

Curiosidades Históricas/5

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

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

1521. - El Rey de Butuan, práctico de oficio: A la llegada de la flota de Magallanes, (Naos: *Victoria*, *Concepción* y *Trinidad*), al archipiélago de San Lázaro, las actuales Filipinas, en su empeño de dar la primera vuelta al mundo, durante la noche del 28 de marzo, cuando bordeaban la isla de Mindanao observaron hogueras en tierra, por lo que deciden fondear en sus proximidades y esperar a la amanecida.

Con las primeras luces se le acerca una *boloto*, (pequeña embarcación de la zona, con ocho hombres a bordo), que con bastante desconfianza, logran entenderse con un esclavo de Sumatra, que llevaba el Capitán General y a los que consiguen contentar con algunos regalos, los usuales de la época en las visitas de exploración y cortesía. Estos primeros visitantes, de inmediato fueron a avisar a su rey, que resultó ser el Rey de Butuan, el cual se acerca al cabo de unas dos horas, con dos *balanghai*, (barcas grandes del lugar), y embarcado el rey en la de mayor porte, sentado bajo un toldo de estera, logra entablar conversación con el esclavo de Sumatra, pues en estas islas el rey sabe mas lenguas que los restantes habitantes, por lo que autoriza, que algunos de sus acompañantes suban a bordo, aunque él se mantiene distante.

A bordo se rinden grandes honores a los visitantes y por ello el rey mucho lo agradece, incluso entrega a Magallanes una vara de oro que este no acepta si bien acuerdan profundizar esta amistad, lo que motiva que las naves se trasladen cerca de la residencia del rey.

Al día siguiente y tras una petición de víveres al rey, este corres-



ponde con una visita afectuosa con intercambio de presentes y se le ofrece que algunos de sus hombres se vistieran con las armaduras de la época, lo que dejó asombrado a los visitantes y sobre todo al enterarse de que era posible, vestir a doscientos hombre con tales equipamientos, por ello aquí se fragua una fructífera amistad, que culmina con un banquete real con estancia de dos días incluyendo una catequesis de Magallanes al objeto de iniciar a estos indígenas en la fé católica y la autorización para ubicar una cruz en la parte mas alta de esta isla, como señal de identificación en lugar conspicuo, en previsión de visitas posteriores de otras naves españolas.

Cuando preparaban la despedida, ante la pregunta de cual seria el mejor puerto para avituallar, el rey le indica que hay tres islas: Cey-

lon, Zebu y Calaghan

(Leyte, Cebú y Carga) y que para ello le ofrecía los pilotos necesarios para que les indicara el rumbo, y que dichos pilotos siempre estarían a sus ordenes en todo momento.

Por la noche el rey cambia de opinión y al amanecer, cuando estaban a punto de zarpar, mando decir a Magallanes que por su amor, esperasen dos días mas, para que acabara la cosecha del arroz y de otros productos que tenia pendiente y que **el mismo les haría de piloto**, incluso propone que si le ayudan con parte de las dotaciones de estas naos, antes finalizará la recolección.

(*El primer viaje alrededor del mundo*, Antonio Pigafetta, italiano, viajero-cronista y recomendado por el Papa León X, que logró embarcar Sevilla en la nave *Trinidad*).

No se puede asegurar si era rey

por ser poliglota o alcanzó el dominio de varias lenguas por ser piloto practico, pero cabe recordar un curioso caso más reciente, hace unos años en Santa Cruz de Tenerife, había un practico, hoy jubilado, que presentaba bastante similitudes, con este relato, pues es un gran poliglota, al menos cuando le pone música y canta letras compuestas con muchas de las típicas frases y ordenes en el puente con practico a bordo y además es cosechero de plátanos, al que le falta tan solo, ser rey de su isla

1688.- Practico “mártir”: Un dato curioso y trágico por el triste final que tuvo para el práctico más antiguo de la barra del Guadalquivir en su época, fueron las actuaciones de Francisco Román, que por su celo y ardor combativo, alcanzó la muerte, y que por ello merece ser comentado.

Con ocasión de evitar la construcción de un muelle que proyectó y llegó a construir el ingeniero francés Antonio Bobón, en las proximidades del Fuerte de San Felipe en Las Piletas, emblemático lugar de Sanlúcar de Barrameda donde hasta hace pocos años, existió un manantial medicinal, que se dice, sirvió de aguada principal a los galeones y navios empeñados en el Trafico de las Indias.

Dicho muelle tenía las siguientes características: 300 pasos de longitud, cuatro de ancho y cuatro varas de elevación, el cual se presentaba como una solución para hacer aumentar el calado en la barra, dado que estando proyectado perpendicular al flujo de las corrientes, se ideaba como un método de corregir el aguaje de la barra, solución hipotética, al escaso calado que esta ofrecía a los nuevos portes de los navios que no convenía a los entendidos del asunto, ni a los pilotos prácticos de la barra, por ello nuestro colega, en calidad de practico mas antiguo y en base a su experiencia y honestidad, se opuso frontalmente a tal proyecto con tanto empeño en defender su oposición y decir su verdad, que siendo tan mal acogido su esfuerzo, le costó la vida el sofocón.

El proyecto de este muelle, fue

invención de los comerciantes de Sevilla, que buscaron como artifice al ingeniero nombrado, pero nunca



Retrato de Magallanes

tuvo Sanlúcar la menor parte, ni se consideró como necesario ni conveniente dicho proyecto, para la realidad de la barra del río Guadalquivir.

Este proyecto logró salir adelante finalizándose en 1691 y pronto tuvo sus pruebas en contra, dado que circularon por Sanlúcar, documentos que acreditaban que este ingeniero había sido inducido, por los comerciantes de Cadiz al fin de cegar la entrada de este puerto y poner fin a la disputa que desde siempre este puerto planteó con el Trafico de Indias.

Hubo de esperar a la divina providencia, para que lo que, mentes tortuosas habían planeado, la naturaleza lo pusiese en su lugar, así a medida que se avanzaba en su obra, los temporales del invierno, (vendavales del S-SW) lo desbarataba, dado que servía para fabrica de un género de piedra que llaman toasca, compuesto de tierra de albarizas, (muy buenas para el cultivo de la vid, por cierto), sin unión de mesetas, incapaz de resistir los embates de la mar.

Este proyecto a decir de algunos interesados, costó 300 mil pesos, si bien aquello que vieron las cuentas, dijeron que no pasó de 80 mil pesos, fuere como fuere, en Sanlu-

car no se lamentó tal pérdida, que solo buscaba la inutilización de este puerto y su barra.

Valga mencionar, que el ingeniero Bobón no salió tan mal parado, pues con sus honorarios pudo fabricar dos navios Marchantes y comprar unas casas en Sanlúcar.

Las obras y los cimientos de este muelle quedaron abandonados y muchas de sus piedras sirvieron para reedificar casas en Sanlúcar, el mejor provecho que se le pudo dar, a tan repudiada obra. Igual solución se le dio al baluarte de San Felipe que se encontraba en sus proximidades, pero este duró mas en su agonía, pues quedaron partes de su construcción, hasta el año 1720 que la mar destruyó sus últimos fragmentos. (*Estado Marítimo de Sanlúcar de Barrameda 1774*. Juan Pedro Vázquez Gaztelu)

1702.- Practico Almirante: El 15 de marzo de dicho año, ordenó el Consejo de su Majestad, el Rey Felipe V, que se uniera al expediente ya iniciado sobre la barra del Guadalquivir con el informe del almirante Gaztañeta, el informe sobre el mismo asunto del también Almirante Navarrete, en cual se detallaba que en cumplimiento de lo ordenado se había practicado un sondeo en las proximidades de la entrada de la citada barra, los días 16, 17 y 23 de agosto resultando que podían entrar navios en las siguientes condiciones:

Durante el primer tercio de marea creciente en aguas chifles, (mareas de escaso coeficiente) con calados máximos de 8 codos, durante el segundo tercio de marea con 10 codos y en aguas vivas (en conjunción de oposición) hasta un máximo de 11 ½ codos sin incluirse en estos calados máximos un resguardo de un codo y medio para compensar el arfeo, (caída) aun cuando la mar estuviese llana, pues caso de estar alterada ni con tres codos les bastaría y cuando este accidente aumentase, tantos codos mas habría de demandar el bajel que hubiese de entrar, con advertencia de que en aquella barra, era casi nada, lo que crecía la marea en su último tercio, por lo que



al segundo se consideraba como pleamar, como dijeron los prácticos vecinos de aquella ciudad.

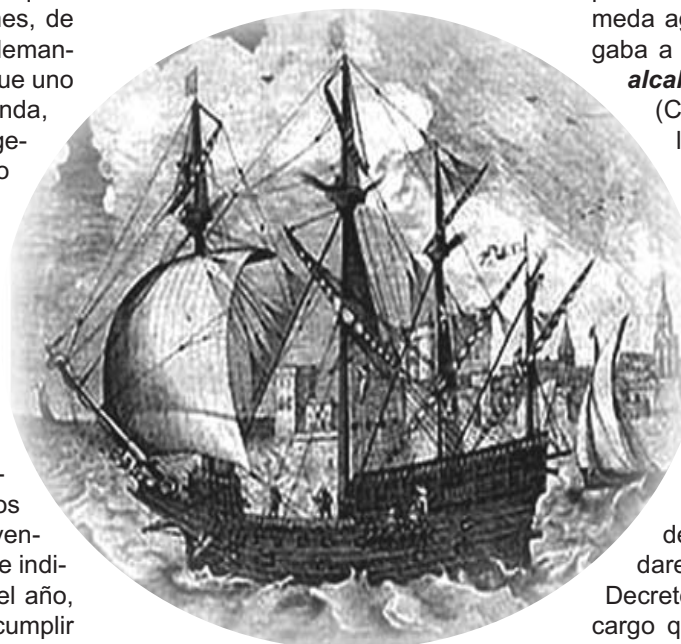
Igualmente se midió el ancho de la boca de afuera de la canal de la barra que resultó ser mayor de 284 brazas y también la boca de adentro que resultó ser menor, midiendo 221 brazas.

No se quiso definir el tonelaje de los bajeles que podían resultar con estos límites de calados, pues en esta barra arribaban diferentes clases de navios de muy diversas fábricas, pues si bien los holandeses eran "planudas", a causa de la poca agua que en esta época presentaban sus puertos, no era lo que comúnmente presentaban los navios de España, Francia e Inglaterra que arribaban a este enclave, pues podría resultar que cualquier navío de estos tres pabellones, de 600 toneladas de registro demandaría la misma o más agua que uno de 800 toneladas de Holanda, pues estos no eran ni tan ligeros ni de tanto barlovento como los otros.

También se definió que época del año era la más precisa para estos límites, señalando, que era el verano la más idónea, pues si bien en invierno había algunos días bonancibles, la mayoría de estos días, presentaba la mar alterada por la acción de violentos vientos, que causaban "reventazón" a la barra, y además se indicaba que en cualquier día del año, había tres constantes que cumplir de tal importancia, que en faltando una de ellas, se imposibilitaba la entrada por la barra:

Viento de marea, (*foreño*) que empezaba a crecer a las seis horas de su curso, días claros sin calima, (*neblina*), de modo que se pudiesen conocer las marcas que eran por donde se gobernaban los pilotos prácticos de esta barra para entrar en ella, ayudados de uno de estos cinco vientos: Norte, Noroeste, Oeste, Sudoeste y Sur, porque los otros tres, como eran Noreste, Este y Sudeste le impedían la entrada, de forma que aunque quisiesen bordear con ellos, no lograrían llegar al surgidero de

Bonanza, pues las corrientes no le permitirían hacer semejante faena en ningún puerto de la barra, por ello solo era posible con uno de los cinco vientos señalados y aun así con cualquiera de ellos se le podía presentar una calma dentro de la barra, en cuyo empeño era preciso dar fondo de inmediato, antes de que la acción de la corriente le atravesase y le derive y le acostase a uno u otro lado de la barra, pues aunque en este caso se quisiera valer de las espías para entrar, no podría ser; y si quisiese salir fuera tampoco, por embarazárselo la misma corriente, siendo preciso por ello, esperar a la marea del día siguiente, con el consiguiente peligro de tocar fondo, para aquellos navios que hubiesen entrado con más de



nueve codos, pues la barra tenía en bajamar, algo más de nueve codos, por todo lo señalado, había que ser receloso con el tiempo que se observare, para suspender la entrada por faltarle alguna de las tres circunstancias de viento, mar y visibilidad. Ante tal espera, solo existía el recurso de fondear a la entrada, en costa brava sin más abrigo que el ancla y su cable o hacerse a la mar en espera de la oportunidad adecuada.

El informe de Navarrete se redactó en base al reconocimiento que este realizó, llevando consigo

por **práctico al Almirante don Francisco Salmón**, junto con el Capitan de Mar y Guerra D. Bartolomé Bou y el Capitan Felipe Sagastiverri, ambos oficiales de la Armada del Océano. (*Estado Marítimo de Sanlúcar de Barrameda 1774*, Juan Pedro Velazquez Gaztelu)

Sorprende el cargo de Almirante de un práctico de la barra, pues hasta la fecha solo se tenía constancia de que algunos de sus miembros, habían llegado a ser nombrados *Alcaldes de la Mar* a finales del siglo XVII y mediados del XVIII, institución pionera en la organización marítima española, que instituyó el Rey Alfonso X el Sabio, cuando en 1297 al otorgar carta de población para Sanlúcar de Barrameda agregó la cláusula, que obligaba a que en esta ciudad **hayan alcaldes de la villa y de la mar**.

(Cláusula de carácter singular, que a diferencia de la otorgada a Cadiz, Jerez, Ecija y Puerto de Santa María fue instituida como novedad en esta villa) nombramiento que ejercieron personas de amplios conocimientos de la realidad sociomarítima de la zona y que se puede considerar como los antecedentes de los Capitanes de Puerto, que como recordaremos, se implantan por el Decreto de Nueva Planta de 1738, cargo que se ha mantenido hasta 1992 que por la Ley de Puerto del Estado y de la Marina Mercante se cambió su nombre al de Capitan Marítimo.

Es por ello destacable, esta mención de un práctico con cargo de Jefe de Armada, la cual parece que no se vuelve a repetir en términos parecidos, hasta la década de los años 50 del siglo pasado, cuando un Capitan de Fragata del Cuerpo General de la Armada, obtiene el nombramiento de Práctico de Número del puerto de Valencia.

Caso a parte conviene recordar, son los Prácticos amarradores de los arsenales puertos y bases militares, que han sido y son ejercidos

por Oficiales de la Armada, normalmente hasta hace unos años, de la Reserva Naval Activa, (actualmente escala a extinguir) que por concurso, obtienen el citado nombramiento, dándose el caso curiosamente al contrario, que algunos de estos prácticos amarradores, pasaron a ser Prácticos de Numero, en diferentes puertos españoles, como Cadiz, Algeciras, Motril, Tarragona, Barcelona etc.

Es esta, una faceta interesante de estudiar para conocer cómo el servicio de practicaje español ha sido un fiel reflejo de la organización portuaria de la Armada en general y en concreto como pudo influir la concepción de los prácticos amarradores militares en el establecimiento de los prácticos en los puertos civiles, pues recordemos no hace muchos años, existía una ligazón reglamentaria del servicio de practicaje con el de amarraje, e incluso el practicaje de entrada, salida o de movimiento interior, se dividía en dos estadios, el practicaje propiamente dicho y el amarraje o desamarraje.

Siglo XIX.- Prácticos financieros: Desde hace bastantes años y hasta 1850 hubo en Rota, un farol grande de cierto parecido al mostrado en la figura 2, que colgaba de un pescante giratorio, dado que siendo una luz alimentada por aceite, se necesitaba rellenar su combustible cada cierto tiempo, cuya luz servía de marca para todos los buques que de noche navegaban por aquella zona, pues era un peligro recalar en esta punta librando los bajos del *Cabezo de los Asnos* y el de *La Olla*, para cualquier buque procedente de la barra de Huelva o de Chipiona.

Estatalizado el servicio, estas organizaciones, se dirigen a la Comisión de Faros, urgiendo la rehabilitación en aquel puerto de una luz tan necesaria, que servía también para reconocer la entrada del Guadalquivir, que como sabemos estaba sin balizar desde el inicio de la llegada de los árabes en el siglo VIII, cuando se derrumbó el mítico faro conocido como *Monumentum de Caepionis* (construido

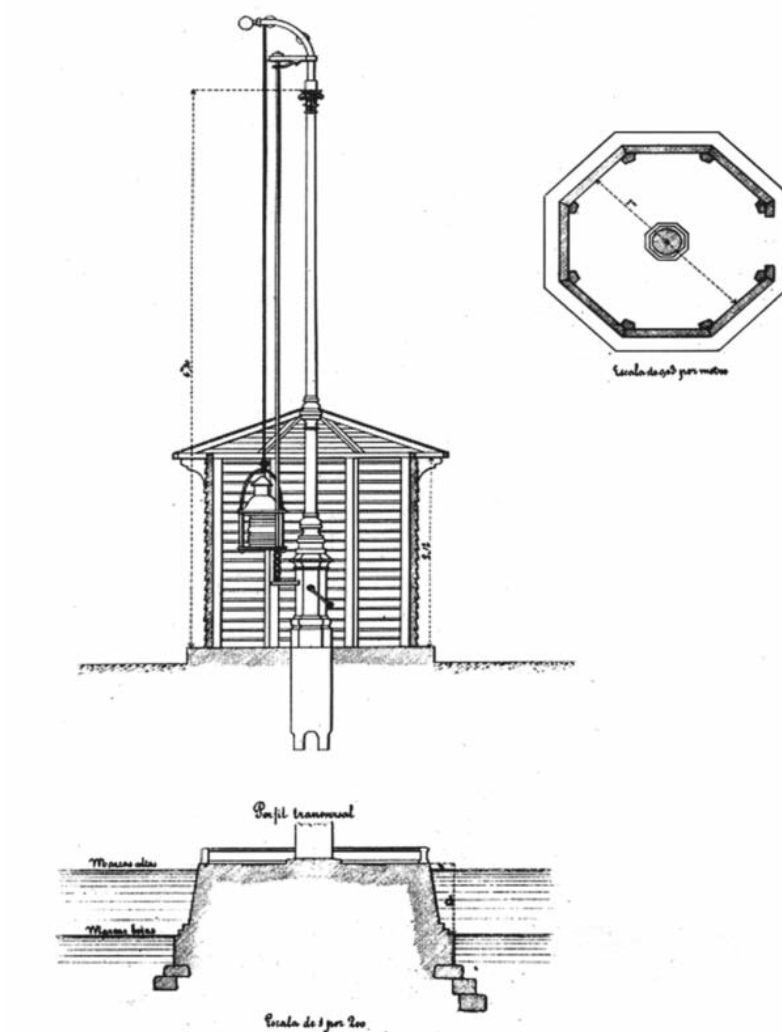


Figura 2: Luz de puerto
Fue costeada por los Prácticos de Cadiz conjuntamente con los patrones de Rota y por los vapores de Sevilla que era sus principales usuarios, desapareció por falta de fondos para continuar su mantenimiento.

sobre las piedras de Salmedina frente a Chipiona, por orden del General o Cónsul Caepio, el cual los historiadores españoles consideran como el primer faro luminoso establecido en la península ibérica, a mediados del siglo II a. C.) los solicitantes antes financieros, manifestaron que no podían costear esta necesidad del balizamiento de este enclave, dado sus escasos recursos.

Atendiendo este ruego, en junio de 1859, la Comisión ordena que el ingeniero jefe de la provincia de Cádiz Jaime Font (famoso para la posteridad por ser el diseñador final y director de obra, del actual Faro de Chipiona y también del de Bonanza) realice un proyector para

levantar una *Luz de Puerto*, de acuerdo con las características señaladas en el Plan General de Alumbrado de las Costas Españolas aprobado por Real Decreto de 13 de septiembre 1847.

Esta decisión fue contestada por el Ministerio de Guerra, por situarlo en el muelle, de modo que presentaría un obstáculo para la batería de cañones que allí había, por ello tuvo que desplazarse unos 270 m más al sur alejado del dique.

Así que hubo de construirse algo más a tierra, sobre un edificio de una sola planta de forma semicircular, que tenía adosada en su parte posterior, una torre exagonal de 9,25 m de altura, rematada por un balconcillo donde se elevaba la

linterna, también exagonal, del tipo *Lepante*, al igual que el aparato óptico, mostrando una luz de 5º orden, fija roja. Esta instalación estaba servida por un torrero.

Con motivo de la guerra con Estados Unidos declarada por el asunto del *Maine*, las autoridades españolas decretaron que aquellos faros situados en las proximidades de bases, instalaciones baterías militares etc. que pudiesen servir como referencia de tiro al enemigo, fuesen demolidos, así que este nuevo faro o luz de puerto, tuvo poca vida útil, pues fue destruido y

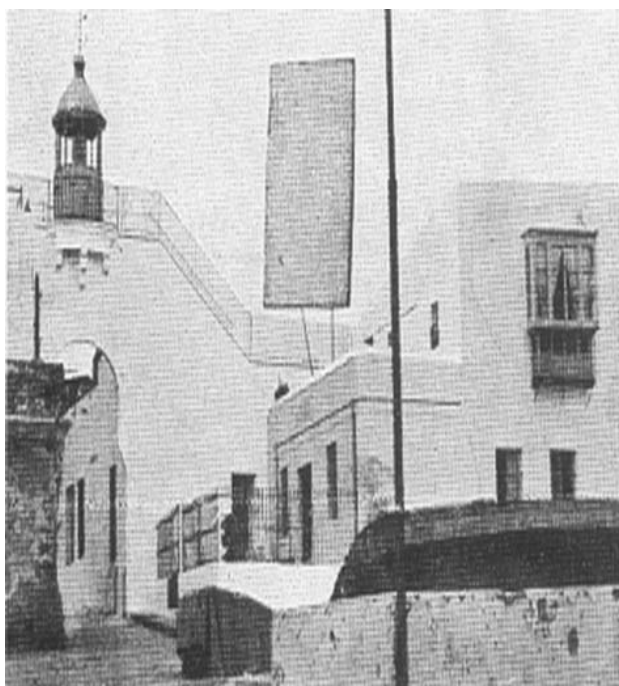
Rota dejó de tener faro.

Terminada la guerra se solicitó de nuevo un faro para este enclave, en esta ocasión en concordancia con los Ministerios de Guerra, Marina y Agricultura para decidir donde ubicarlo sin que afectase a la defensa. Así se acuerda en 1903 dirigirse a la Comisión de Faros para pedir que se incluya en el nuevo Plan de Reforma del Alumbrado de las costas españolas, un faro en Rota, recomendando un tipo de torre de pequeñas dimensiones que fuese fácilmente desmontable.

En 1907 el ingeniero Francisco

García proyecta el nuevo faro el cual es modificado, por el también ingeniero Rafael de la Cerda. Su primer encendido lo realiza el 15 de marzo de 1910, como faro de 4º orden, que muestra una luz producida por lampara tipo Maris de 3 + 1 ocultaciones.

Para salvar las prescripciones impuestas, se adoptó la solución de integrarlo en la muralla de la antigua Rápita de Rota, tal como en la figuras 3a y 3b se observa, castillo-monasterio musulmán que aun en estos días se conserva, transformado en Iglesia.



Aspecto del segundo faro de Rota en el año 1933



Vista General del segundo y tercer faro de Rota.

Este faro quedó ocultado en parte en 1959 cuando el Ministerio de Marina decide colocar una antena de radar para la defensa portuaria de la Bahía de Cádiz, en los antiguos terrenos de la batería de costa, al tiempo que su posición estratégica aumenta dado la cercanía e importancia de la Base Naval de Rota, lo cual demanda un mayor alcance, por lo que se decide avanzar algo más su posición situándolo próximo al dique del puerto de Rota, construyendo una nueva torre, de hormigón armado

de 3 m de diámetro y 26,75 m de altura, sobre la que se eleva una linterna de 1,75 m tipo La Maquinista Valenciana con óptica de 550 mm y un sistema eléctrico AGA (sueco), con lámpara de 1.000 W, provisto además de un sistema de reserva a gas, con destellador de acetileno con boquilla de 30 lt por hora, que se activa al quedar sin suministro eléctrico, resultando su altura sobre el nivel del mar de 34 m., entró en servicio el 1 de noviembre de 1980, mostrando el aspecto que en la fotografía de la

figura 3b, se observa, con una banda roja, sobre la columna blanca, con un alcance de 13 millas.

(Colección de Planos de todos los faros de las costas de España, Dirección General de Obras Públicas, editado con motivo de la Exposición Universal de París de 1867 recopilados y comentados en la obra *Faros españoles del océano*, del Técnico de Señales Marítimas, Miguel Sánchez Terry)

