

Curiosidades Históricas/2

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

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

844.- Los vikingos arriban al Guadalquivir:

Procedentes de Lisboa donde pretendieron arrasar este enclave musulmán y en ruta hacia la Arcilla de los lixios, a primero de septiembre, fondean en la desembocadura de este río, cincuenta y cuatro naves y otras tantas barcas vikingas, de las cuales un grupo se dirigen a Cádiz adueñándose de este puerto y el otro, el mas importante, se dirige río adentro, intentando pasar la barra, presumiblemente sin practico (pues ya Adberraman II había recibido noticias desde Lisboa y alertó a sus gobernadores, especialmente de la Cora de Sidonia y no le iba a facilitar la entrada), las cuales sufren daños en los arrecifes y bajos de este entorno y por ello se ven obligados a calafatear en una playa próxima, lo que da lugar a la razonable alerta en la zona.

Una vez reparadas las naves, remontan el Guadalquivir fondeando el grueso de esta flota en Isla Menor, desde aquí destacan cuatro naves hasta Coria del Río (Qwara), donde el 30 de septiembre destruyen esta población, asesinado a sus habitantes.

Posteriormente navegan hacia Tablada y en el lugar conocido como de los alfareros, vencieron fácilmente a los musulmanes que se le enfrentaron, tres días mas tarde alcanzan Sevilla, que la saquean durante una semana al huir gran parte de sus habitantes ante las noticias que llegaron de Coria y Tablada.

Mientras tanto Adberraman II, logra reunir un ejercito para hacer frente a esta invasión, logrando detener tales fechorías, retirándose los vikingos a Tablada, en donde se hicieron fuertes pero quedaron rodeados el 2 de noviembre.

Unos días después, los vikingos reciben refuerzos de un grupo que anteriormente se había destacado por el Aljarafe y Niebla, rompen el cerco y de nuevo proceden con sus capturas, hasta que la caballería musulmana los hizo poner en fuga, diseminándose por esta zona del bajo Guadalquivir, hasta la isla de Saltes, ante la presencia al fin, de la flota cordobesa que le corta la retirada por el río.

De esta huida campo a través y su posterior integración en la población, ha llegado hasta nuestros días, una leyenda popular de esta zona, que mantiene la siguiente tesis: Aun hoy es relativamente frecuente observar en estas tierras algunas personas con pelo rojizo y pecas, ello es debido a que, aun se conservan genes de estos invasores que fueron absorbidos por la población.

Después de esta desastrosa experiencia del ataque normando, Adberraman II ordenó levantar las atarazanas de Sevilla, reclutar hombres de mar ofreciéndoles buenos sueldos y organizar quizás por primera vez en la península ibérica, la vida marítima, pues tal como antes sus antecesores ya habían descubierto, esta se encontraba sin organización, con tal acierto, que cuando de nuevo volvieron los vikingos a finales del 858, esta organización repelió con facilidad este nuevo intento. por lo que quizás no es equivocado suponer, que estos hechos dieron lugar al nacimiento de una organización marítima portuaria a la vez defensiva y comercial, que posteriormente con las aportaciones de la Casa de Medina Sidonia, la Carrera de las Indias y la creación y desarrollo de la Armada, ha llegado hasta 1992, que con la entrada en vigor de la Ley 27/92, abandona la componente defensiva para centrarse en la comercial.(Internet, Coriadelrio.com.coriamedieval... y comentarios del autor)

1509.- Autorización de despacho de salida desde Cádiz de algunos navíos para las Indias:

Con la creación de la Casa de la Contratación en Sevilla, se consideró que pudiesen ser despachados algunos navíos desde Cádiz, siempre que fueren inspeccionados antes, por uno de los Visitadores o Jueces Oficiales que su Majestad nombraba para tal menester. En este año se dicto una provisión dada en Valladolid el 15 de mayo, que dio lugar a lo que posteriormente fue conocido como Tablas de Indias de la ciudad de Cádiz, que si bien autorizaba este puerto como de salida, obligaba a fondear en aguas del Guadalquivir en el tornaviaje, a todos aquellos navíos

que habían sido despachados en el inicio de su viaje desde Cádiz.

Posteriormente en otra Provisión dada en Barcelona el 14 de septiembre de 1519 se mandó que los jueces de la Casa pusiesen en Cádiz una persona que residiendo en esta ciudad con su poder, viese y visitase los navíos que quisiesen navegar para las Indias,

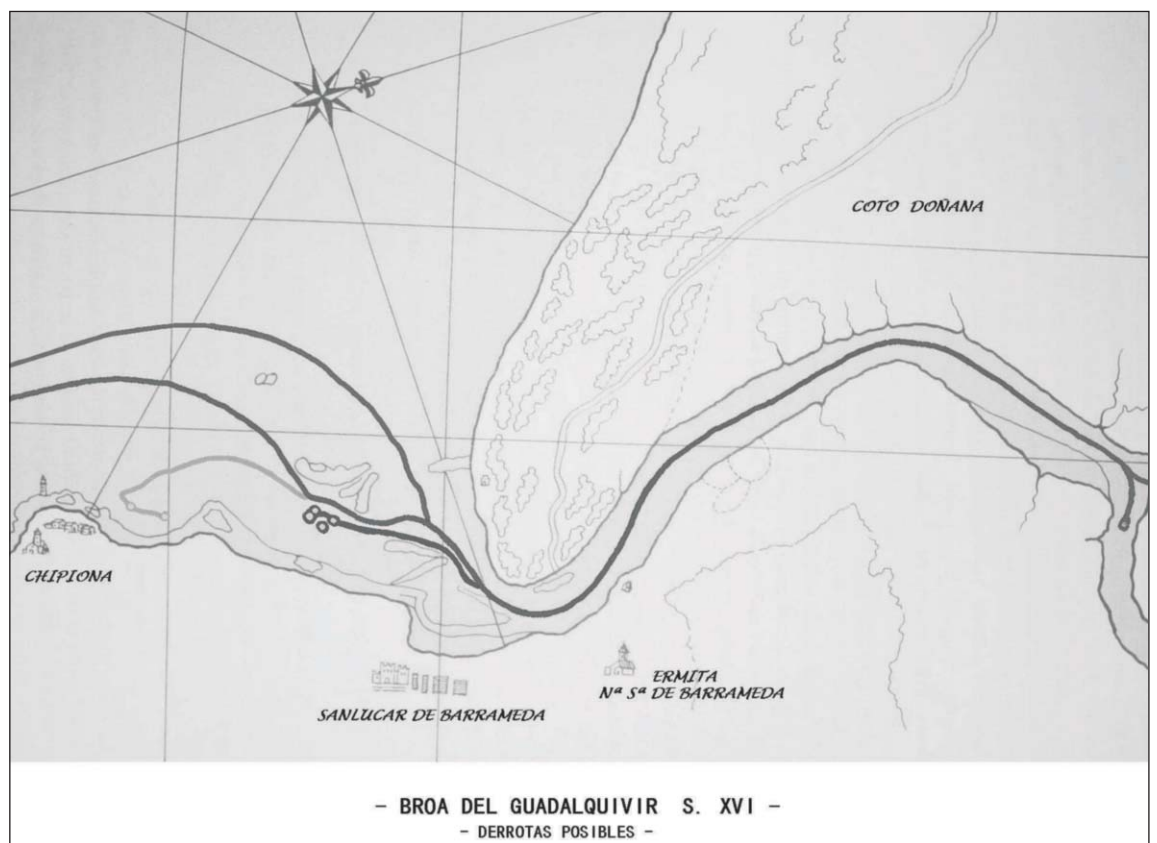
Todo esto fue el inicio de una disputa que cada día será mas profunda entre Sevilla y Cádiz por mantener el monopolio del trafico de las Indias, que con tanto empeño defendía el Duque de Medina Sidonia, la Casa de Contratación y hasta lo Prácticos de la Barra y Río Guadalquivir, como en otra reseña veremos.

La consideración de Cádiz como puerto alternativo de salida para las Indias, quedó en entredicho por la falta de seguridad que ofrecía y la relativa facilidad de entrada sin practico para quienes ya tenían cartografiadas algunas partes de su bahía, cuando en 1588 Francisco Drake entró en la rada y quemo cuantos navíos halló en ella (28 en total, entre grandes y pequeños) y en 1596 cuando el Conde de Essex, también en nombre de S.G.M. con una considerable flota combinada de Inglaterra y Holanda, asedió y saqueó la ciudad tomando como rehenes a los dos Generales de la Flota que en este momento se estaba alistando para partir, al representante del Consejo de Indias y al Presidente de la Casa de Contratación, que fueron llevados junto con otros notables, como rehenes a Inglaterra, además apoderarse de dos galeones y de mas de ocho millones de ducados y quemar numerosos templos y casas principales de la ciudad, durante los cincuenta días que duró el asedio

Esta flota de coalición no contenta con el resultado obtenido en Cádiz, ejecutaron la misma acción en Faro y otros puertos del Algarve, así como en La Coruña y en el Ferrol en su viaje de regreso.

Solo salvaron de una flota apostada para la inminente salida hacia las Indias, unas cuantas galeras que abandonaron el fondeadero gaditano y aproaron hacia Chipiona, fondeando posteriormente en Bonanza, que si bien fueron perseguidas por el Contralmirante Rauleygt, no se atrevió este a pasar la barra, por el inminente peligro que esta ofrecía, y por supuesto no contar con el servicio de practicaje que ya sabemos estaba bajo control del Duque de Medina Sidonia, todo una clara manifestación de la componente de seguridad y defensa que lleva intrinsecamente aparejado, el servicio de practicaje de un puerto. (Estado Marítimo de Sanlúcar de Barrameda 1774, J.P. Velásquez Gaztelu)

1522.- Histórico practicaje subida al Guadalquivir y entrada al Puerto de Sevilla al regreso de la Nao Victoria: El 7 de septiembre después de fondear durante un día en Bonanza una vez completada la primera vuelta al mundo, la citada nave al mando de Juan Sebastián del Cano, inicia la subida al puerto de esta ciudad, asistido por el Práctico del Río Guadalquivir, el sanluqueño Gaspar García, el cual con el auxilio de quince hombres que bogaran en un batel de quince remos, adquirido para esta ocasión a la viuda de Martín Goicochea, remolcaran esta histórica nave durante dos jornadas, hasta dejarla amarrada en el muelle de las Mulas (el mismo donde se alistaron las cinco naves que iniciaron la partida para tan gloriosa gesta) del puerto de Sevilla.



La Casa de Contratación para reforzar y celebrar el considerable evento después de novecientos setenta y nueve días, navegando mas de veinticinco mil millas, embarcó en el fondeadero doce arrobas de vino, un cuarto de vaca, pan y melones además de hacerse cargo de la dotación de los quince hombres para la subida del río, que se contrataron a propuesta del practico sanluqueño, a los cuales también se les obligaban a auxiliar a la propia dotación especialmente en el accionamiento de las bombas de achique, dado el estado que presentaban los dieciocho superviviente de los doscientos sesenta y cinco hombres que partieron de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519. (La Gaceta Sanluqueña nº 1 Agosto 2000 "Entrevista con Antonio Pigafetta", Internet)

1615.- Alcaldes de la mar y río: En este año, se reducen a dos personas tales nombramientos con jurisdicción en el ámbito de Sanlúcar de Barrameda, hasta entonces fueron cuatro alcaldes, (desde los primeros años del siglo XVI) dado el gran tráfico que existía con el comercio indiano y extranjero, el numeroso personal dedicado a labores marineras y el alistamiento de numerosos jabeques y galeones que demandaban el floreciente negocio marítimo y las innumerables expediciones marítimas que en la época se preparaban.

Al pasar el comercio de las Indias a Cádiz y reducirse el tráfico en Sanlúcar, también se reduce a uno, el cargo de Alcalde de mar, que es elegido por el Ayuntamiento de la ciudad entre los Pilotos de la Barra y se le asigna un salario de 50 ducados.

Este nombramiento obligaba a la incompatibilidad de ser arrendador de la renta de los barcos de pasajes del río de Sanlúcar a Sevilla. (Historia Antigua y Moderna de Sanlúcar de Barrameda. Vol. II. Juan Pedro Velázquez Gaztelu).

1625.- Recuento de naufragios en la barra de Sanlúcar: En este año se hace llegar al Rey, un informe que pone de manifiesto que en tan solo los últimos cuatro años, se han perdido en esta peligrosa barra, siete galeones de plata, con diez millones de ducados, junto con un considerable numero de navíos de flota y de las islas que sumergieron mas de 400 piezas de artillería de bronce. Todo un récord que hace de esta zona aun hoy día, la mayor reserva conocida de pecios y tesoros sumergidos del mundo, que muchos buscaron y lograron expoliar, pero que la rica fauna de ostiones que cada seis meses se reproducen unos sobre otros y el continuo

aterramiento por lodos del arrastre fluvial, junto con los movimientos de arenas del Oeste al Este, aun los mantienen ocultos, quedando muchos de ellos por descubrir.

1722.- Prohibición de fumar en galeras: Por bando de 28 de enero el Capitán General de los Ríos y Córdoba dicta tal prohibición, bajo pena de perdida de un año de sueldo. (Revista General de Marina, Ene - Feb 1999).

1738.- Decreto de Nueva Planta, Capitán de Puerto: Se establece la Marina de España, con una encomienda importante entre otras para el ámbito marítimo español, la cual fue separar de la jurisdicción ordinaria todos los asuntos relacionados con el ámbito marítimo, tanto en lo relativo al personal, títulos y licencias, tráfico marítimo, e incluso la inspección de montes empleados para la tala de maderas que pudiesen precisar la creciente construcción naval española. Por ello se crea el cargo de Ministro de Marina, así como el nombramiento de varios Superintendentes de Marina para los diferentes partidos del reino con subdelegados en los puertos más importantes de cada departamento, que pasan a suceder a los hasta entonces Alcaldes de Mar, (recordemos que en muchos puertos pudieron ser Prácticos de ese puerto), con el título y empleo de Capitán de Puerto.

El primer Capitán de Puerto de Sanlúcar de Barrameda fue el Teniente de Navío José de Montifar. (Historia Antigua y Moderna de la Ciudad de Sanlúcar de Barrameda Vol. II, 1760. Juan Pedro Velázquez Gaztelu).

La voz y nombramiento de Capitán de Puerto, se ha mantenido hasta 1992, que por la Ley 27/92 se sustituyó por el impreciso nombre de Capitán Marítimo, todo un desacierto tan ajeno a nuestra tradición marítima, tan solo justificado por el afán desmedido de las Autoridades Portuarias de aglutinar el mando portuario en una sola autoridad aun considerando la necesaria existencia y función de la Autoridad Marítima, bajo el nombre de Capitán Marítimo.

Todavía se pueden observar rótulos e inscripciones del histórico nombramiento en diferentes edificios tales como la actual Comandancia Naval de Cádiz, (Capitanía de Puerto, en la parte superior de la puerta principal).

