

Curiosidades Históricas/18

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

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

1541.- Un grillo gaditano, alerta temprana antiembarracada:

En los *Comentarios de Alvar Núñez Cabeza de Vaca* se cuenta que cuando este caballero se dirigía hacia el Río de La Plata, donde tenía que tomar cargo de su reciente nombramiento como Adelantado Gobernador del Virreinato del Río de la Plata, al escapar el agua tres días después de pasar la línea equinoccial, decide el Gobernador aproar a la tierra más próxima, observándose antes del amanecer del cuarto día, que un grillo a bordo comienza a cantar, ruidos que por agudo, pronto alertó a la dotación, de hecho la nao capitana de la expedición se hubiera estrellado en la aun noche contra la costa, de no haber empezado su monótona sintonía el mencionado grillo, el cual había metido a bordo un soldado en el puerto de Cádiz y se mantuvo en silencio hasta este momento, con gran pesar de su dueño.

El enlutado ortóptero llevaba más de dos meses sin darle a los élitros, pero al sentir la proximidad de



Grabado de Alvar Nuñez, Cabeza de Vaca

tierra rompió en un agudo cri-cri. Los marineros comprendieron de inmediato la causa-efecto, por ello se ordenó dar fondo y se salvaron así, de una embarracada segura en peñas amenazantes, los 400 hombres y 30 caballos que iban en las tres naves que componían la flota.

Llor a los grillos que, en su sobrio lenguaje, saben decir a tiempo ¡tierra, tierra! Fuente: *Miscelánea Marinera*. Amancio



Busto de Cabeza de Vaca en Houston

Landín Carrasco. Instituto de Historia y Cultura Naval. Editorial San Martín. Madrid 1984.

Fue el jerezano Cabeza de Vaca, un observador y explorador infatigable, que recorrió todo el sur de los Estados Unidos desde Florida al Río Grande formando un grupo de cuatro hombres supervivientes de un naufragio, que llegaron a sobrevivir, gracias al entendimiento que procuró tener con los diferentes pueblos indios de estas zonas, a los cuales, Alvar Núñez les atendía como curandero, en base a sus conocimientos de medicina, logrando volver a España después de 8 años desde que salió de Sanlúcar, en la expedición de Pánfilo Narváez de 1527. Del resultado de esta épica exploración, escribió un libro titulado *Naufragio*, considerado como el primer tratado histórico escrito por un occidental sobre los pueblos indígenas norteamericanos.

Años más tarde, formó flota para tomar el cargo de Gobernador del Virreinato del Río de Plata, viaje y exploraciones sobre la costa del Brasil y área del Río de Plata que igualmente narró en su obra *Comentarios*, (*La Relación y Comentarios del Gobernador Alvar Núñez Cabeza de Vaca*) de donde se extrapola esta curiosidad.

Quizás por su experiencia inicial en la Florida, la Louisiana y Teksas, donde sobrevivió con tanto éxito, gracias al entendimiento y consideración con los pueblos indios, intentó años más tarde, ponerlo en práctica de nuevo, en sus actuaciones como Gobernador, procedimientos que no fueron bien entendidos por los españoles, llegando a crearle la enemistad y el repudio de la colonia

española allí establecida, lo que dio lugar a que pasado unos años, fuese enviado a España, donde fue juzgado por tan incomprensible actitud a favor de los indígenas, si bien años más tarde quedó absuelto, pero ya no sintió deseos de volver de nuevo a sus aventuras. Murió en Valladolid en 1555.

Pero volviendo al hecho curioso que nos ocupa, podemos decir que el *grillo gaditano*, que por cantante era macho, ayudo con su cantar, a alertar la proximidad de las costas del Brasil, evitando una embarranca nocturna, posibilitando por ello, llegar mas tarde la expedición al Paraguay, su destino final, aunque no podemos confirmar, si por gaditano estaba especialmente adiestrado para saber hacia donde orientar su próximo salto, pues ya se sabe que cualquier grillo establecido en esta ciudad, de tan amplios horizontes marítimos y con tan escaso territorio, si equivoca la dirección de su siguiente posición, va a la mar.

Lo cierto que el cantar nocturno del grillo gaditano continuó todas las noches de las sucesivas singladuras, hasta llegar a la Isla de Cananea, sirviendo de extraordinaria ayuda a la tripulación que con tanta curiosidad le observaba, sin que la crónica citada concrete, si por fin, encontró la hembra que reclamaba en su canto, después de esta arribada.

1630.- El Derrotero Universal del Capitán Contreras. De Castellón a Barcelona, (7ª entrega):

De Castellón a Peñísula, cuatro leguas: córrese al Gregal.

De Cabo Martín a Peñísula, veintiocho leguas; se corre a la Tramontana. Es un peñasco Peñísula alto; desde la costa parece a manera de isla; en lo alto está el lugar, que es muy buena fuerza. Tiene reparos de Ponientes.

De Cabo de San Antón a Los Monculibretes, veinticinco leguas, se corre Gregos Tramontana. Son estos

Monculibretes tres islas deshabitadas; en la mayor está un abrigo bueno, cuya travesía es Tramontana. Están de Peñísula a la mar diez leguas, Jaloque Maestre.

De Peñísula a Benicarlón, una legua. Es un lugar donde van las galeras a tomar vino. Tiene mala playa.

De Benicarlón a Vinaroz, dos leguas. Es mala playa. Suélnse cargar vinos y otras cosas a la banda del Poniente de Vinaroz. Poca distancia esta una baja que sale de tierra tres o cuatro cumplidores de galeras; es menester alargarse a ella.

De Vinaroz a Los Alfaques de Tortosa, cinco leguas; se corre Grego 4ª Levante. Son estos Alfaques un famoso puerto, todo arena; tiene una torre fuerte; no tiene agua vala hacer. A la banda del Poniente dos leguas hay un monasterio que solía ser convento de monjas y ahora está deshabitado. La entrada de los Alfaques es

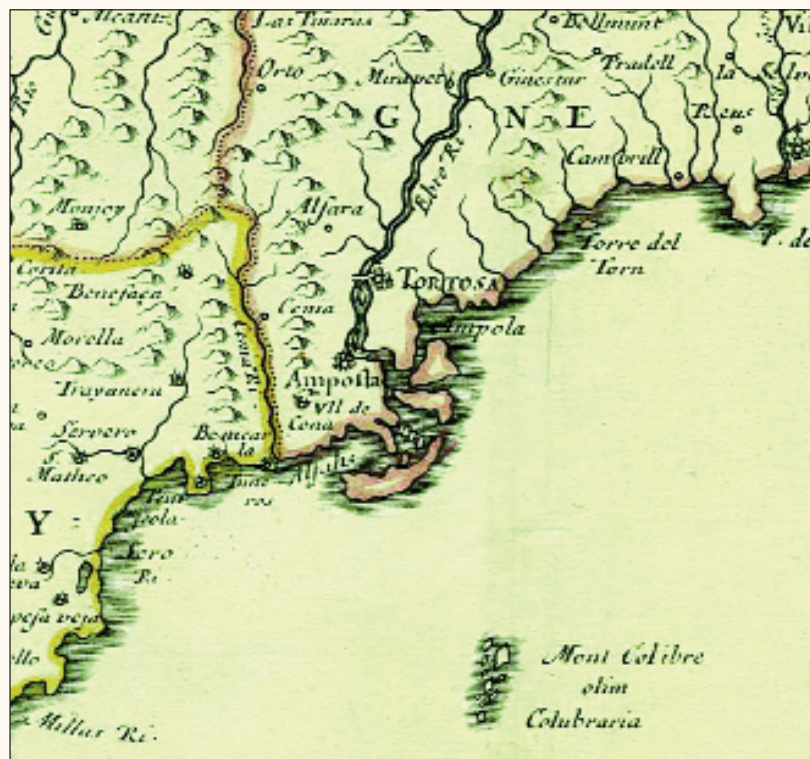
a la banda de Poniente, tiene mucho fondo. De Los Alfaques a La Pulla, dos leguas. Está a la boca del río Ebro y van a cargar la lana las naos.

De La Pulla a Salo, ocho leguas. Es tierra baja, buen puerto y aguas. A la banda de Levante de esta ensenada, antes de llegar a doblar la punta, al Poniente de ella, está una baja que sale de la mar tres o cuatro cuerpos de galera, es menester alargarse de ella.

De Salo a Tarragona, dos leguas. Buena ciudad; esta puesta en alto y no tiene ningún abrigo.

De Tarragona a Barcelona se corre Grego 4ª a Levante; hay doce leguas. Tiene un muelle cuya travesía es Mediodía y Lebeche. A la banda de Poniente está Monjuí, es un monte alto con una torre encima. Es mala playa.

De Cartagena a Barcelona hay 90 leguas.



Costa Delta del Ebro según plano de Sanson 1653, incluye puertos de: Peñísula, Benicarló, Vinaroz, Los Alfaques, Tortosa y Salou.

1926.- El puerto de Vallcarca, (Sitges, Barcelona):

No por desconocido para muchos marinos que recalán en los puertos mediterráneos españoles, deja de tener su importancia y su historia este puerto particular, construido en la ensenada de Vallcarca del litoral catalán.

Debe su creación, al impulso emprendedor que tuvo la familia del Sr. Butsems de Barcelona, y especialmente por el apoyo de sus yernos, los Sres. Fradera, Martí y Cabarrocas, como continuadores de la antigua sociedad con fábrica de mosaicos y piedra artificial, establecida en Barcelona desde su fundación en 1875.

Fradera y Cabarrocas, supieron ver la necesidad y oportunidad de ampliar el ámbito comercial de la sociedad, creando otra independiente de esta, con el objeto de fabricar cemento Pórtland y para ello necesitaron localizar los terrenos y la imprescindible materia prima, el mineral de creta, constituido como una piedra margosa que aporta los distintos minerales aglomerados que son la base del cemento, material de excelente calidad que encontraron en los montes costeros del Garraf con alturas de 200 m, situados al sur de Barcelona, los cuales convirtieron en las propias canteras de unos seis kilómetros cuadrados de superficie, próximas (a unos 500 m de estas), a la adecuada ensenada donde construyeron las instalacio-

nes necesarias para establecer la fábrica, sus almacenes y los medios de salida del producto, en principio a través de su propio apeadero de ferrocarril y más tarde con la construcción de su puerto particular, e incluso constituyendo su propia flota naviera de distribución del cemento y de la necesaria importación del carbón para sus hornos.

Desde los primeros días y al mismo tiempo que se montaba la fábrica, se inició la construcción de un embarcadero para la carga de piedras de las propias canteras, estando supeditado tanto su construcción como su posterior uso, al estado de la mar, por estar la zona de La Punta, abierta a la mar desde el Norte al SW y a los precarios medios con los que se disponía en la época, para acometer cualquier obra civil de envergadura.

En 1901 se proyecta construir un muelle palanca que permita recibir los buques en cualquiera de sus dos caras, norte y sur, con el fin embarcar el cemento en sacos o en barriles, tal como era costumbre en la época, abaratando por ello el transporte a su destino.

En 1902 tan pronto estuvo finalizado el embarcadero, junto al muelle que se planeaba para recibir los buques del tráfico de cemento, cal y carbón, comenzaron las cargas de piedras en barcazas apropiadas para trasladar estas a Barcelona, pues es de resaltar, que las canteras del Garraf han suministrado piedras de excelente calidad, empleadas desde entonces, en las diferentes etapas de crecimiento y ampliación del puerto de Barcelona, tráfico que se ha mantenido hasta nuestros días. Es de especial importancia el suministro de piedras y áridos que desde aquí se envía por medios de barcazas, para la última ampliación del puerto de Barcelona que actualmente se está ejecutando.

Comenzó la fabricación de cemento y cal hidráulica el 21 de mayo de 1903, una vez puesta a punto la fábrica y ya desde los primeros momentos producía unas 50



Vista Aerea



Vallcarca, atraques y operaciones en ambas caras

toneladas diarias, con una plantilla de 200 obreros y la maquinaria adecuada para este proceso.

En 1904 por Real Orden se autoriza a empresa Butsems y Fradera a desembarcar el carbón necesario para su fábrica de cemento en la playa de Vallcarca.

En 1924, finalizadas las obras del muelle de exportación, comenzaron las primeras cargas de cemento, siendo el paquebote "Maria Laura" de la matrícula de Barcelona el primero que estreno tales instalaciones, con destino a Cartagena, buque que un año mas tarde naufragaba en las playas de Torredembarra a causa de un intenso temporal en abril de 1925.

Tal como fue solicitado en 1903 por el señor Fradera y así autorizado, se inicio un rompeolas de protección de los malos tiempos de levante, pero las sondas obtenidas en la cabeza del muelle de carga presentaba un problema en su arranque y avance, pues se proyectaba este rompeolas sobre un abismo de considerable calado que no se pudo superar hasta que en el mes de julio de 1926 se decidió hundir en tan precisa fosa, una barcaza de 84 metros de eslora, cargada de hierros, piedra y cemento que al posarse sobre el fondo serviría de armazón sobre el cual se construyó un enorme bloque revestido de material, técnica que se iría repitiendo en los sucesivos tramos de avance del actual rompeolas, hasta

conseguir el necesario abrigo de los temporales de levante, que precisan los buques para permanece con seguridad mientras cargan. Es de observar en la fotografía panorámica de este puerto, como a causa del escaso abrigo que tenían los buques, estos quedaban amarrados con ancla y codera a una boya en popa, incluso se observa en el buque atracado en su paramento sur, posiblemente el *Cala Morisca*, que al no apoyar sus costado al atraque, quedando separado, realiza la carga por una plancha a modo de resbaladera.

Según publicaba el semanario independiente de la vida local sitgetana y sus irradiaciones "La Punta" en su crónica del 17 de octubre de 1926 (número 133): *La empresa "Cementos Fradera" va adquiriendo una gran importancia y peso especifico a nivel*

del Estado. De ahí que consiga facilidades a la hora de obtener los permisos necesarios para la creación y ampliación del puerto de Vallcarca.

Por ello accediendo a lo solicitado por D. José Fradera Camps, el Ministerio de Hacienda ha dictado una interesante Real Orden, que ha causado gran efecto en el vecindario y cuya parte dispositiva dice así:

Su majestad el Rey (q.D.g.) se ha servido disponer se amplíe la habilitación del puerto de Vallcarca como se solicita, con las condiciones siguientes:

A.- Las operaciones serán documentadas e intervenidas por la Aduana de Barcelona y vigilada por el resguardo del puerto de Vallcarca.

B.- Será de cuenta del solicitante al abonar los gastos de locomoción y dietas reglamentarias al personal que haya de practicar el servicio.

C.- Deberá el solicitante habilitar local con mobiliario indispensable para uso de los funcionarios y facilitar los útiles que sean necesarios para efectuar los despachos.

D.- Los buques que conduzcan combustible en régimen de importación deberán ser admitidos previamente en el puerto de Barcelona y autorizarse por esta Aduana el pase al puerto Vallcarca, una vez cumplidas las formalidades de entrada y, visitas y reconocimiento que procedan, y

E.- Deberá el peticionario sostener por su cuenta un práctico del puerto en la forma que determine el Comandante de Marina en su informe.



Vallcarca, darsena finalizada y atraque exterior



Por ello, a partir de entonces, tuvo este puerto un práctico particular, cargo que se ha mantenido con esta singularidad hasta diciembre de 2006, cuando la Administración decide que la habilitación del práctico de Vilanova y la Geltrú sea al mismo tiempo para este puerto de Vallcarca.

Fueron prácticos particulares de este puerto los señores:

Josep García Martínez, práctico de noche desde 1921 hasta el inicio de la guerra civil, volviendo a ocuparse de esta misión poco después de finalizar la guerra, hasta 1947 que decide dejar el cargo y marcharse a Argentina. Murió en 1.997 con 97 años. Según se desprende del testimonio de su hija María, cabe resaltar que tuvo que haber en estos primeros años de entrada en servicio del puerto, dos prácticos, uno de día y otro de noche.

Juan Martín, natural de Nijar (Almería), entró a trabajar en Cementos Fradera como encargado del puerto, en los años 40, tomando parte muy activa en los trabajos de prolongación de la escollera de levante y la adecuación del cantil interior como muelle de atraque y carga. Es por ello que tenía un conocimiento muy preciso de este paramento, pues tuvo como colaborador a un buzo que para este fin dispuso la empresa, durante la prolongación y mantenimiento de esta escollera, reponiendo aquellos agujeros que los temporales producían, especialmente en las zonas que habían sido construidas con sacos de arpilleras rellenos de cemento. Por sus precisos conocimientos del muelle y la asistencia que prestaba a los capitanes de los buques que aquí recalaban, sobre la zona útil para maniobra y reviro, la dirección de la empresa le asignó al mismo tiempo el cargo de práctico, el cual lo desempeñó hasta 1976 que causó baja por enfermo, prejubilándose dos años más tarde.

Pere Trubat, tomó el relevo a mediados de 1976 comenzando a simultanear sus labores administrativas en la factoría iniciadas hacía algún tiempo, con el cargo de práctico. Pere sí era marino, habiendo navegando unos años como piloto y posteriormente ya en tierra obtuvo el título de Capitán de la Marina Mercante, por lo que consideró la dirección que era la persona más adecuada por sus conocimientos y experiencia, para desarrollar las labores de practicaaje en el puerto. Se jubiló en 30 septiembre de 2006.

Durante estos años, autorizado puntualmente por el Ayudante de Marina de Vilanova y la Geltrú, Pere efectúa también el practicaaje en este puerto por periodos de bajas o ausencias de su titular y a la inversa, el práctico de Vilanova también realiza las maniobras en Vallcarca al concurrir idénticos motivos.

Es de resaltar que ambos prácticos particulares, por sus peculiares trabajos han sido gratamente considerados en este pequeño mundo que fue la colonia de Vallcarca y ya forman parte de su relevante historia.

A partir del 15 de diciembre de 2006 tanto la Dirección General de Port de la Generalitat, como la Dirección General de la Marina Mercante, resuelven que las labores del servicio de practicaaje tanto del puerto de Villanova como de Vallcarca sean realizadas por el mismo práctico, al obtener conjuntamente la habilitación para ambos puertos.

Por ello, fue el primer práctico nombrado con esta doble habilitación,

Vicent Tomás, que estuvo hasta pasar al puerto de Valencia. Actualmente el practicaaje de este puerto esta a cargo del práctico de Vilanova y la Geltrú y de Vallcarca, Sr. Marc Vela, que lo ejerce desde 2007 con carácter de práctico temporal habilitado por el artículo 16 del Reglamento General de Practicaaje, hasta que sea resuelto los próximos exámenes ya convocados.

Decíamos también que tuvo la Compañía Cementos Fradera su propia flota naviera y teniendo en cuenta que esta sociedad también tenía minas de carbón en Asturias y Teruel, era esencial por ello, disponer de una flota de barcos mercantes que aprovechando el tráfico de distribución del cemento hacia los puertos de Cantábrico, efectuaban el regreso de bajada cargados de carbón para los hornos de la fabrica, de esta flota naviera cabe destacar:

El Indaicho, de 5.000 TM, el *Luís Casa de los Cobos* de 3.500 TM, buque que embarrancó sobre la punta de la playa de la Morisca, en noviembre de 1949 al romper amarras cuando descargaba carbón en la cara norte del atraque a causa de un fuerte temporal, salvándose su dotación, aunque no se pudo evitar la pérdida de dos hombre a bordo de un bote, cuando pretendía dar un cable para un posterior remolque, al buque varado. El *Cala Morisca* de 450 TM, el *Landfort* de 1.491 TM, (buque que bien merece un estudio detallado sobre el hundimiento intencionado en la barra del Guadalquivir en la madrugada del 3 de agosto de 1936 con el fin de



Embarrancada del Luis Casa de los Cobos



Vallcarca (composición fotografica)

impedir el apoyo logístico a los sublevados, a través del puerto de Sevilla).

Eran igualmente habituales en este puerto los motoveleros de la casa Vera y los conocidos “calas” de Mallorca, que estaban dedicados al cabotaje entre los puertos del litoral de levante y las islas. También recalaban a menudo, los *Bastabales, Alfonso IV, Playa Real, Sonia G. de Masiques, Pico Gris, Isla de Columbrete, Urmaya, Baldiri, Isla Colombina, Malvarosa, etc.*, todos ellos atraídos por el floreciente tráfico cementero que este puerto ofrecía.

A propósito de unos de estos buques habituales en este puerto, cabe recordar una triste tragedia en la que también un perro (pasto alemán en este caso) en cierta medida es protagonista, al igual que se relataba en nuestra revista en el naufragio del *Reina Regente*. Como antes se citaba, era habitual la visita a este puerto del *Sonia G. de Masiques*, al mando de un patrón, muy experimentado con este buque en el tráfico habitual entre Vallcarca a Ibiza y regreso, cuando un día con un fuerte temporal de levante, finalizada ya su carga habitual de sacos de

cemento para esta isla, se acerca el práctico Trubat al barco para la maniobra de salida y observa que el perro estaba muy excitado, yendo de proa a popa sin parar, en movimientos inusuales para este animal, ya habituado al trajín diario de estas faenas portuarias, cosa que hace llamar la atención de nuestro colega.

Al día siguiente sobre las 7 de la mañana del 13 de marzo de 1984, llaman al práctico para anticiparle que el *Sonia G. de Masiques*, por mal tiempo da la vuelta, noticia que interpreta nuestro colega, como lógico aborto del viaje a causa del duro temporal, lo que ha obligado al patrón a poner proa de nuevo a Vallcarca.

Pasan las horas y se va concretando la información, resultando que el buque a las pocas horas de la salida de Vallcarca, ha dado la vuelta hundiéndose de inmediato y falleciendo todos sus tripulantes excepto el cocinero que por una razón personal había quedado en tierra.

No se encontraron restos del buque ni miembro alguno de su tripulación hasta que pasado varios meses apareció por la zona el cadáver de uno de los marineros.

Pere Trubat, mantiene viva en su mente estas extrañas secuencias del comportamiento de un animal tan inteligente, como suelen ser los de esta raza canina y esta convencido que su actitud, pudo ser una premonición de lo que se avecinaba, fiel reflejo y acentuado si cabe, por la lógica preocupación que pudo observar en su patrón, que como es habitual en estas circunstancias, tuvo que pasar momentos de angustia y dudas, hasta decidir si sale o se queda en puerto esperando la ansiada mejoría.

Con el cambio de los hornos de carbón a fuel, comenzaron a ser habituales la llegada de los petroleros de CAMPSA, *Campotejar, Campo Salinas, Campo Longo, Campoo, etc.*

Era también asiduo a este puerto en la década de los 60 el cementero *Ntra. Sra. del Carmen*, el cual tuvo una embarrancada en este puerto a causa de una fuerte tempestad que le obligó a salir, aunque no pudo llevarlo a cabo con éxito, al quedar varado sobre las rocas de la playa, donde fue desguasado.

Igualmente era habitual en este puerto, el *Arquitecto Gaudí*



adquirido por un consorcio de empresas cementeras para distribuir cemento a granel a Palma de Mallorca y Mahón, que pasado unos años fue reemplazado por el *Formentor* de mayor tonelaje.

Por la naturaleza e importancia que adquirió el cemento en la guerra civil española, al ser considerado como material de guerra, pronto fue intervenido tanto la fábrica, las canteras como su puerto y flota, por un Comité de Fábrica bajo la posesión y dirección de los obreros. Su propietario tuvo que huir ante el temor de amenazas que recibió, pudiendo acreditar más tarde al finalizar la guerra, su propiedad por medio del documento que se reproduce en la fotografía de *Acción al Portador* del capital social de esta empresa.



Acción Cementos Fradera

Es de resaltar que la fábrica hasta el inicio de la guerra, con una plantilla de unos 800 obreros, tenía una producción media diaria de 80 toneladas de cemento que distribuían por toda la costa y puertos españoles.

Pronto las fuerzas del gobierno de Franco fijaron como objetivo esta fábrica, su puerto y canteras por las razones antes apuntadas, iniciando el bombardeo desde Mallorca por medio de los aviones Saboya italianos que en numerosos raids aéreos, castigaron esta costa, aunque no por ello, se llegó a paralizar la producción de cemento, ni evitar que este puerto sirviera de entrada de material de guerra para el gobierno republicano, que era depositado ocultándolo de estas amenazas aéreas, en los túneles del tren, en espera de posteriores traslados nocturnos por ferrocarril o camión a Barcelona o hacia donde fuese necesario.

Finalizada la guerra toman posesión los hijos del Sr. Josep Fradera i Camps fundador de este importante grupo industrial, pues este, se encontraba en mal estado en esos días, -fallece el 12 de octubre de 1939-. Es de resaltar tal como antes se indicaba, que pudieron volver a tomar la

propiedad arrebatada al inicio de la contienda por la presentación del título de *Acción al portador* que se reproduce, pues parece que era algo habitual que antiguos propietarios de bienes o propiedades, intervenidos por los comités antifascistas, revolucionarios o de obreros, finalizada la contienda, eran difíciles de retornar a sus antiguos propietarios, si estos no disponían de un título fehaciente de la propiedad.

En 1963 tenía la fábrica unos 1.000 obreros entre los dedicados a la fabricación y a su ampliación por cambios tecnológicos en el proceso de fabricación.

Gran parte de estos trabajadores desde los primeros años de la construcción de este complejo fabril residían en una colonia de casas junto a la fábrica, en donde disponían de escuela, economato, puesto de asistencia sanitaria, iglesia, instalaciones deportivas etc. hasta la década de los 70.

En 1973 la empresa hasta entonces denominada "Cementos Fradera S.A." se asocia con la empresa "Cementos y cales Freixas S.A.", cambiando su razón social por "Cementos Uniland S.A." que ha llegado a nuestro días bajo la denominación de "Corporación Uniland S.A." que continúa con la explotación de este complejo industrial y portuario.

Bibliografía:

- Vallcarca, Un Valle, una Fábrica, Una Colonia, 1903-1936*, Ángel Llinas Crouseilles y Mary Muñoz de Morales, Libros d'Historia num. 2, Co-lección del Grup d'investigadors de les Roquetes del Garraf.
 - Imatges de Vallcarca, (Fotografies de 1903-1936)*, mismos autores, número 3 de la misma colección y misma editorial.
 - Vallcarca: Una Vall, Una Fábrica, Una Colonia, 1936-1975*, mismo autores, mismo editorial y número 4 de la misma colección.
 - Colonia de Vallcarca, 1954-1964*, páginas 13 y 14. Facsímil nº 6 del Grup d'investigadors de les Roquetes del Garraf, Ángel Llinas, estudi 2000.
- Otras fuentes:
- Conversaciones con Pere Trubart*, sobre el practicaje en Vallcarca, al que se le agradece su colaboración y orientación para llegar al conocimiento de muchas de estas curiosas particularidades.