

# Curiosidades Históricas/24

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

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

## 1075.- Del Piloto:

La figura del piloto es una referencia mas que destacable en la historia y desarrollo de la navegación desde los primeros intentos llevados a cabo por el hombre para emplear el medio marino y fluvial como vía de comunicación. Desde entonces, su figura, por su trascendencia e importancia, ámbito de actuación y responsabilidad, ha sido recogida en numerosas crónicas mitológicas e históricas que de cada época han llegado a nosotros, las cuales sirven de testimonio de esta figura profesional y jurídica, que ha dado nombre a nuestra profesión, pues cabe recordar que los actuales prácticos, fueron denominados hasta finales del XVIII *Pilotos Prácticos*.

La mitología nos señala a *Tifiso* como el piloto de la nave *Argos* que llevaba a bordo a los argonautas empeñados en capturar el vello cino de oro, el cual perdió la vida en el empeño, tras naufragar en la costa de Ponto Euxinio en la Isla de Arcia. Se tienen como las normas más antiguas sobre los navegantes en general, las regulaciones recogidas en el Código de Hammarubí, (año 1692 a.C.), las cuales fueron ampliándose a medida que el desarrollo marítimo lo demandaba, alcanzando su cenit durante el siglo VI a.C. con las Leyes Rodias en donde ya se destaca la función del piloto como asesor del *magister navis* o *noxter*.

Un piloto destacado para la historia fue *Perolus*, natural Sicilia, por sus asesoramientos a Aníbal, ayudándole a abandonar la península itálica hacia Cartago, antes de su derrota total por la fuerzas romanas.

Es por ello que cualquier código o ley marítima que pretenda regular la compleja realidad del mundo marí-



Famoso piloto cántabro

timo, incluye como una figura esencial al piloto, bien como navegante propiamente dicho incluido en la dotación de la nave o como asesor del patrón o capitán cuando este necesita de su asistencia, para arribar con seguridad a lugares particulares o navegar por zonas desconocidas hasta entonces para el propio patrón, este particular caso, es la base fundamental de la creación del Colegio de Pilotos Vizcaínos en Cádiz en el siglo XV, pues además de ser la génesis de la enseñanza náutica en Cádiz, era una agrupación profesional de pilotos marítimos, que se ofrecían a los patrones de las naves mediterráneas para alcanzar a través de la costa portuguesa y litoral cántabro, los puertos del golfo de Vizcaya. (En realidad y a pesar del adjetivo *vizcaino*, que por extensión califica a todos los pilotos de este colegio, se da por hecho que la mayoría eran cántabros).

Es por lo tanto de interés para nuestra profesión, conocer las lejanas reseñas y fundamentos legales de la figura del Piloto, especialmente cuando este actuaba como asesor

del patrón de la nave y por lo tanto no formaba parte su dotación, aunque esta independencia se diluye en la memoria histórica, dado que hasta no hace muchos siglos, los tripulantes en general eran contratados por un viaje, redondo o no y podría entonces ser igualmente contratado el piloto por los mismos plazos.

Para la cultura marítima española, fue la vida marítima mediterránea no solo una fuente de esta especialidad del derecho, sino que ha servido de fundamento jurídico, al igual que en otros campos, fue el Derecho Romano, siendo por ello de vital importancia el estudio de los consulados marítimo de algunas ciudades estados italianas, pues de sus antiguas normas y a través de la Corona de Aragón, han llegado hasta nuestro actual sistema normativo, cuyo mas fiel testimonio continua siendo el *vestu* Código de Comercio.

Destaca por ello la definición de la figura del Piloto recogida en los primeros consulados italianos, tal como recoge la obra, *Libro del Consulado del Mar*, (capitulo CCL) que se cita en la fuente consultada.



Portada de la obra *Consulado del Mar*



Patrón

“El patrón que flete su nave o admita fletes para ir a determinados parajes que ni él ni nadie a bordo tenga certeza de conocer, ha de tomar un piloto que los conozca, y le declare y asegure que tiene exacto conocimiento de los lugares a donde el patrón se propone dirigirse. Y si afirma aquel piloto que no hay punto de aquellas regiones hacia donde el patrón piensa poner rumbo y tiene contratado el viaje, que él no conozca por completo, y luego cumple bien y con diligencia cuanto le había prometido, aquél queda obligado a satisfacerle sin objeción la totalidad del salario que entre ellos se convino; y deberá darle mas que le ofreció, según la aptitud y la capacidad que haya demostrado, ya que él se atuvo a todos sus compromisos. Pero todos los convenios que se ajusten entre el patrón y el piloto deben inscribirse en forma de cartulario de la nave, para que no pueda suscitarse ninguna cuestión entre ellos.

Y si por ventura el que fue admitido como piloto no sabe la ruta que en el momento del contrato afirmó y aseguró conocer, y una vez en su puesto y hechas al patrón tales promesas, no puede cumplir nada de lo que le prometió, debe perder en el acto su cabeza, sin recurso ni remisión. El patrón puede mandársela cortar, sin que tenga que intervenir la justicia, si no quiere, ya que le engañó y le puso en riesgo de perderse, a él y a cuantos con él van, así como la nave y cuanto ésta lleva. Pero no quedará únicamente al arbitrio del patrón decidir si

ha de perder o no la cabeza el que se ajustó como piloto, sino que debe de consultarse al naochero, a los mercaderes y a toda la tripulación. Y si todos los mencionados o su mayoría ven y conocen que deben perder la cabeza, se le deberá condenar, y no, si juzgan lo contrario.

Pero debe cumplirse exactamente lo que decidan, y no otra cosa, porque a veces, si dependiera acaso de su voluntad, algunos patrones podrían desear que perdieran la cabeza aquellos a quienes tuvieran aversión, para quedarse con el salario que le prometieron y deberían darles, ya que ciertamente, hay patrones que están faltos de juicio, como otros hombres. Además, muchos patrones no saben donde esta la proa o la popa, ni que cosa es el mar. Y no seria justo, por lo tanto, que alguien perdiera la vida por antojo o por el solo parecer del patrón. Por lo cual, quien se ajuste como piloto, debe cuidar antes de poder y de saber cumplir todo lo que prometa, para que no le quepa incurrir en la sanción expresada, ni le sobrevenga otro daño”.

Para una mejor comprensión de la amplitud de territorios que este y los restantes capítulos del Consulado regulaba, cabe incluir una especie de

nota que recoge la citada obra, al finalizar el contenido del Capitulo CCCXXXIV: Aquí termina el libro vulgarmente del Consulado que contiene los capítulos y leyes y buenas ordenanzas que dictaron los antiguos para las cuestiones marítimas y comerciales, así como las que conciernen al corso y a la armada, capítulos y ordenanzas que han sido aprobados, confirmados y promulgados por las autoridades que mas abajo se expresan:

En el año de Nuestro Señor Jesucristo 1075, en las kalendas de Marzo. los romanos las promulgaron en Roma, en el Monasterio de San Juan de Letran, para que siempre tuvieran vigencia.

En el año 1102, en las kalendas de Septiembre, el rey Luís y el conde de Tolosa los promulgaron en Acre, en su expedición a Jerusalén para que siempre se observaran.

En el año 1102 los pisanos las firmaron en Mallorca para que siempre se cumplieran.

En el año 1098 se confirmaron en Pisa, en San Pedro del Mar, ante Ambrosio Millers, para que siempre se observaran.

En el año 1162, en el mes de agosto, se confirmaron en Marsella, en la Casa del Hospital, ante el preboste Jaufre Antox, para que siempre se observaran.



Cádiz, Paseo de la Alameda

En el año 1175, el buen conde de Barcelona y los genoveses los promulgaron en Almería para que siempre se observaran.

En el año 1186 se confirmaron en la ciudad de Génova ante el preboste ser Pinel Milers y los ancianos Pedro Ambrosio, ser Juan de San Donato, ser Guillermo de Carmesí y ser Baldóni, y en San Pedro de Arenas, al extremo del muelle, prestaron sobre ello juramento para que siempre se observaran.

En el año 1188, en las kalendas de Febrero, el rey Guillermo los confirmó en Brindis para que siempre tuvieran vigencia.

En el año 1140, el Galeta los confirmó en Roda, si juró observarlos siempre.

En el año 1200, el príncipe de la Morea los confirmó, y juró observarlos siempre.

En el año 1215, el común de Valencia los promulgó en Constantinopla. Firmo por ellos el rey Juan, después se tomó a los griegos en la iglesia de Santa Sofía, para que siempre tuvieran vigencia.

En el año 1224, el conde Alemán los firmó y juro observarlos siempre.

En el año 1225, Federico, emperador de Alemania, los promulgó en la ciudad de Mesina, en la iglesia de Santa Maria la Nueva, en presencia del obispo de Catania y juró cumplirlos siempre.

En el año 1250, los confirmó Juan Bellmont, en nombre del rey de Francia, por enfermedad de éste, en presencia de los caballeros de la hueste, de los templarios y hospitalarios y del almirante de la armada de Levante, para que siempre tuvieran vigencia.

En el año 1262, el emperador Paleólogo, los promulgo en Constantinopla, en la iglesia del Santo Angel, para que se observaran siempre en su tierra.

En el año 1270, Federico, rey de Chipre, los promulgó en Suria, y el emperador Constantino, en Constantinopla, para que observaran siempre.

En el año 1270, el muy alto Príncipe y Señor, el rey don Jaime, por la gracia de Dios rey de Aragón, de Valencia, de Mallorca, conde de Barcelona y de Urgel y señor de Montpellier, los firmó y promulgó en la ciudad de Mallorca. Y concedió cónsules a la ciudad de Valencia de la manera que anteriormente quedó dicha.

Fuente:

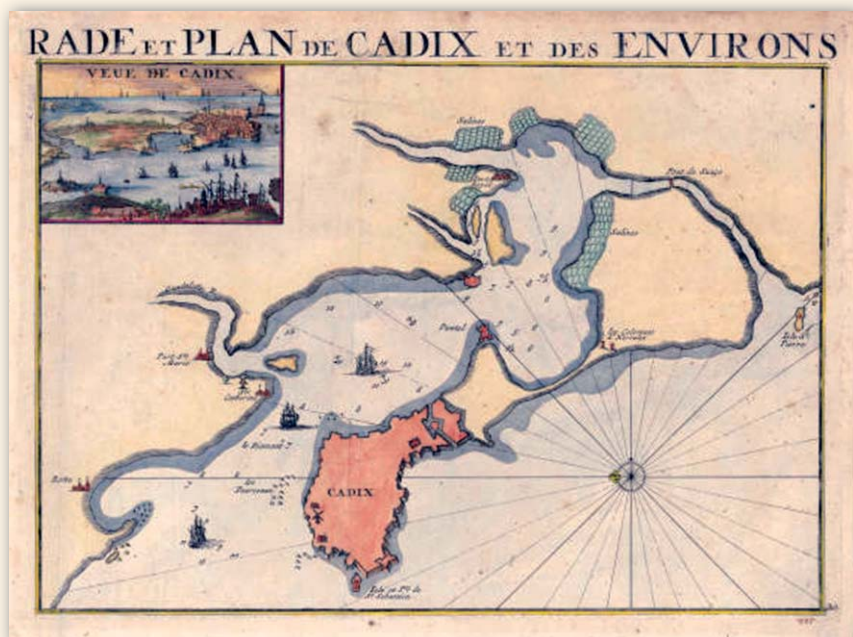
- Libro del Consulado del Mar, Traducción castellana de Juan Ramón Parellada. Ministerio de Asuntos Exteriores. Dirección General de Relaciones Culturales. Madrid MCMLV.

### 1805.- Auxilio a los tripulantes supervivientes de la batalla de Trafalgar:

Sin dudas, esta triste pero honrosa batalla naval frente al cabo de su mismo nombre, ha dado lugar a cientos de paginas históricas que han recogido innumerables hechos, que remarcados bajo distintas ópticas, han puesto de manifiesto, la desafortunada acción naval de la coalición hispana francesa frente a la formidable y preparada flota inglesa. No hace muchos años se ha celebrado el doscientos aniversario de este enfrentamiento naval, con un emotivo encuentro de familiares descendientes de aquellos históricos marinos de ambas flotas, pero ante la importancia de estos hechos tan trascendentales, ha sido olvidado, un capitulo no menor, que para muchos contendientes de ambos bandos, fue tan importante como la propia batalla, pues des-

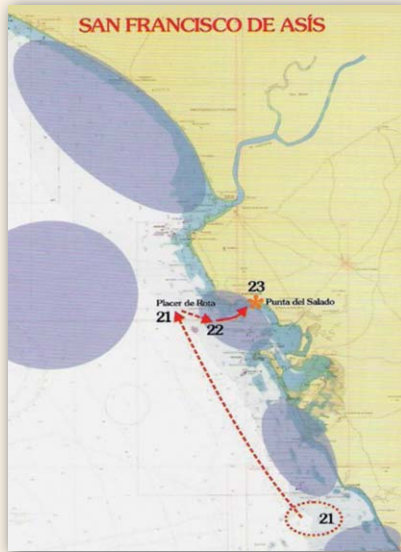
pués de estos heroicos sufrimientos que la propia contienda dio lugar, tuvieron que capear con sus buques en condiciones mas que precarias, un furioso vendaval del sur que pasadas las horas aun se embraveció mas, arrojando aquellos ya débiles cascos con sus tripulaciones, hacia la sucia costa gaditana desde el cabo Trafalgar hasta Chipiona y algunos otros hacia la playa de Castilla del Coto de Donaña, por ello fue preciso activar un plan de auxilio, por orden del Comandante General interino del Departamento de Cádiz, don Juan Ruiz de la Apodaca, por el cual daba las instrucciones precisas al Capitán del Puerto de Cádiz, para alistar y enviar cuantas lanchas con cables, anclas y anclotes, falúas, y botes de su jurisdicción dispusiera, junto con todas aquellas embarcaciones del trafico de la Isla, Puerto Real, Puerto de Santa Maria y Rota, que pudiese activar, con el fin de reunir las en la bahía gaditana, quedando dispuestas para acudir en socorro de los navíos de la escuadra que acababan de salir de resultas del combate.

Esta orden motivo que se alistarán para tal fin, todos aquellos faluchos y laúdes dedicados al cabotaje de estos puertos, parejas de pescas y las va-



Bahía de Cádiz

lientes embarcaciones de los prácticos de Cádiz, que destacaron por su pericia y bravura en el auxilio de los tripulantes del *Indomptable*, el *Aigle*, (ambos de la flota francesa), el *San Francisco de Asís*, (Armada Española) y el *Spartiat* (Royal Navy), sin que se hiciera la menor distinción entre aliados, amigos o enemigos.



#### Derrota del San Francisco de Asís

Cabe recordar por ello, que el *Indomptable*, encallo en el bajo del Diamante situado en la entrada de la bahía gaditana, donde se perdió, llevando abordo a 1.500 hombres (otras fuentes registran un total de 1050 hombres), salvándose solo unos 250 tripulantes, que consiguieron alcanzar la costa entre Rota y Puerto de Santa María, donde fueron socorridos por vecinos de ambas ciudades, igual suerte corrió el británico *Spartiat*, que naufragó en la playa roteña, así como el francés *Aigle* que lo hizo en la playa entre Rota y Puerto de Santa María. El español *San Francisco de Asís*, quedó varado en la desembocadura del río Salado.

Como caso curioso del salvamento de estos tripulantes, en donde no quedó atrás la imaginación y pericia de todos los que allí actuaron, cabe destacar la actuación del Comandante del navío *San Francisco de Asís*, don Luís Antonio



Batalla de Trafalgar

Flores, que ante el mal estado de la mar, incluso dentro de la bahía, no pudiendo enviar desde su barco alguno a tierra para salvar a su gente, se le ocurrió, lanzar un barril atado a un cabo que la acción de la mar y viento pronto acercó a tierra, en donde observado por un Carabiniero Real que allí se encontraba con su caballo, se metió con el hasta alcanzar el barril para poderlo hacer firme a tierra después, sir-

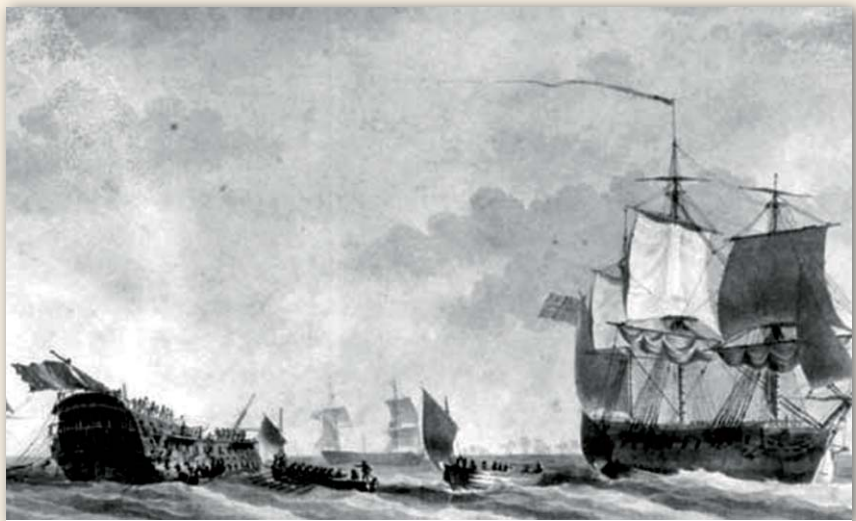
viendo de guía y apoyo por donde se salvaron muchos de estos supervivientes. Antes el navío *San Francisco de Asís*, que por su posición sufrió escasos daños en el combate, y una vez que pudo repararlos, atendió al auxilio de los navíos *Santa Ana* y *Neptuno* que ya presas de los ingleses iban camino de Gibraltar, logrando su represa. Era este formidable navío construido en Guarnizo en 1767, de 1600 tn de



Tripulación del Neptuno en las rocas de Pta. Sta. Catalina

desplazamiento, muy marinero, armado con 74 cañones de diversos calibres, disponía de gran velamen y buen gobierno, y embarcaba a bordo para la batalla 628 hombres de los cuales solo 5 resultaron muertos y 12 heridos. Su eslora era de 54,5 m y su manga de 14,19 m.

Fue la bahía de Cádiz en los días postreros al fatal desenlace, un cementerio a flote de innumerables cadáveres que iban apareciendo en la costa, cabe por ello recordar lo que recoge una semana después del combate de Trafalgar al llega a Cádiz, el viajero inglés Robert Semple en el libro de viaje que iba escribiendo, en donde sorprendido por lo que observa describe: “La bahía llena de restos de naufragios, el desembarco de heridos rompían el aire con sus ayes, iglesias y conventos habilitados como hospitales, cadáveres y mas cadáveres llevados por las olas hasta la playa, donde se les enterraba con prisa y sin ceremonias. Y en la línea de horizonte marino, nueve buques británicos, manteniendo el bloqueo”.



Rescate de la tripulación del Redoubtable por HMS Swit Sure

Fuentes:

- Anales de la Villa de Rota, José Antonio Martínez Ramos, en donde cita fuentes de A. Comte Lacave, en su obra *En los días de Trafalgar*, así como de la *Relación o resumen de las faenas de mar dirigidas por Oficiales de Marina de la Escuadra y Departamento en los días 20 al 27 de octubre*, de Los naufragos

de Trafalgar de F. P. Ponce Corrones, y de la *Historia de Cádiz y su provincia*, de Adolfo de Castro.

- Enciclopedia virtual Wikimedia.

- Todo a babor.es

- Miscelánea Marinera. Amancio Landín Carrasco. Editorial San Martín, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid 1984.

**1897.- Curiosa exención de practicaje a los yates de recreo con personalidades a bordo:**

Ocurrió en Menorca en este año, cuando por la arribada del yate Yecla, con el Príncipe de Nápoles a bordo, el Comandante de Marina de este puerto insular, comunicó al Agente Consular de Italia, que el citado yate estaba dispensado del pago del derecho de practicaje, es por ello que pudo haber ciertas discrepancias en la citada comunicación, lo que dio lugar a que esta autoridad marítima, elevara a través de su conducto reglamentario, una consulta que finalmente fue resuelta por la Reina Regente del Reino, en el sentido de que fuese comunicado al citado Comandante de Marina, que con arreglo al Reglamento de 11 de marzo de 1886 y a la Real Orden de 2 de marzo de 1892, los yates de recreo no están dispensados del pago del practicaje, pero pueden quedar a juicio de los Comandantes de Marina,



Naufragios de la batalla de Trafalgar en la costa gaditana

el eximir del citado pago a los que conduzcan personas ilustres por su nacimiento o posición social.

No tuvo que ser considerada la citada R.O. muy adecuada para que pasara a la historia legislativa, pues cierto es, que en la *Colección Legislativa de la Armada*, no se incluyó, pero se publicó en el Apéndice al *Diccionario de Agacino* con el número 27, pues el Comandante Militar de Marina de Menorca, tuvo a bien para la historia, remitir una copia de esta disposición, hecho que ha posibilitado que un siglo después pueda ser recordada tal curiosidad.

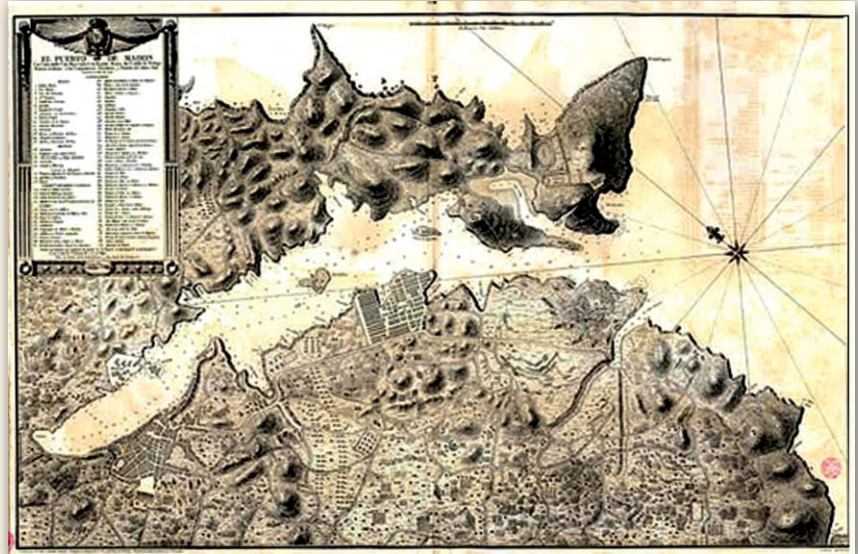
Fuente:

- *Comentarios a la Legislación Española del Servicio de Practicajes y Amarrajes*, Joaquín Fernández Repeto, Cádiz 1922.

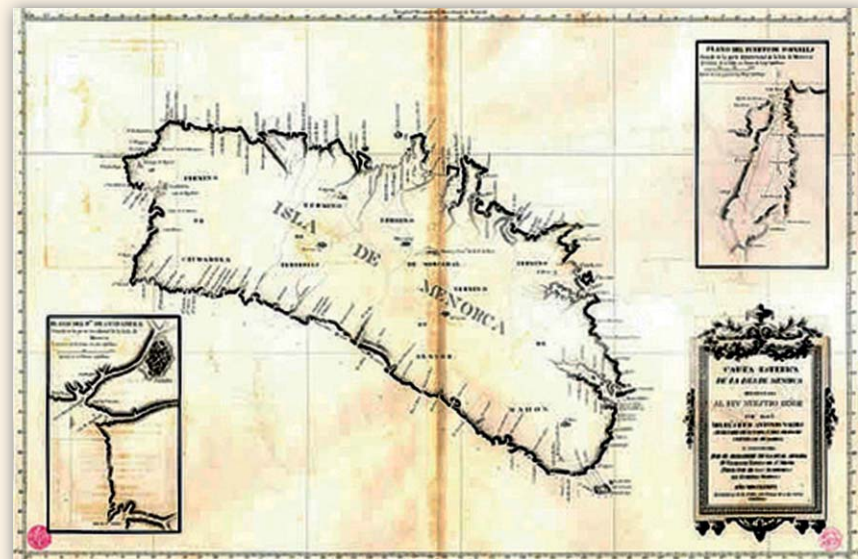
**1917.- Servicio de practicaje prolongado por adversas circunstancias meteorológicas y/o estratégicas:**

A consecuencia de la pérdida de Cuba y de todo lo que esta derrota marítima supuso para España, hubo que tomar nuevas determinaciones y planes de desarrollo para poner de nuevo en el sitio adecuado nuestra Armada, para ello se promulgó la Ley de Escuadra de 1908 (promovidas por Maura y Ferrandiz) que supuso un acertado intento de modernizar nuestras unidades de superficie, aunque dejó sin desarrollo el Arma Submarina, a pesar de ser España una pionera importante en la invención y aplicación de estos nuevos ingenios.

Pasado unos años y ante el éxito de los submarinos alemanes en el Mar del Norte durante la primera guerra mundial, se promulgó la conocida como Ley Miranda, (17-feb.-1915), por la cual se proponía la construcción de 28 submarinos, las primeras cuatro unidades en el extranjero y las restantes veinticuatro



Mahón, carta de Vicente Tofiño (1786)



Carta esférica de la Isla de Menorca, Vicente Tofiño 1786

en España. Por ello se encargó la primera unidad, bautizada como *Isaac Peral*, (A-O) de la clase Holland, a los astilleros Fore River & Co. de Quince, Massachusset, colocándose su quilla el 21.09.1915. Finalizada su construcción comienzan las preceptivas pruebas de mar el 18.08.1916, al mando del recién nombrado comandante Capitán de Corbeta don Fernando de Carranza. Fueron unas pruebas de mar, largas e interminables, y se dieron por finalizadas en las Navidades de este año, ante el temor de confiscación de la recién construida unidad, por la inminente entrada de los Estados Unidos en el conflicto.

El submarino aun permaneció en el puerto de New York durante el duro invierno en la zona, efectuando al parecer varias salidas a la mar, en una de ellas, la definitiva, el día 26 de febrero de 1917 con práctico abordó, no pudo este desembarcar, por lo que se vio obligado a continuar viaje hasta las Islas Canarias, en donde desembarcó el día 12 de marzo en Las Palmas. Algunas crónicas dan por hecho, que además del mal tiempo reinante, influyó la decisión de no entrar a puerto, por temor a ser confiscado por el país constructor.

Fue la travesía oceánica muy dura por el mal tiempo que acompañó y

aun así fue capaz de mantener una velocidad entre 12 a 14 nudos, estando siempre convoyado durante los quince días de viaje por el vapor *Claudio López* de la Compañía Transatlántica Española, que casualmente o a propósito, tuvo que estar preparado; en este su primer viaje, se registraron además algunos fallos en los motores que obligo a moderar su marcha el cuarto día. Cuando se encontraban a unas 900 millas de las Islas Canarias, por perdida de gran cantidad de combustible a consecuencia de un defecto en el cierre del tanque exterior, se vio obligado su comandante a pedir remolque durante la madrugada, auxilio que pudo llevar a cabo con éxito el capitán del *Claudio López* D. José Lorca. No obstante, ante el furioso temporal que arreciaba aun mas, ya cerca de Las Palmas, hizo romper el remolque lo que obligo al submarino de nuevo a navegar por sus medios, el *Claudio López* que había cargado un importante cargamento de pertrechos de guerra, perdió tres botes e inutilizo otros dos, llegando a correr gran peligro de zozobrar.

El *Isaac Peral*, tras la arribada a Las Palmas, en donde pudo por fin desembarcar al práctico de New York, después de unos días, salio con destino a Cartagena, su puerto base desde entonces, en donde entro en la tarde del 25 de abril. Pronto llegaron desde Italia otros tres restantes submarinos tipo B que juntos con el *Isac Peral* formaron la flotilla de la recién creada Arma Submarina, que estableció su escuela en Cartagena por R.O. de 27.feb.1.918.

Quizás convenga detenerse unas líneas, para recordar unos hechos que mas tarde llevó a cabo esta unidad, que puede ser de interés para algunos prácticos.

Desplazaba este submarino 500 tn en superficie y 742 sumergido, y tenía 60,10 m de eslora, 4,81 de manga 5,16 de puntal y 3,36 de calado.

El *Isaac Peral* estuvo en servicio hasta 1930, y de todas sus acciones llevadas a cabo quizás resalte por su importancia histórica una comisión realizada con gran arrojo, valentía y riesgo, en la ensenada del Peñón de



*Submarino Isaac Peral*

Vélez de la Gomera, en abril de 1922, cuando las hostilidades en el entonces Protectorado Español en el norte de Marruecos, puso en peligro a la población residente en el citado peñón, lo que origino planificar la evacuación del personal civil a través las unidades de la recién creada División de Submarinos.

Para ello el día 17 de abril, a pleno día, los submarinos *Isaac Peral* y *B-1*, practicaron un reconocimiento en inmersión de la zona y sus proximidades incluida la ensenada oeste, teniendo el *Peral* que emerger ya dentro de esta angosta ensenada, para ciabogar y atracar al cantil de la cala del Cementerio, de modo que pudo entablar una conversación con el personal civil que atónito le observaba, proponiéndole su comandante el abandono del enclave durante la próxima noche, cuando

aprovechando la total oscuridad del entorno y antes del orto de la luna, de nuevo se acercaría a este improvisado muelle, propuesta que de conformidad con el comandante militar de la plaza, fue aceptada por los asombrados habitantes, Esta acción no solo tuvo los riesgos propios de la maniobra y atraque en lugar de aguas someras con corrientes variables de mareas propias del entorno, sino que ambos submarinos fueron cañoneados desde la costa adyacente cuando en superficie se alejaban, el *Peral* recibió un impacto de fusil y estuvo a punto de ser alcanzado por un obús de cañón que le cayo a tres metros.

Llegada la noche sobre las 10.30 horas, procedieron a lo convenido, destacándose el *Peral*, escoltado por el *B-1*, que provisto de botalón de fortuna instalado en su morro, logro



*Submarino Peral en 2007, en Cartagena.*

colocar su proa perpendicular al cantil de la cala del Cementerio, gobernando adecuadamente con sus máquinas para mantener con precisión la posición, a donde iban bajando desde lo alto del cantil por medio de un cabria y polea a través de un esportón descolgándose por la línea de fortuna construida, una a una hasta un total de 66 personas que logro evacuar hasta las tres de la madrugada, cuando ya la luz de la luna hacia peligrar el necesario ocultamiento y justo cuando la corriente ya aumentaba.

La misma operación se repitió la siguiente noche del 18 de abril, llegándose evacuar una total de 108 persona residentes en el peñón, En ambas evacuaciones fueron estos submarinos atacados por fuego de cañón y fusil cuando las sombras de la luz de luna de este islote, delataba sus cascos al abandonar la posición.

De esta curiosidad tan peculiar, es de remarcar tres observaciones que destacan en nuestro mundo profesional:

a).- La dificultad que ofrecen los submarinos por la forma de su casco (el puro), para abarload nuestras embarcaciones, al embarcar y/o desembarcar el práctico, la cual se acentúa aun mas si cabe, cuando estas tienen dos propulsores y dos timones, por el peligro de que una de las hélices y/o timón toque en su casco.

b).- Es realmente destacable la dificultad que conlleva atracar un submarino al paredón del Peñón de Vélez de la Gomera y especialmente de noche, riesgos que aun valoraran mejor, algunos de los prácticos españoles que tuvieron la oportunidad de mandar los buques aljibes de la Armada o el propio *correillo* de la Cia. Trasmediterránea, que frecuentemente recalaban en este enclave y en las restantes posesiones españolas en el Norte de África.

En atención a ello, pensé al documentar esta curiosidad, que no puede quedar en el tintero, señalar tan destacada maniobra que por su arrojo y pericia, tan buenos resultados alcanzaron.

c).- Sigue siendo aún en nuestros días un problema, el desembarque



Vista del peñón tomada desde la costa marroquí. Justo desde este lugar llovían las balas sobre la posición española

#### Evacuación población de Peñón de Vélez 1922



León y Castillo en Melilla (línea del piojo)

del práctico con mal tiempo, pues al igual que en este caso se comenta, en ocasiones es imposible el desembarque del practico en condiciones extre-

mas, para la seguridad del propio práctico, de su embarcación y la tripulación de la misma. De hecho hace pocas semanas se presentó en Tarragona un contenedor oceánico procedente de Halifax (Canada) con el práctico de este puerto aun a bordo por causas análogas, siendo por ello necesario remarcar, que así como el anterior Reglamento General de Practicaje (Decretos de 4.jul.1958 y 250/63 de 7 feb.), contemplaba en su artículo 39, el protocolo que se debe seguir cuando un practico no puede desembarcar al finalizar su servicio, en la actualidad esta situación solo se contempla en las clausulas de las Prescripciones Particulares del Servi-



Terminal de Contenedores del puerto de Halifax (Canadá)

cio Portuario Básico de Practicaje, (en Tarragona, concretamente en la cláusula 12.1.1.d.), por lo que considerando la trascendencia que puede dar lugar, cuando un hecho de esta índole se presenta, bien parece que el marco donde actualmente esta regulado, pudiera ser inadecuado por falta de sustento y fuerza legal, teniendo en cuenta que estos pliegos son un contrato privado, entre la Autoridad Portuaria y la Corporación de Prácticos, máxime cuando el desembarque final del practico pueda ocurrir en otro país, que pudiera exigir para su salida pasaporte, visado, certificados sanitarios etc, que por las circunstancias del momento en el que desempeña su servicio, el practico no pueda llevar consigo o carezca de algunos de los requisitos que cada día, los países soberanos, imponen con mas exigencias, ante la creciente medidas de seguridad a la que estamos abocados. Bien podríamos pensar que el protocolo para



repatriar al practico que se ve obligado a continuar viaje, debería ser regulado como una norma internacional, que podría ser propuesta y desarrollada por un organismo internacional, como el IMO u otro de parecida índole. Quizás convenga replantearse esta situación que en caso de países beligerantes pueden agravar aun más la repatriación del práctico.

Fuentes:

- *La Marina de Guerra en África*, Eduardo Quintana Martínez y Juan Llabrés Bernal, Compañía Iberoamericana de Publicaciones S.A. , Librería Fernando Pe, Madrid, 1928.
- *El Arma Submarina Española*, Pedro Fco. Curto Salvador, página web (no oficial) de los submarinos españoles.

