

Curiosidades Históricas

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

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

1522.- Pedro Gordo, Práctico de Sanlúcar de Barrameda, el 6 de septiembre asiste a Juan Sebastián el Cano, Capitán de la Nao Victoria, cuando arribó al bajo de Salmedina con la intención de pasar la broa de la desembocadura del Guadalquivir y volver a Sevilla después de completar la primera vuelta al mundo, culminando una de las más importantes epopeyas marítimas de España, tras tres años de penosas travesías. (La Gaceta Sanluqueña, nº 1, 2000 –Internet-)

1541.- Puerto cerrado: A menudo hoy en día, consignatarios y otros agentes marítimos interesados en la actividad portuaria, suelen preguntar a los Prácticos, cuando por causas de fuerza mayor están suspendidas las maniobras de buques en el puerto, si el puerto está cerrado, expresión literal que da lugar a pensar que ello es imposible por las dimensiones de la bocana, rada o bahía del puerto en cuestión, pero que la historia bien nos recuerda como ello fue posible.

Sabido es, que la piratería era una constante amenaza en el mediterráneo español en el siglo XVI, por ello Carlos V, entre agosto y septiembre de este año, ordena alistar una flota de galeras que se reunirán en el puerto de Palma de Mallorca, concretamente en Porto Pi, para preparar el asalto a Argel y dado el peligro real de que fuese esta flota atacada en su propia base, se consideró que al menos durante la noche, se tendiera una cadena desde cada una de las dos torres medievales que aun hoy se ven en esta zona portuaria, por lo que quedaba cerrada la entrada. Esta acción de protección pasiva, pudo ser el inicio de las barreras de redes metálicas, minas y otros artilugios que durante períodos de guerras, cada puerto contendiente desplegaba, dando lugar por ello, a la expresión puerto cerrado (Hernán Cortés, inventor de México, volumen II, Juan Miralles).

1543.- Propulsión a vapor: En Barcelona el 16 de junio, en presencia del Emperador Carlos V y su hijo Felipe II, se realiza la primera prueba en España, de propulsión a vapor del galeón Trinidad, de 200 toneles al mando del Capitán Pedro de Escarza, consiguiéndose una velocidad de tres leguas en dos horas (cinco nudos). El inventor, Blasco de Garay, desarrolló una caldera de agua hirviendo que hacía mover seis ruedas. Posteriormente simplificó el mecanismo a dos ruedas y montándolo en un galeón de 300 toneles, con 50 hombres, consiguió una legua por hora (3,3 nudos) y efectuar la ciaboga en la mitad de tiempo que una galera. (El Real Fernando, primer vapor español, Introducción por Julio Guillén)

1590.- Ordenanzas de los hombres de la Mar y Río y Pilotos de la Barra de la Ciudad de Sanlúcar de Barrameda, que con el fin de mejorar las ordenanzas antiguas y buenas costumbres tocantes a la Mar y Río, son recopiladas y actualizadas por el Alcalde de Mar, Lázaro Minhogera y los Prácticos de Sanlúcar, Hernán Vázquez, Alonso Rodríguez el viejo, Tomas Gracia y Alonso Rdríguez el mozo, por orden del Duque de Medina Sidonia, Capitán General de la Mar Oceanía. (Estado Marítimo de Sanlúcar de Barrameda de 1774, Juan P. Vázquez Gaztelu).

1595.- Isabel Barreto, primera mujer española que ejerció el mando de una fuerza naval, que con la ayuda de Fernández Quirós, logró conducir con grandes dosis de ternura una maltrecha flota al puerto de Manila, al suceder en el mando a su esposo Álvaro Mendaña y Nedia por muerte de este (Revista General de Marina Nov. 2003)

1609.- El Duque de Medina Sidonia, a solicitud de los Prácticos de Sanlúcar, (Pilotos de barra) ordena por Decreto de 26 de mayo, que dos barcos de Prácticos estén siempre disponibles para atender a las Naos que lo requieran, bajo pena de cuatro ducados por incumplimiento (Estado Marítimo de Sanlúcar de 1774)

1631.- El Duque de Medina Sidonia, por Orden de 16 de septiembre manda que todos los barcos de Sanlúcar de Barrameda, -incluyendo los de los Prácticos-, desarmolen y pongan en tierra todos los aparejos durante la noche, para evitar las fugas de los moros. Paradojas que nos ofrece la historia, ante la presión migratoria de estos años. (Estado Marítimo de Sanlúcar de 1774)

1793.- Práctico Primero: En las Ordenanzas Generales de la Armada de Carlos III en su artículo 43, Capítulo II, Título VII, Tratado 5, se señala que en cada puerto existirá el Práctico Primero, es decir, el más antiguo en orden al número, anticipo de la figura de Práctico Mayor que se estableció con la promulgación de la Real Orden de 11 de marzo de 1886, cuando entre las funciones que encomienda a las Juntas Locales de Practicaje, una de ellas será la creación del Práctico Mayor de la Corporación de Prácticos de un puerto determinado, cuando lo considere conveniente, proponiendo para ello al Práctico que haya de ejercer dicho cargo, al Capitán General del Departamento Naval correspondiente para su nombramiento.

1878.- Antonio Genescá Coromina, fue el primer titulado Maquinista Naval español que consiguió el

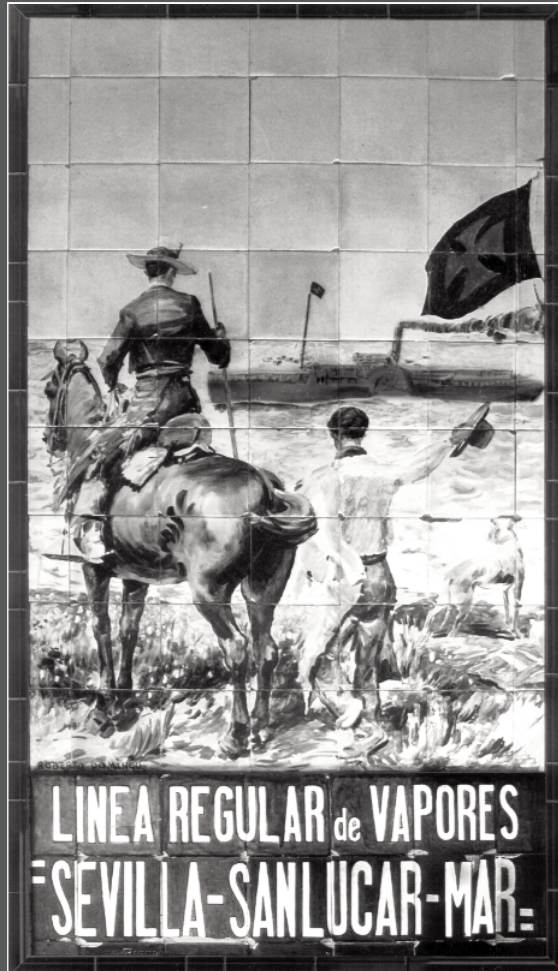
titulo, quebrando la exclusiva inglesa mantenida hasta entonces para estos titulados en España. Trabajó toda su vida en la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona. La afición a la mecánica la había heredado de su padre, primer maquinista español del ferrocarril entre Barcelona y Mataró. Un verdadero récord familiar. (Revista General de Marina Nov. 2003)

1881.- Practicaje nocturno: Por Real Orden de 17 de febrero se dispone que siempre que los buques entren o salgan de noche con el Práctico a bordo, se le abone el doble derecho de practicaje. En Tarragona se ha mantenido dicho criterio hasta 1995 cuando por imperativo de la Ley 27/92, se implantó un nuevo sistema tarifario, que unifica la tarifa tanto para los servicios nocturnos como en días festivos.

1886.- Gluckauf, primer buque tanque, (2.037 TRB), puesto en servicio para armadores alemanes, fue construido en Inglaterra y destinado al transporte de petróleo. (Revista General de Marina Nov. 2003)

1887.- El Real Fernando, apodado "El Betis", primer buque a vapor construido en España, fue botado en Sevilla el 30 de mayo, para dedicarse al tráfico fluvial entre esta ciudad y Sanlúcar de Barrameda, diseñado para alcanzar siete nudos, en pocas ocasiones los pudo conseguir, bien por falta de tino del maquinista, por la marea de proa o por una defectuosa estiba o trimado. Fue el inicio de una mejora sustancial en cuanto a comodidad y reducción del tiempo de la travesía, pues en muchas ocasiones Sanlúcar-Sevilla se lograba en nueve horas, saliendo con marea creciente en Bonanza, evitándose viaje en barco a vela de al menos 15 horas de duración, cuando soplabla el NE largo y hecho, (condiciones muy favorables), o travesías de dos o tres días y de hasta ocho jornadas cuando las condiciones eran extremas, algo también influía la pericia del Práctico y los medios que este disponía. Con la entrada en servicio del Real Fernando, ponto dio lugar al oportuno refrán que bien pone de manifiesto las mejoras alcanzadas:

*"En barco de rueda se vive tan mal,
como canónigo en la catedral."*



Reclamo Publicidad del 1º vapor español (1887)
Real Fernando (A. El Betis)

(El Real Fernando, Primer vapor español 1817-1967), Subsecretario de la Marina Mercante).

1901.- Edad mínima para desempeñar la plaza de Práctico de Puerto: Por R.O de 18 de febrero de este año, se establece que es necesario haber cumplido los 23 años de edad.

1903.- 100 años de gris naval: En este año se pinta por primera vez un buque de la Armada Española de este color tan mariner, concretamente el crucero Cardenal Cisneros con tan mal fortuna que dos años después se perdió en las proximidades de Meixidos, cuando encalló en un bajo no cartografiado. Quizás por ello, hubo de transcurrir algunos años mas para unificar este color a los restantes buques de la Armada.

Las embarcaciones de los Prácticos de Tarragona han pintado la superestructura de gris naval hasta agosto de 1996 que con la entrada en servicio de las nuevas embarcaciones rápidas de poliéster y fibra, cambiaron a color naranja, manteniendo el negro en la obra muerta de sus cascos. (Revista General de Marina Dic. 2003- Un silgo gris naval- J.M. Barceló- Fortuny).

1906.- Excepción de Practicaje para los buques de pesca: Por Real Orden de este año, S.M. el Rey (q.D.g.) una vez informado por el Centro Consultivo de la Armada, dispuso que a partir

de esta orden, los buques de pesca, cualquiera que sea su tonelaje, queden exentos de derechos de practicaje en los puertos donde radiquen, Orden que resolvía la instancia promovida por un vecino de Avilés (Comentarios a la Legislación Española del Servicio de Practicajes y Amarrajes, Joaquín Fernández Repeto. Cádiz-1992).

1992.- Servicio de Practicaje: La titularidad de este servicio en España, pasa a depender de las Autoridades Portuarias después de más de 500 años de dependencia de la Administración Marítima.

2004.- Tarragona dato relevante: El viernes 30 de enero a 23.00 horas se encuentran amarrados en los diferentes muelles comerciales y pantalanes de este puerto, un total de 10 buques de diferentes clases y portes que suman 2.050 m de eslora total y 296.642 GT, lo que da una media ponderada de 205 m de eslora y 29.662 GT de cada buque. Un dato muy significativo del potencial presente y futuro de este puerto.