

# Curiosidades Históricas/28

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

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

1514.- Corrección al registro personal más antiguo de un práctico español:

En la revista Prácticos de Puerto número 62 correspondiente al mes de junio de 2010, se cita en la curiosidad del año 1514 sobre los honorarios de los pilotos prácticos, los recogidos en la obra *Sevilla y las Flotas de Indias, la Gran Armada de Castilla del Oro*, de María del Carmen Mena García, Catedrática del Departamento de Historia de América de la Universidad de Sevilla, considerados como los datos más antiguos de las actuaciones personales y costes del practicaaje español, dándose a entender en nuestra propia reseña, que fueron estos, los de la prestación del servicio al practicaaje de salida de la barra de Sanlúcar a las primeras naves que componían la Flota de Castilla del Oro, cuando con el propósito de ser preciso, es necesario puntualizar, que no estando registrados los costes de los servicios de las numerosas naves que fueron adquiridas en distintos puertos próximos, como Palos, Puerto de Santa María, Cádiz y otros varios de Portugal para organizar la flota en Sevilla y por lo tanto desconociéndose los servicios de practicaaje prestados a estas naves para entrar por la barra, a partir de la primera adquisición el día 22 de julio de 1513, fecha en la que se compra la nao guecha *Santa M<sup>a</sup> de la Rábida* en Palos de la Frontera, es por ello, que hay que **considerar como los registros personales y de costes**



Galeón Andalucía empopada hacia Shanghái

**del servicio de practicaaje más antiguo de los puertos españoles**, los que la autora recoge en la página 312 de su obra, donde especifica los honorarios de algunos pilotos prácticos del río, (*lemanes*), cuando fueron requeridos para practicar las bajadas de las

naves de la armada de Pedrerías, pues es así como lo cita, señalando que a **Juan López y Diego López** se le pagaron 1000 maravedies por la bajada de dos buques, mientras que **Antonio López, Antonio Mateos, y Juan de Morón** cobraron cada uno 2 ducados



Portada de la obra



Sevilla siglo XV, alistamiento y varada de las naos de la Carrera de Indias



*La Victoria (replica) pasada La Riza*

(750 maravedíes), a pesar de que el practicaje de bajada realizado por este último era para dejarla fondeada en La Horcada.

Analiza la historiadora Mena la diferencia de costes entre unos y otros pilotos prácticos de río y llega a la conclusión de que estos costes no estaban regulados con un canon previamente fijado, y

por ello su importe obedecía a la ley de la oferta y la demanda y al buen entendimiento entre el maestro de la nave y el leman en particular, al contrario del practicaje de la barra, donde parece que ante la presencia de una flota, -tres o mas naos-, los pilotos de la barra cobraban sus estipendios en *compañía*,(sociedad), acor-



*Desembocadura Guadalquivir. Mapa de España de Stefano Buonsignori, Palacio Vecchio Italia.*

dando el coste para una salida o entrada determinada, sobre un numero de buques en su conjunto, los cuales serian los que procuraban sacar o meter en una misma marea, por el sistema rotatorio de la rueda, -orden de embarco previamente establecida-, tal como mas tarde fue regulado por las Ordenanzas de 1590.

La autora, finaliza las reseñas en cuanto al practicaje relacionado con la Armada de la Castilla del Oro, haciendo énfasis en la disparidad de costes del practicaje de bajada del río, citando de nuevo a Juan de Morón cuando meses mas tarde, cobró por llevar dos carabelas emplomadas de la misma flota hasta Sanlúcar, sólo 9 reales de plata (510 maravedíes), lo que resulta 205 maravedíes por cada una de ella, suponiéndose por ello, que la segunda seguía aguas a la primera, en donde habría embarcado el piloto práctico, es decir este practico efectuaba el practicaje desde el otro buque que lógicamente servia de guía, estableciendo por ello una nueva modalidad de practicaje, pues en relación con esta segunda asistencia, no estaba ni a bordo de la segunda nave, ni en tierra, al margen de este inciso, cabe también destacar que igualmente recoge los honorarios de otro piloto sin identificar que llegó a cobrar solo 1 ducado por bajar la nao *Santa Maria de la Antigua*. Ante estas diversidades de costes, conviene por ello apuntar, que siendo los portes y calados de cada una de las naos adquiridas y alistadas con celeridad para componer la flota de Pedrarias, eran por estas circunstancias muy diferentes unas de otras, cabe pensar por ello, que estas variables pudieron servir de parámetros definitorios sobre los costes de cada servicio.

Por ultimo se ha de citar como justificación de estas apreciaciones a posteriores, que encontrada la obra citada en Internet, (books

google.es/book), aunque no con la totalidad de las páginas disponibles para su lectura como es habitual, se hicieron las reseñas que fueron publicadas en nuestra revista del mes de junio 2010, con tal base de datos, pero adquirida por fin la obra y leída detalladamente por la gran cantidad de datos que aporta, se encuentran en la página 312 los datos ahora dados a conocer, por lo que es obligado por ello, hacer la presente corrección ante la importancia histórica de los datos publicados para la historia del practicaje español.

**1752.- Estado y circunstancias personales de la plantilla de Pilotos de la barra de Sanlúcar según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada:**

Durante el reinado de Fernando VI a propuesta del Marqués de la Ensenada(1), ordenó este monarca por Decreto de 10 de octubre de 1749, efectuar unas averiguaciones catastrales con el fin de establecer un impuesto único, que las posteriores presiones y oposiciones de los nobles y hacendados lograrían anular, y es por ello que para obtener una base informativa sobre cuantas, donde y a quien correspondían las riquezas que existían en el reino de Castilla, (excepto las provincias vascas que estaban exentas de impuestos), se pretendía hacer un censo con el propósito de conocer el estado económico y de rentas de las principales ciudades del reino, a través de un interrogatorio de 40 preguntas iguales, que fueron requeridas a todas las poblaciones de la Corona de Castilla, hasta conseguir 15.000 respuestas de las diferentes ciudades, pueblos y villas españolas(2).

Dada la personalidad, experiencias y cargos del citado marqués, el cual había ejercido como Secretario del Almirante General de la

Armada y otros importantes cargos navales, es comprensible que esta encuesta catastral tuviese por ello un enfoque particular hacia la vida marítima y portuaria de aquellas ciudades costeras que fueron sometidas a estos interrogatorios.



**Marqués de la Ensenada**

Fruto de esta investigación local, es fácil de comprender que como consecuencia de la pregunta número 32ª, se notificara que en Sanlúcar de Barrameda **existían siete pilotos de la barra** y como respuesta a la segunda parte de dicha pregunta, sobre *que ganancia se regula tener cada uno al año*, se afirmara, que este grupo de profesionales junto con los seis contramaestres de la navegación de Indias, **utilizan veinte y siete mil quinientos reales de vellón**.

Adosado a las Respuestas Generales se acompañaba un libro registro de los Cabezales de Casa Legos, en donde constaban el Registro de los vecinos seculares de la ciudad, incluyendo el número de personas que tenía a su cargo (columna personas) y las utilidades de lo industrial y personal de cada uno de ellos, agrupados por profesiones, así podemos conocer no solo los nombres de los pilotos de la barra que ejercían en el año 1752, sino además la composición de su

familia en caso de tenerla y si desarrollaban alguna otra ocupación paralela al practicaje.

**Pilotos de varra**

Son estos registros los que a continuación se transcriben:

**-Martín de Herrera**, piloto de varra, que su familia le ba anotada en la clase de barcos y varcas pescadoras, como incluso también en ellas; utiliza como piloto un mil cien reales de vellón anuales. (consignado en la columna industrial 1.100 r.v.)

-Como dueño y patrón del varco nombrado Rosario, de veinte codos de quilla y cien quintales de carga, surto en las playas de la ciudad, soltero, consiste su familia en su madre, viuda, una hermana honesta y Agustín López, su tío, matriculado; utiliza con dicho barco tres reales diarios que corresponden a una parte y al año ymportan un mil y noventa y cinco reales y lo que adquiere por piloto y dicho su tío, como matriculado, se les nota en sus respectivas clases. (tiene consignado como tal en la columna personas 4 y en la industrial 1.095 r.v.)

**-Matías Gil**, piloto ydem, que su familia le ba anotada en la clase de cahiques (3), como incluso también en ellas; utiliza por razón de piloto igual cantidad que el antecedente. (tiene consignado en la columna industrial 1.110 r.v.)

-Como dueño de un cahique de doze codos de quilla y veinte quintales de carga, tiene por familia solo su muger y por utilidad 1095 reales de vellón. (tiene consignado en la columna personas 2 y en la de industrial 1.095 reales de vellón).

-Como matriculado tiene anotado y cargado que su familia en su respectiva clase se le debe cargar a el personal según ordenes 540 reales de vellón. (tiene consignado en la columna industrial 540 r.v.)

**-Alonso Herrera**, piloto ydem, y matriculado, consiste su familia en su muger, un hijo menor y una ente-

**Índice de los Aposentados**  
**sculares comprendidos en este 3.<sup>o</sup>**  
**Tomo. Folios.**

A	
D <sup>o</sup> Anatólio Peláez y León	82. B.
D <sup>o</sup> Anóna Sosa	95. B.
D <sup>o</sup> Alonso Ribera	104.
D <sup>o</sup> Andrés Cortés Palma	115.
D <sup>o</sup> Antonio Muñoz y Talco	115. B.
D <sup>o</sup> Andrés Macías de Ribera	121.
D <sup>o</sup> Alonso Corrales	125. B.
D <sup>o</sup> Alphonso Zamorano	127. B.
D <sup>o</sup> Alphonso de Traya Cuernavaca	142.
D <sup>o</sup> Alonso Rico de Rueda	168. B.
D <sup>o</sup> Andrés de Arbu	170.
D <sup>o</sup> Alonso Villaverde de Boholques	182. B.
D <sup>o</sup> Andrés de Montaña	184. B.
D <sup>o</sup> Antonio de Arce	187.
Antonio Gómez	194. B.
D <sup>o</sup> Antonio García Soriano	195. B.
D <sup>o</sup> Alonso Urhedano	206. B.
D <sup>o</sup> Antonio Ferrando de Cardenas	257.

Página de respuestas del Catastro del Ensenada.

nada; utiliza por razón de piloto igual cantidad que los antecedentes, y lo que adquiere como matriculado se le nota en su respectiva clase. (tiene consignado en la columna personas 4 y en la industrial 1.100 r.v.).

-Como matriculado no aparece en la lista que reseña los de su clase.

-**Andrés de Medina**, piloto ydem y matriculado, consiste su familia en su muger y una hija, utiliza anualmente por razón de piloto igual cantidad que los antecedentes, (tiene consignado en la columna personas 3 y en la industrial 1.100 r.v.).

-Como matriculado tiene anotado que su familia y lo que con este ejercicio adquiere le va anotado y car-

gado en sus respectiva clase, utiliza 540 reales de vellón, que van anotado en la columna industrial.

-**Rodrigo Panduro**: piloto de varra y matriculado, consiste su familia en su muger y dos hijas; utiliza anualmente como piloto igual cantidad que los antecedentes, y lo que adquiere como matriculado se le nota, ydem. (tiene consignado en la columna personas 4 y en la industrial 1.100 r.v.).

-Como matriculado tiene anotado que su familia y lo que con este ejercicio adquiere, le va anotado y cargado en su respectiva clase, utiliza ydem y se le asigna en la columna personal 540 reales de vellón.

- **Francisco Martín de Aguilar**, piloto ydem, y matriculado consiste su familia en su muger, una hija y un hijo menor, utiliza anualmente por razón de piloto igual cantidad que los antecedentes, y lo que adquiere como matriculado se le nota ydem. (tiene consignado en la columna personas 4 y en industrial 1.100 r.v.)

- Como matriculado tiene anotado que su familia y lo que con este ejerció adquiere le va anotado y cargado con su respectiva clase; utiliza con respecto ydem 540 reales de vellón que se le consigna en la columna personal.

-**Joseph de Herrera**, piloto ydem y matriculado, consiste su familia en su muger, y una hija y dos hijos, el uno mayor, también matriculado, utiliza por razón de piloto igual cantidad que los antecedentes, y lo que adquiere él y su hijo como matriculado se les nota en su respectiva clase. (tiene consignado en la columna personas 5 y en la industrial 1.100 r.v.)

-Como matriculado tiene anotado que es piloto de varcos; que su familia y lo que con este ejercicio adquiere, le va anotado y cargado en su respectiva clase, utiliza ydem, anotándosele en la columna personal 540 reales de vellón.

De estos curiosos y detallados registros se pueden sacar las siguientes conclusiones bajo nuestra óptica profesional:

a) Todos los pilotos de la barra tiene una segunda ocupación o dedicación, bien como propietarios de embarcaciones (los dos primeros) o como matriculados- gente de mar, (pues es bajo este epígrafe -matriculados-, como están encuadrados), al prestar sus servicios a bordo de embarcaciones de otros armadores, las cuales posiblemente se dedicaban al tráfico interior o de pesca en el litoral sanluqueño, de modo que pudiesen atender fácilmente cualquier demanda del servicio de practica de la barra.

b) Los ingresos reseñados por esta segunda ocupación aunque resultan de menor cuantía que la del propio practicafe, podrían ser los que realmente aseguraran la economía básica familiar, ante un tráfico marítimo en la barra y puertos de Sanlúcar muy menguado en estos años, por la pérdida de la cabecera del Trafico de Indias desde el puerto de Sevilla a favor de Cádiz y el traslado de la Capitanía de la Armada de Sanlúcar a Puerto Santa María y después a Cádiz.

c) En cuanto a las cantidades asignadas como *Piloto de varra*, cabe destacar que observándose homogenizadas, se deduce que permanece en vigor los criterios establecidos en las Ordenanzas de los Pilotos de la Barra de Sanlúcar de Barrameda de 1590, concretamente en sus artículos 27º y 29º, “reparto a partes iguales de las cantidades netas obtenidas tras la prestación del servicio de practicafe por el sistema de rueda”, y el 31º, en donde se establece que los pilotos formaran *Compañía* dentro del periodo comprendido entre primero de mayo hasta postrero septiembre, que era realmente el periodo obligado para la prestación del servicio en *Compañía*, pero no obstante, si fuera de estos meses de obligado cumplimiento, se presentara cualquier flota de mas de tres naos, bien como tal Flota o Armada, los pilotos de la barra estaban igualmente obligados a forma *Compañía* para la prestación de estos servicios fuera del periodo habitual.

d) Aunque a simple vista puedan resultar escasos los honorarios asignados a cada uno de los pilotos de la barra, bien parece adecuado mostrar una comparativa de otros profesionales o cargos públicos relacionados con el entorno marítimo portuario sanluqueño, de modo que nos ayude a tener una mejor consideración comparativa:

CARGO	ASIGNACIÓN ANUAL
Gobernador Político y Militar	6.600 r. v. (columna industrial)
Superintendente de Renta	6.600 r. v. (columna industrial)
Ministro de la Real Marina	12.000 r. v. (columna industrial)
Capitán de Puerto (Don Antonio Aguilar)	1.100 r. v. (columna industrial)
Fiel de Playa por la Real Aduana	2.200 r. v. (columna industrial)
Teniente de la falúa del Resguardo	6.000 r. v. (columna industrial)
Patrón de dicha falúa	2.200 r. v. (columna industrial)
Marinero de dicha falúa	1.460 r. v. (columna industrial)
Cargadores a Yndias (existían entonces 21 cargadores)	120.000 a 15.000 r. v. (columna industrial)
Navegantes a Yndias (existían entonces 37 navegantes)	24.000 a 2.000 r. v. (columna industrial)
Contra maestres de la Carrera de Yndias (existían entonces 6)	3.000 r. v. (columna industrial)

### Notas:

1.- Fue Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada (1702-1781) un ilustre personaje, estadista y político ilustrado español natural de La Rioja, que cuando trabajaba como escribiente a los 18 años en una oficina marítima en Cádiz, (según José Cervera Pery, en su obra *La Marina de la Ilustración*, trabajaba como modesto empleado en las oficinas de una compañía naviera, puesto que le consiguió su tío que era sacerdote en Cádiz, y según página en Internet de Wikipedia estaba colocado en una consignataria en dicha ciudad), fue descubierto por Patiño, al observar en él su afán de entrega, superación y capacidad de trabajo, mas que destacables, virtudes que nunca abandonó, lo que le permitió una progresión profesional y política en el entorno real, tras demostrar un talante imaginativo y función creadora muy por encima de lo normal. Fruto de estas cualidades le nombró Patiño, cuando este ejercía como Intendente General de Marina, oficial supernumerario del Ministerio de Marina (octubre de 1720).



José de Patiño

Pronto fue subiendo en su escalafón, pasando por todos los grados de su carrera, oficial 2º, oficial 1º, comisario de matriculas en la costa de Cantabria, hasta ser nombrado Ministro de Escuadra en 1731 para participar en la toma de Oran, siendo mas tarde nombrado Ministro Principal de armamento naval en las expediciones que se prepararon para las campañas de Nápoles, en donde por sus destacadas actuaciones fue recompensado por el rey de Nápoles con el titulo de Marques de la Ensenada, titulo con el cual ha pasado a la historia.

Creado en 1737 el Almirantazgo y su junta de Marina, como dignidad que concedió la reina Isabel de Farnesio a su hijo el infante Felipe al cumplir los 16 años, fue nombrado Ensenada, intendente de Marina y mas tarde Secretario del Almirantazgo, cargo en el que pudo dar de sí, todo lo que Zenón de Somerilla era capaz de impulsar, como la matricula de mar, la ordenanza de los arsenales, el reglamento de hospitales, el de arcos, de armamentos de buques, de sueldo y gratificaciones del personal, de la institución benéfica de inválidos, el Arsenal de Cartagena, el fomento de fabrica de buques en América y la preparación de las Ordenanzas de la Armada, basadas o tomando como antecedentes las reales ordenes de Patiño de 1727 y la Instrucción del Almirantazgo de 1737, redacción que llevó a cabo el gaditano Joaquín Aguirre, la cual fue sancionada por Fernando VI en 1748, considerándose estas Ordenanzas Generales como la base jurídica que dio lugar años mas tarde a la reglamentación general del practica de la edad moderna en España.

Cuando el infante almirante Felipe fue designado Generalísimo de los ejércitos en 1741, pronto se apoyo en Ensenada nombrándole Secretario de Estado y Guerra y al



*Caique maltes.*

acaecer la muerte del Secretario de Hacienda, Guerra, Marina e Indias, don José del Campillo quedaron estas secretarías vacantes, siendo nombrado Ensenada para ocupar también estos cargos junto con los anteriores, con lo que el campo de actuación de tan brillante personaje se amplio a todos los parámetros donde el Reino de España proyectaba su poder y gobierno.

Como Secretario de Hacienda, ha pasado a la historia Ensenada como el impulsor de la abolición de los impuestos indirectos para sustituirlos por una contribución única. Llamada *real catastro o capacitación*, que cada contribuyente debía pagar en proporción a sus recursos, de aquí la necesidad de hacer primero un

censo, un catastro en todas la ciudades y villas de Castilla. Pronto esta iniciativa levanto recelos en los poderosos y no se pudo realizar en su totalidad por lo que fue suspendida la consulta.

En relación con la vida marítima española de la época, destaco Ensenada por ser el impulsor de la Sanidad en la Armada e incluso de la presencia de cirujanos en los buques mercantes de la Carrera de Indias, pero fue como estratega y planificador, donde alcanzó mayores cuotas de lucidez, al programar el desarrollo de una armada que sin llegar a alcanzar los parámetros de la inglesa o francesa, tendría la virtud estratégica de que a cualquiera de estas en la que se uniera por acuerdo o pacto, haría de facto a dicha coalición la dominante en la mar. Para alcanzar este nivel vital de unidades era necesario aumentar los Arsenales (solo existían entonces los de La Carraca y Guarnizo), por lo que se comenzaron las dársenas del Ferrol y Cartagena y la ampliación del La Habana, hasta convertirlo en un astilleros mas que destacable.

En lo político procuró mantener Ensenada una posición netamente española que orillaba el inclinar la balanza hacia un lado (el francés propio de los borbones) u otro (el ingles que tantos vínculos, acuerdos y tratados mantuvo con la España de



*Arsenal y apostadero de La Habana.*



los Austrias) y fue por aquí, donde se avivaron las luchas intestinas de la alta diplomacia de ambas naciones establecidas en la Corte de Madrid, presentándose entre ellas, un permanente duelo por la hegemonía sobre España, con el fin de inclinarla a sus intereses. Cabe por ello pensar, que el sagaz embajador inglés Keene, venció a su homólogo francés el Duque de Duras, mas teatral y banal, pero no falto de objetivos, tomando este intrigante embajador tanta fuerza, que pronto alzó su punto de mira hacia el verdadero objetivo a derribar, El Marques de la Ensenada, pues a su juicio, se había convertido después de ser nombrado con tal altos cargos, en enemigo de la prosperidad comercial y del poder marítimo de Inglaterra.

Es por ello que Keene pronto montó un red de colaboradores de alto nivel que fueron tejiendo un plan para acusar de lo más alto posible a Ensenada de supuestas deslealtades al estado, pues con su eficacia y trabajo, empezaba a poner trabas al comercio inglés en el Caribe y al establecimiento de estos extranjeros en Sacramento y en la costa de Honduras. La conspiración de intrigas, dio su fruto y el rey Fernando VI se vio obligado el 20 de julio de 1754, a exonerarle de los empleos y cargos obtenidos, obligándole al destierro, primero en Granada y más tarde en Puerto de Santa María.

Es por ello destacable que una hábil y sagaz maniobra de la inteligencia diplomática inglesa, cortó las alas de tan ilustre y destacado personaje que con tantos objetivos eficaces, marco la historia española.



Real Decreto que ordena el inicio del Catastro de Ensenada.



Colección Catastro de Ensenada. Archivo de Simancas.

Durante el reinado de Carlos III, por el aprecio que este monarca tuvo desde tiempo atrás al Marques de la Ensenada, le rehabilito e incluso le nombro miembro de una junta de menor cuantía, pero por otra maniobra subterránea, -tal vez y de nuevo por obra de agentes británicos en la Corte de Madrid, quedó Ensenada envuelto en el llamado motín de Esquilache, el 18 de abril 1766, aunque los hechos y acusaciones no pudieron probarse, no

evitó que Carlos III decretara su destierro a Medina del Campo donde murió. La historia nos demuestra que hay batallas que se pierden en los más tenebrosos despachos, antes de emprenderlas o de conseguir los objetivos buscados, pues la inteligencia y la información son las mejores armas de los poderosos.

2.- Aunque no llego a realizarse en su totalidad el citado catastro de Ensenada, es destacable que se obtuvieron más de 15000 respuestas que constituyen un documento valioso del Archivo de Simancas, donde están depositados los ciento cincuenta volúmenes, que agrupan todos los registros de esta obra catastral, y por lo tanto, es en esta colección donde se pueden encontrar. en las respuestas de los puertos castellanos de la época, detalles particulares del numero y circunstancias familiares y económica de los pilotos prácticos de esos puertos.

3.- *Cahique*, escritura deformada por el habla local, de la voz **caique**: Esquife al servicio de las galeras, según Diccionario Marítimo Español de Fernández de Navarrete, Madrid 1831. Debe entenderse para los años y lugar donde se cita la voz *cahique*, que era un bote auxiliar para el tráfico interior de la barra y surgidero de Bonanza. En la cita se precisa que tenia 12 codos de quilla es decir  $12 \times 0,574 = 6,888$  m.

Según Wikipedia es una embarcación pesquera usada en Grecia (*kaiki*) y en Turquía (*kayik*), también usada como esquife auxiliar en el Bósforo. ■

#### FUENTES:

##### 1514.- Corrección al registro personal más antiguo de un práctico español:

-Sevilla y las Flotas de Indias: La Gran Armada de Castilla del Oro (1513-14), María del Carmen Mena García. Universidad de Sevilla- Fundación El Monte, Sevilla 1998.

##### 1752.- Estado y circunstancias personales de la plantilla de Pilotos de la barra de Sanlúcar según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada:

- El Marqués de la Ensenada, ensayo biográfico. Jaime Salvá. Biblioteca de Camarote de la Revista General de Marina. Madrid  
- Sanlúcar de Barrameda 1752, según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada. Jesús Campo Delgado y Concepción Camarero Bullón. Centro de gestión catastral y cooperación tributaria: Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda y Tabapress-Grupo Tabacalera. Madrid 1995. Colección Alcábala del viento.