

Curiosidades Históricas/6

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

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

1482.- Practicaje en tiempos de conquistas: Durante la conquista de Canarias, resolvieron los Reyes Católicos, reemplazar al General Rejón como Gobernador y Capitán General, por Pedro de Vera, noble jerezano, de una de las casas ilustres y más antigua de esta ciudad, por lo cual este ya en sus cargos, notifica a la Corte *que se necesitaba de mas tropa y de todo genero de provisiones, pues había perdido mucha gente* en los diferentes enfrentamientos, por ello el gobierno *autorizó a Miguel de Múgica para que en Vizcaya y en las montañas de Burgos, reclutase 300 hombres que debían transportarse a la gran Canaria con la posible brevedad. Al mismo tiempo tuvo orden el provincial de la Santa Hermandad de Andalucía, para que destacando dos compañías de caballería ligera y una de ballesteros los pusiese a disposición del asistente de Sevilla D. Diego de Merlo: Constaban estas tres compañías de 260 hombres.*

Habiendo partido este refuerzo de Sanlúcar de Barrameda en cinco embarcaciones de transporte, una de ellas, donde venia la infantería, se hallo en la precisión de hacer escala en Lanzarote; y como le faltaba el piloto práctico (por carecer dicho puerto de este profesional), se fue a pique en la boca del Puerto de Arrecife, bien

que toda la gente se salvó.

(Historia de Sanlúcar de Barrameda, Fernando Guillamas y Galiano, 1856)

1793.- Practicaje en tiempos de guerra: Bajo el impulso de la Revolución Francesa, la armada de este país pretendió tomar Cerdeña enviando tropas y ocupando algunas islas próximas y partes de las costas próximas a ellas, que sirvieran de cabeza de playa para una posterior ocupación total.

“...en las proximidades de cabo Spartivento al SW de Cagliari, el 21 de mayo, el General Borja reunido con su Estado Mayor y los Comandantes de los buques de esta flota, llega a la conclusión que es una temeridad, intentar el asalto a las islas y en concreto entrar en el puerto de San Pedro, en poder de los franceses sin contar con la colaboración de los prácticos, de los cuales suponen que estarán del lado sardo, por lo que se pospone el asalto final hasta el día siguiente”.

Este hecho hace poner en guardia a la flota española que obligada por el Tratado de Aranjuez de 1752 sobre apoyo mutuo entre los reinos sardo y español, logrará recuperar las islas que han tomado la Convención francesa, evitando que Cerdeña caiga en manos del francés, por ello desde Cartagena sale una escuadra, reforzada con buques de los Departamentos Marítimos de Cádiz y Ferrol bajo el mando del general Francisco de Borja a bordo del *Real Carlos*, que logran hacer desistir de su propó-

sito al francés, que se repliega en las islas San Pedro y San Antioco para resistir el envite español.

Fondeada la flota en las proximidades de cabo Spartivento al SW de Cagliari, el 21 de mayo. el General Borja reunido con su Estado Mayor y los Comandantes de los buques de esta flota, llega a la conclusión que *es una temeridad, intentar el asalto a las islas* y en concreto entrar en el puerto de San Pedro, en poder de los franceses *sin contar con la colaboración de los prácticos*, de los cuales suponen que estarán del lado sardo, por lo que se pospone el asalto final hasta el día siguiente. que con la colaboración de los prácticos logra, fondear parte de flota en este puerto e iniciar finalmente el asalto definitivo que arroje al francés de estos territorios.

(La fragata Sirena, de la serie: = Una saga marinera española =, Luis Delgado Bañón 2004)

Curiosamente al hilo de este relato, cuando tomaba datos para una ampliación de la reseña publicada en esta sección de nuestra revista, correspondiente al año 1626, sobre las propuestas que se han estudiado a lo largo de la historia, como alternativas al paso de la barra del Guadalquivir, especialmente durante el siglo XVII, cuando las pérdidas de los navíos de gran porte se agudizan,

encuentro en la Revista de Historia de Naval nº 27 del Instituto de Historia Naval de la Armada Española, un artículo sobre el Capitán de Navío *Joaquín de Mergelina Selva*, un marino desconocido, escrito por el también C.N. Antonio de la Vega, el cual precisamente se encontraba embarcado en este buque insignia, *Real San Carlos*, como Teniente de Fragata, participando en la campaña de Cerdeña antes descrita y que por su espíritu inquieto y participativo que demostró durante toda su vida, es merecedor que se reconozca sus iniciativas y una de ellas fue, considerar como último ponente conocido, en diciembre de 1809, cuando propuso construir un canal entre el Guadalete y el Guadalquivir que desembocando en la Bahía de Cádiz, resolviera el paso de este enclave tan peligroso (recordemos que la barra del Guadalquivir se baliza por primera vez en 1854, como consecuencia del Plan de Alumbrado Marítimo de las costas españolas de 1847 y que hasta entonces el paso de este enclave, dentro de sus propias limitaciones y riegos, solo se podía afrontar con la asistencia de los Pilotos Prácticos de la Barra, sin más ayuda para la seguridad que la pericia de estos y el conocimiento y apoyo de las muchas marcas sobre tierra que cada uno tenía y guardaba celosamente)

Este ponente, conocedor de las circunstancias que rodean esta zona así como disponiendo por su cargo en este momento, como Regidor de Capa y Espada de Jerez de la Frontera de autoridad necesaria, propone que esta construcción se realice con los prisioneros franceses de la



batalla de Bailen que se encuentran presos en Jerez, si bien también había un grupo importante de presos en Sanlúcar de Barrameda, (Castillo de Santiago), ciudad esta última en donde reside este marino hasta ahora desconocido para la historia, tras su matrimonio con la sanluqueña Eduarda Gómez de Barreda.

“...estando limitada la ciencia y obligación de los Pilotos de altura a conducir los buques desde la boca de los puertos de su salida, hasta la inmediación de los de entrada, donde cesa su responsabilidad, es indispensable la concurrencia de un piloto práctico conocedor local y demás circunstancias a que debe atenderse para la entrada, para que, por defecto de la inexperiencia local ú otras causas, no se expongan las embarcaciones, ni peligren las personas ni los intereses que conducen.”

1853.- Necesidad del práctico: Por Real Orden de 6 de abril de este año, se establece la necesidad de este servicio al definir que “estando limitada la ciencia y obligación de los Pilotos de altura a conducir los buques desde la boca

de los puertos de su salida, hasta la inmediación de los de entrada, donde cesa su responsabilidad, es indispensable la concurrencia de un piloto práctico conocedor local y demás circunstancias a que debe atenderse para la entrada, para que, por defecto de la inexperiencia local ú otras causas, no se expongan las embarcaciones, ni peligren las personas ni los intereses que conducen.” (Memoria de la Federación de Prácticos de Puerto de España, 1909).

1856 .- Servicio de Práctico en el Vidasoa, una Razón de Estado en las relaciones internacionales. Con el fin de fijar los límites entre España y Francia al tiempo que se establecía la libre navegación y pesca en este río por los súbditos de estas dos naciones, se formalizó un tratado con fecha 2 de diciembre de este año, que fue ratificado por Ley de 7 de julio de 1857, en el cual se regulaban y establecían criterios comunes que solventara los conflictos fronterizos que eran bastante frecuentes.





Como un anexo de este tratado, se aprobó y se incorporó, la *Declaración Concerniente a los servicios de Prácticos y Valizas en el Vidasoa*, en la que como exposición de motivos, consta, que en atención a ser muy conveniente para la navegación del Vidasoa, que el servicio de prácticos y el de valizas a la entrada del río, se haga con las mejores condiciones posibles.

Considerando que la ciudad de Fuenterrabía era al día de la fecha, la única que por su posición y recursos especiales, podía prestar dichos servicios y que en realidad los ha venido desempeñando siempre por sí sola, los plenipotenciarios reunidos en Bayona acuerdan la propuesta hecha por el gobierno de S.M Católica y su aceptación por el gobierno de S.M el Emperador de los franceses, en los términos de la siguiente declaración:

Se confirma a la ciudad de Fuenterrabía durante quince años

consecutivos, que empezará a rejir el 1º de enero de 1859, el uso en que está de facilitar los prácticos y de establecer las valizas necesarias para la seguridad de la entrada y navegación en el río Vidasoa.

“...Se confirma a la ciudad de Fuenterrabía durante quince años consecutivos, que empezará a rejir el 1º de enero de 1859, el uso en que está de facilitar los prácticos y de establecer las valizas necesarias para la seguridad de la entrada y navegación en el río Vidasoa...”

Por este doble servicio continuará la espresada ciudad percibiendo los derechos establecidos.

Se declara espresamente que esta concesión a favor de Fuenterrabía, es solo temporal, y que Francia conserva la facultad de reclamar a la espiración del plazo de los quince años, por los respectivos a los servicios de prácticos y de valizas en el Vidasoa, la com-

pleta igualdad de derechos estipulada como principio jeneral en el tratado de 9 de diciembre de 1859.

Hecho por duplicado en Bayona el día 31 del mes de marzo de 1859.

Los plenipotenciarios de España, Francisco María Marín y Manuel Monteverde; los plenipotenciarios de Francia Víctor Lobstein y Jeneral Callier.

(Diccionario del Derecho Marítimo de España, en sus relaciones con la Marina Mercante, Alejandro de Bacardí, 1861).

1914.- Intrépida actuación de dos prácticos chileno-alemanes:

Durante la primera guerra mundial, el 8 de diciembre el crucero ligero alemán *Dresden*, al mando del capitán Lüdecke, después de unirse a la escuadra alemana de Oriente, (bajo el mando del Almirante Graf von Spee) y de participar en la batalla de Coronel, en

las costas chilenas, aniquilando totalmente a la flota inglesa del almirante Cradock, es acorralado junto con los restantes cruceros pesados y ligeros alemanes que compone esta flota, frente a la Malvinas, por una formidable flota inglesa que aniquila a la totalidad de la alemana, excepto al *Dresden* que logra escapar y fondear en la bahía Morris,

en la Patagonia chilena.

Amparándose en los sinuosos y complicados senos de la Tierra de Fuego y con la inestimable ayuda de los prácticos chileno-alemanes H. Rhotenburg y A. Pagels, los cuales con el auxilio de su embarcación tipo cutter *Elfriede*, burlan la persecución de los cruceros ingleses y logran salir a mar abierta, pero con la maquina en

malas condiciones, por lo que se ven obligados a refugiarse de nuevo en la isla de Juan Fernández, en donde son otra vez acorralados por la flota inglesa, motivo por el cual su capitán ordena la evacuación y la voladura de la Santa Barbara, logrando con ello salvar a 300 hombres que fueron conducidos a cargo de Chile, al puerto de Valparaíso, e internados en la Isla de Quiriquina.

Hechos que si bien son destacables desde un punto de vista profesional e histórico, que ponen de relieve, la importancia del servicio de practica en cualquier país del mundo, que con estas actuaciones personales de dos prácticos, evitando embarcar, pero facilitándoles todos sus conocimientos al mando del crucero, logran salvarlo de un cerco y trágico final, sin implicar directamente al estado chileno ante el Reino Unido, al no embarcar, históricos hechos que son al mismo tiempo de especial mención, en relación con España, por las repercusiones que de estos eventos, años mas tarde, llegan a influir en nuestra propia historia, pues en aquel mítico crucero, iba de primer teniente y ayudante de su capitán, Guillermo Cánaris, quien mas tarde alcanzaría el grado de Vicealmirante y Jefe del Servicio Secreto del III Reich.

Personaje intrépido, sagaz y fuera de lo corriente, que logra escapar de Chile atravesando los Andes, pasar a Argentina y dado sus conocimientos de español, burlar a los ingleses, llegando a Berlín, posteriormente es enviado a España en tareas de información, desde donde opera, desplazándose a Francia e Italia, en donde es



detenido y enviado en un buque español a Marsella para ser fusilado, logrando convencer a su

“...dos prácticos, evitando embarcar, pero facilitándoles todos sus conocimientos al mando del crucero, logran salvarlo de un cerco y trágico final, sin implicar directamente al estado chileno ante el Reino Unido, al no embarcar; históricos hechos que son al mismo tiempo de especial mención, en relación con España, por las repercusiones que de estos eventos, años mas tarde, llegan a influir en nuestra propia historia...”

capitán para que le desembarque en Cartagena, donde le recoge un submarino alemán que le traslada a Alemania, desde donde continua en progreso su carrera hasta alcanzar los cargos relatados; una odisea, que hace que el resto de su vida hasta su fusilamiento, muestre un franco agradecimiento a España. (“Tras la estela del Dresden”, por María Teresa Parker de Bassi).

Todo una histórica epopeya, que muestra la realidad e impor-

tancia del practica, especialmente en época de crisis o guerra, que tan al descubierto en nuestros días, deja a quienes, ciegos por la globalización, liberalización, privatización y cuantos rimbombantes conceptos quieren aplicar a un servicio que es tan antiguo como la navegación y la aventura marítima, se olvidan de la transcendencia del servicio de practica y de la repercusión tanto a favor o

en contra, en la realidad económica y de proyección de un país que tiene en sus puertos, ríos y radas, las entradas o salidas, de sus riquezas, éxitos o desdichas, por ello cabe recordar que siempre ha sido un servicio regulado y controlado por las Autoridades con responsabilidades marítimas, lejos de cualquier especulación comercial, pero no por ello carentes de repercusiones en la eficacia económica y de organización de los puertos comerciales que son al mismo tiempo





necesarias preservar..

1939.- Vacantes de prácticos en los puertos españoles al finalizar la Guerra Civil: Según dio a conocer el autor reseñado, existía en toda España unas 40 vacantes de prácticos en los diferentes puertos, por haber sido asesinados 11 de ellos y los restantes fallecidos por muerte natural.

Estas vacantes fueron cubriéndose por el sistema que a continuación se describe:

Se cubrían las vacantes por oposición ante un Tribunal presidido por el Capitán de Puerto, teniendo como vocales dos Capitanes de la Marina Mercante, dos Prácticos de la Corporación y un Secretario Ayudante de la Capitanía, este tribunal examinador efectuaba simplemente un examen de suficiencia, siendo remitido a Madrid la relación de aprobados, donde se elegía aquel de ellos que tuviera más años de navegación, y otros méritos previstos en la Real

Orden de 1930 que a propuesta del Director General de Navegación D. Luis de Rivera modificó en parte el sistema hasta entonces establecido, pues en cierta medida evitó o por lo menos aminoró., el hecho a todas luces injusto de que muchachos de veinticinco a treinta años, concursara a plazas de Prácticos que sin duda, deben de ser cubiertas por hombres de edad

“...Se cubrían las vacantes por oposición ante un Tribunal presidido por el Capitán de Puerto, teniendo como vocales dos Capitanes de la Marina Mercante, dos Prácticos de la Corporación y un Secretario Ayudante de la Capitanía, este tribunal examinador efectuaba simplemente un examen de suficiencia, siendo remitido a Madrid la relación de aprobados, donde se elegía aquel de ellos que tuviera más años de navegación, y otros méritos previstos en la Real Orden de 1930...”

madura y ya cansados de navegar.
(Policía de los Puertos y el Capitán Marítimo, conferencia pronunciada por Juan Navarro Dagnino en la Escuela de Guerra Naval, marzo 1945. Estudios sobre

Marina Mercante y Pesca. Publicaciones de la Subsecretaría de la Marina Mercante 1950)

1941.- Obligación del servicio de practicaje español en relación con su soporte económico: Por Orden de 30 de septiembre de este año, se dispuso que mientras durase la guerra europea, los buques de cabotaje estaban obligados a utilizar los servicios de los prácticos a las entradas y salidas de los puertos y movimientos interiores, con el fin, de evitar que por los escasos ingresos de los prácticos se vieran éstos obligados a buscar otros medios de vida, con perjuicio para un servicio tan indispensable como el de practicaje.

(Leyes Marítimas de España, Navegación y Transporte Marítimo, Tomo I Navegación, Luis González Vieytes y Francisco Fariña Guitián, 1952)

2004.- Él práctico como representante del estado de derecho. Abandono de polizones en la mar: El 23 de mayo dos días después de zarpar del puerto de Dakar, el atunero *Wisteria*, de 115 m de eslora y bandera panameña, al detectar cuatro polizones que presumiblemente habían embarcado en este puerto, son abandonado en una balsa de fortuna (como las empleadas para pintar a flote el casco en aguas abrigada) a unas 1.200 millas al sur de las Canarias, en posición totalmente imposible de poder llegar a ningún otro puerto ni de sobrevivir, caso de no ser recogidas pronto por otro buque que los avisten.

A la llegada del buque a Villagarcía de Arosa, el día 27 un tripulante entregó al práctico de este puerto una nota escrita denunciando los hechos, el cual inmediatamente informó a la Guardia Civil, Policía nacional y agente consignatario, dado la gravedad del comunicado. Estas autoridades tomaron declaración a la tripulación, formadas por catorce chinos entre los cuales solo dos confirmaron los hechos. Pasando su Capitán, Jefe de máquinas y Segundo Capitán a dependencias policiales a continuación.

Una vez más se observa la pragmática realidad de la figura del práctico ante la praxis diaria marítima-portuaria, pues nada más embarcar se le presenta un tripulante que considerándolo como la persona más adecuada e inminente para transmitir tal salvajada, no duda en confiar su denuncia para su posterior gestión de alertar a las autoridades. en consideración a la independencia y buen criterio que espera del práctico y no solo de su labor técnica y náutica, cuya figura ante estos hechos, pasa a ser el primer representante de un estado de derecho frente a estas circunstancias. (ABC 30.05.2004)

2005.- Las embarcaciones de practicaaje: De la madera al PRFV y su relación con la Convergencia Europea: A primero del pasado abril la Corporación de Prácticos del Puerto de Tarragona recibió del Astillero Rodman Polyships de Vigo, la tercera embarcación para el Servicio de practicaaje de este puerto, de la serie Rodman 38, eslora, 11 m, con casco construido en poliéster reforzado con fibra de vidrio (PRFV), bajo las normas de clasificación del Lloyd's

Register of Shipping, equipada con dos motores MAN modelo D 0836 LE 402 de 360 CV a 2.400 rpm, que le permite alcanzar una velocidad máxima de 28 nudos, siendo equipada con todos los elementos y equipos que al día de hoy ya son habituales en este tipo de embarcaciones y destacando que como anticipo a la nueva regulación que próximamente entrará en vigor sobre los equipo de VHF con llamada selectiva digital (DSC), se ha instalado uno de estos, lo que motiva que se observe en la fotografía una instalación triple de antenas de VHF, pues este nuevo equipo precisa de dos antenas (la tercera es para el segundo equipo de VHF convencional) y un sistema autónomo de baterías y cargador, al tiempo que hace también necesario instalar un GPS como apoyo necesario a estos equipos DSC.

Con esta incorporación la flota de las embarcaciones de los prácticos de Tarragona queda totalmente renovada, dándose de baja con esta misma fecha la última embarcación construida en madera (*Conchita*) que ha prestado servicios desde 1975 y que por su

buen estado y mejor mantenimiento, ha sido vendida a una empresa de buceadores del puerto de Castellón de la Plana, cerrándose así una época del empleo de este material tan noble como es la madera que tan buenos resultados han dado desde que se comenzó su uso en Iberia, con la llegada de los fenicios a Gades, (Siglo VII a d C.) cuando construyen el primer astillero para embarcaciones de madera, enseñando a los turdetanos estas nuevas técnicas, que sustituyeron a la hasta entonces construidas con pieles y que ha demostrado lo acertado del dicho "*a la mar madera*", que tan bien sintetiza su empleo.

En relación con este histórico cambio de la madera al PRFV, cabe reseñar que en Tarragona se ha finalizado la renovación este año, y en comparación con otros puertos del entorno mediterráneo como Marsella es de significar que pasó de la madera al PRFV en 1968, lo que sirve de ejemplo práctico y real de convergencia europea, que es preciso conocer para seguir mejorando.

