

# Curiosidades Históricas/7

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

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

**90 a.d. J.C.: Viento Euro o la madre que parió al levante:** Conocido es que Poseidonios fue una de las grandes mentalidades de la época helenística, nacido en Siria, militó con los estoicos y llegó a ejercer gran influjo sobre sus secuaces romanos.

Preocupado por todo aquello que observaba y especialmente por sus inquietudes geográficas, astronómicas, naturales e histórica, le llevaron a efectuar grandes viajes para tratar de averiguar muchas de las inquietudes que se le presentaban, así sabemos que en el año 90 a.d.J.C salió de Marsella hacia España, navegando por toda la costa mediterránea hasta arribar a Gadeira (Cádiz) donde residió, por ser esta ciudad entonces, el mas importante emporio del Occidente con un trafico marítimo que destacaba sobre las restantes ciudades de su época y además ofrecía una atalaya ideal para la observación y estudios oceanográficos, por la conjunción del Océano con el Mediterráneo en el estrecho de Gibraltar. Todas sus observaciones sobre los sorprendentes efectos oceánicos observados fueron recogidas en su obra *Peri okeanoú*, (Acerca del Océano), que tanto influyó en Strábon

Persiguiendo el estudio de las mareas y sus efectos en los ríos y rías de la zona gaditana, llegó a remontar el Guadalquivir para arribar a Sevilla e incluso algo mas arriba hasta donde se hace sentir el flujo de las mareas, desde donde se dispuso a regresar a Italia.

Es en esta navegación de regreso, donde sufrió y observo algo peculiar, que si bien, ya era citado por antiguas crónicas púnicas, no por ello dejo de sorprenderle por sus efectos, pues encontrando por proa un levante de muy señor mío, tardó tres meses en llegar penosamente a Italia y todo ello gracias a un buen navegante que sin duda



comandaba su buque, el cual sin desistir en su empeño, desvió su navegación hacia las Baleares, Cerdeña y las costas africanas (costas de Libye era la denominación genérica desde el Magreb hasta Libia de la época) hasta salir del área del golfo Sardó en donde este viento se hace mas manejable.

Por ello ha pasado a la posteridad la descripción magistral que sobre el viento *eúroi* y sus efectos, transmitió a la posteridad el citado geógrafo, describiendo la zona de desarrollo y época determinada del año en la cual más usualmente se presenta y por ello se pretende en estas líneas recoger unas consideraciones que pudiesen venir al caso. (*España y los Españoles hace dos mil años, según la Geografía de Strábon*, Antonio García y Bellido, Edición 10ª, Mª

Paz García Bellido 1.993)

El *eúroi* es el nombre fenicio del viento de levante denominado *euro* por los romanos, que sopla del Este –Sudeste, y que con la misma denominación fenicia es también nombrado por los griegos y romanos, si bien durante la época romana en la Bética, otros navegantes le denominaban *Vulturno*, pues quizás con este nombre, se trataba de enfatizar las dificultades que este viento ofrecía al navegante en el tráfico marítimo de regreso desde la Bética a Roma, muy especialmente en consideración a las innumerables voltejeadas que debían de dar.

En la denominación fenicia y griega de este viento se observa una curiosa contradicción sobre el hábito que desde la antigüedad, empleaba los navegantes para nombrar un determinado viento, pues era una tradición nombrar al viento por la dirección o denominación del lugar de donde procedía, no como en este caso se observa, que corresponde a donde lleva, ¿Euro-pa?, si como parece, era esta la denominación que los fenicios daban a esta zona de la turdetania, en el SW peninsular, en donde tantas riquezas y buenos negocios encontraron y realizaron, con tal aceptación de sus habitantes, que hasta su lengua cambiaron por la fenicia incluyendo su alfabeto y todo ello basado en el negocio del trueque, a través de una curiosa ceremonia de aceptación sin presión, ni dialogo y sin confrontación belicosa, tan solo y simplemente por la exposición y deposito de sus mercancías en la explanada del templo, retirándose a sus embarcaciones fondeadas en las

proximidades, y esperar que el posible comprador turdetano, evalúe lo expuesto y presente a cambio otros productos, generalmente metales de plata y oro o alimentos de las numerosas salazones de la zona, depositando junto a lo expuesto las cantidades que estimaba y ofrecía a cambio de las mercancías fenicias, (cristales de colores, espejos, etc); si no había acuerdo, una u otra parte iba modificando su oferta hasta que tácitamente llegaban a un acuerdo que se materializaba al retirar los productos que la otra parte ofrecía.

De estos trueques y buenos entendimientos, se basa el asentamiento fenicio en el Golfo de Cádiz y el inicio de las exploraciones hacia el África occidental y costas portuguesas y gallegas por estos intrépidos navegantes que sorprendido por la pericia de los marinos turdetanos ante las realidades del océano, los efectos de las mareas, la mar con periodos de olas mas largas, las puestas de sol y luna etc. no dudan en apoyarse en la asistencia de los pilotos turdetanos para progresar en sus exploraciones hasta el Golfo de Guinea y las costas bretonas, asistencia marítima que son los prolegómenos del practicaje tanto marítimo o de costa, así como de aguas consideradas como interiores, dado los múltiples pasos, canales y meandros que presentaban las costas del golfo gaditano, en sus numerosos archipiélagos desde Santi Petri hasta la desembocadura del Guadiana que la configuraban en esa época.

**1520.- Canoa:** Dicha embarcación llamó la atención de Antonio Pigafetta en su diario sobre la primera vuelta al mundo que felizmente concluyó Elcano en 1522, pues según relata este cronista italiano, cuando arribaron a las tierras de Verzín, (la actual Brasil) en diciembre de 1520, la describe como *una barca hecha de un solo tronco, ahuecado con hachas de piedra, de tales dimensiones que pueden embarcar treinta a cuarenta hom-*

*bres, los cuales por medio de una pala al modo de las de panadero, la impulsan remando todos al mismo tiempo, en la cual se desplazaban los habitantes de estas tierras.* (Antonio Pigafetta, “*El primer viaje alrededor del mundo*”)

La voz *canoas*, que pronto llega a la desembocadura del Guadalquivir, es asimilada de inmediato por los habitantes de esta



*Barca tallada en un solo tronco o monóxila, única forma de navegación por el valle medio del Guadalquivir antes de la Era Cristiana.*

zona, llegando hasta nuestros días, concretamente en Sanlúcar de Barrameda se llama *canoas* a una embarcación auxiliar plana con mas de medio metro de francobordo, construida con cuadernas y tabazón de madera y muy parecida a las hoy tristemente tan de actuali-

dad llamadas *pateras*, de modo que permita varar y trasladarla sin gran esfuerzo hasta la arena seca de la orilla, normalmente dotada de un par de remos y hoy también con un motor fuera borda, que ha servido y sirve, para el apoyo en el embarque y desembarque del pescado, del personal de estas embarcaciones y el traslado del *costo*, (provisiones de boca y ciertos pertrechos), que son necesarias para estas faenas, especialmente cuando los pesqueros fondeaban por no existir muelles, en Bajo de Guía o fondean buscando el socaire de la Punta del cabo de Malandar al recalar vendaval de SW frente al actual muelle de Bonanza.

Esta peculiar voz, también ha sido empleada en el mundo del practicaje de esta zona, pues así nombraban a la embarcación del Práctico, el personal de las dotaciones de estas embarcaciones cuando se referían a ella en particular, tanto en Chipiona como en Bonanza, pues aunque dotada ya de motor y con un casco de quilla y dos casetas, esa era su denominación coloquial dentro de este particular mundo, por lo que se ha conservado a modo de ejemplo vivo, la herencia colonial del lenguaje de varios siglos atrás, que bien asimiló esta curiosidad recogida por Pigafetta, y que se impuso a la denominación romana de esta





Óleo sobre lienzo: Regreso de Juan Sebastián de Elcano a Sevilla (8 de septiembre de 1522), después de la primera circunnavegación del Mundo

misma embarcación, *monóxila*, que de características idénticas a la vista en Brasil por el italiano, era ya usada en el Guadalquivir antes de la Era Cristiana.

Actualmente aun se conserva el uso de la voz *canoas* en el servicio de practica de la Ría de Huelva a pesar de que los Prácticos navegan en modernas y rápidas embarcaciones de fibra reforzada con poliéster y también en Ceuta, es de uso habitual nombrar de este modo la embarcación del Práctico.

### Siglos XV, XVI y XVII.- Llamada a Práctico en Sevilla:

Cuentan las crónicas que todo galeón, o navío que amarrado en este puerto se disponía a salir para iniciar la aventura de la Carrera de las Indias, seis horas antes, disparaba una salva de cañón para avisar a toda la dotación, pasaje y otros interesados en esta nave, que después de este periodo, se inicia la maniobra de salida, cañonazo que también era escuchado por el Práctico asignado para la bajada del Guadalquivir, el cual tomaba buena nota, de la hora para su próximo servicio. (*Manuel*

*Romero Tallafigo*, conferencia en el Circulo Artesano de Sanlúcar de Barrameda Noviembre de 2004).

### 1859.- Uso de la bandera mercante:

Conocido es que en esta fecha la bandera mercante para todos los buques de pabellón español, estaba constituida por 5 franjas horizontales amarillas y encarnadas, la central y las extremas amarillas y las restantes encarnadas, sin escudo real. (art. 5 tit. 1 trat.4º de la Ordenanzas



Generales de la Armada).

Pero ocurrió en Málaga un hecho singular que motivó la promulgación de una Real Orden con fecha de 22 de julio de este año, para aclarar una duda en cuanto a su cumplimiento, pues podría pen-

sarse que había situaciones, cargos o misiones que se pudiese considerar que algún buque o embarcación quedaba exento de esta obligación contemplada en las Ordenanzas pues dedicándose al transporte de valijas de las rentas reales, o sean fletados por cualquier institución real, o pertenecan al Ministerio de Fomento, podrían considerarse fuera del ámbito mercante.

En realidad se planteaba una duda muy particular, sobre que bandera debería de ondear el bote de los ingenieros de camino, canales y puerto de esta instalación portuaria andaluza, así como si estas embarcaciones deben o no, estar matriculadas, a consecuencia de la petición del jefe del citado cuerpo en esta plaza; enterada Su Majestad por comunicación cursada por vía reglamentaria, y oído el parecer de la Junta consultiva de la Armada se ha dignado resolver:

*Que no estando comprendido el cuerpo de ingenieros, canales y puertos en las excepciones que para el uso de la bandera nacional se hacen en los artículos 1º y 4º inclusive del tratado 5º tit. 1º de las Ordenanzas Generales de la Armada, no puede usar otro pabellón que el de cinco fajas sin otro distintivo que para todas las embarcaciones mercantes señala el art. 5º del mismo tratado y título y en cuanto a las del expresado cuerpo, ya sean de propiedad de los individuos del mismo o pertenezcan al Ministerio de Fomento, es forzosa condición de que estén matriculados, así como la gente que las tripulen, tanto por estar así prevenido en los artículos 1º del tit. 9º y 10 del tit. 5º de la Ordenanzas de 1802 como en observancia de las soberanas disposiciones de 17 de abril de 1844 y de 16 de marzo de 1856, en las que S.M. tuvo por conveniente declarar que ninguna corporación ni persona que no pertenezca a los matriculados de mar pueda emplearse en la industria de la pesca ni en el ejercicio de la navegación, y*



que en la matriculación de las embarcaciones que pertenezcan a ramos de otros Ministerios se consideren como armador la autoridad a cuyas órdenes vayan a servir.

**2004 Faro mariano:** El 14 de octubre a la hora del Angelus se colocó una replica de *La Galeona* en la cofa del antiguo Faro de Las Puercas, famoso bajo que vela a la entrada del puerto de Cadiz ya en su bahía La imagen quedó mirando a América como guardiana de los navegantes que pasan por sus aguas próximas. Esta mariana decisión, parte de un acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, que fue aprobado por el pleno celebrado el 9 de septiembre de 2003. La imagen es una reproducción en bronce de la Patrona de Cádiz, realizada por el escultor Miguel Ángel Rodríguez, pesa 182 Kg. y mide 1,70 m. de altura. (*Diario de Cádiz* 15 octubre 2004)

Como sabemos es una tradición de este puerto, que la heredó del de Sanlúcar de Barrameda, cuando el



Virgen del Rosario "*La Galeona*" de la flota de indias  
Altar mayor de la Iglesia de Santo Domingo  
Sanlúcar de Barrameda

Tráfico de las Indias pasa a Cádiz por aumento de los portes de los

navíos, pues tanto en Sanlúcar como después en Cádiz era costumbre que en las naves Capitanas de las flotas que se armaban para esta aventura, se embarcara una replica de Nuestra Señora de lo Rosario, patrona de los Dominicos, que tanto influyeron en el esfuerzo americano durante los siglos XV, XVI y XVII.

Actualmente es también tradición que nuestro bergantín goleta *Juan Sebastián Elcano*, cuando realiza un periplo completo alrededor del mundo, embarca mediante una solemne posesión, una replica de esta imagen, conocida como *La Galeona* por su comentada historia y tradición de los antiguos navegantes. Es de suponer que la colocación de tan conocida y venerada imagen, en nada desvirtúe la función principal de una baliza, que es la de señalar un peligro al navegante, por mas que una mariana devoción y con mucho arraigo en estas costas se quiera perpetuar.

