

Curiosidades Históricas/34

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

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

1476.- Relevante anotación del pago de un servicio de practicaje de entrada(*) en la barra de Sanlúcar:

Con motivo de la reclamación que en agosto de 1475 hicieron los Reyes Católicos sobre los derechos de conquista que les correspondían sobre África y Guinea(1), se van presentando diversos enfrentamientos navales entre las coronas castellana y portuguesa. En este contexto hay que situar la preparación de una flota a Guinea a finales de febrero de 1476, la cual no llegó a materializarse, quizás por que durante su preparación, fue necesario enviar parte de sus efectivos a un enfrentamiento con naves portuguesas en aguas del Estrecho. Posiblemente pudo ser este hecho, una estratagema portuguesa como medida de distracción, pues durante este episodio, se reciben noticias desde Lisboa asegurando que desde allí, había zarpado una flota portuguesa con destino a Guinea.

Es por ello, que los Reyes Católicos deciden alistar y enviar una flota compuesta de tres naos de construcción vizcaína y nueve carabelas de construcción andaluza, al mando de Charles de Varela, cargo que fue solicitado por su padre y aceptado por los Reyes Católicos en pago de los meritos ganados en anteriores enfrentamientos con portugueses. Dicha flota durante el proceso de reunión y alistaramiento de las naves en la costa de Huelva, fue pertrechada desde Sevilla, y otros puertos gaditanos y onubenses, pero uno de los navíos, el denominado Gaviola por ser su propietario Ortún Pérez de Gaviola, mandado por Pedro del Puerto, tuvo que entrar en Sanlúcar para acopio de material de armamento y pertrechos, según

detalle que recoge la crónica de las cuentas del Doctor Lillo(2) para esta armada, anotando en las correspondientes a este navío, que pagó en Sanlúcar al piloto que metió la nave por la barra 510 maravedíes, aunque no anotó su nombre como era habitual, a no ser que ocurriera un siniestro.

Como dato comparativo para la consideración del coste del servicio de practicaje de entrada por la barra de Sanlúcar en esta fecha, cabe señalar que la dotación de los navíos de la mencionada flota, había sido contratada según esta escala de salarios pactados:



Detalle del mapa de Texeira. Costa de Cádiz a Ayamonte.

Categoría	Sueldo	Aventaja (bonificación)
Marinero	500 maravedíes por mes (soldada)	
Piloto	3 soldadas	5.000 maravedíes año
Maestre	4 soldadas	7.500 maravedíes año
Contrarmaestre	2 soldadas	5.000 maravedíes año
Condestable	2 soldadas	5.000 maravedíes año
Carpintero	2 soldadas	2.500 maravedíes año
Calafate	2 soldadas	2.500 maravedíes año

Conclusiones sobre este histórico apunte:

- (*) Por la naturaleza del registro - cuentas del Doctor Lillo-, más orientado al control del gasto de la expedición que al registro detallado de una determinada partida, y pareciendo los 510 maravedíes un coste elevado por el servicio prestado de practicaje de entrada, cabe pensar que aunque se anoto como tal coste de practicaje de entrada, pudiese comprender también el pago del servicio de practicaje de salida, dado que era habitual en la barra sanluqueña, que el mismo piloto práctico que lo metió, fuese el que le sacara, como así quedó más tarde regulado

por las Ordenanzas de 1590, que a su vez recogían antiguas ordenanzas hoy sin localizar.

- Es destacable para la historia local del practicaje profesional, la posibilidad de tener práctico local para la entrada a la barra sanluqueña, como un servicio ya organizado y tutelado por el Duque de Medina Sidonia en tan tempranas fechas, principalmente si se compara con la situación de otros puertos europeos que tienen como hitos históricos de este servicio, algunos años más tarde que este apunte sanluqueño, tal como detalla en Internet la Wikipedia en la voz Practicaje pues recoge esta enciclopedia abierta, como un hito relevante del practicaje euro-

peo, el servicio que prestó el patrón de la barcaza del canal de Bristol, George James Ray en 1497, cuando fue contratado por la Corporación de Bristol para sacar desde este puerto a mar abierto el navío Matthew capitaneado por Juan Caboto.

Notas

1.- En esta época cabe destacar que se consideraba Guinea toda la costa africana al sur de Cabo Bojador, sin precisar región propia de este nombre, aunque sus diferentes habitantes ya eran clasificados por tribus con sus propias características y organizaciones políticas-tribales.

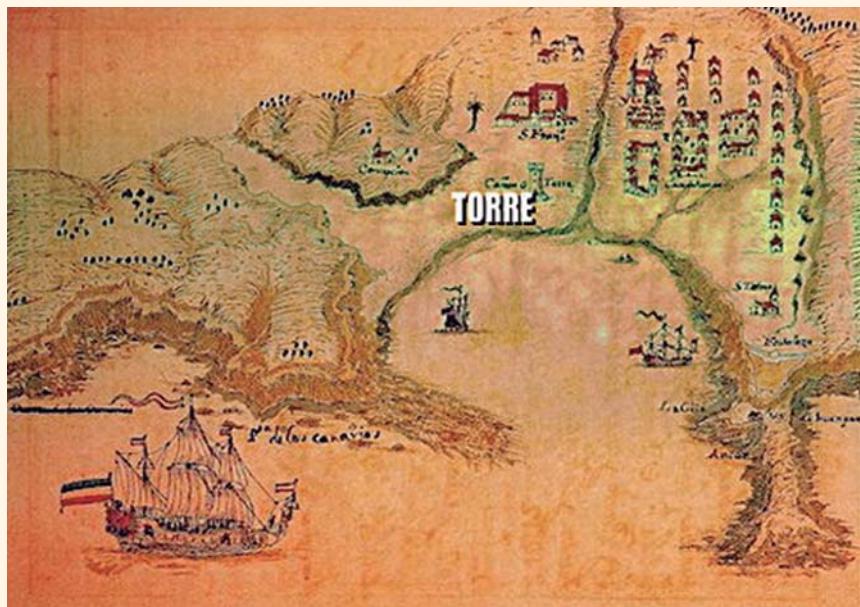
2.- Dichas cuentas se detallan en un listado que se encuentra en el Archivo General de Simancas, en la sección de Contaduría Mayor de Cuentas, (1^a época, legajo 5), en donde se detallan la cuenta que fue dada por el Dr. Antonio Rodríguez de Lillo, de los gastos de la armada y otras pagas que él hizo para la Flota de Guinea.

Fuentes

- La expedición de Charles de Varela a Guinea,. Precisiones históricas. Universidad de La Laguna. Colección En la España Medieval. Biblioteca Complutense de Madrid. 2011.

1514.. Imposibilidad de desembarcar el piloto práctico:

Se recoge en las Cuentas de la Casa de la Contratación para el periodo 1503-1521, del tesorero Doctor Matiénzo, numerosas anotaciones de las múltiples actuaciones económicas que supuso el esfuerzo americano desde sus comienzos: por ello encontramos en la anotación número de orden 1143, que a causa del mal tiempo que se presentó de imprevisto el 26 de febrero de este año(1), cuando ya había comenzado la salida de la Barra de Sanlúcar las primeras naves de la Armada de la Castilla del Oro (Flota de Pedrerías), dio lugar por la acción del vendaval, a embestirse unas con otras cuando ya estaban afuera, sufriendo averías entre ellas, motivando volver a entrar para repararlas, pero una de estas primeras naves, que escapó de este percance y ante la peligrosa situación de permanecer esperando en el fondeadero de Los Pozos de Chipiona, decidió continuar viaje aproando a La Gomera, donde de antemano, estaba previsto que todo el grueso de la flota recalase antes de cruzar el océano.



Ensenada de San Sebastián de la Gomera, plano de Pedro Agustín del Castillo 1686.

La nave era la carabela redonda real, nombrada Santiago, mandada por el maestre Guillen de Medina, que había tomado como piloto de la barra para la salida de esta, al vecino de Sanlúcar Diego Benítez, el cual por el mal estado de la mar, no pudo desembarcar, -no lo echaron a tierra-, según la crónica, por lo que continuo viaje hasta La Gomera.



Carabela.

Arribada la carabela a la ensenada de San Sebastián, le desembarcaron y le dieron una dobla de oro y algunos víveres para la subsistencia -cierto mantenimiento- según la crónica, para su regreso a Sanlúcar, donde arribo después de dos meses y medios desde el día de la salida.

No acepto Diego Benítez el pago de su incidente, por considerar escasa la liquidación por restitución a su

puerto de destino, y por ello tuvo que reclamar, consiguiendo meses más tarde, que la Casa de Contratación ordenara se le pagase para compensar los gastos de esta situación padecida, cuatro ducados de oro (1500 maravedíes).

Cabe recordar para una mejor comprensión de este importe complementario, que un piloto práctico de la barra podía cobrar entre 228 a 272 maravedies por nave en un servicio de salida, aunque para el caso del practicaje a una flota como era el citado, se liquidaba por su conjunto, a pesar de los diferentes tipos y tonelaje de las carabelas y naos que la integraban, repartiéndose al finalizar los servicios, el neto resultante entre los pilotos prácticos participantes. Aunque es también necesario aclarar que sorprendentemente, en la salida del primer grupo de ocho naves el día 26 de febrero, solo embarcó un piloto en la primera, a la cual le seguían aguas las restantes, a pesar del riesgo que presentaba el paso de la barra, por lo que la entrada de las restantes siete tuvieron que volver a entrar sin piloto de la barra, pues el único que las asistía a distancia, continuó viaje a La Gomera (1), según relata Miguel Angel Ladero Quesada en su obra.

Es también resaltable que la carabela redonda Santiago se había comprado en Sevilla por 300 ducados, más 4 duc. de alcábala y otros 26,66 duc. por diversas reparaciones, por lo que resultó un coste total de 330 ducados de oro. Esta nave no llegó a Sevilla en el tornaviaje, pues fue

abandonada por su mal estado en Santo Domingo a causa de la broma.

Igualmente viene al caso mencionar, a modo comparativo, el coste del pasaje en una de estas naves, de un grupo de ocho dominicos y un seglar desde Sevilla a La Española, que la misma fuente de las Cuentas de la Casa de Contratación, registra por un valor total de tres ducados de oro.

Por todo ello, es destacable como este concepto de retribución extraordinaria por restitución a su puerto, del práctico que se ve forzado a permanecer a bordo por mal tiempo y por tiempo indefinido hasta que el buque recalce en otro puerto, que aunque no estaba reglado en norma escrita conocida, no se desatendió la lógica reclamación, por considerar la Casa de la Contratación, escasa la ofrecida por el maestre Guillen de Medina en La Gomera al piloto práctico de la barra Diego Benítez.

Por último sirva esta curiosidad de comparativa con el artículo 39 del ya derogado Reglamento General de Practicaje de 1958 (Decreto 4 de julio, modificado por decreto 250/63), que con tanta sabiduría y exactitud reguló la prestación del servicio de practicaje en los puertos españoles durante casi cuarenta años y de cómo resolvía esta situación, pues parece que fue dictado en su espíritu, cuatrocientos cincuenta años después, para recoger la resolución del caso que nos ocupa, pues aunque nos parezca exagerado, el derecho y la leyes no pierden o no deben perder, la memoria histórica de los hechos que fueron necesarios regular en pasados tiempos, cuando las causas que las producen, siguen siendo posibles de aparecer en cualquier momento, pues casos como el comentado, sirvieron de jurisprudencia para normas posteriores y es por ello, que aun lo siguen recogiendo las actuales Prescripciones Particulares del Servicio Básico de Practicaje de cada puerto.

Notas

1.- Según recoge M^a del Carmen Mena García en su obra, la carabela redonda Santiago, pudo salir de la barra con anticipación, a la fecha del 26 de febrero correspondiente al primer intento de la partida a Flota de Pedrarias -ocho naves en total-, pues le fue asignada la misión de adelantada de la flota, para esperar en La Gomera su incorporación al grueso. Por lo que podrían estar empeñados dos prácticos de la barra en las primeras salidas de la Flota de Pedre-

ría. El de la nao Santiago motivo de esta reseña y otro en el primer grupo de naves de esta flota, que tuvo que buscar refugio ante el vendaval que se le presenta en la boca de la barra.



Nao.

Fuentes:

- 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.

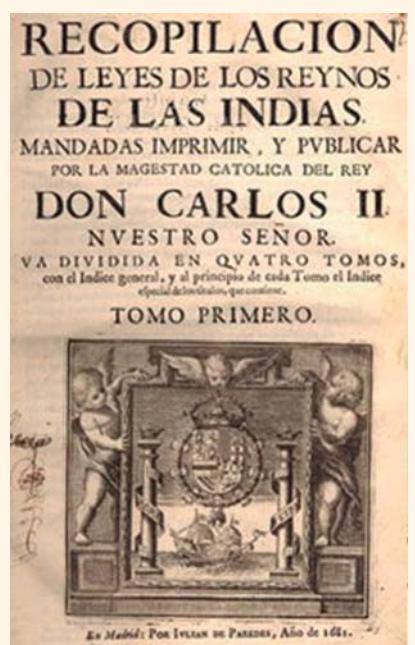
- Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de la Casa de la Contratación 1503-1521. Miguel Ángel Ladero Quesada. Plan Nacional de Investigaciones Científicas, Ministerio de Educación y Ciencias. Comité Español de Ciencias Históricas. Editorial Dykinson Madrid 2008.

1539.- Ley para regular algunos aspectos del practicaje en la Barra de Sanlúcar:

En las Leyes de Indias y en concreto en la Ley 14 de su título 43, libro 9, se recoge una ley del Emperador D. Carlos, dada en Madrid a 5



Carlos I, Rey de España y Emperador por la divina providencia (1532).



Portada de Leyes de Indias (Tomo Primero).

de septiembre de 1539 (1), para ordenar el servicio de practicaje en la Barra de Sanlúcar, pues de su lectura se puede entender que hubiese existido o planteado en tiempo anterior, algún problema en cuanto al coste del servicio de los pilotos prácticos de la barra, para sacar o meter los navíos del Tráfico de Indias, de modo que el precio de sus servicios pudiese haber sido diferentes del prestado a otras naos ajenas a este tráfico, siendo por ello ordenando a las fuerzas vivas, Gobernador, Alcalde ordinario y Justicias de la villa de Sanlúcar, que evitaran los excesos (de los pilotos prácticos), que impida el libre tránsito de entrada y salida de las naves del Tráfico de Indias. Textualmente se decía:

Ordenamos al Gobernador, y Alcaldes Ordinarios, y Justicias del Puerto de Sanlúcar de Barrameda, haciendo saber que los maestres y dueños de naos que van y vienen de Indias, han hecho relación de que en Sanlúcar hay ciertos vecinos nombrados por el Duque de Medina Sidonia que sirven de pilotos de la barra(2,) para meter y sacar las dichas naos, los cuales les cobran muy excesivos precios por meter y sacar las naos por la barra, diciendo que son naos de Indias, e que otros no lo pueden hacer....

Quizás por ello y aprovechando las circunstancias, los maestres y dueños de naos de Sevilla suplicaron al Rey para que:



Desembocadura del Guadalquivir.

...mandanse que pudieran ellos tomar los pilotos (prácticos) que quisieren, vecinos de la dicha ciudad y de otras partes y lugares que ellos quisieren y por bien tuvieren meter y sacar las dichas naos por la dicha barra(3).

Ante tal dilema planteado, es de resaltar la conclusión a la que llegó el Rey que dirigiéndose al Alcalde Mayor de Sanlúcar y otras justicias de la villa, resuelve:

Vos mando que no impidáis a los maestres y dueños que van a nuestras Yndias meter naos en la barra de esa villa, y de las que metieren los pilotos que están nombrados en ella (la villa) para meter y sacar del dicho puerto las naos que a él lleguen, no consistáis ni deis lugar que cobren mas por ello de lo que está en costumbre cobrar a las otras naos que no van a nuestras Yndias. Mandamos a nuestros oficiales que residen en Sevilla en la Casa de la Contratación, que ejecuten en las personas y bienes de los que lo contrario hicieren.

Madrid, a 5 de septiembre de 1539. Yo el Rey.(4)

Conclusiones:

Se pretendía con la real norma, que realicen los pilotos de la barra sus servicios de pilotaje de entrada o salida, agrupados según el número de ellos, establecido de acuerdo con la costumbre mantenida hasta entonces, tanto sea la nave del Trafico de Indias o no. Imponiendo además un orden jerárquico para resolver los conflictos por incumplimiento de esta ley, en el Presidente y Jueces de la Casa de la Contratación, lo que sin duda pudo crear roces con la autoridad señorial del Duque de Medina Sidonia, que defendía su señorío y el almojarifazgo de su territorio en base a una sentencia ganada en Sevilla el 9 de agosto de la era de 1365,

año de 1327, por la cual se declaró que a don Juan Alonso de Guzmán (segundo señor de Sanlúcar) y a sus sucesores, como los legítimos propietarios del almojarifazgo de dicha villa, que le correspondía cobrar de todos los navíos que entrasen o saliesen por la Foz de la canal de Sanlúcar de Barrameda y por ello de todas las regalías del puerto y el percibo de los derechos de entrada y salida de los navíos que venían a comerciar a Sanlúcar, aunque para el caso que nos ocupa, no fuese Sanlúcar el puerto de destino u origen, pero no obstante, servía su fondeadero y ribera como puerto de pertrecho, comercio y almacén, obligado por las condiciones del cauce disponible del cauce y desembocadura del río.



Alonso de Guzmán,
grabado hacia 1286.

Notas

1.- Archivo General de Indias, Sevilla, Sección de Indiferente General, legajo 1963, tomo 963, folio 8

2.- Era facultad del Duque de Medina Sidonia autorizar y nombrar cada uno de los pilotos prácticos de la barra, mediante un procedimiento concreto, que establecido de forma usual por las costumbres propias, no fue regulado hasta 1590



Detalle de un plano de la barra de Sanlúcar del XVIII
(Archivo General de Simancas).

y en este caso, recogiendo las antiguas costumbres.

3.- Realmente por la propuesta del los maestres y armadores de las naos de Sevilla, se estaba proponiendo quizás por primera vez en la historia del practicaje español, el practicaje voluntario y la libre elección del piloto práctico para pasar la barra sanluqueña, petición que además de la desautorización del señor de Sanlúcar, el Duque de Medina Sidonia, la historia se ha encargado de hacer inviable, principalmente por la falta de control y disciplina organizativa que de no haberse mantenido, hubiese hecho aun mas inviable el paso de la barra y la navegación por el río y por lo tanto, la permanencia del monopolio de tráfico americano en Sevilla, prácticamente mantenido durante más de doscientos años. Curiosamente es destacable, que aquellos que defendieron a capa y espada el monopolio del comercio americano en Sevilla, sean los primeros que supliquen al Rey trasformar un supuesto monopolio del servicio de practicaje, en un lugar tan arriesgado como la barra del Guadalquivir, en un servicio voluntario y libre sin más control que la oferta y demanda.

4.- De la respuesta real, cabe por ello confirmar:

a) Que hasta entonces pudo haber dos tarifas, las cuales quedan a partir de septiembre de 1539, igualadas por mandato real, aunque no por ello sea difícil de entender, que siendo escaso ante la demanda, el número de naos disponible en el mercado, que se alistan y envían a las Indias, estas se disponían a salir por la barra con la máxima carga que pudiese embarcar y por lo tanto, con los máximos calados para pasar tan restringido canal con cierta seguridad, lo que pudo dar lugar a considerar por parte de los pilotos prácticos un sobre coste por un mayor riesgo y tiempo de espera y observación para la prestación del servicio, obligados por tales causas, a mantener una atención permanente, para aprovechar las mejores condiciones de viento, marea y visibilidad, acorde con las condiciones de estas naos, muchas veces sobrecargadas.

b) El Rey claramente confirma, que el servicio de practicaje de la barra siga realizándose por los pilotos que son nombrados para ello, es decir no autoriza el practicaje libre, ejercido por aquellos que se autodefinan conocedores del paso de la barra, pues no era este lugar precisamente, el más adecuado para experimentos de libre competencia y falta de control.

c) Aunque es difícil de concretar en tan épica época del Siglo de Oro, el número de Pilotos Prácticos de la Barra, de las menciones que se obtienen en las reseñas históricas, cuando tratan del riesgo y paso de tan peligroso entorno, se llega a la conclusión que solían haber entre 7 a 9 pilotos prácticos, aunque en algunas ocasiones reforzaban su número con el auxilio de pilotos de la barra del Huelva en concreto de Palos, afín de cuenta, de territorios de la Casa de Medina Sidonia, como fue para la salida de la Flota de la Castilla del Oro, (Flota de Pedrarias).

Fuentes:

- Normativas sobre seguridad náutica y su grado de cumplimiento en las naves de la Carrera de Indias durante el siglo XVI. Eduardo Trueba. Revista de Historia y Cultura Naval. Número 3 año I (1983) Armada Española.

- Estado Marítimo de Sanlúcar de Barrameda 1774. Juan Pedro Velázquez Gaztelu. Edición de ASEHA.1998. Imprenta Santa

Teresa, Industrias Gráficas S.A. Sanlúcar de Barrameda.

1607.- Responsabilidad compartida:

Ocurrió en este año un naufragio en la barra sanluqueña que por la huellas jurídicas que dejaron, son merecedoras de recordar, pues ya entonces también se aplicaba el principio de responsabilidad compartida, tan usual en el derecho anglosajón.



Galeón.



Galeón portugués (1497).

Así se sabe que el galeón de la Armada de D. Juan de Vega Bazán, nombrado San Martín, estuvo varado en el fondo de la barra de Sanlúcar, por culpa del Piloto (de la Barra), pues emprendió la entrada a este enclave, cuando la marea (debe interpretarse entrante) iba en su último tercio y por lo tanto, ante tan evidente peligro, no quedó libre de culpa el Cabo que lo mandaba, que tan del todo se resigna al Piloto,

a cuyo gobierno se debe sólo deferir en quanto a que lo ejecute por las marcas que tiene observadas; pero si fuera de tiempo, quisiese emprender la entrada, no debe permitírselo el Cabo, ni el Piloto de altura, cuando uno y otro no pueden ignorar, las horas de las mareas.

Fuente:

Norte de la Contratación de las Indias Occidentales, (Libro II, Capítulo IV, apartado 19). Joseph de Veitia Linaje, Juez Oficial de la Real Audiencia de la Casa de la Contratación de la Indias. Sevilla 1672.

1676.- Examen de los Pilotos Prácticos de la Barra de Sanlúcar:

Recoge Veitia en la obra reseñada, que por estas fechas, el candidato a Piloto Práctico de este enclave, cursaba la petición para someterse a examen ante el Alcalde de la Mar, (autoridad marítima que era elegida por la ciudad, entre los Pilotos Prácticos examinados), el cual nombraba cuatro padrinos, a fin de que con cada uno de ellos, practique dos entradas y dos salidas de los navíos que pasan esta barra por ambos canales, (el del norte o canal viejo, palmeando la costa de Doñana y el del SE en demanda de Salmedina).

Efectuadas estas prácticas anticipadas, se presentará el candidato junto con los cuatro padrinos y otros cuatro Diputados, también nombrados por la ciudad, ante el Escribano del Cabildo, donde declararán con juramento, la suficiencia del pretendiente y si resulta a favor, el Gobernador le despachará el Titulo que manifiesta que ha sido aprobado de Piloto de la Barra y puede entrar y sacar navíos, y hacer turnos de guardias por semana, en barcos apostados, mar afuera, para que el vaxel que viniera a entrar, halle Piloto que lo conduzca.

Fuente:

- Norte de la Contratación de las Indias Occidentales, (Joseph de Veitia Linaje, Juez Oficial de la Real Audiencia de la Casa de la Contratación de la Indias, Libro II, Capítulo XII, supra 22. Sevilla 1672.