

curiosidades Històricas/8

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

Por el Capitán Francisco J. Iañez.

Práctico del Puerto de Tarragona

Del siglo X a.d.J.C. a principios del siglo XIV .- Antecedentes de los Consulados del Mar: Una de las características mas destacadas que ha presentado desde la antigüedad el comercio marítimo, ha sido la constante necesidad de establecer un órgano o institución propia en donde concertar todas aquellas singularidades que este comercio presenta, dada la diversidad de particularidades, usos y costumbres de las personas e intereses que confluyen en las relaciones comerciales marítimas que se realizan en los puertos o lugares de refugio.

Los antecedentes más antiguos en la península ibérica se obtienen, de las huellas y crónicas de los fenicios en sus relaciones comerciales con los iberos turdetanos, cuando estos intrépidos marinos y mercaderes arribaron unos diez siglos antes de Jesucristo, al entonces archipiélago gaditano, en donde fundaron templos y oráculos que al tiempo que servían de culto, eran también una especie de consulado marítimo en donde obtenían, el marco más idóneo para sus parafernalias, con el fin de formalizar y dar ciertas garantías, al comercio del trueque, en los cuales demostraron estos visitantes ser verdaderos maestros.

Dos templos fenicios se establecieron en esta área, uno sobre lo que hoy aun es, la isla de Sancti Petri, frente al río o caño de su nombre (termino municipal de San Fernando) y el otro en un promontorio o loma, próxima al fondeadero de Bonanza, el cual



Antiguo muelle de Bonanza y los tres edificios emblemáticos de Bonanza: el faro, la aduana y el cuartel

además servía de baliza de bifurcación para salir de la desembocadura del Guadalquivir, bien hacia poniente o hacia la bahía gaditana, pues entonces esta desembocadura tenía mas de una salida a la mar.

Superado este antiguo periodo y como herencia organizativa del establecimiento portuario portuaria del imperio romano, cuando establecen los *curatores*, administradores portuarios de rango consular, a cuyo cargo tenía los *procuratores* y *adiutores*, que eran funcionarios encargados del mantenimiento portuario, de las manipulaciones de cargas e incluso de los contratos de las actividades marítimas portuarias de los *navicularii*, marinos empeñados en el tráfico interior portuario (*El Baetis-Guadalquivir, puerta de Hispania, Notas sobre el papel económico de los ríos ibéricos en la antigüedad*, Manuel Parodi

Álvarez, Universidad de Sevilla), es en Pisa durante el siglo XIII, donde se obtienen los primeros datos sobre la existencia de cónsules marítimos propiamente nombrados, los cuales aparecen como un cuerpo influyente con funciones, principalmente de proteger los intereses del comercio legitimo. Casi al mismo tiempo aparecen cónsules de mar en Génova, los cuales eran meros funcionarios públicos y en Montpellier, donde los consejeros municipales preocupados por el gobierno y los asuntos de la ciudad, contribuyeron a aligerar su trabajo, estableciendo el *Consulat de mer*, en el cual los propios cónsules de mar, supervisaban los caminos reales y canales que daban a la mar, así como administraban los asuntos que afectaban a las conveniencias de la navegación y el comercio. (*De los Consulados de Mar en Pisa y en Génova*. A. Shaube, 1886 y 1888).



Itinerario Fluvial por el Guadalquivir, Sanlúcar-Doñana

En Castilla, obtenemos unos antecedentes de los consulados marítimos, según relata Pedro Barrantes Maldonado en *Ilustraciones de la Casa de Niebla* (1541), cuando en el siglo XIV navieros y comerciantes bretones se establecen en Sanlúcar de Barrameda, por mandato del Duque de Bretaña, después de realizar este una visita a dicha ciudad, por cortesía de su primo D. Juan Alonso de Guzmán, Señor de Sanlúcar, días después del matrimonio en Burgos del Duque de Bretaña con Dª Isabel, hermana del Rey Fernando en 1340, pues necesitando la recién casada unos días para preparar su ajuar, antes de su traslado a Bretaña en donde fijara su residencia, su reciente esposo, aprovecha la ocasión para en una intensa galopada desde Burgos a Sevilla y navegar después desde esta ciudad a Sanlúcar por el río Guadalquivir, descubre la importancia de esta ciudad, sus puertos y facilidades que el Guzmán le ofrece para el asentamiento de una colonia de navieros bretones en Sanlúcar de Barrameda, por lo que al regresar a sus tierras bretonas, potencia el establecimiento de esta colonia, bajo el amparo del Duque de Medina Sidonia, abandonando un incipiente asentamiento bretón que habían comenzado en puertos de

Vizcaya y Galicia, al ofrecérselas unas condiciones más ventajosas para el desarrollo de su comercio, aprovechando también las facilidades y oportunidades que ofrecían las dos vendejas (ferias internacionales) anuales que en esta ciudad se celebraban por Real Privilegio de Alfonso X desde hace ya más de un siglo y en donde obtienen estos comerciantes y transportistas, ya en el siglo XVI, unos privilegios exclusivos para sacar sus mercancías por mar y tierra sin pagar derechos, resolver sus asuntos en los que afecten a los negocios entre bretones y castellanos, bajo una propia jurisdicción civil y criminal, nombrar sus propios cónsules, asegurándose la franquía de sus domicilios ubicados dentro de una área propia asignada y cercada con cadenas, la cual estuvo situada a los pies del palacio ducal y que con el paso de los años sería el inicio de la expansión urbana de esta ciudad, ante el desarrollo económico y social, que la era del descubrimiento de América trajo consigo.

El asentamiento y posterior desarrollo del consulado bretón en Sanlúcar de Barrameda, al que luego siguieron otros como, los flamencos, ingleses y franceses que no alcanzaron la importancia económica ni las ventajas del primero, fueron quizás una

de las decisiones más acertadas del Ducado de Medina Sidonia, ya que abrió su comercio al mundo, especialmente centro europeo, que tanto contribuyó a su expansión y fue una de las bases económicas más solventes para situar a los puertos de Sanlúcar de Barrameda y Bonanza como líderes de los puertos castellanos, durante los siglos XIV, XV y XVI.

1257.- Ordenanzas para el gobierno del puerto de Barcelona: En cumplimiento de un mandato efectuado por cartas de Jaime I, en las cuales se dan instrucciones para la formación de un consejo de prohombres o notables de la ribera, se crea el *Consejo de prómens*, con objeto de reglamentar la administración de las cuestiones marítimas, que dada la carencia de los mismos, era juzgada como responsables de "graves peligros y serias perdidas"

Los estatutos que se redactaron de acuerdo con este mandato, fueron aprobados en 1258, con la creación del Consejo de la ribera, de los cuales se dispone muy escasos datos, pero que dan lugar a confirmar que no fueron estos un predecesor del *Consolat del Mar* de 1347. (A. Capmany, Código de las Costumbres Marítimas de Barcelona).

1283.- Creación de los Consulados de Mar: La Corona de Aragón por medios de privilegios o cartas reales, da lugar a la creación del Tribunal gremial o Tribunal consular, en principio para asuntos marítimos y a veces, en los primeros años de su establecimiento, también entendían de litigios comerciales distintos del intercambio marítimo.

Al principio, el gremio fue, una asociación de comerciantes marítimos, patronos y propietarios de barcos, pero por su propia evolución ya como Consulado de

Mar, se transforma en un tribunal comercial, al tiempo que esta asociación marítima, se hace un gremio mercantil, e incluso una corporación que finalmente también abarcó a los grandes terratenientes e industriales.

Por ello en su inicio, el Consulado de Mar, centró su atención en la protección de los derechos de propiedad de barcos y cargamentos, así como en la defensa de la asociación contra la piratería y las represalias comerciales, ante la incapacidad de la autoridad pública de librar al comercio marítimo de estos azotes, siendo también un motivo fundamental para su establecimiento, el asegurarse que los litigios y disputas referentes a los contratos marítimos y mercantiles, se resolvieran de forma expeditiva, sin da lugar a que, por los impedimentos de los jueces ordinarios, resultaran en muchas ocasiones con la ruina de numerosos comerciantes, o en otras ocasiones los propios abogados encontraban la manera de prolongar los litigios de índole mercantil, de modo que nunca terminaban, por muy injustas que fueran las reivindicaciones.

El primer Consulado de Mar se estableció en Valencia en 1283 al que le siguieron durante más de cuatro siglos los siguientes Consulados de Mar:

Mallorca 1343; Barcelona 1347; Tortosa 1363; Gerona 1385; Perpiñán 1388; Sant Feliu de Guixols 1443; siguiéndole los de Zaragoza y Calatayud que están sin apenas documentos que sirvan de base, así como el de Tarragona, los de Messina, Trapani, Cerdeña, Sicilia y el de Malta en 1697, todos se debieron a privilegios otorgados por los Reyes de Aragón, por lo que podemos decir que en la península ibérica, el consulado es una institución aragonesa, que se implanta en su zona de influencia hasta finales del siglo XV.

En este siglo también se

establecen otros consulados, como el de Burgos (capital de Castilla) en 1494, que tanto influyó por la importancia de sus comerciantes en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa, estableciéndose en 1560 el Consulado Bilbao, si bien antes, desde el siglo XIII, ya existía en este puerto, el gremio mercantil de Bilbao, así como en San Sebastián, que teniendo una Cofradía de Mercaderes y Mareantes desde 1463, establece su Consulado en 1.489.



Durante el siglo XVII muchos consulados empiezan a decaer por inactividad o decadencia durante el periodo de estancamiento comercial e industrial de algunas de estas ciudades, Tortosa, Sant Feliu de Guixols y Zaragoza, otros se transforman o cambian de localización como el de Mallorca por el de Palma, e incluso se dividen en dos como el de Valencia, que por presiones de los comerciantes alicantinos, tiene que establecer primero una delegación en Alicante que mas tarde da lugar a un Consulado independiente en 1785.



Con la Carrera de las Indias, en el sur peninsular se establecen nuevos consulados, como los de Sevilla en 1543 y Cádiz en 1717, siendo durante el reinado de Carlos III un nuevo periodo de desarrollo de estas instituciones en los puertos españoles habilitados para el comercio con América, así por Reales Cédulas se establecen: El Consulado Marítimo y Terrestre de la Coruña (el cual incluía Vigo y todos los puertos y pueblos del Arzobispado de Santiago), Málaga (incluía los pueblos de su obispado) y Santander todos en 1785, San Cristóbal de la Laguna de Tenerife, su puerto y demás Islas Canarias en 1786, Sanlúcar de Barrameda en 1806, Granada en 1817, Vigo en 1830 y Madrid en 1827, si bien desde 1632 ya fue proyectado sin llegar a constituirse., además se hicieron otras muchas propuestas de creación de Consulados, en Almería, Badajoz, El Ferrol, Gijón Mahón, Pamplona Reus y Soria que no tuvieron éxito.

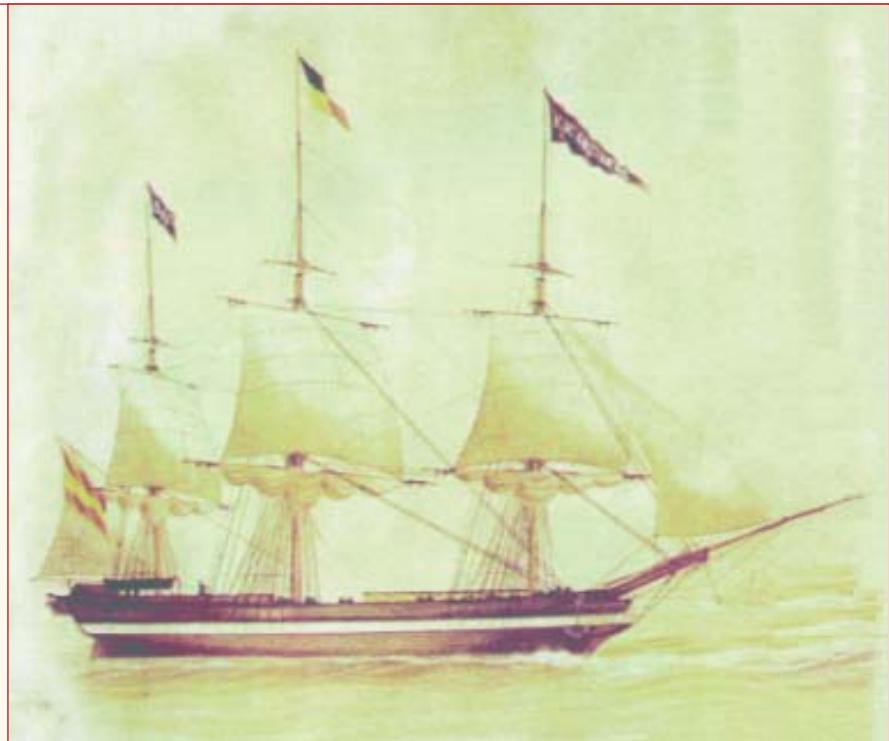
En ultramar, durante el reinado de Felipe II se establecieron Consulados en México y Lima al estilo de los de Sevilla y Burgos, que por diversas razones quedaron como únicos hasta 1793 que de nuevo se establecen en Caracas y Guatemala, posteriormente en Buenos Aires y La Habana en 1794, Cartagena, Chile, Guadalajara y Vera Cruz en 1795 y por último el de Manila en 1828.

Tantos consulados en una España que durante el siglo XVII comienza a ser más interdependiente en lo económico que lo que había sido la Corona de Aragón y Castilla en la época precedente, pronto da lugar a sentir la necesidad de una ley comercial uniforme que supere los obstáculos que los consulados presentan para el comercio interregional, llegando incluso a que los propios consulados propusieran a la Junta General del Comercio Nacional la

Codificación de una Ley Comercial, que por diversas razones no cuajo antes de finalizar el siglo, José Bonaparte lo intenta, pero los acontecimientos políticos lo imposibilitan.

En 1821 se nombra una comisión nacional que efectúa un estudio a fondo de la ley comercial existente, examinando los diversos consulados y en especial el de Bilbao así como el Código Comercial francés de 1807, lo que dio lugar a que recomendaran la publicación del primer Código de Comercio de España que es promulgado en 1829 y por cual se abolieron todos los consulados creándose en su lugar unos Tribunales de Comercio uniformes. Este Código fue la base del vetusto pero aun vigente Código de Comercio de 22 de agosto de 1885 en el cual se recogen diversos artículos referentes al Práctico, (artículos 612 y 834), posiblemente por influencia del Consulado de Bilbao, el cual en 1502 en cierta medida, como Gremio Mercantil, ya recogía algunas obligaciones de los prácticos de este puerto para pasar la barra de Portugalete, (el Piloto Mayor que era funcionario del gremio, efectuaba sondeos regularmente), pues los comerciantes de Burgos, los cuales financian el establecimiento portuario de Bilbao, estaban constantemente preocupados por las graves inundaciones del Nervión en esta época. (Robert Sidney Smith, *Historia de los Consulados de Mar, 1250-1700*)

Igualmente podemos obtener ciertas referencias al practicaje, en las Reales Ordenanzas del Consulado de Sanlúcar de Barrameda (1806) pues en su artículo 42, ya recogía la necesidad de proporcionar los competentes y oportunos auxilios de prácticos de la barra a los navíos para su entrada y salida, determinando que estos pilotos prácticos se sitúen en Chipiona,



en donde se le construirá su correspondiente dársena de abrigo, que tal como se recoge en la reseña correspondiente a 1765 que sobre esta misma propuesta fue publicada en nuestra revista Práctico de Puerto en esta sección de Curiosidades Históricas, no se llegó a materializar hasta 1854, por impulso del Duque de Monpensier se ordena construir en Chipiona un rompeolas para resguardo de las embarcaciones de los Pilotos Prácticos de la Barra.

Los Consulados de Mar que bien pueden considerarse los antecedentes de las actuales Cámaras de Comercio y Navegación, no fueron sin embargo, las instituciones que regulaban en particular el servicio de practicaje en los puertos españoles, pero no cabe duda que dado la repercusión que este servicio tuvo, tiene y tendrá en el ámbito comercial-portuario, no podían dejar de contemplarlo, aunque solo fuere por sus actos y efectos que este servicio presentaban, valga para ello esta curiosa cita que recogía el Consulat del Mar de Barcelona

en el siglo XIV que es toda una "limitación de responsabilidad" para el piloto práctico:

Y por ventura el que fue admitido como piloto no sabe la ruta que en el momento del contrato afirmó y aseguró conocer y, una vez en su puesto y hechas al patrón tales promesas, no puede cumplir nada de lo que prometió, debe perder en el acto su cabeza, sin recurso ni remisión.

1492.- El descubrimiento del tabaco, su trascendencia en España y la repercusión en el practicaje: Sabido es que a primero de noviembre de este año, los marineros Rodrigo de Jerez y Luis de la Torre, miembros de la tripulación de la flota de Cristóbal Colón en su primer viaje, fueron los primeros europeos que observaron a los aborígenes cubanos aspiran la planta que estos denominaban *cohiba* y que los españoles bautizaron como tabaco.

Pronto fue una de las plantas que arribaron a la broa de Sanlúcar y posteriormente al fondeadero de Bonanza así como al

puerto de Sevilla, tanto en plantones para adecuar su cultivo, como en ramas secas para su elaboración y consumo, así que fueron nuestros colegas los antiguos Pilotos Prácticos de la Barra y Río Guadalquivir, los primeros habitantes de la zona en conocer esta planta.

Su aceptación para el consumo y cultivo, fue creciendo a medida que era conocido por la población y no faltaron voces más que autorizadas, que avalaran los beneficios que presentaban su consumo, entre ellos destacan:

Bernabé Cobo, jesuita que describe el modo de tomar tabaco por los indígenas y sus saludables efectos cuando cita: *Aunque los indios, de quienes se tomó esta costumbre de tomar tabaco, lo usaban solamente en humos, han inventado los españoles otro modo de tomarlo mas disimulado y con menos ofensión de los presentes, que es en polvo, por las narices. Tomado de esta manera cuando es menester descargar la cabeza, divierte los corrimientos de ella, sana los reumas y hace otros saludables efectos.*

Francisco Hernández, médico de Felipe II (1600 -1620), que decía del tabaco: *Ingiriéndolo a manera de sahumerio, se concilia el sueño y se embota toda sensación de pena o cansancio; se cambian también los dolores principalmente los de cabeza, se expelle la pituita que fluye del pecho, se alivia el alma y se fortalece el estómago.*

A partir de 1518, se generaliza el consumo de tabaco, primero en polvo y posteriormente en cigarro.

En 1620 se creó la primera fabrica de tabaco en Sevilla que mantuvo la producción hasta 1770, cuando se inaugura la Fabrica Real de Tabacos, en el Prado de San Sebastián de esta

ciudad, en los edificios platerescos que hoy ocupa la Universidad de Sevilla, instalación que pasó a la historia por varias razones, es la primera fabrica española y posiblemente también de Europa, donde se incorpora la mujer al trabajo fabril, las cuales pasaron a formar un colectivo que además de importante, alcanzó bastante relevancia social e histórica, pues lograron fundar una de las cofradías de penitencias con mas arraigo en Sevilla en su Semana Santa, que aun hoy perdura, con el nombre de *Las Cigarreras*, pues en la capilla de la fabrica radicaba esta hermandad y una de sus integrantes, Carmen, fue la heroína de la conocida opera de Bizet.



Entrada principal de la Universidad de Sevilla donde estuvo la primera fábrica de tabacos.

Igualmente cabe destacar que dado la facilidad que este singular colectivo tenía para establecer conversación entre ellas, hubo de implantar en cada turno de trabajo un lector o relator, que en lugar preeminente de cada sala de elaboración, iba leyendo capítulo de libros que la dirección estimaba conveniente, con el fin de evitar los descuidos y faltas de rendimientos, por conversaciones entre trabajadoras.

El tabaco produjo un importante tráfico marítimo primero en la barra y río Guadalquivir que fue notorio y relevante para los

pilotos prácticos durante los siglos XVI y XVII, y posteriormente en Cádiz cuando este logra el monopolio del Trafico de la Indias, en donde pronto también se estable la Fabrica de Tabacos en esta ciudad, al final de la Cuesta de las Calesas, junto al muelle de rivera de este puerto hasta que en la década de los ochenta del pasado siglo, se trasladó a los terrenos de la zona franca de esta ciudad junto al Puente de Carranza, pasando su emblemático edificio a ser remodelado como Palacio de Congresos.

El tráfico marítimo originado por la entrada del tabaco por Cádiz, pronto fue de cierta importancia, primero y durante mas de dos siglos, en buques nacionales que procedían de Cuba principalmente y finalmente ya en la década de los setenta del pasado siglo, en buques cubanos, cuando por el bloqueo norteamericano a la isla, hizo inviable la carga de este producto en buques nacionales, curiosamente este tráfico de buques cubanos en Cádiz estuvo bajo vigilancia de un servicio de información norteamericano hasta que dejaron de recalcar los buques de ese pabellón en este puerto; la descarga de los faldos de tabaco cubano en Cádiz ofrecía cierta belleza plástica por la cantidad de mano de obra que empleaba en el trajín desde la bodega al vagón de ferrocarril que al costado se posicionaba, posiblemente ha sido las ultimas operaciones portuarias que se efectuaban empleando el gancho de estibador a modo de garfio, que todos hemos conocido desde tiempos pretéritos.

Igualmente tuvo la fabrica de Cádiz su encanto y su historia, pues ha servido como marco idónea para mas de una película que de algún modo, incluía la importancia de esta manufactura en la vida de una ciudad, cabe destacar como más sobresaliente la película *Cuba*, que tanto

planos rodó en esta ciudad por su parecido a La Habana, no en vano se dice: *La Habana es Cádiz con más negrito, Cádiz es La Habana con mas salero.*



A causa de la perdida del Imperio Español principalmente y posteriormente como reacción de algunos industriales descendientes de canarios emigrados a Cuba, ante los efectos de la Revolución de 1957/59, un importante grupo de elaboradores de tabaco, se establecen en las Islas Canarias en donde llegaron tener una considerable repercusión en la economía, agricultura y tráfico marítimo de estas islas, los cuales llegaron a competir por calidad y precio, con el monopolio estatal para la venta de los productos elaborados con tabaco, que establecido en la península por la Real Hacienda desde 1701, se expandió por todo el territorio excepto el País Vasco en 1730, (genuina creación de los que hoy conocemos como tienda franquiciada, que todos asignamos quizás erróneamente, a la influencia anglosajona en nuestro comercio, pero que no sería descabellado atribuir, al comercio al por menor de los producto elaborados del tabaco).

Desde 1896 a 1945 el monopolio pasa al Banco de España a través de la Compañía Arrendataria de Tabacos que lo mantiene como tal a base de varias prorrogas. En 1945 se

constituye la compañía Tabacalera S.A. obteniendo el monopolio durante 25 años finalizando en 1998 que ya como empresa privatizada ha sido integrada en un grupo francés.

El auge del tabaco tanto en su cultivo como en la elaboración tuvo también una importante repercusión en el resto del territorio nacional, así se establecieron nuevas fábricas como la de Tarragona, la cual está pendiente de parar su producción, según los planes del grupo antes citado y cuyo edificio también emblemático se disputa el Ayuntamiento para su uso, dado la ubicación, estructura y usos que posibilitan sus instalaciones.



El cultivo del tabaco, pronto pasó a ser de consideración en muchos lugares de la península e incluso en los mejores valles de Andorra, en donde se obtenían tierras fértiles y agua abundante como en las vegas de Granada y Extremadura, que han ocupado hasta nuestros días más de 20.000 familias que producen actualmente más de 42.000 toneladas de tabaco.

Durante el siglo XIX también se constituyó una importante compañía tabaquera en Barcelona conocida como Compañía de Tabacos de Filipinas que estableció su sede central en un edificio singular de la Ramblas de esta ciudad. y sus

campos de cultivos en la lejana Filipinas, en donde inició su producción durante el periodo de posesión española.

Por ello la entrada en vigor de la Ley antitabaco a partir del 1 de enero de 2006, fruto del Plan Nacional de Prevención y Control del Tabaquismo 2003-2007 que fue promulgado por el R.D. 548/2003 de 9 de mayo, trae como consecuencia un impacto histórico y social tan importante como el sanitario, por los esfuerzos iniciados a finales del siglo XV, de los cuales se han hecho anteriormente una síntesis, y cuya aplicación es un ejemplo claro de falta de las virtudes conocidas como *Las tres T*, (tacto, talante y talento) que todo gobernante debe saber acompañar.

Por último y como anécdota aplicable al practicaje, de todos es conocido que hasta el día de hoy, muchos capitanes tienen a bien obsequiar al práctico que le ha asistido, al finalizar la maniobra, un cartón de tabaco, como muestra de su reconocimiento y consideración a una buena labor efectuada, por lo que ante las realidades legales que se nos presentan, cabe pensar que se tendrá que modificar esta tradición, adecuándola a una nueva costumbre, como por ejemplo podría ser, el empleo de banderas al modo de la NATO, izando en una de las drizas disponibles, las banderas B y Z, que significan "*Bien hecho*", como ya sabemos, pues pronto, la tenencia de tabaco puede llegar a ser más que sospechosa, aunque haya sido un obsequio y el práctico no fume.

Nota: Este práctico que informa confiesa que dejó de fumar hace ya 33 años sin ninguna coacción legal ni adicción que vencer.

• • •

Fuentes de información:

a) Sanlúcar en los negocios, Conferencia que pronunció el

Profesor Titular de Historia Moderna de la Universidad de Sevilla, Manuel Romero Tallafigo el

29 de octubre de 2004.

b) Diari de Tarragona 18 de diciembre de 2005.