barrameda desde 1745 e hijo del Piloto de la Barra y Alcalde de la Mar, Francisco de Aguilar.

El Convento de los Capuchinos sanluqueño, fue abandonado por la ocupación francesa en febrero de 1812, hasta a finales de agosto de 1813 que de nuevo se le entrega a esta orden.

Por la amortización de 1821, de nuevo este convento, sede de la antigua cofradía de N^a S^a del Buen

Viaje, queda clausurado y trasladados los religiosos a la sede de Jerez de esta misma orden. Por la segunda amortización de 1835 conocida como *la de Mendizábal*, (Ministro de Hacienda, cuyo verdadero nombre fue Juan Álvarez Méndez,, gaditano que se hizo famoso por intentar la supresión de todas las ordenes monacales y la enajenación de sus patrimonio para amortización en Deuda Publica), se puso fin a la existencia de los capuchinos en Andalucía, pasando el convento sanluqueño, a casa de vecindad, arrendada por habitaciones una parte y otra destinada como casa asilo de huérfanas y viudas pensionadas por el Estado. Posteriormente hubo un intento de venta que no se materializó, hasta que poco a poco las aguas volvieron a sus cauce y a partir de 1.870 se inicia las acciones de restaurar la orden capuchina en este mismo lugar, acciones que inicialmente encontraron una cierta dificultad por haber sido elegido el lugar como posible ubicación del palacio residencial de los Duques de Montpensier (hijo del ultimo Rey de Francia, casado con la hermana de Isabel II), cuando estos deciden construir una residencia para verano en lugar fresco, que solvete los fuertes calores del verano sevillano.

Ante el fuerte impulso que muchas de las mejores familias del marco de Jerez y Sanlúcar, demostraron para la vuelta de los capuchinos a su antiguo convento, los Duques de Montpensier e Infantes de Orleáns, se vieron tambien obligados a persistir de esta elección e incluso a contribuir a su reconstrucción, que alcanzo la suma total de 170.000 reales hasta que por fin volvieron los frailes. Fue su primer guardián el padre Esteban de Andoain, el cual llegó por barco desde Sevilla el día 27 noviembre de 1877.

Desde entonces este convento de padres capuchinos, ha mantenido una relación constante con los miembros de esta saga familiar de los Orleáns y Borbón, llegando alguno de sus frailes a officiar misa en el palacio neomudéjar de los Orleáns en la Cuesta de Belén, (residencia que pasó a ser la principal, al abandonar los Montpensier el palacio



Entrada Convento Capuchinos

sevillano de San Telmo), hoy Ayuntamiento de la ciudad, siendo destinado el propio cementerio de los frailes capuchinos dentro del convento, como cementerio familiar de algunos miembros de esta familia que tanta ligazón alcanzó con la Familia Real española, pues no olvidemos que una de sus hijas, Maria de la Mercedes, fue Reina de España, al contraer matrimonio con Alfonso XII, por ello en varias ocasiones, los Reyes de España han visitado este convento en donde reposan algunos de sus parientes.

Valga por ello resaltar, como estas dos cofradías marineras de genuina fundación guzmana, recogen una importante reseña histórica en relación con los Pilotos Prácticos de la barra sanluqueña, que en cierta medida son testimonio de la consideración y relevancia que estos antiguos colegas, tuvieron durante el Siglo de Oro español en la sociedad en donde les tocó desempeñar su trabajo, por ello y con el fin de no olvidar su historia y esfuerzos, se da a conocer esta curiosidad histórica, basada en datos reseñados en: *Estado Marítimo de Sanlúcar, 1774*. Juan Pedro Velázquez Gaztelu. *El Convento sanluqueño de Capuchinos, Arte e historia de una Fundación Guzmana*. Fernando Cruz Isidoro. A.S.E.H.A., 2002. *Guía Histórico-Artística de Sanlúcar*, Ana María Gómez Díaz, A.S.E.H.A. 2ª edición 1999. *Refundación de la Cofradía de San Antonio de Pádua y*

de Ntra. Sra. Del Buen Viaje, Narciso Climent, Revista Sanlúcar de Barrameda nº 42, año 2006.

1793.- El sexto de practicaaje: Recogía las Ordenanzas Generales de Marina de ese año, en el artículo 41, título 7, Tratado 5, una clara asignación de la sexta parte que se deducía antes del reparto a partes iguales de los emolumentos de los Prácticos, tal como se reproduce:

El Capitán de Puerto formara 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 a este 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.

He aquí el origen del famoso sexto de Practicajes, que se mantuvo vigente hasta la entrada en vigor de la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Parece ser que en los últimos años del siglo XIX, debido al mayor tráfico en ciertos puertos y el mayor tamaño de los buques, los ingresos de los Prácticos eran muy remuneradores, y como consecuencia de este esplendor económico, también lo era el sexto que se entregaba al

Capitán de Puerto en concepto de gratificación. Ello significaba una desigualdad grande entre los puertos que podemos llamar productivos y los que no lo eran y para evitarlo se dictó el Decreto de 7 de mayo de 1903, que creaba en Madrid la Junta Central Administrativa del Fondo de Practicajes, en la que se habría de acumular la total recaudación de España, por el concepto de sexto y pagar con ella una gratificación igual para todo el personal de las Comandancias de Marina, así como atender a diversos gastos de material detallados en el Decreto.

Su implantación lesionó indudablemente a ciertos Jefes destinados en los puertos productivos, y ello motivó ciertas reclamaciones de aquellos que se pudieron ver afectados, e incluso uno de estos, llegó a instar a la Superioridad mediante carta que se consideró irrespetuosa, por la cual manifestaba que este Decreto no podía modificar los preceptos de las Ordenanzas, tal como se dice en el artículo 41 antes expuesto.

El Reglamento de 1903 continuó en vigor hasta 1932, cuando la República lo sustituyó por otro que sobre este asunto, en nada esencial difería.

El autor de este informe, que al pie se cita, dio a conocer en la conferencia nombrada, su satisfacción y alabanzas del trabajo de la Junta Central de Practicajes, administrando los fondos con escrupulosidad y eficacia notable, pudiéndose decir que con la escasa cantidad de dinero disponible, se pudo atender los numerosos gastos de material, incluso pagos de alquileres de locales para las oficinas y quedando el margen suficiente para las clásicas obvenciones del personal.

En el reglamento de 1932, se preceptúa la obligación por parte del fondo de Practicajes, de atender a ciertas funciones benéficas, siendo ello la causa de que se ordenase en tiempo de la República, la entrega de la tercera parte del ingreso bruto del

fondo de practicajes, al inicial Montepío Marítimo Nacional, que posteriormente fue incluido en el Instituto Social de la Marina, originando con ello una merma a los anteriores receptores que tuvieron que aquilatar aun mas sus gastos.

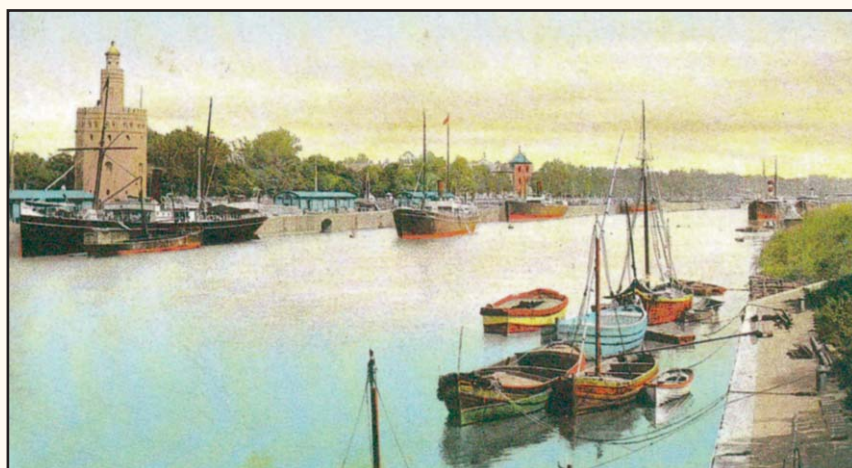
(*Estudios sobre Marina Mercante y Pesca, "Policía de los puertos y el Capitán Marítimo"*, conferencia pronunciada por D. Juan Navarro Dagnino en marzo de 1945 ante los alumnos de la Escuela Superior de Guerra Naval, recopilada por el Servicio de Publicaciones de la Subsecretaría de la Marina Mercante 1950)

Récords en la navegación fluvial española: El Guadalquivir es el más importante río español navegable en atención a su longitud, calado e importancia del puerto sevillano, al tiempo que ha sido la vena cultura mas importante para la entrada y penetración de culturas tan legendarias como la fenicia, romana, bizantina, árabe, normanda, castellana, catalano-aragonesa, bretona, inglesa, flamenca, italiana, holandesa y francesa, así como tambien fue durante mas de dos siglos la base de lanzamiento de nuestra cultura hacia el norte y poniente de África, Islas Canarias y el continente americano, pues desde su orillas se prepararon expediciones a todo el continente del Nuevo Mundo desde Cabo de Hornos hasta Seattle, así como la histórica primera vuelta al mundo navegando, por estos motivos, tan relevante enclave, guarda quizás los mas antiguos y formales registros de la navegación española entre los cuales destacan a modo de récords desde la antigüedad, (mas de 30 siglos de historia marítima en su cauce), al día de hoy:

Mayor buque que navegó por sus aguas hasta amarrar en Sevilla *Federal Calumet* de eslora 222 m que entró en 1980:

Buque de mayor tonelaje: *Northen Merchant*, de bandera española y 22.047 GT. el cual arribó a este puerto en el año 2000.

Fuente: Archivo Histórico del Puerto de Sevilla.



Sevilla



F72 Andaluca-Málaga

Sin concretar fecha.- Saber estar: Según relata G.V.R, oficial ayudante de derrota en la fragata *Andaluca* de la Armada Española, cuando un día este buque se encontraba en la desembocadura del río Mersey, con objeto de arribar a Liverpool, una vez rebasada la boya de recalada, embarcó el *Práctico*, un hombre de corta altura y amplia circunferencia, quien lucía una sonrisa igual de amplia entre su barba blanca y sus rojas mejillas.

Hechas las presentaciones, hizo acercarse a los dos remolcadores que nos había asignado: *Nelson* y *Trafalgar*.

Después de mas de una hora remontando el río, entre cortado y cortado, no pudo resistir mas y nos confesó su sorpresa por que ninguno de nosotros, hubiese hecho ningún comentario sobre el nombre de los remolcadores.

En un intenso ejercicio de buena educación conseguimos evita que nuestras caras fueran los espejos de nuestras almas, incluso haciendo un verdadero alarde de cinismo, hubo quien entró al trapo y le espetó un sonriente **why?**, en lugar de espetarle lo que realmente nos pedía el cuerpo a todos.

No pudo aquel hombrecillo agradecer mas la pregunta, puesto que, al parecer unos días atrás, había asignado la misma pareja de remolcadores al buque insignia de una agrupación francesa y su almirante, indignado, le había solicitado por favor que se lo cambiase.

Así lo hizo, a los pocos minutos estaban al costado del barco galo los remolcadores *Wellington* y *Waterloo*.

(Miscelánea 26.576, Revista General de Marina Tomo 248 Abril 2005).

