

Curiosidades Históricas/16

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

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

Siglo I.- Naves Myriagogas: Fue Estrabón un ilustre cretense, natural de Capadocia el cual además de ser calificado como Príncipe de los Geógrafos, destacó por sus obras y razonamientos, como insigne historiador, filósofo y matemático.

Quizás su obra cumbre fue la celebre *Geografía*, que durante tantos siglos ha servido de referencia básica para el conocimiento del entonces territorio bajo la administración y control del Imperio Romano.

En la citada obra, compuesta de 17 libros, destaca para nosotros los prácticos ibéricos, el libro III en donde el autor e ilustre recopilador de antiguas crónicas, describe con claridad meridiana, multitud de detalles geográficos y sociales de aquellos entornos tanto marítimos como terrestres que eran de suma importancia para el desarrollo mercantil y militar de este imperio.

Así, cuando describe el estuario mas importante de la península ibérica, como es el río Tajo, no sólo describe sus medidas y tramos navegables sino que señala, como nota singular, el hecho de que por esta desembocadura, navegaban las citadas *Naves Myriagogas*, las cuales eran unas naves que destacaban de las demás, por la capacidad para embarcar piezas pesadas.

Tal denominación, son citadas también en las crónicas de Casaubon y de Pollux, aunque no hacen descripciones sobre ellas.

(*Tratado sobre España Antigua*, traducido del latín por don Juan López, Geógrafo Pensionista de S. M., individuo de la Real Academia de Buenas Letras de Sevilla, y de las Sociedades Vascongada y de Asturias. Madrid MDCCCLXXXVII. Librerías Paris-Valencia S. L.).



Estuario del Tajo del siglo XVI

Aunque nos parezca exagerado, un imperio no solo se mantiene por su despliegue militar, si no que precisa de un apoyo logístico de tanta envergadura o más que el propio esfuerzo militar, claro ejemplo de ello son en nuestros días el empleo de los aviones de transportes Galaxia y Súper-Galaxia de la USAF y los buques logísticos de la propia Navy y del Sea-Link Comander.

1477, Primera navegación de la Reina Isabel la Católica: El 26 de septiembre de este año, al finalizar los Reyes Católicos en Sevilla una misión trascendental para la estabilidad de la corona en esta parte de la baja Andalucía, motivadas por las rencillas y recelos de dos de las casas señoriales más poderosas, que se repartían el dominio de estas ricas tierras, (los Guzmanes del Ducado de Medina Sidonia y los Ponce de León del marquesado de Cádiz), pues los enfrentamientos entre ellos hasta casi llegar a las

armas, fueron un obstáculo y distraían esfuerzos, que eran necesarios para continuar con la reconquista y centrarse en la proyección atlántica que ya estaban planificando estos monarcas, muy especialmente la Reina Isabel.



Reina Isabel la Católica

Así, una vez apaciguados estos recelos ante la Reina en el Alcázar de Sevilla, y dada la curiosidad, decisión y voluntad de la soberana



Panorámica Castillo de Santiago
y detalle de su Torre
del Homenaje o del Vigía



por ver la mar por primera vez, accedió a primero de octubre, atendiendo un ofrecimiento del Duque de Medina Sidonia, a visitar la ciudad capital de su ducado, disponiendo la Reina embarcar en Sevilla en una galera del naviero Álvaro Nava y bajar el Guadalquivir hasta Sanlúcar de Barrameda, a pesar de que ya se encontraba embarazada del luego nombrado Príncipe de Asturias.

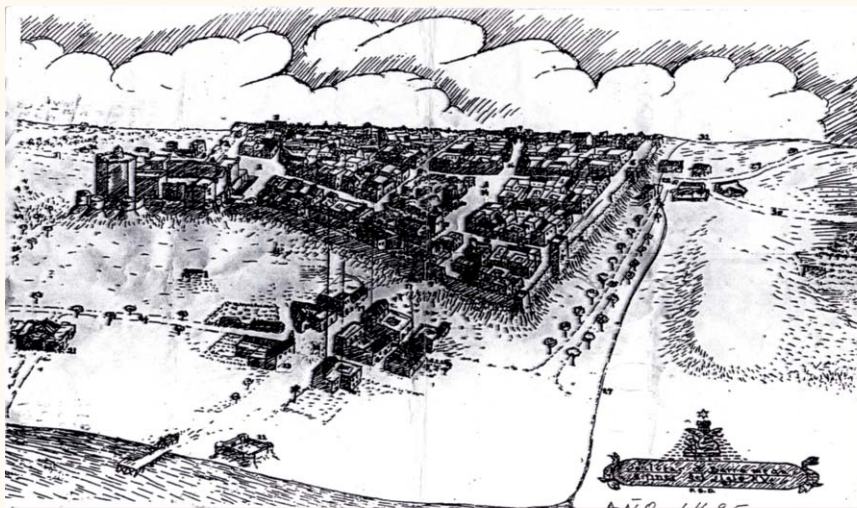
Se realizó la travesía a bordo de esta *galera real* para la ocasión, casi sin sequito, pues tenía la Reina un particular deseo de conocer en directo el laboreo marineroy sus dificultades, aunque solo fuese en un viaje marítimo-fluvial, que tanto gustó y que una vez en Sanlúcar, quiso ampliar hasta Puerto de

Santamaría y Cádiz, pero su médico personal, el experto ginecólogo judío Lorenzo Badoz se opuso, recomendándole cancelar tal propósito, lo que motivó someterse a sus prescripciones.

El Duque de Medina Sidonia salió a su encuentro con los barcos de su flota, toldados y empavesados de variedad de banderas y gallardetes, embarcando en algunos de estos, grupos de músicos que tocaban marchas marciales al tiempo que multitud de buques hicieron tres salvas de toda su artillería a la *galera real*, pues coincidió esta llegada al fondeadero de Bonanza, con la concurrencia de mas de 100 buques de todo tipo, que se encontraban fondeados en tan abrigado fondeadero, con motivo de la celebración en estas fechas de una de las dos

vendejas (ferias internacionales) que esta población organizaba cada año, en donde se desarrollaba importantes negocios de importación de paños ingleses y bretones y de otros artículos centroeuropeos y considerables transacciones de exportación de vinos y aceites principalmente, junto con el intercambio de productos orientales que habitualmente eran importados por genoveses y venecianos, trasegándolos en este puerto, con destino a los puertos del norte de Europa.

Para el desembarco real, preparo el Duque de Medina Sidonia una serie de actos fastuosos de modo que la llegada resultara festiva para los Reyes, (El Rey Fernando, se trasladó por tierra desde Sevilla hasta Sanlúcar, si bien algunas crónicas dan por hecho que también embarcó junto con la Reina, sea como fuere, a tenor de las crónicas, parece que esta travesía no era de su curiosidad), y con el fin de facilitar el desembarco de la Reina, mando construir un muelle de pontonas flotantes construidas con maderas y toneles que avanzaba 300 pasos hacia adentro, cubierto con ricos paños de seda, -la posición aproximada desde donde arrancaba este pantalán flotante, es lo que hoy se conoce como plaza de los Cisnes y calle Tartaneros, calle que tomó su nombre por ser la zona donde residían los tripulantes de las tartanas y curiosamente en esta zona entonces de playa, siglos mas tarde se



Dibujo a plumilla a la manera del holandés Anton Van Den Wyngarde sobre Sanlúcar y su puerto a finales del siglo XV

ubicaría la Ayudantía Militar de Marina durante muchos años-

A causa de la cancelación del viaje marítimo saliendo por la barra, quiso la Reina tener una visión lo más amplia posible de la panorámica de la desembocadura y broa del Guadalquivir y aun con los reparos de su ginecólogo, subió hasta lo mas alto de la Torre del Homenaje, también llamada del Vigía, del Castillo de Santiago, desde donde se contempla toda la costa desde Rota a Almonte y más de 30 millas de mar adentro del golfo de Cádiz, así como una gran parte del cauce final del río y las marismas del Coto de Doña Ana, pudiendo ser quizás esta panorámica, el impulso inicial de la aventura canaria y americana que años mas tarde desarrolló. (Isabel la Católica, Isabel I Reina, Luís Suárez 2000, edición 2003 ABC SL)

(Anales de Sevilla Año 1477, Diego Ortiz de Zúñiga)

(Ilustraciones de la Casa de Niebla, Pedro Barrantes Maldonado, 1541; Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones 1998)

Historia Antigua y Medieval de la Ciudad de Sanlúcar de Barrameda, Pedro Barbadillo Delgado, 1945.

Nota: No se ha encontrado datos sobre el piloto práctico que sin duda tuvo que asistir a esta Galera Real en tan trascendente navegación.

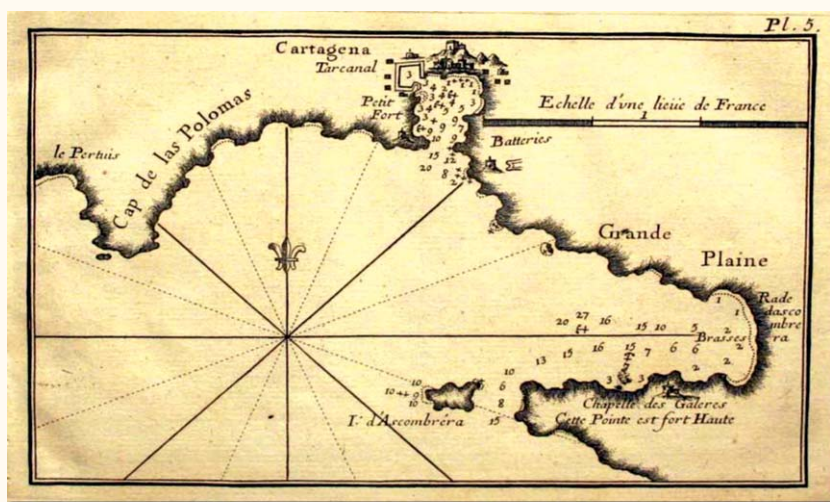
1630.- El derrotero universal del Capitán Alonso de Contreras, (5º entrega), de Cartagena a Alicante:

De Cartagena a la Punta de Escombrera, una legua. Es sierra alta, tiene una almadraba a la banda del Poniente; buen abrigo para Levante.

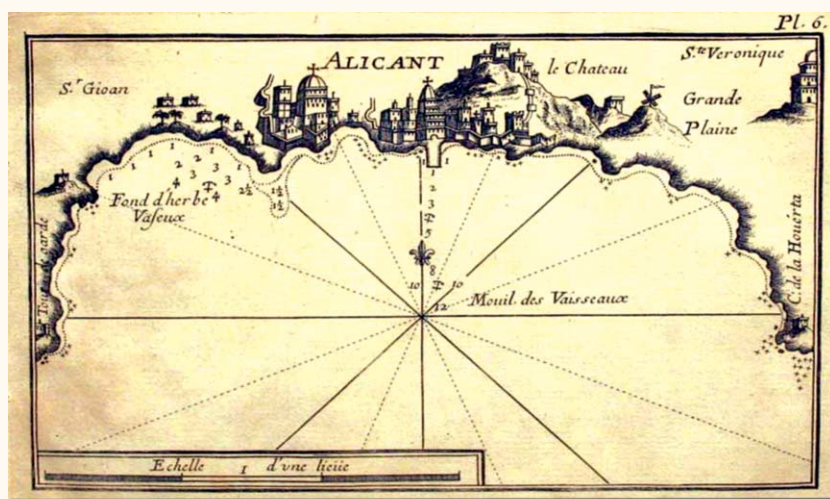
De la punta de Escombrera a Pormanejo, una legua. Es una caleta alta, pequeña, segura de todos tiempos, fuera del Mediodía que es su travesía, y tiene leña.

De Pormanejo a Porman, una legua. Es buena cala, rodeada de sierras altas; tiene agua y leña. El Mediodía Jaloque es su travesía; hay mucho fondo.

De Porman a cabo Palos, dos leguas. Es este cabo una sierra alta la tierra adentro, y la punta se viene adelga-



Plano de Cartagena de Joseph Roux, fechado en 1764



Plano de Alicante de Joseph Roux, fechado en 1764

zando a la mar, con una torre encima; hay buena leña, pero nunca se ha hecho agua. Media legua a la mar, frontero del cabo, están dos islas atravesadas que llaman Las Hormigas; están con el Cabo Maestre Jaloque. Pásase con galeras por entre el cabo y las islas por se muy fondables.

De Cabo Palos a Isla Grosa, dos leguas. Es una isla alta que hace como un pan. Viniendo de la mar tiene, de la banda de Levante un tiro de mosquete, una baja donde han tocado galeras y se perdió una nao que traían de remolco las galeras de Sicilia, la cual venía sin timón; pasaron por encima de la baja las galeras y la nao tocó en la peña y se perdió cargada de azúcar y otras cosas. Yendo de la isla al Gregal darán en la baja por estar de la isla Grego

Lebeche. En tierra firme, frontero de la isla, algo masa a Levante, está una torre que llaman de Estacio.

Pásase por entre ella y la tierra firme. Entre Cabo de Palos, costean-do la tierra firme para ir a la isla, sale de tierra un arrecife, piedras sobre agua; de la punta del arrecife sale una baja anegadiza con menos de cuatro palmos de agua; es piedra y una vez la capitana de España tocó en ella bogando a Casteles. De la Isla Grosa a la Isla de Santa Pola se corre Grego Tramontana y hay diez leguas. Esta isla es baja; gira en torno una legua; por la banda de fuera sale un arrecife, digo arrecifes, y es menester alargar de ellos. No tienen agua frontero de ella. En tierra firme está el Chipo, por otro nombre se llama Lugar Novo, abrigo de Levantes, buen

tenedor para todos tiempos, pásase por entre la isla y tierra firme y no se han de llegar mucho a tierra porque hay una capas de alga que salen de la mar tres, dos, cuatro cuerpos, de agua, de galera. Sobre la punta de la tierra firme está una torre, y a la banda del Poniente está el castillo que llaman Lugar Novo, y a la punta se llama el Chipo, y después de la punta del Castillo es el abrigo, y junto al castillo esta una galera anegada, llena de piedra, que sirve de muelle para desembarcar.

De esta isla de Santa Pola a Alicante se corre Tramontana 4ª, al Maestral, y hay tres leguas. Tiene Alicante una alcazaba en alto a modo de la de Málaga, sino que es mas alta; tiene buen puerto y tenedor por cuanto llama la tierra los vientos; tiene muelle donde se cargan las lanas; a la banda de Poniente de Alicante están unos secanos que dentro de ellos, dando resguardo a la punta por la banda del Poniente, se entra con las galeras, que se llama el Baber; es puerto seguro en todos tiempos; frontero están los güertos donde se toma agua.

1780.- Curioso pago de un histórico "servicio de practicaje de costa". Tal como la historia nos recuerda el 6 de enero de este año, tuvo lugar en las proximidades del Cabo Santa Maria, (Portugal), una batalla naval entre las flotas inglesa y española que terminó en derrota de los españoles ante la superioridad de la flota contrincante.

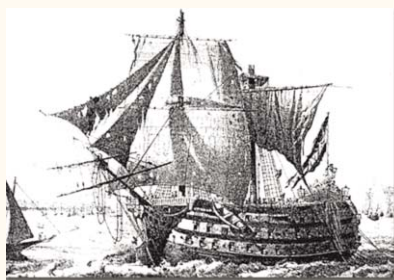
Con el fin de centrar las circunstancias históricas de la época en la que ocurrieron los hechos cabe recordar, que Inglaterra desde junio de 1779 se encontraba en guerra declarada contra España, por ser nuestro país aliado de Francia en la guerra por la Independencia de los Estados Unidos de Norteamérica.

También es de destacar que encontrándose España empeñada en el bloqueo a Gibraltar, se dispuso para asegurar este fin, que una flota quizás no muy numerosa, patrullaría la entrada del estrecho de Gibraltar en la línea entre los cabos San Vicente y Espartel,



Batalla del Cabo de Santa María

Así en julio de 1779 esta flota estaba compuesta por una pequeña escuadra de un navío y dos fragatas, a la que mas tarde se le añadieron 6 fragatas, 3 jabeques y un paquebote, al mando del General Ulloa, el cual fue sustituido posteriormente por el General Lángara.



Navío San Julián, entrando en Cádiz el 16 de Enero de 1780, comandado por Alejandro Malaspina

La zona del Golfo de Cádiz como es conocido, es castigada por fuertes vendavales del SW en otoño e invierno, por lo tanto era difícil mantener tanto la posición como la escuadra asignada, agrupada con tan malos tiempos y por ello tuvo esta, ciertas dificultades para permanecer en su misión, dándose las circunstancias que unas semanas antes, parte de la escuadra llegase hasta Cartagena corriendo el temporal, en donde el buque insignia *Real Fénix*, tuvo que reparar los daños sufridos, incorporándose mas tarde a la zona de la misión, donde de nuevo unos tres días antes de la batalla, volvió a sufrir otro duro ven-

daval que disgregó la escuadra, dejando a los navíos *San Gines* y *San Justo* separados de la escuadra.

En la tarde del día 15 de enero aparecieron en el horizonte un importante grupo de velas que por error de los españoles fue asignada como la flota que volvía de San Sebastián acompañando a un convoy, cuando en realidad era una importante flota comandada por el Almirante ingles Rodney, que se dirigía a Gibraltar para romper el bloqueo, Esta flota compuesta de 22 navíos de línea y 14 fragatas, escoltaba además un numeroso convoy de embarcaciones menores, pronto hizo frente a la escuadra española de Lángara, la cual se vio obligada a dispersarse no pudiendo evitar que el *Real Fénix* y el *San Julián* fuesen apresados, así como otros fueron hundidos y algunos pudieron escapar como fueron el *San Agustín* y el *San Lorenzo*.

El navío *San Julián*, (Ferrol, 1768), estaba mandado por el Capitán de Navío Antonio Rodríguez de Valcárcel, marqués de Medina, el cual fue hecho prisionero y embarcado como tal en el *HMS Royal George*, pues su buque fue tomado como presa y se dispuso internarlo en Gibraltar, aunque las condiciones meteorológicas hacían peligrar con cierto riesgo esta decisión.

De hecho se hizo la noche y el tiempo no amainaba, continuando la batalla bajo la luz de la luna, siendo por ello conocido el

enfrentamiento como *Moonlight battle*, por ser la primera batalla naval nocturna registrada.



Alejandro Malaspina

A causa del viento y mar, los buques se enseñaron en la costa, resultando que parte de la flota inglesa quedaba en difícil situación por quedar sus navíos empeñados entre bajarío y fangales, de tal modo que no eran capaces de abandonar las aguas lusitanas.



Juan Francisco de Lángara y Huarte

Entre los españoles que quedaron en el *San Julián* como prisioneros, se encontraba Alejandro Malaspina, que como conocedor de las aguas costeras de esta zona y el ante la eminente varada en Arenas Gordas del navío, le solicita el Comandante de la dotación de presa inglesa, su ayuda por los conocimientos que tenía de esta costa, para salir de tan inminente naufragio.

Acepta Malaspina la oferta, a cambio de que se le haga entrega del mando de la nave, se cambie el puerto de destino a Cádiz en lugar

de Gibraltar y pase la dotación de presa a prisionera. No dudaron los ingleses en aceptar la oferta en todos sus términos y pronto los restantes buques británicos empeñados en tales apuros siguieron aguas al “*práctico*” Malaspina, ahora comandante del *San Julián*.

El *San Julián* logró entrar en Cádiz el 16 de enero, conduciendo ahora a los ingleses como prisioneros.

Caso parecido se le presentó al Comandante del *San Julián*, Capitán de Navío Rodríguez Valcárcel, ya a bordo como prisionero en el *HMS Royal George*, pues según nos relata Luís Berenguer en su novela *Sotavento* (Alfaguara, Madrid 1973), accedió a las funciones de “*práctico*” para los ingleses, con el propósito de librar a este navío y a otros que le siguieron aguas, de una varada segura con la condición de que el enemigo se aviniera, no sólo a liberarlos, sino a dejar el *HMS Royal George* como presa de los españoles. Al subir la marea, salió la flota inglesa siguiendo aguas al *Royal George*, y ya libre de puntas y bajos, el barco apresador ahora prisionero, aparejó a virar por delante y puso rumbo a las aguas gaditanas.

Rodríguez de Valcárcel ascendió a brigadier por tan notable acción.

Alejandro Malaspina continuó su brillante y conocida carrera en la Armada en donde alcanzó el grado de brigadier, sirviéndole esta acción de practicaje recompensado, como meritos de guerra para ser promovido a teniente de navío.

El Almirante Rodney declaró en el Correo de Europa, edición del 29 de febrero de 1781, con relación a esta batalla: *Aunque el enemigo ha hecho una brillante defensa, puedo aventurar la especie de que, si el tiempo hubiera sido nada mas que mediano, o el combate en pleno día, no se hubiera escapado ni uno sólo de sus navíos.* (Biblioteca Miguel de Cervantes, Internet).

1856.- Agradecimiento Real al Práctico de la barra del río Ebro, D. Tomas Hernández: Habiendo varado en la barra de este río, el 20 de



Panorámica del Delta del Ebro

septiembre de este año, el bric barca ruso nombrado *Subisca*, bajo el mando del capitán H.B. Butenox, con quince hombres a bordo, cuando navegaba en lastre desde Barcelona a Torre Vieja, llegó a la Reina un informe sobre los auxilios prestados para el salvamento de esta embarcación por el comandante del falucho guarda costas *Iluro D. José Calvan y Murillo*, que con su dotación y la ayuda del práctico nombrado, lograron sacar a flote después de tres días de trabajo la citada embarcación.



Canal del Delta del Ebro

Por ello la S.M. la Reina manifestó su voluntad de que se den las gracias en su real nombre a todos los individuos que participaron y en especial al cabo de mar, habilitado de tercer contramaestre del falucho guarda costa José Gaya y al práctico de la barra del río Ebro, Tomás Hernández. (Diccionario del Derecho Marítimo de España, en sus relaciones con la Marina Mercante. Alejandro de Bacardí 1861).