

Curiosidades Históricas/22

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

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

1617.- Impresiones de un vallisoletano en Sevilla:

Fue Cristóbal Suárez Figueroa, un agudo crítico con una dilatada experiencia, autor de la obra *El Pasajero*, publicada en este año, en la cual relataba una visión de Sevilla, aun en su periodo cosmopolita y de esplendor, recogiendo fieles reflejos del comportamiento de sus gentes y la manera de tomarse la vida; destacó infinidad de apreciaciones locales, pero es quizás esta curiosidad que se cita, una de las menos conocida, dentro de la amplia escala de la idiosincrasia sevillana.

Señalaba el autor con admiración, la facilidad con que los sevillanos (naturales o afincados), se embarcaban para los numerosos navíos y galeones que de su puerto partían para las Indias, pues preparaban por equipaje, no más que una camisa de repuesto y, se despedían de sus familias con tanta naturalidad como brevedad, pues con

decir *Ahí me llevo*, todos entendían que partía para Tierra Firme.

Parece por ello, que puede ser cierto, aquello que se dice de otro que nunca más volvió, cuando dijo: *Voy a comprar tabaco*.

Historia de Sevilla, La Sevilla del Siglo XVII, Antonio Domínguez Ortiz, Universidad de Sevilla, Colección de Bolsillo nº 93, 2006.

1630.- El Derrotero Universal del Capitán Contreras; Islas de Ibiza, Mallorca y Menorca, (10ª entrega):

IBIZA: Esta isla es la mas a Poniente de todas las del mar Mediterráneo (*); tiene de largo cincuenta millas y de ancho treinta. Viénesse de Cabo Martín en España a ella de Levante 4.ª al Gregal sesenta millas.

A la banda de Poniente, frontero de Cabo Martín está Puerto San Antón, sonle travesías Maestre Tramontana; hay en él una iglesia y buena agua.



Islario sobre Ibiza de Antonio Millo, 1582

A la banda de Mediodía está, secanos y una isla que se llama El Bedral; no tiene abrigo ninguno. Entre El Bedral y la isla hay una baja arrimada al islote: es menester arrimarse a Isla Ibiza, que hay media milla.

A la banda del Jaloque, una milla a la mar está La Formentera. Es grande, con puerto de ambas



Grabado de Sevilla

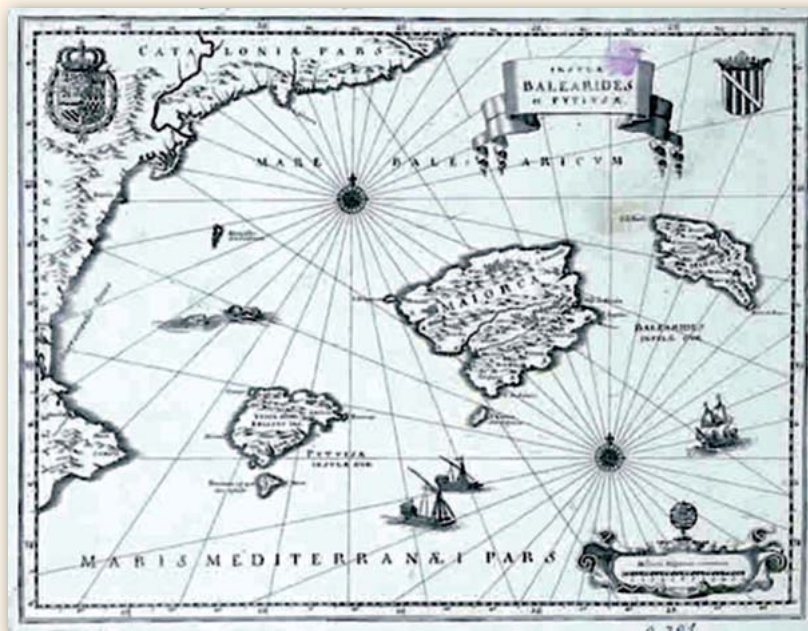
bandas; tiene buena agua, y entre ella y la isla de Ibiza hay otros islotes donde se cría sal. A la banda de Levante está (el) puerto principal de Ibiza. A la banda del Gregal tiene muchos islotes.

MALLORCA: Gira en torno esta isla trescientas cincuenta millas y se viene a ella de Ibiza sesenta millas al Gregal, y por este camino se halla el puerto principal de Mallorca, en el cual no están seguras las galeras. Tres millas de la ciudad está Puerto Pín. Es Mallorca buen lugar, con un muelle. A la banda del Lebeche tiene un puerto principal que se llama Andrache, con buena agua, y una fortaleza con artillería.

A la banda del Maestral tiene un islote grande, una milla a la mar, y una torre encima; llámese La Dragonera; hay agua en ella, y entre ella y la isla de Mallorca hay un islote; pásase por dentro con galeras.

En esta banda de Maestral hay otro puerto llamado Sóllar; es la travesía Maestre; tiene al Gregal tres escollos; seis millas al Levante hay buena agua. A la banda del Gregal esta Alcudia; es buen puerto y tiene un islote dentro. Junto a la Alcudia está una cala grande.

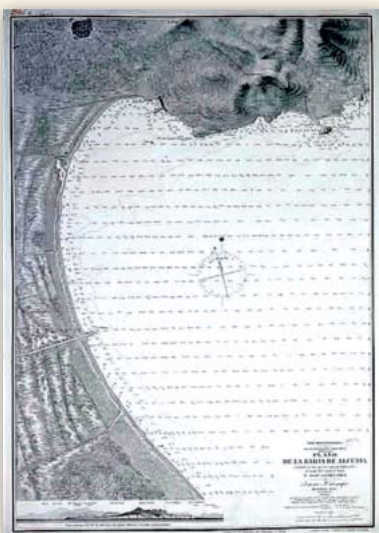
A la banda del Jaloque está una buena cala que se llama Calapera. En esta misma banda del Jaloque, doce millas al lebeche esta Puerto Colón.



Archipiélago Balear



Mar Balear, detalle del Atlas Diego Homen, 1561



Bahía de Alcudia, 1892, Comisión Hidrográfica



Islario sobre Mallorca, de Antonio Millo, 1581



Grabado del puerto de Palma de Mallorca, (Muntaner 1.831)

En esta misma banda está Puerto Pere. Vese desde mar en fuera una torre que esta en la boca del puerto, a mano izquierda; no tiene agua.

Más adelante la vuelta del Lebeche está Cabo de Las Salinas. De este cabo diez millas al Mediodía está la isla de Cabrera; tiene un puerto buen seguro de todos los tiempos, con un castillo encima que la guarda; tiene agua y leña.

MENORCA: La isla de Menorca tiene de largo cincuenta millas y de ancho treinta. De cabo La Piedra en Mallorca a la isla de Menoría se va Levante 4.º al Gregal veinticinco millas. A la banda del Jaloque está Puerto Mahón, grandísimo y a la boca tiene una fortificación nueva.

En la entrada del dicho puerto, sobre Cabo Molas, esta un islote grande con secanos; es necesario pasar de fuera. En medio de la boca del puerto hay secanos; hanse de arrimar a la banda de Tramontana. La fortaleza está en la banda de Mediodía.

A la banda de Poniente está una cala que llaman Ciudadela, donde hay buen abrigo. A la banda del Maestral está Baibles y a la Tramontana una isla, y la tierra hace a manera de ensenada; llámase Puerto Forneli.



Dique de levante de Palma de Mallorca

(*) Realmente se refería Alonso de Contreras a las islas mayores que describía en su *Derrotero universal* de toda las costas del Mare Nostrum, surcadas en su época por las galeras españolas, en el Capitulo XIV, bajo el título “De las restantes Islas del Mar Mediterráneo”, pues no entraba en describir las menores como Alborán y otras.

1684.- Antecedentes de la tasa por señalización marítima:

Conocido es que por Ley 48/2003 de 26 de noviembre se establece un régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general. En ella se desarrollan criterios y normas que pretenden además de hacer competitivos nuestros puertos, regular la interacción de la iniciativa pública y privada, así como el marco regulador que sostiene el formidable esfuerzo económico que el estado ha invertido en la red portuaria española, configurándola como una de las mas modernas y eficientes de nuestro entorno económico.

Entre las tasas portuarias que se regulan y desarrollan, existe una denominada *Tasa por servicios de señalización marítima*, establecida bajo el concepto de prestación de servicios no comerciales por las

Autoridades Portuarias, que por la historia que la soporta es objeto de nuestra curiosidad.

Su concepto esta basado en la utilización del servicio de señalización marítima que la propia ley define en su artículo 91.

Están obligados al pago de esta tasa con carácter solidario, el propietario del buque o embarcación, el naviero, el consignatario y el capitán o patrón del buque o embarcación. La obligación del devengo comienza cuando el buque o embarcación comienza a recibir estos servicios en las aguas jurisdiccionales española, fuera de la zona de servicio de los puertos.

La tasa se desarrolla en base al arqueo bruto del buque, sus dimensiones o la unidad de embarcación y la actividad que realiza.

La cuota se establece en apartados diferentes según sea el buque mercante, pesquero, congelador, de altura o gran altura, de bajura o de litoral, también se aplican a las embarcaciones de recreo o deportivas clasificadas en dos grupos según su eslora.

Siendo la historia de las señales marítimas españolas antigua en el tiempo, no por ello fueron estas lo suficientemente adecuadas a las necesidades de cada época, pues



Islario sobre Menorca de Antonio Millo, 1582



Porto Pi, detalle de la pintura de Pere Niçard, Siglo XV

durante muchos siglos las autoridades, (locales o señoriales), no prestaron el apoyo necesario para que nuestras costas, puertos y rías, estuviesen convenientemente señalizadas, aun y a pesar, de la escasez de medios tecnológicos que cada época presentaba, aunque no por ello carecieron las costas españolas de torres, establecidas mas con fines de vigilancia como atalayas marítima, que como ayudas a la navegación.

No obstante cabe resaltar algunos faros y torres que son dignos de mencionar, correspondientes a la presencia romana en Iberia, como por ejemplo: La Torre de Caepio (Chipiona), las torres del Oeste en la ría de Arosa, la de Santo Tomé en Cambados o la Lanzada y la Torre de Hercules en las costas gallegas, aunque también hay antiguas referencias en el mediterráneo español, como parece ser el actual faro de Santa Pola, edificado sobre una antigua torre romana usada como faro y atalaya.

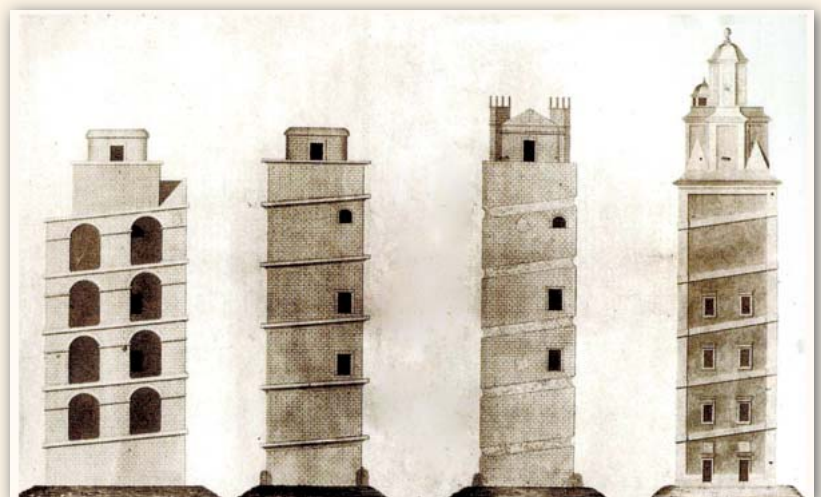
No fueron por ello escasos los faros de esta época, siendo además relevante para nuestra concepción histórica de los puertos, las tasas portuarias (*portorium*), establecidas durante esta época imperial, las cuales en cierta medida, debían de soportar los costes de las instalaciones portuarias; tomaba

esta tasa como base para su aplicación, la mercancía, englobando en ella todos los conceptos de la explotación portuaria, pero pasado los verdaderos siglos de oro de Iberia, correspondientes al Imperio Romano, nuestras costas y puertos, cayeron en el abandono y desconsideración de sus dirigentes visigodos, situación que se prolongó por muchos siglos, hasta bien entrado el XVIII, aunque también existen excepciones tales como el faro de Porto Pí en Mallorca, la torre de Barona en la costa del Garraf e incluso la capilla de la Virgen Blanca en Luarca, que a la vez que servía de ermita, encendía una luz para guiar a sus pescadores.

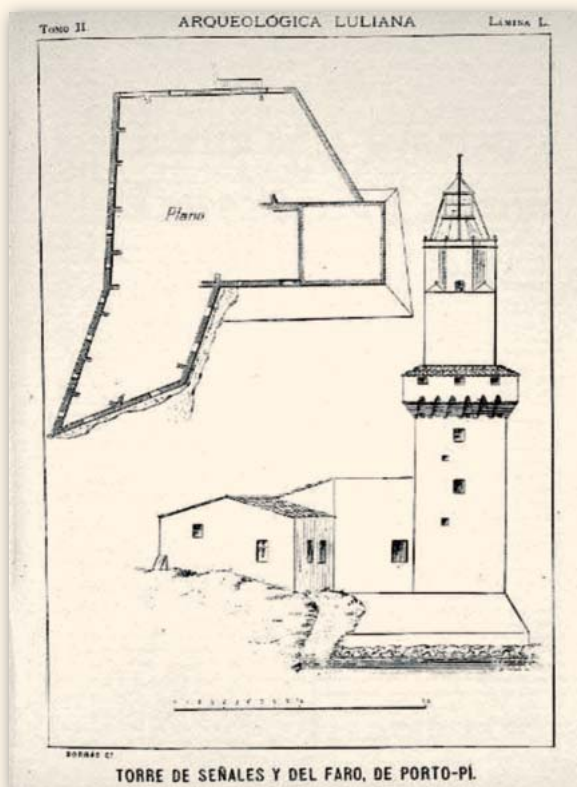
Una carencia relevante e incomprensible durante el periodo el cual tuvo su máximo apogeo España como nación, lo encontramos en la broa y ría del Guadalquivir durante los siglos XV al XVIII y, en la propia bahía gaditana, pues siendo estos puertos monopolizadores de nuestra mejor época marítima, carecían del mas mínimo apoyo de señalización marítima, pues del faro de Caepio, en Chipiona, fruto de la dejación visigoda y los saqueos de sus piedras, apenas quedaban restos de su colosal obra, cuando los árabes inician su expansión subiendo por el Guadalquivir.

Es por ello, que aunque tarde, podemos considerar ya el final del siglo XVII, como el arranque de una tímida política de señalización marítima y portuaria, impulsadas por los intereses particulares de los señores territoriales de los distintos puertos y zonas costeras, como fue la puesta en servicio de de la antigua Torre de Hércules, que una vez abandonada por los romanos, cayó en un abandono secular, pues tuvo que esperar varios siglos, hasta que el cónsul de Flandes en Cruña (La Coruña), piensa que sería un buen negocio, ponerla en servicio como faro.

Para ello busca otros colegas, los cónsules de Inglaterra y Holanda, como socios capitalistas



Evolucion Faro Torre de Hércules segun Cornide de Saavedra



Plano Torre Porto Pi



Faro antiguo de Cádiz

y propone el 17 de noviembre de 1684 al Capitán General, Duque de Uceda, su reparación y la instalación de dos torreones de piedra, para poner en cada uno de ellos un farol. Solicita a cambio una concesión de diez años para amortizar la inversión, bajo la fórmula de cobrar un arbitrio a todas las embarcaciones nacionales o extranjeras que arribasen al Reino de Galicia.

Obtenida la concesión, puso en manos del arquitecto Amaro Antúnez, los trabajos de restauración y adecuación que dieron como fruto la colocación de la escalera interior y la perforación de las bóvedas para la instalación de las dos torretas en donde se colocaron los faroles.

No duró mucho este servicio en concesión, pues pronto se cayó uno de los faroles y más tarde se apagó el segundo, para finalmente desmoronarse la escalera, retomando por ello la torre su anterior ruina.

Otro singular ejemplo lo obtenemos en el faro de Porto Pí,

que al igual que el de la Torre de Hércules aun en nuestros días se mantiene en uso. Se estima su construcción hacia 1300, con el fin de servir de guía para el tráfico marítimo de la rada natural de Porto Pí, hoy dentro del actual puerto de Palma de Mallorca, que desde las épocas más remotas sirvió como puerto a fenicios y romanos.

En principio era una torre circular que más tarde se trasladó a la que aun permanece de planta cuadrada, tenía una cristalería para proteger la combustión del iluminante, aceite de oliva, que consumía los diferentes quemadores de su linterna. El consumo de aceite y el coste del guardián, estaba a cargo del Colegio de la Mercadería, empleado que al mismo tiempo cuidaba del mantenimiento de la cadena que cerraba la rada ante el acoso de piratas y corsarios. Hasta 1800 estuvo soportado los costes por el mencionado colegio, excepto el periodo desde 1737 a 1766, que pasó a depender del Intendente General, para pasar

después al Real Consulado de Mar y Tierra, que lo entregó en 1847 al Ministerio de Fomento.

Otro ejemplo de faro particular lo encontramos en la luz de puerto que se instala en la punta de Rota, soportado por los armadores de los vapores costeros Sevilla-Cádiz, los patrones de Rota así como por los propios prácticos de Cádiz, que en este enclave tenía su primitiva estación de prácticos, pues posibilitaba abordar con sus botes de vela latina, a los buques que precisaban sus servicios para entrar en la bahía, con más facilidad, ante los vientos de levante y poniente predominantes en la bahía.

Existieron otros faros repartidos por las costas españolas, que en general dependían de las autoridades u organismos locales que aun así, eran insuficientes para las demandas de los navegantes.

Para afrontar por fin tales carencia y dotar económicamente el soporte financiero correspondiente, se establece el 23 de diciembre de 1748 por Real Arancel del Almirantazgo, el impuesto conocido por el calificativo

de *Linterna*, que se cobraría desde entonces en los puertos de La Coruña, Cádiz, Málaga, Tarragona, Barcelona y Palma de Mallorca, según las siguientes cuotas y tipos de buques para aquellos que superaban los 800 quintales de registro, pues los menores de este arqueo quedaban libres:

Navíos.....6 reales
Bergantines y demás barcos de cruz.....4 reales
Velas latinas, hasta 3.000 quintales.....2 reales
Velas latinas hasta 1.500 quintales.....1 real

No obstante también se establecieron otros impuestos de linterna locales que no estaban comprendidos en el Real Arancel del Almirantazgo, tales como en San Sebastián, Pasaje y Tarifa (año 1781), Valencia (1820), Alicante y Santander (1833), que variaban entre ellos, tanto en su importe como en la base de aplicación.

Igualmente se estableció este impuesto en los puertos comprendidos entre Santander y Bilbao y en los del Fuenterrabía,

Villajoyosa y el Cabañal, que mantenían la instalación de sus luces, con cargo a la matrícula naval de sus respectivos puertos.

Dispuso la autoridad que los antiguos faros deberían ser modernizados y con este motivo se ordena instalar en Cádiz, el primer aparato giratorio en los faros españoles sobre su antiguo faro, que había sido construido a su vez, sobre los restos de otro antiguo y medieval instalado dentro del castillo de San Sebastián, en donde se alberga sobre un fanal con una linterna poligonal de 16 lados con 16 reverberos de aceite de oliva, que mostraban al navegante una luz fija variada con destello de un segundo de periodo, en todo el horizonte.

Este avance hizo necesario aumentar el importe del impuesto de *Linterna*, con el fin soportar los costes de esta nueva instalación en el faro de Cádiz, por ello en virtud de la Real Orden de 24 de junio de 1795, se aumentó en 12 maravedíes por tonelada, a los extranjeros que recalaban en este puerto, además de seguir cobrando el correspondiente a la anterior tabla.

También fue modificado el *Impuesto de Linterna* de los

siguientes puertos en los años que se citan, por lo cual se supone, que corresponden a las fechas de sus respectivas instalaciones del aparato giratorio:

- La Coruña (1815) recargo que pagaban los buques españoles a 1 real por tonelada ó 2 reales por tonelada si eran extranjeros.
- Málaga (1827) en las mismas condiciones de Cádiz.

Realmente el impuesto cobrado bajo la denominación oficial de *Arbitrio de Linterna o Fanal*, dio lugar a una heterogénea distribución de este arancel, resultando en la practica que fueran clasificados los puertos españoles, en caros y baratos, en función de las cargas impositivas que se aplicaban en cada uno de ellos, sin que reflejaran realmente la competitividad o eficacia que cada uno pudiese presentar, dada la importancia económica que tuvo tal impuesto.

La recaudación global de este arancel contabilizado en 1846, alcanzó la suma total de 779.047,32 reales, los cuales fueron recaudados por Aduanas, lógicamente en los puertos que lo tenían así establecido, que como se menciona eran con



Grabado de La Caleta de Cádiz. Destaca en primer lugar el Castillo de San Sebastián, donde se ubicaba el citado faro.

carácter muy local y particular, pues cada uno de ellos tenían establecido por su propia Real Orden, su escala y cuantía y, en otros considerados como secundarios o de menor importancia, como Fuenterrabia, estos ingresos no entraban por la Aduana, con destino al Almirantazgo, por lo que estaban fuera de esta contabilidad estatal; situación que dio lugar también, a una paradoja, pues siendo el servicio bastante deficiente por falta de medios técnicos y escaso el número de faros, se daban las circunstancias que el gasto anual de los faros españoles mejor atendidos, eran el doble que los del mismo orden de países como Francia, en donde además, era difícil observar uno de sus faros apagados durante la noche por fallos, cuando al parece era usual observar esta anomalía en los de nuestras costas.

No solo los costes de nuestros faros eran demasiado altos, pues además presentaban una gran diferencia en su explotación, así cuando en 1847 con motivo de la aprobación del Plan de Alumbrado Marítimo de las Costas Españolas, se publica un cuadro resumen de cada faro con su situación, caracteres de sus luces, alturas, alcances y gastos, se observan unas diferencias abismales de

1.500 reales, seguido del de Palma de Mallorca, 2.300 reales.

En cuanto a curiosas observaciones destacan:

El faro de Salou, no se enciende las noches de plenilunio, quizás para ahorrar gastos y en el de Palma de Mallorca, se advierte que por estar en una elevación escasa y tener poca intensidad su luz su alcance es corto.

aplicación dos grupos de buques, españoles y extranjeros, pagando estos últimos por tonelada, el doble que los nacionales; cuando los de pabellón español se dediquen al cabotaje, pagaran por cada viaje de ida o vuelta, la mitad de su importe, estableciendo también unos criterios de exenciones.

-Define el impuesto como un

“El faro más caro de soportar en las costas españolas, es el de Cabo Mayor, con un gasto anual de 30.500 reales, le siguen con un coste 1/3 menor los de Málaga y Tarifa.

- El más barato el del Cabañal, 1.500 reales, seguido del de Palma de Mallorca, 2.300 reales”.

Era también muy usual, que algunos faros solo se encendían las noches borrascosas de invierno, como solían hacer los faros de Fuenterrabia, Pasaje y el de San Sebastián en Guipúzcoa.

Como pasa siempre con cualquier impuesto, que por muy malos efectos comparativos que produjeran, no por ello quedo suprimido, dado que el legislador, aprovecho la entrada en vigor de mencionado Plan de Alumbrado

arbitrio temporal que deberá reducirse a los gastos de conservación y servicio, cuando estén cubiertos los de su establecimiento.

Podemos por lo tanto considerar, que el Plan General de Alumbrado de las Costas y Puertos de España e Islas Adyacente de 1847 es el primer intento serio de abordar de un modo completo e integrado el alumbrado marítimo mínimo y necesario para alcanzar un nivel de ayuda y seguridad al navegante, además de una explotación racional de sus prestaciones, semejante a los restantes países de nuestro entorno.

Este plan fue modificado por el Plan General de Alumbrado Marítimo de 1902, que tuvo como norte las conclusiones Congreso de Navegación de Londres de 1892, en cuanto a las características básicas y alcance de los faros.

Posteriormente los faros españoles y el balizamiento en general de sus puertos y canales fueron actualizados por la aplicación del Proyecto de Mejora de 1967 y por el Plan de 1985, los cuales ha posibilitado el desarrollo y puesta al día de nuestras señales marítimas.

Todo este esfuerzo técnico y económico además del consiguiente mantenimiento, ha tenido que ser en cierto modo

“Era también muy usual, que algunos faros solo se encendían las noches borrascosas de invierno, como solían hacer los faros de Fuenterrabia, Pasaje y el de San Sebastián en Guipúzcoa. ”.

gastos entre unos y otros, así como algunas características peculiares que curiosamente sorprende para un faro, tanto por su situación, organización y encendido, de entre las cuales destacan:

- El faro más caro de soportar en las costas españolas, es el de Cabo Mayor, con un gasto anual de 30.500 reales, le siguen con un coste 1/3 menor los de Málaga y Tarifa.

- El más barato el del Cabañal,

para establecer por Ley de 11 de abril de 1849 el nuevo *Impuesto de faros*, ante el gran esfuerzo inversor que este plan suponía, bajo las siguientes premisas:

-Se cambia de nombre del antiguo impuesto de *Fanal* y *Linterna* por el *de Faros*, que será exigido en los puertos que tengan Aduanas, teniendo éste, carácter de impuesto único de faros

-Igualmente establece para su

repercutido en el usuario, a través de las propias tarifas portuarias, bien englobadas en una general, bien por aplicación de una tarifa o tasa particular, como fue la antigua T-0, ó la actual tasa.

Fuentes:

-*Los Faros Españoles, Historia y Evolución*, Miguel Sánchez Terry, Publicaciones de la Secretaria General Técnica del M.O.P.U, Madrid 1986.

-*Las Ayudas a la Navegación Marítima en la Historia*. Publicación editada por el Ente publico Puertos del Estado, con motivo de la inauguración de la Exposición del Día de la Ayudas a la Navegación Marítima, "Expofaro", Barcelona 19-06-2003.

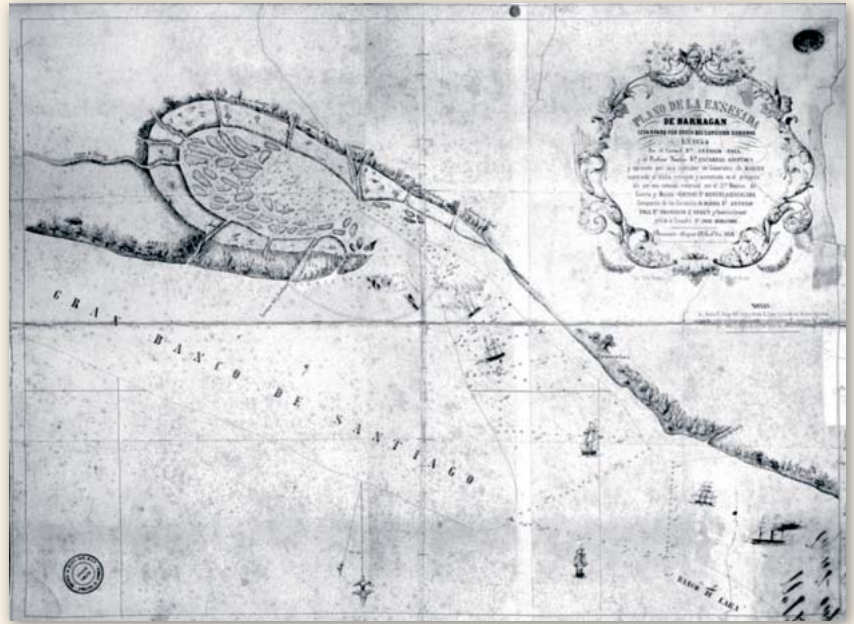
- *El Puerto de la Bahía de Cádiz, Visión histórica y evolución económica*. Rafael A. Ponce Calvo y Francisco PonceCordones. Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Cádiz 1993.

1727- Piloto Práctico "bautista":

Existe en la historia argentina correspondiente al dominio español, una curiosa historia protagonizada por un antiguo colega, el Piloto Práctico del Río de la Plata don Juan Antonio Guerrero, el cual en cumplimiento de una Orden del Gobierno Central, fue comisionado con el fin de establecer un nuevo puerto para el comercio de ultramar, al objeto reconocer las profundidades de las aguas del Río de la Plata, en la inteligencia de aprovechar al máximo las ventajas del estuario rioplatense.

Para ello, penetró por los canales del río Santiago y del arroyo Zanjón, determinando que la ensenada comprendida entre estos cauces, era la apropiada para ubicar el puerto proyectado, pues no en vano ya era utilizada como fondeadero inmejorable por su abrigo y buen tenedero.

Fruto de esta misión llegó a bautizar, por decisión personal, la región reconocida como *Ensenada de*



Ensenada de Barragán, plano de Zacarias de Aizpuúa, Padre Benito

Barragán, en honor del primer colono que se había establecido en la zona, pues estas tierras fueron vendida en 1629 a Antonio de Barragán, hijo del alcalde de Buenos Aires, y aun en esta fecha de su expedición marítima, sus descendiente continuaban establecidos allí.

Es de recordar que dicha zona ya fue descrita por Magallanes en 1520 cuando arribo a ella durante su viaje de circunvalación de la tierra a través de los océanos, y años mas tarde también fue visitada por Juan de Garay (refundador de Buenos Aires), aunque no llegó a establecerse en ella.

Igualmente es conocido que su puerto durante los años finales de los siglos XVI y XVII fue denominado como Puerto de la Ballena, por la similitud que presentaba su barra con este tipo de cetáceo.

En 1730 por orden del Gobernador de Buenos Aires, el también Piloto Práctico del Río de Plata, don Domingo Tetrarca, estudia de nuevo su bahía y toda su costa adyacente, realizando el primer plano conocido de la Ensenada de Barragán, original que se conserva en el Archivo de Indias en Sevilla, donde se muestran la forma de herradura de su bahía, sus profundidades, características del fondo etc.

No obstante, decidió el Gobernador de Buenos Aires don Bruno Mauricio de Zábala conocer el lugar, reconociendo sus canales y rebautizar la zona con los nombres de San Martín a una parte de la ensenada y de San Bruno a la otra, bautismo que no prosperó y que al día de hoy, aún esta zona argentina, es conocida con su denominación original que nuestro antiguo colega, tuvo a bien asignar como Ensenada de Barragán.



Plano Buenos Aires-Ensenada de Barragan

Fue don Juan Antonio Guerrero, Capitán de una fragata que recaló varias veces en Buenos Aires e incluso fondeo en la ensenada descrita por primera vez en 1700, desembarcando mas tarde en la hoy

capital argentina, para ejercer como Piloto Práctico del Río de la Plata.

La citada ensenada por sus peculiares características fue muy codiciada por los ingleses, como cabeza de playa para la toma de Buenos Aires, así es de resaltar que en 1806 durante el primer intento de invasión por la Royal Navy de la ensenada, el Capitán de Fragata Liniers desarrolló una de sus más épicas acciones de su vida en defensa del territorio, rechazando con muy escasos medios la acción del enemigo, el cual replegado, pudo un año más tarde y con mayores refuerzos, invadir la zona y apresarse a nuestro héroe.

No estuvo tampoco la zona alejada de la codicia de portugueses y holandeses que en varias ocasiones también quisieron establecerse en la zona.

La Ensenada de Barragán situada a unos 60 Km. al SW de Buenos Aires, ofrecía unas características para el tráfico y actividad portuaria en su época dignas de mención:

- Abrigo de la mar, evitando la mar arbolada que recalca en el estuario del Río de la Plata.

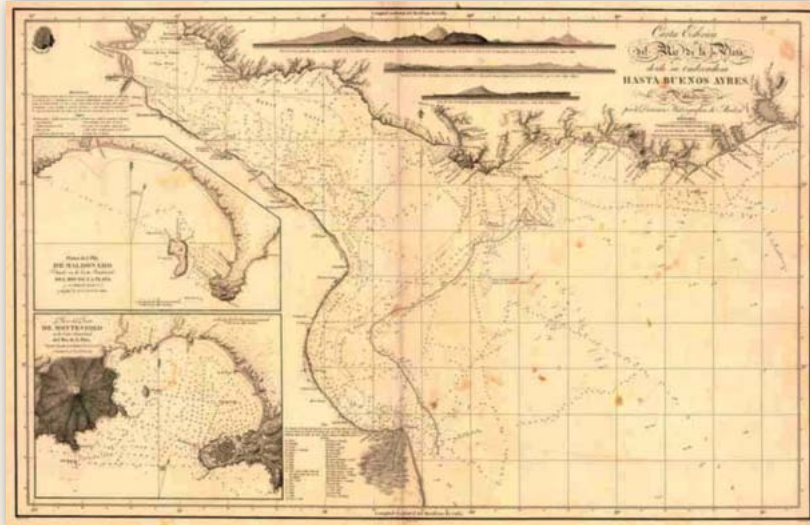
- Tenedero sin roca en su lecho.

- Abrigo natural por los diques naturales que formaban sus arroyos, posibilitando en sus riberas el calafateo, ensebado y pintado de las carenas, incluso permitía operaciones de carga y descarga amarrando los buques a tierra.

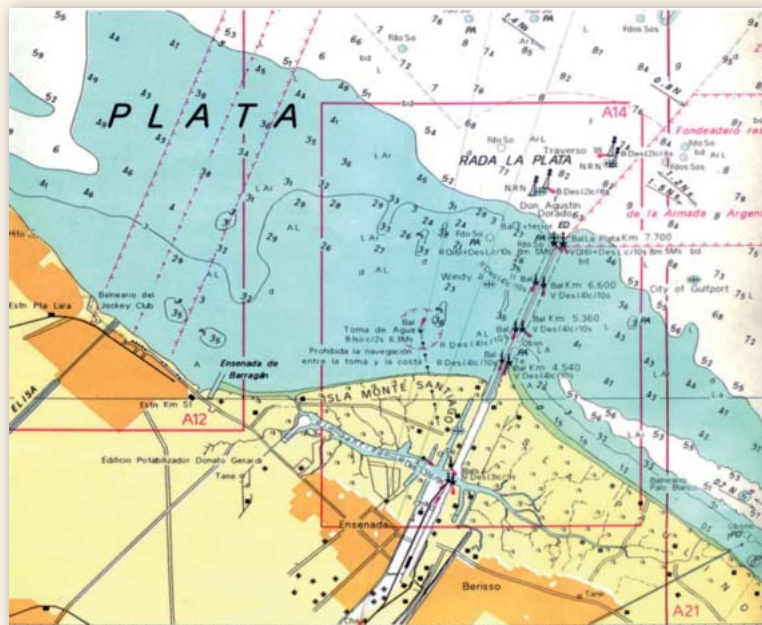
- Por sus propias riquezas naturales, ofrecía igualmente a los buques que recalaban en este enclave, la posibilidad de aprovisionamiento de carne, leña y madera, apoyo logístico que era usual para los buques que salían de Buenos Aires para España u otros destinos.

Aun con tan relevantes características, no pudo desarrollar todos sus beneficios ante los obstáculos que para su desenvolvimiento presentaba el monopolio y preeminencia del puerto de Montevideo.

Así sabemos, que fruto de los informes de nuestros dos antiguos colegas y especialmente del Piloto Práctico don Domingo Tetrarca, el



Carta esférica del Río de la Plata, 1800-1812, F. Bauza



Carta Náutica (detalle) Ensenada de Barragán

Gobernador de Buenos Aires Mauricio de Zábala, elevó un informe al rey Felipe V, que ampliaba otro emitido anteriormente sobre las características de la ensenada, avalando sus condiciones para establecer allí un puerto más resguardado que el de Buenos Aires, el cual más tarde fue contestado por el Rey mediante un Real Orden en 1731, que desechaba la Ensenada de Barragán como carenero, por el poco fondo que ofrecía, realmente las presiones de los intereses portuarios de

Montevideo, tuvieron más fuerza y mejor cauce real, que las propuestas a favor de este enclave.

Debido a los importantes cambios que sufre el cauce del Río de la Plata y las acciones muchas veces descontroladas de la presión del hombre en sus riberas, la Ensenada de Barragán fue desapareciendo por decantación de los fangos del río en su rada, quedando ya al inicio del siglo XX totalmente cegada.

Fuentes: www.todoensenada.com