

Curiosidades Históricas/4

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

Por el Capitán Francisco J. Jañez.

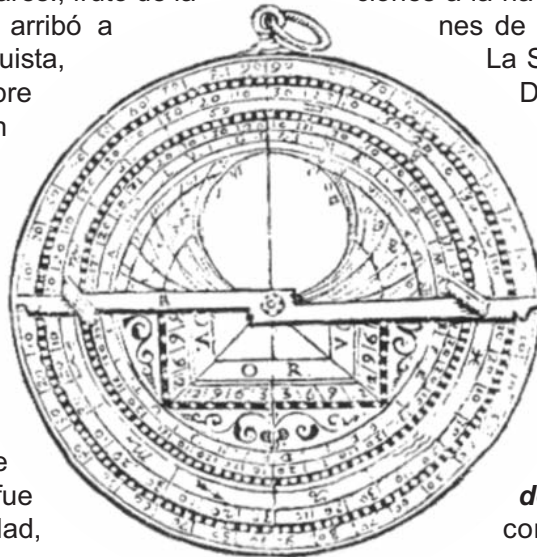
Práctico del Puerto de Tarragona

123-122 a.C.- Aviso a los navegantes:

Metellos conocido como Baliaricus, hijo de Metellos antiguo conquistador de Macedonia, hizo constar en los roteros de la época, (antecedentes de los actuales derroteros) un curioso aviso a los navegantes, para que lo observaran cuando se acercaran a las costas de Baleares., fruto de la experiencia padecida cuando arribó a estas islas para su conquista, aconsejando tender pieles sobre las cubiertas de los navíos, con objeto de protegerse de los tiros de piedras con hondas, que con tanta habilidad practicaban los naturales de estas tierras, tradición que practicaban desde niños con tanta precisión y exigencia, que no recibían pan, si antes no acertaban a darle con la onda. Esta habilidad de los honderos de Baleares, fue reconocida desde la antigüedad, pero fueron principalmente famosos por la incorporación a los ejércitos cartagineses como legiones especializadas, en todas sus guerras, especialmente contra los griegos establecidos en Sicilia, durante los siglos V al III a. C. (*España y los españoles hace dos mil años, según la Geografía de Strábon*. Antonio Gracia y Bellido 1945, 2º edición 1993)

1563.- Avisos a los navegantes. Recomendaciones para entrar en puerto: Sabido es que Pedro de Medina, (Sevilla 1493 - 1567 (†) Sevilla) famoso Cosmógrafo y Matemático, encargado de examinar a los Pilotos y Maestres para la navegación de las Indias, ejerció además de su actividad docente, una faceta de historiador al más puro estilo del Renacimiento, recogiendo, analizando y estableciendo criterios aplicados a los antiguos legados griegos y romanos, así como de científico de su época, publicando varios

tratados sobre navegación de los cuales, algunos como el Arte de Navegar, sirvieron de libro de texto en todas las escuela de náuticas de Holanda, Italia y Francia, durante mas un siglo y que aun recientemente universidades norteamericanas como la Chicago lo reeditan por sus aportaciones a la navegación marítima. (Publicaciones de dicha universidad, de la Serie: La Sociedad para la historia de los Descubrimientos. 1972)



Astrolabio de la época

Como docente y científico, publicó entre otras obras, el **Regimiento de Navegación, que contiene las cosas que los Pilotos han de saber, para bien navegar y los remedios y avisos que han de tener para los peligros, que navegando les pueden suceder**, (Sevilla 1.563) un autentico compendio manuscrito, que a modo de libro de compañía, todo Piloto de las Indias, difícilmente dejaría de embarcar en su arcón

con el equipaje personal.

En la segunda parte de este compendio, se recogen veinte **Avisos de Navegación**, del cual cabe recordar el siguiente:

Aviso XIX: “*Como el Piloto ha de tomar puerto y surgir de él, en donde no tenga peligro*”, que en cierta medida, aun hoy puede estar vigente, pues ya recomendaba con el fin de no perder la nave, tomar Puerto de la Tierra, - Práctico de su época- como en esta traslación literal se contempla:

Ya que el Piloto tiene conocimiento de la tierra donde va, y llegado a ella quiere tomar puerto, es necesario que sepa la calidad de él: porque si no ha estado en él, no sabrá verdaderamente como ha de entrar, si hay peligro en la entrada, ni por

donde ha de salir, si hay fondo para su nao, si el fondo es limpio, si hay en el agua otra cosa que le pueda dañar. Puesto que de oídas esto tuviere, poco aprovecharía, pues le podría acontecer lo que a algunos Pilotos que viene de Flandes, de Francia y de otras partes de España que no habiendo estado en ella, quieren entrar en Lisboa o en Sanlucar por si solos, sin tomar Piloto de la Tierra, creyendo que por lo que han oído sobre la entrada de los puertos, les basta y muchas veces verán las naos con las quillas en las peñas o en la playa. De manera que su atrevimiento es la causa de perder gentes y sus naos. Por lo que, todo Piloto, cuando quiere entrar en algún puerto, debe de tener conocimiento de él, saberlo de vista y experiencia y no por la relación de otros, De manera que siempre el Piloto se funde en ver, además de saber, que ha de tener, para hacer bien su navegación. Y tenga por aviso toda vez que con tiempo, le diere lugar tomar puerto de día, para que vea como entrar y por donde surgir y si tiene cerca alguna cosa que le puede hacer daño. Y si llegase de noche al puerto repare como mejor pudiere o de bordadas en la mar, o amaine sus velas y haga por detenerse aquella noche o la parte de ella que le queda cuando llegue, hasta que el día venga. Esto se entiende dando el tiempo lugar y no de otra manera lo que ordene el Piloto con buen entendimiento, conociendo el tiempo y lugar donde está y si la necesidad que tuviere de tomar tierra es mucha o poca y que conforme a ello haga lo que conviene.

Alértese que no le mueva a hacer otra cosa por la codicia de llegar a tierra por concluir su camino. Ni palabra, ruegos prometimientos ni “vadiuas” de pasajeros ni de otras personas; todo ello que no le aparte para que el Piloto vea de hacer lo que le conviene a su navegación hasta lo ultimo que en ella viera para acabar de concluir su viaje y de esta manera tomará el puerto y el viaje concluirá con un prospero fin.

Todo un compendio de sabiduría y buen hacer y que por algo sus contenidos, han superado el devenir de los tiempos y como antes se apuntaban, aun muchas de estas consideraciones siendo de una lógica aplastante, tan solo se oponen al irracional estrés al que está sometido hoy el negocio marítimo en aras de la globalización, libertad de mercado y contratación etc. etc.

Viene al caso recordar, que hasta la desmembración del U.R.S.S., muchos buques de este pabellón cuando arribaban a puerto ya comenzado el ocaso, fondeaban por su propia iniciativa a

la espera de la amanecida o venían moderados hasta arribar al orto. Todo fue la disolución de este imperio comunista hace solo pocos años, para que estos mismos capitanes de buques ahora asignados a cada uno de los países que se repartieron esta inmensa flota mercante, comenzaran el tráfico de importación domestica, de coches de segunda mano (italianos o alemanes principalmente) hacia estos países, embarcándolos allí donde hubiese un hueco disponible, observándose coches hasta en la cubierta de la magistral (normalmente el asignado a su capitán) y de aquí para abajo, en función del cargo a bordo, hasta en la cubierta del castillo, al tiempo que se iniciaba una drástica reducción de las dotaciones hasta limites insospechados para estos antiguos marinos, dándose la paradoja, que donde antes iban cuarenta y seis tripulantes han llegado a reducir hasta nueve, igualmente se “especializaron”, en entrar a puerto a las 3 de la mañana, eso si lamentándose su Capitán nada mas embarcar el Practico, de que llevan varios puertos con la misma tesitura, arrastrando una fatiga evidente por estas circunstancias.

Todo un cumplimiento puntual de las recomendaciones que el sabio Pedro de Medina, tan acertadamente transmitiera a la posteridad, y las cuales aun interesan al mundo científico y académico norteamericano.

1609: Petición de los Pilotos de la Barra del Guadalquivir, al Duque de Medina Sidonia, para formar Compañía (Corporación):

Los Pilotos de la Barra, criados y vasallos de Vuestra Excelencia, sus Excelentísimos pies besamos y así decimos que el ser de Compañía nosotros durante el verano, es justo al servicio de su Majestad y de Vuestra Excelencia y de las Naos de las Indias: porque si esto así no fuese, cada uno iría a la mar a buscar su provecho, y en las Naos de dentro habría cada día a estas causas muchas faltas

A Vuestra Excelencia suplicamos, no se innove cosa alguna y que se guarde nuestra antigüalla, y Vuestra Excelencia lo firme de su mano este Memorial porque nosotros deseosos de servir a Vuestra Excelencia queremos que dos barcos de los nuestros guarden los días de fiestas, y de ocupación la mar, porque así sean bien servidas las Naos que vinieren por la Mar, con pena de cuatro ducados, aplicados para quien Vuestra Excelencia mandare, a quien Nuestro Señor guarde largos



años y le acreciente en aquello que vuestra Excelencia desee.

Esta petición fue aceptada por el Duque, el cual encargó la redacción de la orden pertinente, por Decreto de 26 de mayo de 1609 al Secretario de la Capitanía General de Mar y Tierra del Duque de Medina Sidonia Sr. D. Felipe Manrique, redactando la orden firmada el 16 de septiembre por la cual ordenaba que: *Todos los barcos vecinos de esta ciudad o de estantes o habitantes en ellas echen en tierra todos los aparejos de los dichos barcos, velas, remos y timón, de noche para evitar la fuga de moros pena de perdidos los dichos aparejos que se hallaren pasada la oración en los dichos barcos, y de dos ducados aplicados por tercias partes, y que los Alcaldes de la Mar cuiden de que esto se cumpla, pena de incurrir en la misma pena y los daños e interés que se siguieren, y la Provisión Original, tiene en su poder el Capitan Diego Benitez, y un tanto de ella en el archivo de la Aduana.* (Estado Marítimo de Sanlúcar de Barrameda 1774, Juan Pedro Vázquez Gaztelu)

1722.- Aportación de los Prácticos del Guadalquivir a la reedición del Vocabulario Marítimo y Explicación de los vocablos que vía la gente de Mar en el ejercicio del Arte de Marear, en esta nueva edición de la publicada en Sevilla por primera vez en 1.696, su autor el Maestro de la Arte de la Navegación del Real Colegio Seminario del Señor San Telmo en Sevilla, en el Prefacio, además de justificar la necesidad de reeditar esta obra por mandato de los Caballeros, Mayordomos y Diputados de la Universidad de Mareantes de Sevilla, para el estudio de los Niños del Real Colegio, reconoce el auxilio y apoyo por las aportaciones de amigos prácticos y muy inteligentes en la materia, los cuales le ayudaron a corregir la primera edición, añadiendo al mismo tiempo 245 nuevos términos, consiguiendo con ello actualizar los vocablos pertenecientes a la ligazón y maderos de la Nao, y otras muchas alocuciones náuticas o términos que estilan los Marineros, así como los nombres de cabos y velas que faltaban en la primera edición.

Todo un ejemplo de aportación intelectual y profesional de los prácticos del Guadalquivir, al Arte de Navegar de la época. (Prologo en la edición de 1722)

1765.- Petición de los comerciantes sevillanos para establecer una estación de prácticos en Chipiona: El 16 de julio de este

año se levantó un expediente informativo-administrativo con el objetivo de establecer un cuerpo de prácticos, para abocar la broa del Guadalquivir en Chipiona, de modo que facilitara la entrada de los buques en aquellas aguas, a causa de que en este mismo año se habían producido una serie de naufragios, de los cuales el mas importante fue el de dos barcos franceses que habían varado junto a las costas de la entrada del río, cargados de gran cantidad de mercancías destinadas al comercio sevillano.

Este hecho lógicamente había repercutido en la economía de la zona y por ello solicitaron el establecimiento del mencionado cuerpo de prácticos justo a la entrada del río, en Chipiona en vez de que continuaran los prácticos establecido en Sanlúcar, como estaban hasta entonces.

Los comerciantes basaban su petición en que cuando los barcos se acercaban a la desembocadura del Guadalquivir para subir a Sevilla, necesitaban con urgencia la ayuda del práctico, especialmente cuando las condiciones climatológicas dificultaban la navegación de forma que era un obstáculo considerable el que los prácticos de la zona residieran en Sanlúcar, en lugar de hacerlo en Chipiona, que tenía un enclave mas apropiado para facilitar la entrada en el río

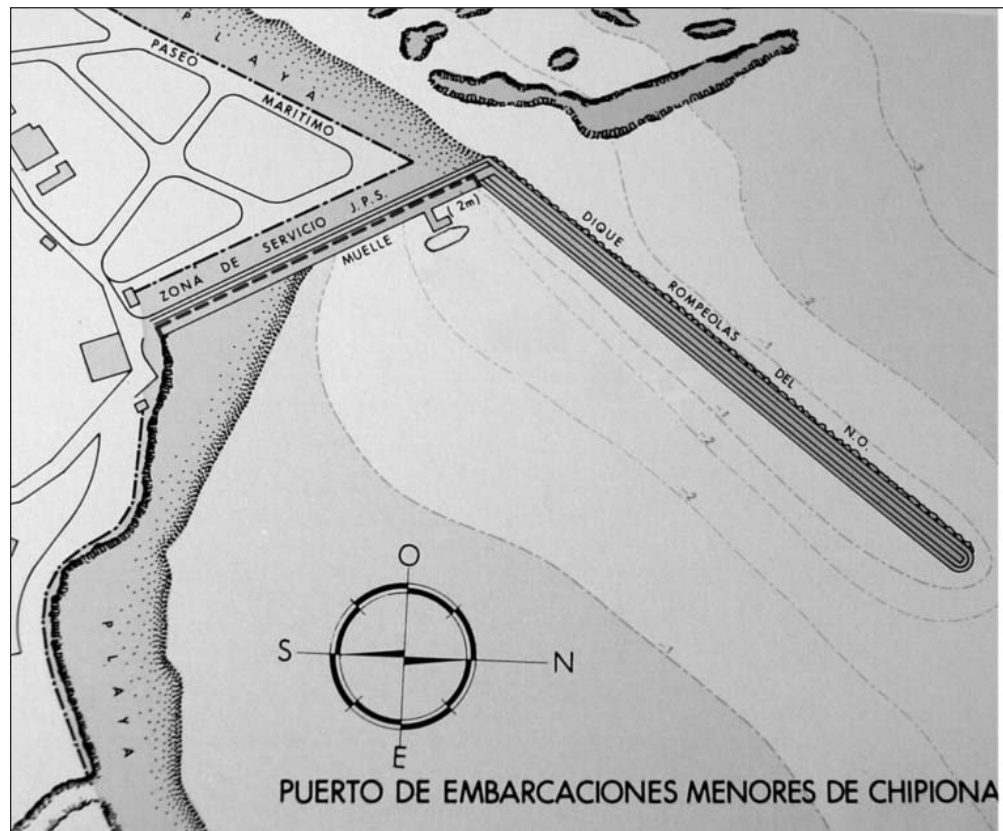
Este expediente iba acompañado de un *Plano de la Barra de Sanlúcar y puerto de Bonanza, con más bajos y costas de Chipiona*, que esta realizado en una escala de 56 mm, en tinta y aguada gris con rotulación. Dicho plano si bien no lleva reseña de la fecha en la que se levantó, se le puede considerar como de este año al ir unido al expediente mencionado, y se encuentra en el Archivo General de Simanca Sección Mapas, Planos y Dibujos, XLVII-79. (*Planos de Sanlúcar en el Archivo General de Simancas*, María Luisa Martínez de Salinas, - Universidad de Valladolid - Monografía publicada en la obra *Sanlúcar y el Nuevo Mundo*, 1990)

Se desconoce la resolución de la petición antes descrita, pero es de suponer que el puerto de Chipiona careciendo entonces de resguardo donde amarrar los botes de los prácticos a pesar de las numerosas restingas que rodean su actual y coqueto puerto, imposibilitaba tal establecimiento.

Se estima que fue necesario esperar hasta 1854 que con la ilustrada protección e influencia de SS. AA. RR los Serenísimos Señores Infantes Duques de Montpensier se impulsara la construcción de un muelle en el puertecito de Chipiona para el abrigo de los Prácticos de la Barra, obra

que fue dirigida por el entendido Ingeniero de Caminos y Puertos, D. Benito Corroza. Lo que unido a las mejoras que desde principio de siglo se ha efectuado en el régimen del curso del río desde Sevilla a la barra, las cuales han facilitado mucho la navegación y aseguran la barra en todos tiempos, en conjunción con el balizamiento efectuado en la canal de esta barra y de los bajos de la entrada del puerto con boyas, de las cuales se carecían y además con el impulso que se dará a la construcción del Faro que se pretende posicionar en el Bajo de Salmedina, (proyecto faraónico, que quedo

Atraque de las embarcaciones de Prácticos de la Barra en Chipiona (1988)



olvidado a causa del coste de tal presupuesto, lo que motivo mas tarde, que se decidiera por su actual emplazamiento) quedará completamente asegurada la entrada y salida de la barra de Sanlúcar. (*Historia de Sanlúcar de Barrameda*, Fernando Guillamas y Galiano. Madrid 1858)

Tal como se deduce de los datos transcrito, aunque tarde, un expediente logra al fin solucionar un problema mas que importante, pues estaba mas que justificado las acciones que se debieron de tomar y es de resaltar las condiciones de precariedad del balizamiento y de la seguridad marítima que servían de apoyo a los prácticos de la barra hasta la fecha.

La Corporación de Prácticos de la Barra, estableció una caseta de prácticos secundaria con sus embarcaciones, tan pronto tuvieron operativo el citado muelle en donde han permanecido hasta 1.989, durante tan prolongado periodo en este enclave fue necesario realizar obras de consolidación y dragado de este atraque, por el aterramiento propio del río en esta zona, lo que originó que en mas de una ocasión no se podía prestar el servicio por estar varada la embarcación del Práctico en periodos de bajamareas vivas.

Los Prácticos de la broa del Guadalquivir han permanecidos con su estación de Prácticos principal en Bonanza, hasta 1.989, por Resolución

631/17246/1989 de 21 de septiembre de 1989, se fundieron en una sola Corporación, las de Sanlúcar y Sevilla, bajo el nombre de Corporación de Prácticos del Puerto de Sevilla lo que dió lugar a una gran transformación en la actividad de sus componentes, al practicar con un practico solo, desde Chipiona a Sevilla y viceversa, lo que incluye el paso de la barra, la navegación de mas de 45 millas por la barra y río, con sus frías humedades, calores agobiantes y las temidas nieblas, el paso de la esclusa y el atraque en Sevilla a lo que se le podía añadir el paso del puente de Tablada, motivando igualmente el establecimiento de una adecuada estación de prácticos en Chipiona, pues ya no era viable el traslado desde Sevilla a Chipiona horas antes de realizar el servicio, como se hacia desde Bonanza para coger el bote en Chipiona, trasladándose bien en taxi o con el apoyo del consignatario establecido en este barrio sanluqueño.

Actualmente las embarcaciones de prácticos en Chipiona, tienen una adecuado atraque en uno de los pantalanes flotantes de los que integran el Club Náutico de Chipiona, en donde también disponen de una instalaciones de travelift para limpieza y mantenimiento de estas .

