

Curiosidades Históricas/30

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

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

1503.- Primeras referencias documentadas sobre gasto por pilotaje:

Existe en el Archivo de Indias un legajo nombrado “*Cuentas del tesorero Doctor Sancho de Matyengo*”, que comprende una relación muy pormenorizada de todas aquellas entradas y pagos de las partidas económicas motivadas y bastante detalladas en algunos asientos, correspondientes a la frenética actividad económica-organizativa que tuvo esta institución, desde el inicio de su actividad hasta el año 1521, y en donde aun en nuestro días se evalúa su contenido, por la asombrosa utilidad histórica que ofrece a tantos países americanos y a la propia historia marítima-comercial española.

De los múltiples asientos que el autor citado en la fuente reproduce en su obra, merece nuestra curiosidad en este caso, el anotado en la página 275 sobre el apunte de un gasto asignado a la nao *Santa María de la Antigua* en el año 1503, cuando se alistaba en Sevilla para iniciar un viaje a las nuevas tierras americanas. En el se asienta una partida de 5278



Libro de las cuentas del doctor Matyengo de la Casa de la Contratación

maravedís para pagar: *averías, calafatear cubierta, sebo y pilotaje*, quedando en este caso sin desglosar, que cantidades corresponden a cada acción de mantenimiento y el propio desglose del pilotaje correspondientes a los pilotos prácticos del río y de la barra respectivamente. No obstante, es posible considerar que tal asiento, sea el mas antiguo conocido sobre el gasto de pilotaje en España, en este caso como gasto total, (río y barra) por los servicios de los respectivos prácticos a la nao *Santa María de la Antigua*.

Fuente: *Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de la Casa de la Contratación 1503-1521*. Miguel Ángel Ladero Quesada. Plan Nacional de Investigaciones Científicas, Ministerio de Educación y Ciencias. Comité Español de Ciencias Históricas. Editorial Dykinson, Madrid 2008.

1575.- Clases de Pilotos:

Decía Escalante de Mendoza sobre el particular: *Hay, señor, tres géneros de pilotos, unos se llaman **pilotos del río**, como son los que traen las naos desde el pasaje de Sevilla hasta aquí, donde estamos: (Sanlúcar), otros que se llaman **pilotos de barra**, y que son aquellos que nos han de llevar desde aquí hasta sacarnos desta barra de Sanct Lúcar; y por eso se llaman así. E yo y los de mi profesión nos llamamos **pilotos del mar**, porque imos navegando por esos golfos y mares largos en demanda de tierras muy lexanas y remotas. Y cuánto a lo que decis que qual es la causa por que un piloto como yo, con las partes y qualidades que, señor, me hallais, no sirve para salir de este puerto sin la ayuda de otro piloto.*



Grabado de 1738, de la Lonja de Mercaderes, actual Archivo de Indias en Sevilla.



Dibujo de un piloto alemán que se conserva en el Museo Nacional de Alemania en Núremberg (1529)

Lo cual es porque ninguno de nosotros los pilotos del mar puede ser buen piloto de barra ni de río, á causa de que **los pilotos que han de servir en semejantes oficios, en ninguna manera lo deben de dexar de usar y cursar para ser diestros y hábiles en ellos, porque de una hora a otra, suele mudar el fondo de una parte a otra, en tal manera, que por la parte y lugar que hoy sale una nao podría ser que no pudiese salir otro día, y así es necesario tener siempre quenta y cuidado con las mudanza que las aguas cada día suelen hacer y hacen, con los tiempos y avenidas que los suelen causar y con las marcas y señales que en lo tocante á ello suele haber**. Lo qual es de manera, que si en este viaje en que al presente imos y llevásemos con nosotros y dentro en esta nuestra nao al mismo piloto de río que nos traxo hasta aquí, y al de la barra que nos ha de sacar fuera de ella, que ninguno de ellos podría servir bastantemente á la vuelta de viaje en el oficio que agora tiene, por la mudanza que en esto puede y suele haber.

Nota: El remarcado en negrita es nuestro.

Fuente: –Disquisiciones Náuticas. A la mar Madera, volumen V. Cesáreo Fernández Duro. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid 1996, reedición de la misma obra publicada en 1880.

Siglo XVI.- El piloto, soporte profesional en las exploraciones terrestre americanas:

Nos remarca el autor de la obra reseñada en la fuente, un testimonio sobre Hernán Cortés en sus exploraciones por tierras mejicanas que quizás por poco conocido despierta nuestra curiosidad.

Ante tan vasto territorio es comprensible que un conquistador sin límites como Cortes, tuviese en cierta manera, la preocupación de conocer en que dirección se proyectaban sus exploraciones, especialmente cuando estas se realizaban a través de selva, es por ello que “como Cortés en todo era diligente y por falta de solicitud no se descuidaba, trayamos una aguja de marear, y a un piloto



Plano del cauce del Guadalquivir y costa de Doñana. Pedro Alonso de Salanoba (1778)

que se decía Pedro López, y con el dibujo del paño que trayamos de Guaxacoalco, donde venian señalados los pueblos, mandó Cortés que fuésemos con el aguja por los montes, y con las espadas abriamos camino hacia el Este“.

En resumen navegaba por la selva con piloto, como si fuera por el mar, ayudados por la rudimentaria técnica de navegación de la época y por las estrellas.



Grabado de Hernán Cortes a los 44 años; autor Weiditz, efectuado en Toledo (1529).



Exploradores españoles junto a los mayas.



Alistamiento de naves en el Puerto de Sevilla en el XVI.



Selva del Yucatán

Fuente: -Historia del descubrimiento y conquista de América. (cuarta edición). Francisco Morales Padrón. Editora Nacional. Madrid, 1981.

**1578.- Nuño da Silva,
piloto práctico y
colaborador necesario:**

Conocido es que Sir Francis Drake fue capaz de poner en jaque a la flota española indiana en numerosas ocasiones con resultados más que onerosos. No en vano, los marinos españoles de la época hicieron justicia a sus condiciones de excelencia, reputándole *enemigo franco* y *valeroso*, *de condición agradable*, *altivo*, *muy pronto en negocios militares* y *muy grande marinero*.

Fue Drake de origen muy humilde, sirvió en su juventud como paje de la Condesa de Feria, mujer del Embajador de España en Londres, y por ello vino a la Península, donde aprendió muy bien nuestra lengua.

Comenzó a navegar como marino en las expediciones de negros y contrabando que llevaba a cabo Jonh Hawkins, del que se apartó cuando comenzó a ganar algo de dinero que le permitiera armar una pequeño barco para dedicarse por su cuenta al tráfico de negros, comercio que pronto se trucó al serle decomisado su buque en Río del Hacha.

Pudo mas tarde salir del asunto e incluso armar dos buques que los apostó en Nombre de Dios para dedicarse ahora con exclusividad al corso, castigando al tráfico de cabotaje de la zona, cuando este navegaba sin protección.



Francis Drake

Es famosa su hazaña de Veracruz, en donde con la alianza de un jefe indio, se apoderó de un convoy formado por una recua de 80 mulas cargadas de plata, lo que le permitió entrar en el club de los muy ricos y volver a Inglaterra como tal en agosto de 1573.

Ya en su país volvió a armar un navío de 140 toneladas en 1575, con intención de ejercer el corso por su cuenta, logrando regresar

a la zona del asalto anterior, con el fin de recuperar el resto de las cajas de plata sobrantes del asalto de Veracruz, las cuales habían de sido arrojadas al río Chagres como parte del botín en principio despreciado, ante la abundancia de otras cajas mas completas, logrando hacer amistad con Juan Vaqueiro, rey de los negros cimarrones sublevados.

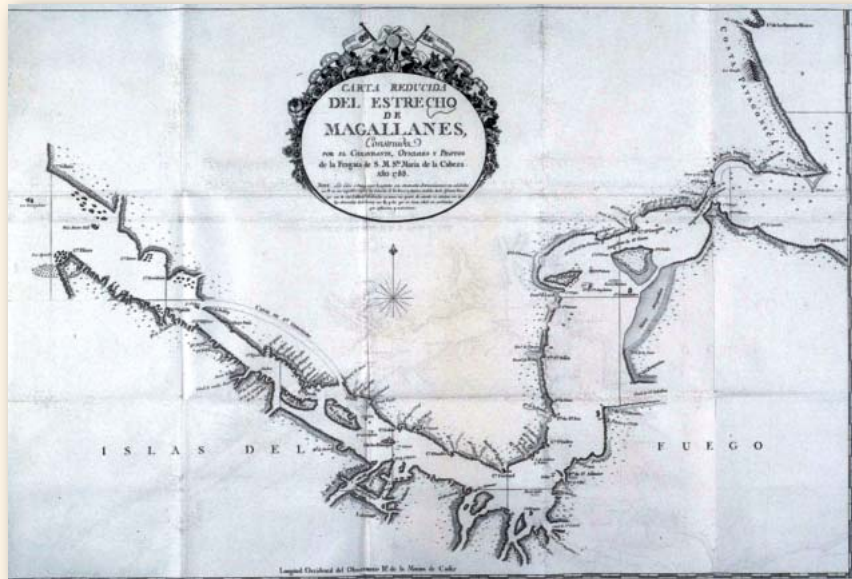


Bahía de Santiago (Cabo Verde 1589).

Fruto de esta colaboración, fue capaz de alcanzar a pie las costas del Pacífico y desde la copa de una árbol según cuenta la historia, tuvo la oportunidad de conocer como el tráfico por las costa del pacifico estaba sin protección y pronto intuyó que su carrera seria coronada aun con mayores éxitos, si lograba pasar el estrecho de Magallanes y penetrar en el Pacifico.



La odisea de Francis Drake, dio lugar a la falsa historia de considerarle como el primer navegante que dio la vuelta al mundo, cuando hacía 58 años que Elcano había finalizado la epopeya iniciada por Magallanes en Sanlúcar de Barrameda en 1519.



Carta del Estrecho de Magallanes, publicada en 1788.

Así, volvió a Londres donde constituye una sociedad de armadores en la cual la Reina Elizabeth aportó 1.000 coronas como partícipe, logrando armar una flota de cinco naves de mediano porte que salieron de Inglaterra costearo África hasta Cabo Verde, en donde apresó un navío portugués que llevaba a bordo al **piloto practico del Brasil, Nuño da Silva**, precisamente la persona mas idónea que precisaba el corsario, para la ejecución de sus propósitos en el Pacífico, pues resultó que este piloto practico, conocía el paso del estrecho de Magallanes y la recaladas en diversos puntos de la costa argentina en donde tomar víveres y agua.



Navío inglés

Con tan estimable asistencia, llegó a la embocadura del estrecho en Abril de 1578 en donde invernó en el puerto de San Julián, sufriendo los rigores del invierno austral, como 58 años antes lo tuvo que soportar Magallanes, incluso también un motín de parte de las dotaciones de su flota, desertando una de las naves posiblemente la mejor, que regresó a Inglaterra, así como, la pérdida de otras dos por un fuerte tormenta, logrando por fin alcanzar el Pacífico con solo la *Pelican*, la cual mas tarde rebautizo *Golden Hind*, gracias al apoyo del piloto practico brasileño que demostró tener conocimientos muy precisos de este peligroso laberinto de canales con sus intensas y variables corrientes.

Ya en el Pacífico como dueño y señor del mar del Sur se supera a sí mismo con el apresamiento de diversas naves españolas cargadas de extraordinarios cargamentos de oro y otras ricas cargas, pues como antes se apuntaba, los buques españoles navegaban por esta aguas sin protección, al estar ajenos a esta inesperada visita.

Los españoles erraron en sus apreciaciones, pues suponían que la presencia de Drake en el Pacífico se debía a que los ingleses habían descubierto un paso por el norte, pues no se imaginaban que estos, habían cruzado por el estrecho de Magallanes, pues estimaban que eran impracticable sin un conocimiento preciso de esta ruta,

la cual necesitaba de la asistencia de un piloto práctico del enclave.

Cuando se confirmaron estas posibilidades, pronto Gamboa informó a Felipe II de la necesidad de establecer defensas en las costas australes de Chile, así como se mando organizar una armada al mando de Diego Flores Valdés, al tiempo que se crea la Provincia del Estrecho al mando de Gamboa, pero ya era tarde.

Fuentes: -*Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, tomo II, Cesáreo Fernández Duro, Museo Naval, Madrid 1972.

-*Historia del descubrimiento y conquista de América*, cuarta edición. Francisco Morales Padrón, Editora nacional. Madrid 1981.

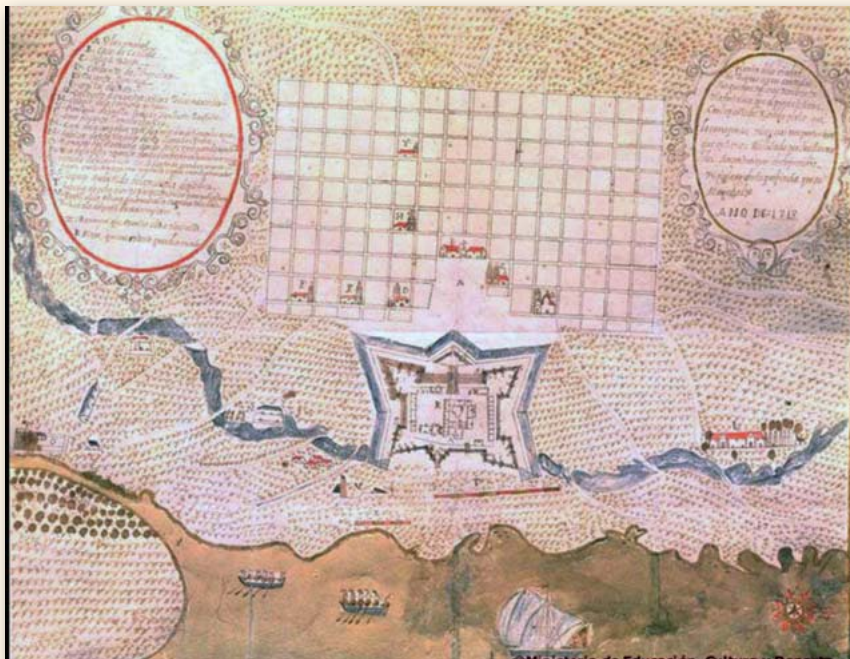
1756.- Piloto Practico, Capitán del Puerto de Buenos Aires:

En la Revista de Prácticos número 59 (septiembre de 2009), en la sección *Curiosidades Históricas/22*, bajo el epígrafe Piloto Practico "bautista", se relataba el hecho de que don Juan Antonio Guerrero, piloto práctico de ese puerto desde 1730, fuera comisionado para buscar una alternativa al puerto de Buenos Aires en la ribera argentina del Río de la Plata, la cual resultó como mas idónea, la desde entonces bautizada como Ensenada de Barragán.

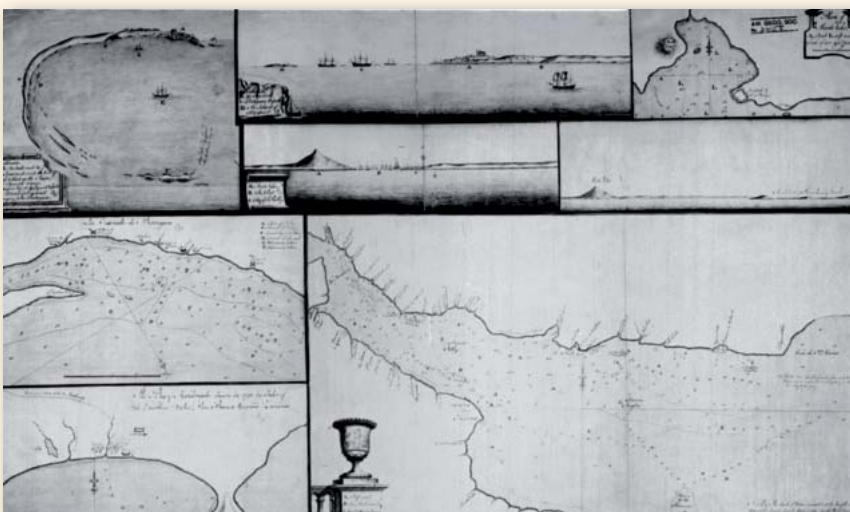
Tuvo que ser este antiguo colega práctico, un profesional de reconocido prestigio, pues años mas tarde en 1756, cuando se crea la Capitanía de Puerto de Buenos Aires, fue nombrado por S.M. el Rey, Capitán de Puerto de este enclave, siendo por ello su primer Capitán de Puerto, autoridad marítima-administrativa que fue establecida en Argentina unos años mas tarde de la creación del Almirantazgo en España en 1735, cargo que a su vez, fue la transformación del hasta entonces, *Alcalde de la mar*, que hunde sus raíces históricas en la ría y broa del Guadalquivir, cuando en el siglo XIII, fue establecido por Fernando el Santo y Alfonso X el Sabio en Sevilla y Sanlúcar respectivamente, y que como recordaremos también en la próxima



Desembarcadero de Retiro en el puerto de Buenos Aires.



Plano de Buenos Aires en 1717, Archivo General de Indias, Sevilla.



Planos diversos del Río de la Plata.

revista, varios pilotos prácticos de la barra, llegaron a ser nombrados como tales autoridades marítimas portuarias.

El ya Capitán de Puerto, don Juan Antonio Guerrero, permaneció en el cargo hasta 1763, que causo baja por fallecimiento.

La Capitanía del Puerto de Buenos Aires fue regida por capitanes españoles hasta 1806, cuando fue nombrado el primer criollo.

Fuente: *Conocimiento, Efemérides 30 de Junio, Prefectura Naval Argentina.* Internet.

1771.- Solicitud de licencia para casarse que deben pedir los Pilotos prácticos, y otros pilotos de la Real Armada:

Según se recoge en la obra citada en el Tomo I, correspondiente al *Fuero Militar-desafueros-competencias de jurisdicciones extrañas-Juzgado Eclesiástico Castrense y Testamentos Militares*, los profesionales antes citados deberán solicitar tal licencia al Director General de la Real Armada en cumplimiento de la Real Orden General de 12 de Agosto de 1771, la cual se copia literalmente.

“El Rey se ha dignado condescender á la instancia de los Pilotos prácticos de de la Armada, que V.E. apoyó con sus informes de 23 de Agosto y 18 de junio para que se les conceda el uso de Uniforme, y ha venido en señalarles el mismo que usan los Segundo de Altura del número de ella; y conformándose S.M. con la propuesta de V.E. de la citada primera fecha, ha resuelto que ningún Piloto primero, segundo, Práctico ni Pilotín pueda contraer matrimonio sin permiso del Comandante de este Cuerpo en Cádiz, ó de sus sustitutos en el Ferrol y Cartagena, á que ha de agregarse la aprobación de los Comandantes Generales de los Departamentos respectivos. Prevén-golo a V.E. de orden de S.M. para su inteligencia y que disponga su cumplimiento en todos ellos. Dios guarde, E3c. San Lorenzo el real 12 de Septiembre de 1771.= El Baylio Fr. Don Julian de Arriaga,= Señor Marquez de la Victoria”.

Fuente: *Juzgados Militares de España y sus Indias*. Félix Colón y Larrategui. Teniente. Coronel de Infantería y Primer Ayudante Mayor del Regimiento de Reales Guardias de Infantería Española. Madrid 1787.

1791.- Piloto, (Pilot):

Según la definición comentada en el *Glosario castellano de los vocablos náuticos y mercantiles contenidos en la traducción del Código de las Costumbres Marítimas de Barcelona*, por **D. Antonio de Capmany y de Monpalau**, editada en Madrid ese año:

“Era uno de los oficiales de mar con el cargo de guiar y dirigir los rumbos y derroteros de la nave. Según las leyes del Consulado no parece su cargo de precisa dotación; sino que para ciertos viajes largos o derroteros poco conocidos de la marinería, alquilaba el patrón un piloto, ajustándole baxo la responsabilidad de perder la cabeza si se perdía la nave por omisión o ignorancia suya, puesto que baxo la fé de su ciencia se exponían las personas y el buque.

Pero en dichas leyes no se hace distinción del piloto de altura y del práctico ó de costa, llamado en otros códigos antiguos **leman**, que aún hoy se conserva en muchos países. **Piloto Leman** o **Locaman** significa una misma cosa, esto es, **Locamanens** en latín, como quien dice habitante del lugar(1) y así son propiamente **pilotos prácticos**. En la L. I. y la L. Comanda del Código de *naviculariis*, se llaman también **Locomanes**, y el Emperador Constanco da a estos guías el nombre de **Levamentarii**”.

Nota 1: Conviene recordar como se mencionaba en la Revista de Prácticos número 49 de marzo dfe 2007, que ya en 1625 el Capitán Contreras en su *Derrotero Universal*, recogía la expresión **Piloto de la tierra**, cuando describía la necesidad de tomar practico para pasar las barras de Faro (Portugal) y Ayamonte.

1831.- Práctico:

Según se define en el diccionario editado este año, se entiende por Práctico ú hombre de mar experimentado que de las nociones teórica del pilotage solo tiene las



Práctico de la ría del Guadalquivir a bordo de la Nao Victoria (replica).

precisas para navegar o dirigir una embarcación a la vista e inmediatez de una costa, guiándose únicamente por el conocimiento práctico que ha adquirido de sus puntas, calas, ensenadas y costas: y se llama **práctico de costa**. II Otro hombre de mar, de circunstancias semejantes, que en casi todos los puertos se halla destinado a las órdenes de los capitanes de estos, para pilotar las embarcaciones que entra, salen ó se enmiendan en ellos.

Su número en cada uno está determinado por reglamento y algunos de los principales, como el de Cádiz, hay el llamado *práctico mayo*, que es el mas antiguo. Denominase *práctico de puerto*, y en ambas acepciones se decía antiguamente *leman*, aún se conserva esta denominación en alguna parte de la costa de Cantabria. II

Fuente: *Diccionario Marítimo*

Español, Redactado por Orden del Rey Nuestro Señor. Madrid, Imprenta Real 1831.

Nota: Fue este diccionario una amplia recopilación de numerosos diccionarios, glosarios y listados de vocabularios que fueron publicados desde 1587 hasta la fecha, incluyendo las voces marinerías antiguas de los pueblos septentrionales, de las repúblicas de Italia y de los reinos de España y de Portugal.

1832.- Definición de Pilotos de puerto y/o practico, según el D.L.C.:

Piloto de Puerto: El que por tener conocimiento práctico de sus mareas, bajos y sondas dirige la entrada á el y la salida de los buques. En latín se denominan: *Naucierus portús peritus*.



Abordaje para la transferencia del Práctico.

Piloto Práctico: El que en la navegación que se hace costeano gobierna la embarcación por el conocimiento que tiene de las costas y puertos. En latín: *Naucierus litora sequens, astronomia, prorsus ignarus.*

Fuente: Diccionario de la Lengua Castellana, Séptima Edición. Madrid Imprenta Real 1832

1880.- Práctico ejemplar por "salvavidas":

Fue Francisco Muñoa un experimentado capitán donostiarra que pasado los años en la mar, consiguió una plaza de práctico del puerto de San Sebastián.

Por sus actuaciones ajenas al practicaje propiamente dicho, pero propias de un marino con conciencia, ha pasado a la historia, pues quiso la vida que se le presentaran situaciones límites que con su entrega y amor al prójimo, logro superar con afortunada resolución, así sabemos que participó en varias operaciones de auxilio y salvamento entre los que caben resaltar:

-El salvamento el día 7 de octubre de 1.880 de la tripulación de una barca noruega al garete después de perder el ancla, acción que realizo junto con los marineros Manuel Urrutia, Francisco Picabea y Manuel Fernández.

-El salvamento de la barca *Lobby*, fondeada en la Zurriola el día 12 de marzo de 1895, en donde puso al límite su vida ante el riesgo eminente que esta presentaba.

- El salvamento del pilotboat *Colón*, el 12 de agosto de 1897 cuando este estaba a punto de encallar en las rocas de Urgull, dándose por perdida la embarcación y su tripulación, Pero quiso la fortuna que Muñoa se interesara por esta extrema situación y acompañado de un plantel de bravos "arrantzales", salio con la lancha de atorage(1), consiguiendo remolcar la nave hasta la bahía.

Por estas y otras actuaciones el práctico Muñoa, fue premiado en cada caso, de manera más bien



Rada de San Sebastián.



Puerto de San Sebastián 1773

modesta si se tiene en cuenta sus heroicidades. En uno de estos salvamentos S.M. la Reina Doña Maria Cristina, le obsequió con 25 peseta.

Igualmente recibió la Cruz de la Beneficencia y distintas condecoraciones de gobiernos extranjeros.

Su ultimo salvamento fue el 28 de enero de 1.900 cuando consiguió arrebatrar al mar la goleta danesa *Livingstone*, acción por la que se le concedió la Cruz de la Beneficencia, recibiendo del gobierno de Dinamarca una medalla de plata y un regalo de 50 peseta.

Fue por ello Francisco Muñoa,

"*Pachicu*" como le llamaban sus amigos, un **práctico ejemplar** por su entrega y resolución, que hizo de su vida un ejemplo practico del lema cristiano "*Ama al prójimo como a ti mismo*", tan fácil de trasmitir, pero tan difícil de practicar.

Nota: 1.- Lancha de atorage: Embarcación que auxilia a otra para halar, remolcar o espiar de la remolcada, bien para ayudarle a pasar por un canal restringido o facilitar su atraque y amarre.

Fuente: *Donostilandia: De héroes y naufragos.* Internet.