

Curiosidades Históricas/3

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

Por el Capitán Francisco J. Jañez.

Práctico del Puerto de Tarragona

1590.- Ordenanza de los hombres de la Mar y Río y Pilotos de la Barra de la Ciudad de Sanlúcar de Barrameda.

- Regla 25: Alistamiento de las embarcaciones de prácticos: *Todos los Pilotos de Sanlúcar han de ser obligados a tener sus barcos bien aderezados, con diez remos, sus aparejos y velas, y si no los trajeren, no puedan ganar parte ninguna y sea a contento y satisfacción de los Alcaldes de la Mar y de un Diputado, que entre ellos han de elegir por meses, y entiéndese esto trayendo un Piloto, y que esto pueda ganar la parte por entero.*

- Regla 29: Reparto de la parte de cada Práctico: *Una vez que entre o salga la Flota, se reparta el dinero que hubiere ganado, dentro de tres días, sin que haya o pueda haber excusa ninguna que lo estorbe; y que el Alcalde de la Mar los pueda apremiar, y el que fuere avisado, y no viniere a la cuenta pague 300 maravedies y esté dos días en la cárcel.*

- Regla 34: Distribución de las cuantías de las penas, que pudieren recaer sobre los Prácticos de la Barra y Río Guadalquivir: *Ordenamos que todas las dichas penas en estas Ordenanzas tenidas, se repartan en tres partes, una para la Cámara del Excmo. Sr. Duque de Medina Sidonia, Señor nuestro, otra para el Denunciador y otra para el Juez que lo sentenciare.*

1.626.-Propuesta de un canal navegable entre Cádiz y Sanlúcar, a través del Guadalete y parte de la marisma sanluqueña: Comenzando el reinado de Felipe IV, considerando las pérdidas que se originan al pasar la broa del Guadalquivir, por el aumento del porte y calado de los navíos que regresan cargado de las Indias, D. Manuel Gaitan de Torres, regidor de Jerez de la Frontera, remite un memorial al Conde Duque de Olivares que basándose en una estadística de naufragios, recopilada entre 1621 y 1625, proponiendo que los navíos que de regreso recalen en Cádiz y pasen luego hacia Bonanza a través

de un canal que se construiría entre la Barca del Puerto de Santa María y el paraje de San Jerónimo del mencionado barrio sanluqueño, evitando con ello el riesgo de pérdida de la plata por naufragio y/o piratería de los muchos moros y de los que no lo eran, que frecuentaban la costa.

Por ello su Majestad, propuso en la Comisión que se creó al efecto, que el Ingeniero Mayor del Reino de Portugal, Leonardo Turiano estudiara la nivelación de tierras entre el Guadalete y el Guadalquivir, de modo que se abriese un canal o navillo con capacidad suficiente para este tráfico.

Este Memorial fue enviado a Sanlúcar y Sevilla para su informe por el Conde Duque de Olivares. de donde no se tardó en contestar en términos tan contundentes como reales de los que se destacan las siguientes conclusiones.

- Hacer un canal entre estos dos puntos, es efectuar una muy costosa obra de tres leguas de longitud con cortes entre montes de calizas y arenas (las celebres tierras albarizas, tan buenas para el cultivo de la vid en la zona del Jerez), que al estar sujetas al movimiento de las corrientes de mareas se derrumban y ciegan el canal anulando el gasto y esfuerzo que esta obra conlleva.

- El problema se presenta por el empleo de navíos de 900 toneladas que en esta fecha están prevaleciendo, en lugar de los de 500 a 600 toneladas que son los que hasta entonces se han empleado, que no necesitaban tanto calado para pasar y subir a Sevilla. evitando con ello la espera a mejores mareas para pasar la barra, y por ello fondeaban en la Bahía de Cádiz, en donde están expuestos al pirata o al fuego de cualquier lancha que embista al navío fondeado, con animo de asaltarla.

Igualmente se enumeran una serie de desventaja que presentan las naos de 900 toneladas tales como:

- La rotura de un árbol (palo) es prácticamente

irreparable en una nao de este porte y dado su carga en caso de naufragio se pierde mucho para la Hacienda.

- Las que convienen son de 400 a 700 toneladas construidas bajo la regla de 18 codos de manga por 9 de puntal, dado que navegan con mas ligereza, forman Armada más numerosa, pues para un porte total de armada, son mas las naos necesarias, si se pierde una, su carga es de menor cuantía que una de 900 toneladas.

- Se cargan con mayor prontitud y encuentran flete para el regreso desde Nueva España o La Habana con mas facilidad.

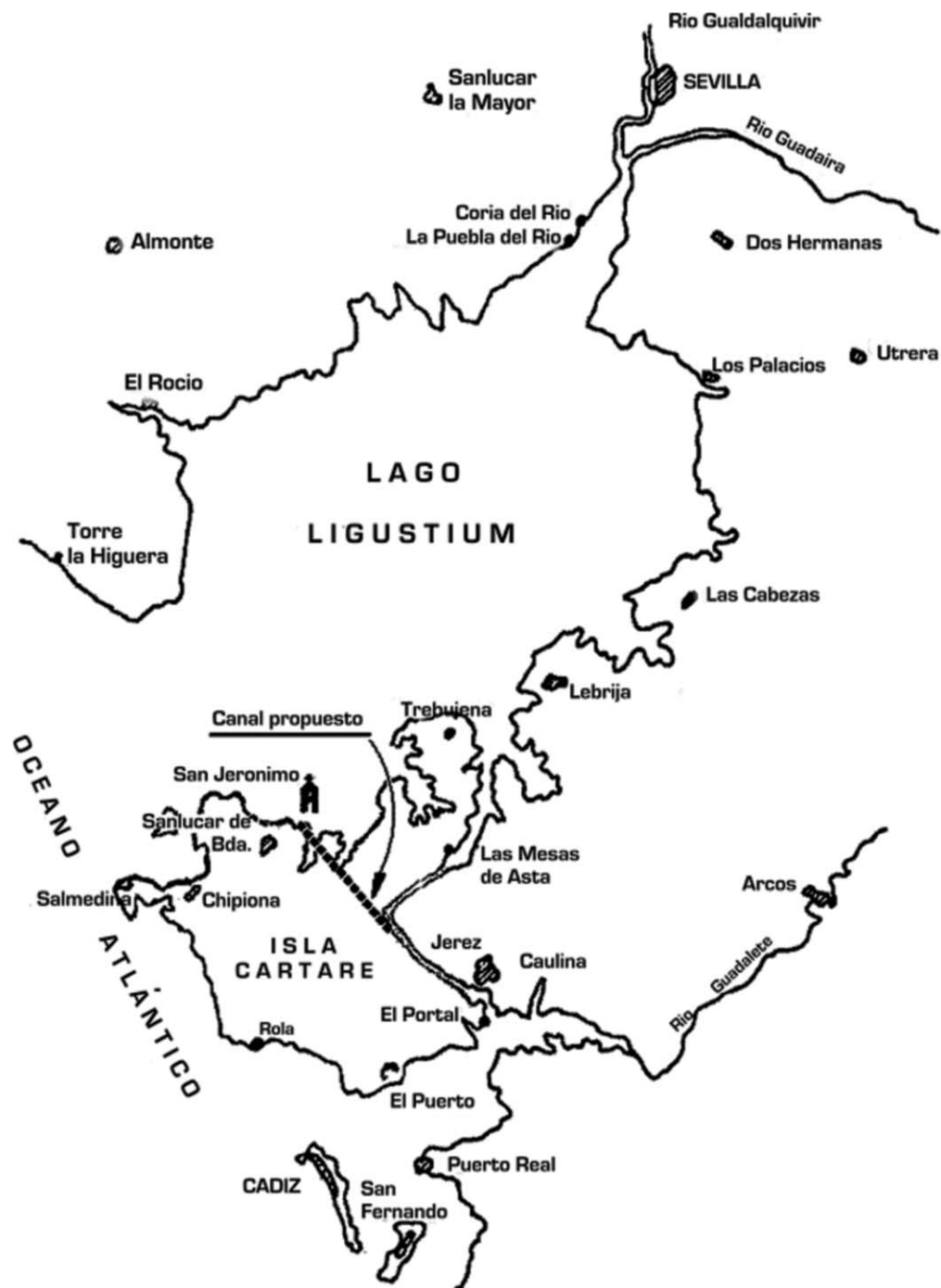
- Al ser mayor el numero de naos por su menor porte, se crían (forman) mas Oficiales de mar y marineros.

- Se evitan tornaviajes con espacios vacíos. pues en muchas ocasiones la carga que se consigue no es suficiente para un porte tan grande. Teniendo en cuenta que la Ordenanza de Mar, no exige mayor numero de tripulantes ni de personal de guerra para estas naos de superior porte, se supone por ello, que a mayor carga se lleva con menor defensa.

- Dado el mayor espacio disponible se supone, que. la pacotilla (ya se había instituido entre la dotación), será mayor sin pagar Flete, Derechos ni Averías, lo que origina una merma en el beneficio del mercader que la ha fletado a su cargo, por la perdida de espacio para su propia carga.

(Estado Marítimo de Sanlúcar de Barrameda 1774 Juan Pedro Velázquez Gaztelu)

En fin, un cúmulo de razones reales y



pertinentes para aquellos que a todo trance, defendían mantener el tráfico indiano aun a costa de parar el tiempo y el progreso y que quizás faltos de vision de futuro en su ardor de defensa de una situacion dificil de mantener, quedaron ciegos de perspectiva.

Si observamos el trazado descrito sobre un plano de la zona correspondiente a las descripciones que dio en el año 29 antes de Cristo el geógrafo Estrabón en su Libro 3º de Geografía, correspondiente a Iberia, trabajo que publicó en 1990 nuestro compañero ya fallecido, Ginés Saez Fernández, Práctico de la Barra, en la obra "Sanlúcar y el Nuevo Mundo", Evolución geológica de la desembocadura del Guadalquivir,

Artículos

observamos como este canal propuesto, parece que se basa en un antiguo estero, meandro o boca de desagüe del Guadalquivir, que ya existía en la época de los fenicios y por el cual podían navegar sus frágiles naves, bien para sortear los peligros de las otras bocas del Guadalquivir o como vía interna de enlace entre la actual Doña Blanca (zona de alto interés arqueológico en estos días por las excavaciones en curso, con hallazgos de ruinas y datos sobre la instalación portuaria fenicia en la bahía de Cádiz) y las antiguas ciudades fenicias Asta Regia y Eborá, parajes tan conocidos por los innumerables y valiosos hallazgos arqueológicos de los cuales muchos de ellos son la base de los tesoros iberos y fenicios, que exhiben nuestros museos arqueológicos de Cádiz, Sevilla y Madrid, aunque también es de citar, los innumerables expolios que “aficionados” y oportunistas durante décadas, han sometido a estos yacimientos.

Asimismo es de resaltar, que el trazado del canal propuesto, basado en la depresión orográfica antes descrita, parece que es forzado a

finalizar en las proximidades de lo que fue el antiguo convento de los Jerónimos, hoy Huerta de Chiquitina y quizás por detrás de este, en donde finaliza la barranca de tierras rojas que tanta importancia han tenido para el desarrollo de la ciudad de Sanlúcar, al desembocar en las proximidades de Bonanza, en un claro intento de controlar el tráfico marítimo que se pretendía salvaguardar, evitando la pérdida del almojarifazgo (arancel de aduanas de las mercaderías que los navíos cargaban y descargaban en Sanlúcar) propio del Duque de Medina Sidonia y las oportunidades de negocio, que ofrecía la Carrera de las Indias y el importante tráfico marítimo internacional en esta época en este puerto.

La histórica propuesta expuesta y su no realización, nos lleva a pensar que otra historia hubiesen tenido al día de hoy la ciudad de Cádiz, por lo que logró en el traspaso de este monopolio, así como las de Sanlúcar y Sevilla por lo que perdieron.

