

Curiosidades Históricas/13

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

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

1630.- EL DERROTERO UNIVERSAL DEL CAPITÁN ALONSO DE CONTRERAS, (2º ENTREGA):

De Sanlúcar de Barrameda a Gibraltar, montada Salmedina, se alargaba de Cabo Cantón porque en él verá que rompe la mar, y lo más cerca que se ha de caminar es por brazas, digo navegar.

De Cabo Cantón a Cádiz, tres leguas. A la entrada de la bahía están Las Puercas, que de aguas vivas se cubren, y en muertas están descubiertas. Dejábanse sobre mano derecha en mitad de la bahía. Enfrente de Las Puercas está una baja que se llama El Diamante, muy fondable, que no tocan en ella sino naos gruesas; una vez tocó una nave que llamaban La Pancheta y echó el timón; tendrá veinte palmo de agua; revienta con mucha mar. Por entre ella y Las Puercas entran nuestros galeones y naos. Frontero del baluarte está un arrecife que sale a

la mar cuatro o cinco cumplidores de galeras; tienen encima una cruz. Amarránse las naos. Nordeste-Sudeste y el Levante ofenden esta bahía; Ibánse las galeras al Puntal y a la Puente de Zuazo. Toda esta costa de Este y Oeste es muy mala y las barras dificultosas de tomar con Este, Oeste y Sur.

Saliendo de Cádiz bájase la vuelta del Norte hasta media bahía para escapular Las Puercas, y estando Canto avante, como ella, volverse al Poniente hasta escapular San Sebastián y gobernar al Sur-Sueste para doblar a Santi Petri, que está a tres leguas de Cádiz, Noroeste-Sueste, con San Sebastián. Una vez, habrá veinte años, saliendo las galeras de Cádiz de noche, doblando San Sebastián, gobernarón al Este y se vararon en tierra dos o tres leguas, en la Almandrabilla, que por ser bonanza las sacaron. Dentro de San Petri se pueden guarecer de todos tiempos, y a la entrada está una baja llamada

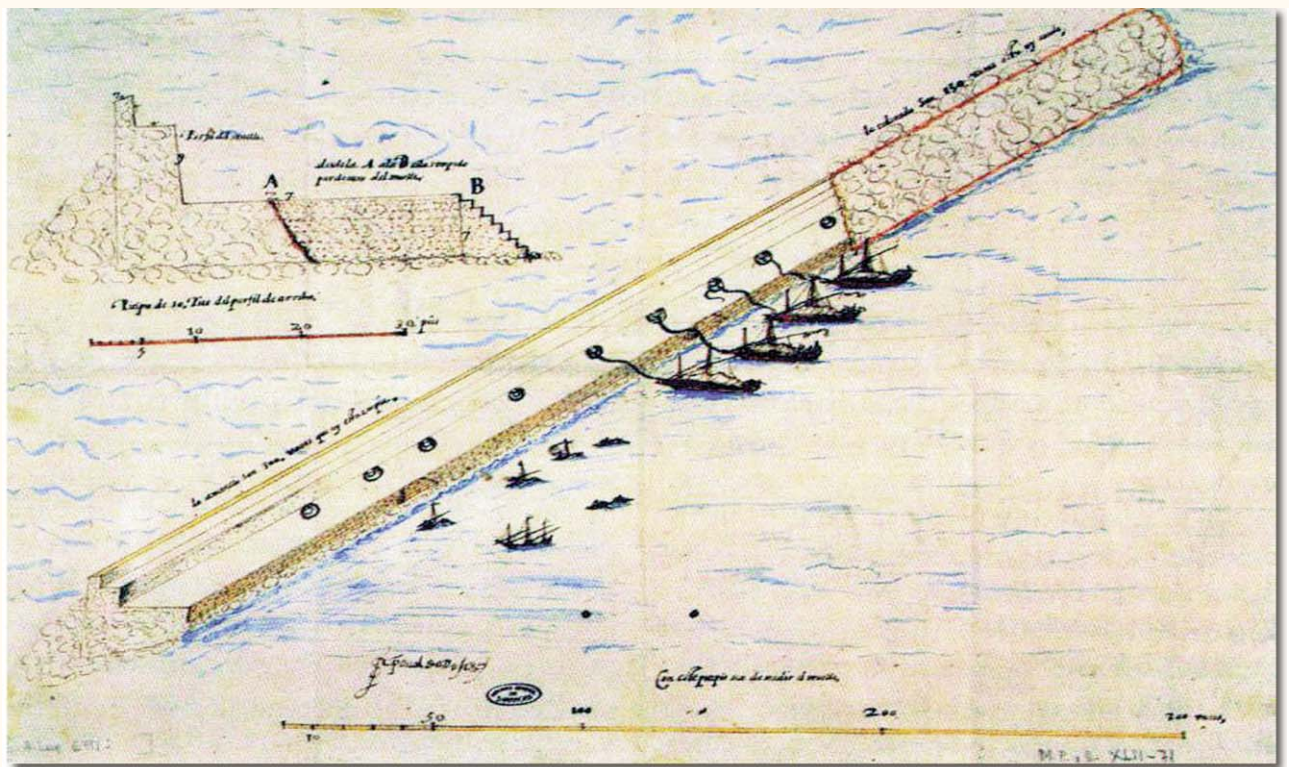
Pulpera. Es menester al luengo del farellón, cuando dé lugar a los remos, hasta descubrir la Puerta de la Torre e irá por canal; dejando La Pulpera a mano derecha, a la banda del Nordeste, irá a dar fondo a la venta.

De San Pedro a Cabo Rocha, dos leguas. En este cabo hay abrigo de Poniente en una ensenada que tiene de Cabo Rocha a Conil dos leguas, es playa y hay una almadraba.

De Conil a Cabo Trafalgar, dos leguas. Sobre este cabo, enfrente a él, esta una baja, dos millas a la mar, y hace una restinga. Hasta conocer el cabo, las galeras han de pasar arriadas al cabo. Entre él y la restinga irán para cuatro brazas; hay en este cabo abrigo de Ponientes y de Levantes y es todo limpio; hay ratones donde han perdido los ferros la capitana de España y otras galeras.

De Cabo Trafalgar a Aguas de Meca, una legua. Es una punta con un





Dique de abrigo y muelle de atraque en Gibraltar, autor D. Cristobal de Rojas, 1608, Archivo General de Simancas

morro; tiene una torre encima; hay abrigo de Lebeche y buena agua.

De Aguas de Meca a Valdevaqueros, hay legua y media. Sobre un peñasco de este cabo, en la marina, está una torre que se llama Valdevaqueros de la Mar, de la cual más de media legua está una baja grande donde han tocado galeras. Está Leste-Oeste, con la isla de Tarifa. Las galeras pasan con buen

tiempo para la banda de tierra, y con malo por defuera.

Desde Valdevaqueros a la isla de Tarifa, dos leguas. En la punta de fuera tiene una torre y hay abrigo en ella de Levantes y Ponientes; es costa limpia y buen fondo.

De la isla de Tarifa a Punta del Carnero, tres leguas a la banda del Oeste, hasta una isla llamada

Cucares. Dentro de ella esta una cala en tierra firme llamada Cala de la Arena, abrigo de Poniente, y hacen leña las galeras. A la banda del Poniente de esta punta está una baja media legua a la mar, pero tiene mucho agua y no tocan galeras; hanse perdido dos naos levantiscas. A la del Leste de la misma punta está la cala de Xetares; hay leña y agua, abrigo de Ponientes y Levantes, digo vendavales; hase de



dar resguardo a la punta porque salen fuera dos arrecifes.

De la Punta del Carnero a Gibraltar, dos leguas, en cuya baja hay dos ríos que se llaman Palmones y Guadarroque. Tiene un muelle donde amarran las galeras y están con todos tiempos. Los Levantes la ofenden y el vendaval mete mar que rocía por encima del muelle. Hay desde Cádiz a Gibraltar veintidós leguas y media.

DEFINICIONES Y CIRCUNSTANCIAS DE LAS UNIDADES DE MEDIDAS EMPLEADAS EN ESTE DERROTERO UNIVERSAL: Con el fin de facilitar la lectura de este interesante e histórico derrotero de modo que puede ser útil en nuestro días, especialmente en los registros de distancias y profundidades correspondientes a los diferentes puertos que se citan, se acompaña esta recopilación de las unidades de medidas empleada en su contenido.

BRAZA: Unidad de longitud de origen incierto, que el hombre primitivo la consideraba como la medida de los brazos abiertos y aun en nuestros días los marinos, principalmente los pescadores, estiman como tal, la longitud de un cabo medida de esta manera.

Existen dos clases:

- *La braza española*, que equivale a 2 varas, ó 6 pies de Burgos, equivalente en el actual sistema métrico internacional a 1,671810 m.

- *La braza inglesa*, que equivale a 2 yardas o 6 pies ingleses, equivalentes en el actual sistema métrico a 1,82878 m.

Por la importancia e influencia que proyectó el poderío naval inglés en todo los mares, podemos decir que es la braza inglesa de 1,82 m. la medida más usual aún empleada.

LEGUA (MARINA): Fue una medida de longitud muy empleada por los navegantes en la edad media, correspondía a la vigésima parte de la extensión lineal de un grado de meridiano terrestre, equivalente a 5.555,5 m.; como tal medida fue también empleada en Inglaterra y Portugal con la misma longitud, si bien en Dinamarca correspondía a 7.532,5 m. y en Francia a 4.444,4 m., por definir esta nación la legua, como una vigésima quinta parte de un grado de meridiano.

MILLA: Como unidad de longitud, su origen se pierde en la mas remota antigüedad, si bien se da como definición mas acertada, la longitud que correspondía a mil pasos, pero claro esta, dependía de que clase de paso se empleaba, por el hubo diferentes clases de millas:

- *Milla del Mediterráneo*, empleada por los griegos, cuya longitud corresponde a 1.230 m.

- *Milla romana*, equivalente a 1.000 pasos ó 5.000 pies romanos, que tienen una longitud de 1.481 m.

- *Milla árabe*, equivalente a 6.000 pies árabes, que resultan una longitud de 2.105 m.

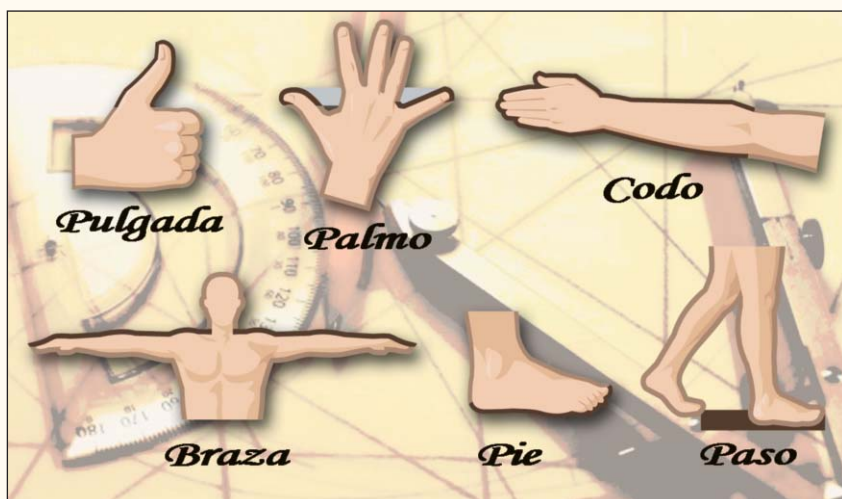
- *Milla terrestre*, unidad de longitud que varia según las naciones, siendo la mas extendida la *statute milia*, de 5280 pies ingleses, que equivale a 1.609,34 m.

Con el desarrollo de las navegaciones en la Época de los Descubrimientos, se hace preciso definir el concepto y la longitud exacta de la milla, pues bajo la definición generalizada de atribuir un número determinado de millas a un grado de latitud, criterio recogido por Ptolomeo y establecido desde la antigüedad, por el cual se atribuyó la longitud de un grado de latitud a la longitud de 62 millas romanas, valor que la practica habitual redujo a 60 millas romanas, (quizás por simplificar y facilitar el entendimiento para considerar una milla igual a un minuto de arco de meridiano), aún así, posteriormente se presentaban varias cantidades diferentes unas de otra, así sabemos que para algunos, un grado de latitud tenia 48,6 millas marinas y para otros, (alemanes y holandeses) tenia 15 millas.

Fue preciso unificar estos valores, pero no obstante se continuaban empleando dos resultados diferentes en la definición de un grado de latitud: 55,9 y 45,3 millas respectivamente, siendo esta última medida la que empleo Cristóbal Colon en sus navegaciones.

En el siglo XVII se llega a determinar, que un grado de latitud comprende 70 millas romanas, (55,86 millas marinas), considerándose en el siglo XVIII, que su longitud era de 75 millas romanas, equivalentes a 59,9 millas marinas, valor muy próximo al actual.

No obstante, hay que esperar hasta 1637 cuando y como fruto del trabajo del ingles Norwood, por fin se define con cierta exactitud que un minuto del circulo de meridiano, contiene mas de 1.000 pasos



Unidades naturales de medida

romanos (1.481 m.), iniciándose desde entonces una tendencia por parte de los navegantes para aceptar la existencia de una milla mas larga, cuya longitud inicial se calcula en 1.865 m., siendo corregida años mas a 1.829 m., aún así hubo que esperar hasta 1730 para por fin establecer la que hoy conocemos como *milla marina*, aunque su longitud no fue tampoco exacta, dado que por las formas de la tierra, no todos los meridianos son iguales, por ello se estableció como meridiano de referencia el círculo máximo de la tierra, (elipsoide internacional), medidas que en 1910 llevo a cabo Hayford, que junto con la efectuada en 1866 por Clarke, llegaron recomendar 1.852 m como la longitud de la milla marina, medida que internacionalmente ha sido adoptada por los principales países entre ellos España.

No obstante es también frecuente que en España se tome como valor exacto los 1.851,85 m. como valor medio de la extensión de cada minuto del meridiano.

PALMO: Medida de longitud, correspondiente a una cuarta parte de la vara, equivale a 0,210 m., el palmo puede ser dividido en 12 dedos.

VARA: Medida de longitud dividida en tres pies o cuatro palmos, varían según la zona:

- *Vara de Castilla o de Burgos*, equivale a 0,8359 m.
- *Vara de Aragón*, tiene cuatro palmos de 12 pulgadas y equivale a 0,772 m. (*Enciclopedia General del Mar*, José M^a Martínez – Hidalgo y Terán, Ediciones Garriga S.A. Madrid –Barcelona 1958).

1850.- INSTRUCCIONES PARA REGULAR LOS SERVICIOS PRESTADOS POR LOS PRÁCTICOS SUPERNUMERARIOS DEL RÍO GUADALQUIVIR: Sabido es que cada puerto español en estas fechas tenia asignado un número indispensables de Prácticos para su servicio y algunos supernumerarios, los cuales

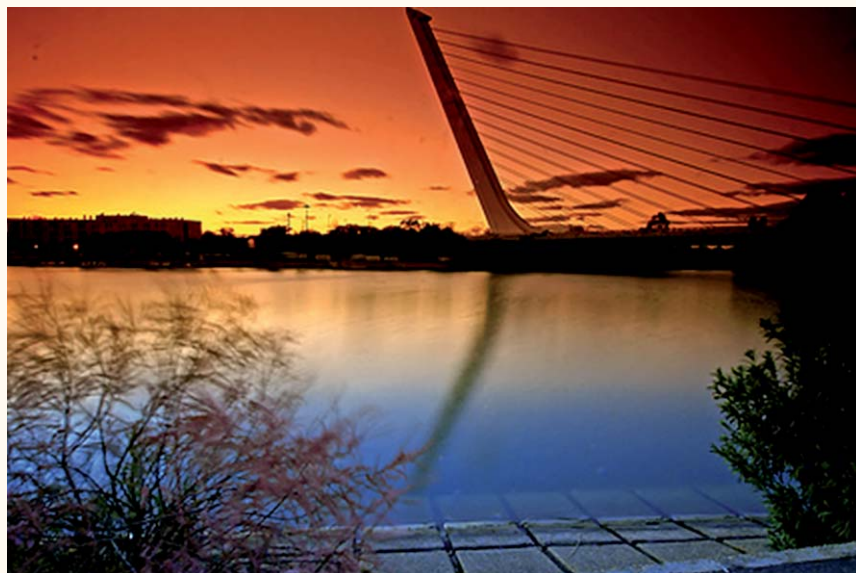


como naturalmente se conocía sólo deberían de ejercer su oficio por falta de los de números, según se declaró, por efecto de duda, con respecto a los del Guadalquivir, en Real Orden de 7 de enero de este año, en el que se marcó también la retribución que según los casos, deberían de dar los supernumerarios a los de número, a pesar de ello se presentaron ciertos inconvenientes que obligó entrar de nuevo en el problema planteado, llegándose a ordenar por R.O. de 12 de mayo de 1859 suspender dar mas plazas de Prácticos supernumerario.

Así sabemos que a instancia de los Prácticos de número del

Guadalquivir, cursada al Capitán General del Departamento de Cádiz y remitida por esta Autoridad a S.M. por oficio de 3 de diciembre de 1849, se solicitaba que los Prácticos supernumerarios de este río, no alternasen con los prácticos de número, en el servicio de pilotar embarcaciones, sino en sus ausencias y enfermedades, porque de lo contrario, ninguno podría adquirir lo preciso para subsistir.

Enterada S.M. del informe que la mencionada autoridad de marina, fechado el 20 de noviembre acompañaba al citado oficio, en el que se manifiesta muy en su lugar y digno de que se lleve a efecto, ha



tenido a bien resolver, de conformidad con lo propuesto el expresado Capitán General, que los referidos Prácticos supernumerarios del río Guadalquivir no deben de pilotar los buques sino en ausencia o enfermedad de los que por su turno les corresponda, por manera que si los números 2 y 15, por ejemplo, no pudiesen salir cuando esté señalado por escala, ocupará su lugar los supernumerarios, en cuyo caso si la falta del propietario fuese producida por indisposición física, deberá darle la tercera parte del producto del pilotaje del buque que conduzcan, por vía de remuneración, pero si al contrario acaeciese por falta de puntualidad u otras causas no forzadas, entonces los supernumerarios deben en justicia percibir el todo por completo, según recogía la Real Ordenada en Madrid el 7 de enero de 1850. (*Diccionario Marítimo de España, en sus relaciones con la Marina Mercante*), Alejandro de Bacardí, Barcelona 1861).

1921.- ANTECEDENTES DE LA COBERTURA POR EXTENSIÓN, DEL SEGURO DE ACCIDENTES A LOS PRÁCTICOS: Con el fin de entender el largo proceso de la inclusión de esta prestación por accidente profesional que tanto interesó a los Prácticos en las primeras décadas del siglo XX, hay que remontarse a la Ley de 30 de enero de 1900, que firmara Eduardo Dato y fue sancionada por la Reina Regente.

El primer escollo aparece en la propia Ley, pues en su artículo 1º, establecía como ámbito de aplicación, como definición del operario lesionado, al que ejecuta habitualmente un trabajo manual, definición tan detallada y repetida en el propio Reglamento de la Ley, que de hecho, hizo inviable su aplicación no solo a los Prácticos, sino en general a cuantos titulados profesionales componían las tripulaciones de nuestros buques mercantes. Por ello y con motivo de la celebración

en Madrid del Congreso Marítimo de 1902 convocado por la Junta Central de la Liga Marítima, se acordó interesar al Gobierno de S.M. acerca de este extremo, llegándose a solicitar que fueran comprendidos en esta ley, todos los que procedan de faenas a bordo de cualquier clase que sean.



Al mismo tiempo, las Asociaciones de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante de Bilbao y Gijón, solicitaron que también se incluyeran en la Ley a los afectos de la indemnización en caso de incapacidad, a los Capitanes y Pilotos, fundando la pretensión en que estos profesionales ejecutan trabajos manuales y operacionales que con frecuencia son causa de accidentes.

Ambas solicitudes fueron resueltas negativamente por la R.O. de 12 de mayo de 1903, la cual recogía, que siendo de indudable aplicación las disposiciones de la Ley de accidentes de trabajos a los marineros y demás obreros manuales de la navegación, no daba lugar a incluir a los Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante en atención al carácter técnico de estos profesionales, considerándose entonces, que la Ley no podía obligar a los patronos a cumplir con tales obligaciones, aunque interesándose con simpatías por ambas propuestas, invitaba los patronos y empresas marítimas, a que en los contratos

de trabajo que hagan con los Capitanes y Pilotos, se consigne, que a los efectos de accidente, se considerarán incluido en la Ley.

Es decir se acepta de hecho el agravio comparativo entre clases profesionales embarcadas y en lugar de modificar la ley por ampliación, se propone como recomendación, una decisión voluntaria por parte de los patronos, todo un ejercicio de falta de pudor y civismo a escala mayúscula de los poderes públicos. No cabe decir que tal invitación surtió nulo efecto. Todo lo mas que estos profesionales consiguieron, tal como recogía la R.O. antes citada, fue “de que se tuvieren en cuenta las razones expuestas para cuando se trate de modificar la Ley”, con el fin de que bajo el concepto de accidente de mar, se llegara a conseguir que fuese cubierto esta carencia legal, que en cierta manera atenuaran los riesgos de estos profesionales.

Por otra parte, los Maquinistas Navales a consecuencia de una reclamación formulada ante el juzgado de Bilbao ratificada después por la Audiencia Territorial de Burgos y confirmada finalmente por el Tribunal Superior de Justicia en fecha 27 de febrero de 1903, habían conseguido ser incluidos en la Ley.

Igual vía judicial tomaron los Patronos de Cabotaje, los cuales consiguieron por sentencia del Tribunal Supremo de 20 de febrero de 1908 ser incluido bajo la doctrina legal que “la Ley de accidentes de Trabajo, como ya tenia declarado el propio Tribunal, protege con sus beneficios, tengan o no el carácter técnico, a todo operario que..., razón por la cual, dado su carácter tutelar, debe de ser aplicada con un espíritu y criterio amplio...”, pero sorprendentemente y a pesar de esta clarísima sentencia, los Capitanes y Pilotos siguieron excluidos en la Ley. Ante tales incongruencias, hubo

que esperar a la publicación de la Real Orden de 15 de octubre de 1919, que dictaba las bases para asegurar las dotaciones de los buques, por la cual las Compañías de navegación y toda entidad propietaria de buque, están obligadas a asegurar a las dotaciones de éstos contra los accidentes de mar.

Para ello se establecía la posibilidad de que este seguro fuese contratado con el Comité Oficial de Seguro o con una de las compañías de seguro legalmente autorizadas, que fueron enumeradas posteriormente por la R.O. de 28 de octubre de 1919.

Ante tales logros, por fin alcanzados para la totalidad de las dotaciones embarcadas, quedaba como fuera de su alcance el Práctico, profesional embarcado generalmente durante un corto periodo tiempo en el buque, que al no formar parte íntegra de su dotación, quedaba sin cubrir los riesgos de mar que pudieran causar cualquier accidente o incidente, que se originara, durante su traslado, embarque, permanencia a bordo, desembarque y regreso a su estación.

Con objeto de incluir a los Prácticos españoles en el recién creado Comité Oficial de Seguros, (los Comandantes Militares de Marina de cada puerto, eran su representante), la Federación de Prácticos de Puerto de España, basándose en el artículo 1º de sus estatutos constitutivos, tuvo a bien solicitar a los poderes públicos, la inclusión de los Prácticos de puertos en el aseguramiento que para accidentes de mar, había ordenado este R.D., por ello comenzó esta institución, una labor de búsqueda de apoyos necesarios para conseguir incluir a los profesionales prácticos de puerto en esta cobertura de accidentes de mar, aspiraciones que fueron apoyadas desde el primer momento por la Dirección General y por el Comité de Seguros, con resultados favorables, pues por



los R. R.D. D. de 17 y 18 de mayo de 1921, por fin se logran incluir a estos profesionales, bajo unas detalladas condiciones que respondían a la realidad del servicio y resolvían por fin, el problema que se presentaba, pues al ser los Prácticos unos profesionales que reciben remuneraciones variables en razón de cada puerto, tipo de buque y maniobra, es difícil establecer la escala de indemnizaciones para caso de siniestros, el importe de la prima (igual para todos los Prácticos), la cual se deducirá de los derechos que deben satisfacer los barcos, cuyos capitanes hagan uso del Práctico, en concepto de gastos de pilotaje y amarraje, después de abonar el sexto a la Capitanía Marítima.

Por ello se publicó el segundo R.D. nombrado, que a modo de reglamento con diez artículos, desarrollaba la aplicación real de las coberturas por seguro sobre accidente de mar, creado por R.D. de 15 de octubre de 1919, destacándose como curiosidades las siguientes particularidades:

Art. 2º.- El servicio comienza desde que es requerido el Práctico hasta que regresa a tierra firme.

Art. 3º.- Para que sirva como tipo de sueldo regulador a los efectos de la indemnización en

caso de siniestro, se establece que cada Práctico percibe un sueldo de 12.000 pta. anuales, con independencia del puerto en donde estuviese ubicado.

Esta prima era entregada al Comandante Militar de Marina, como Delegado del Comité Oficial de Seguros, en razón de un porcentaje sobre los derechos de practica y amarraje, recibiendo esta cantidad el nombre de "Prima del seguro de Prácticos por accidente de mar", las cuales serán remitidas dentro de los diez días primero de cada trimestre al Presidente del Comité.

Las pólizas extendidas a cada asegurado, tenía una duración de un año, la cual al final del periodo estaría afectada por el devenir del resultado de esta anualidad del seguro, de modo que si esta resultara con beneficios por carencias de pagos de indemnizaciones, estos pasarían como ingresos del año siguiente y si el resultado fuese el opuesto, sería este déficit, objeto de una derrama entre los gastos de pilotaje. (*Comentarios a la Legislación Española del Servicio de Practicajes y Amarrajes*, Joaquín Fernández Repeto, Cádiz 1922).

