

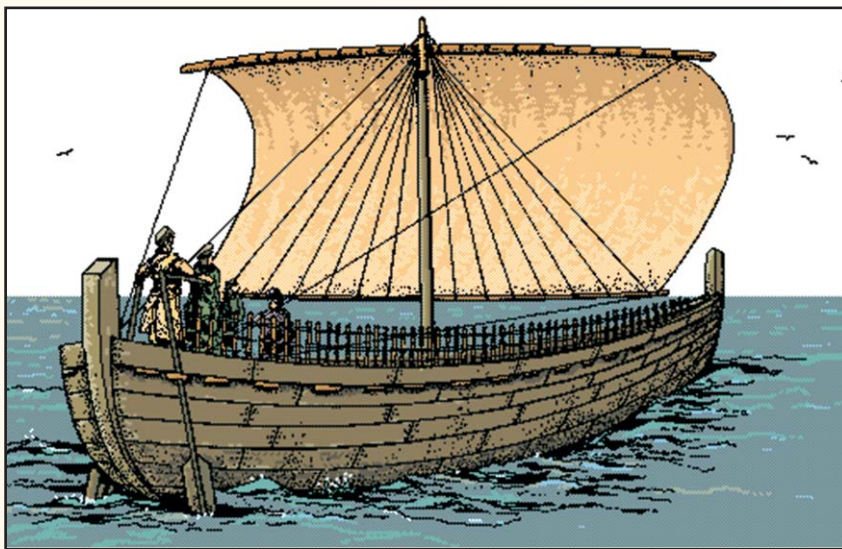
Curiosidades Históricas/9

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

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

Hacia el Siglo III a.d.J.C. - Piloto reservado y celoso de sus conocimientos:

Cuando comienza la expansión de las exploraciones romanas desde Cádiz (*Gadir* o *Gadeira*) hacia las islas del estaño (las *Kattiterides* o *Kassiterides*) que según descripción de Strábon parece que son las islas gallegas que resguardan las entradas de las rías, hoy conocidas por Islas Cies, Ons, Salbora etc., los navegantes romanos (*rhomaioi*), pretenden basar sus esfuerzos iniciales, para la exploración de estas costas, en las experiencias que observan de otros pueblos, técnica que tan buenos resultados les dio al inicio de su expansión, en campos tan diversos como la minería, los cultivos, las salazones, la navegación etc. así que, dispuestos a sacar provecho del esfuerzo ajeno y con la voluntad de alcanzar con éxito estas islas, tan ricas en estaño y plomo, en donde desde hacia varios siglos explotaban estos yacimientos sus "trágicos" habitantes, (en atención a las indumentarias que usaban, pues vestían con túnicas negras sujetas alrededor del pecho y caminaban con báculo, tal como en la tragedias griegas), los cuales desde siglos anteriores, ya comerciaban primero con los turdetanos (*tourdetanoi*) y después con los fenicios (*phoenikes*), navegantes que en frágiles naves de juncos y pieles los primeros y de madera los segundos, desde *Gadeira* hasta aquí arribaban, ocultando a los demás la ruta o derrota que hacían para alcanzar estas islas, en donde por trueque ofrecían cacharros de cerámica, sal y objetos de bronce, a cambio de metales de estaño y plomo, con el fin de mejorar las fundiciones de bronce que con tan buenos resultados se obtenían en las factorías establecidas en



las proximidades de la desembocadura del Guadalquivir.

Por ello, en los primeros tiempos de la expansión romana hacia estas tierras, los *rhomaioi* intentaban seguir las rutas que los navegantes fenicios trazaban para alcanzar estos destinos, hasta que un celoso piloto fenicio sintiéndose seguido por un navegante romano que pretendía conocer estos emporios, varó voluntariamente por celo nacional, en un bajo fondo, arrastrando al lugar de su propia pérdida al navegante romano que le seguía, con tanta pericia, picardía y conocimiento, que él logró salvarse en los restos del naufragio, consiguiendo además que el Estado, en atención a su celo, le reconociera esta varada como de causa mayor, en defensa del interés general y le indemnizara por las mercancías perdidas.

No por ello los romanos desistieron de sus propósitos, pues a fuerza de numerosos intentos acabaron por descubrir la derrota a estas islas.

Así hoy sabemos, que fue Póplios Kráso, Procónsul de la

España Ulterior, (años 96-94 a d. J.C.) el que primero consiguió recalar en estas costas, recorriendo el litoral atlántico peninsular y por ello fue también el primero, en conocer el poco espesor de los filones y el carácter pacífico de los habitantes de las islas *Kassiterides*, dando luego, (es de suponer que se incluirían en los denominados *roteros*, antecedentes de los hasta hoy conocidos *derroteros*), todas las indicaciones para facilitar la libre práctica para navegar por estos parajes desde los cuales, más tarde se proyectó las conquistas de las Galias y posteriormente la de Bretaña, en busca de sus minas de estaño. (*España y los españoles hace dos mil años, según la Geografía de Strábon*, Antonio García y Bellido, Edición de M^a Paz García-Bellido. 1993)

1385.- Curiosa ordenanza mallorquina: Una de los más emblemáticos faros españoles que aun se encuentra en funcionamiento es el de Porto Pi, situado en la antigua rada medieval de

este nombre, que constituía el puerto natural de Mallorca desde la antigüedad.

Se estima que fue construido antes del reinado del Rey Jaime II de Mallorca, pues este lo cita en un codicio otorgado en 1300 que fue añadido en su testamento.

Funcionaba por la quema de aceite de oliva y dado el coste de los 420 litros de aceite que se consumían durante los meses que funcionaba y en relación con el tráfico marítimo que regularmente arribaba a este puerto solo se encendía durante siete meses al año en el periodo comprendido, desde San Miguel hasta Pascua.

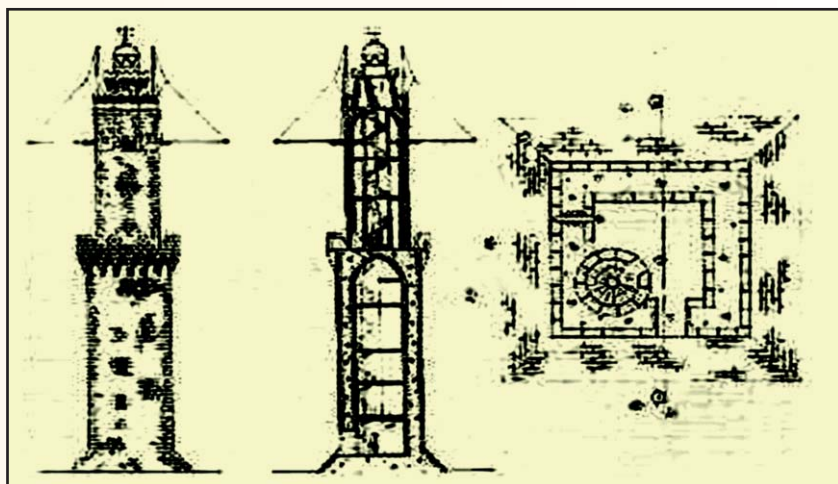
El coste de su mantenimiento, a cargo del Colegio de la Mercadería, fue en muchas ocasiones cuestionado, pues además de este emblemático edificio de forma circular que era el faro, también se encargaba el mencionado colegio, del coste del mantenimiento y la operativa de la cadena que cerraba este puerto, (ver *Curiosidades Históricas nº 1*, publicadas en la Revista Prácticos de Puerto).

Pero no siempre eran las dificultades económicas las que más pesaban, pues además de la falta de cuidados y mantenimientos, así como de las averías producidas por los fenómenos atmosféricos, que daban lugar a interrupciones en el encendido, también los fueron curiosas acciones de vandalismo medieval, como demuestra esta ordenanza dictada expresamente para su protección y que decía:

Se prohíbe apedrear el faro, bajo gravísimas penas: Un día en la picota, si era niño de menos de doce años, la pérdida de la mano derecha si era mayor y el delito se cometía de día y la horca –sin remisión posible-, si se cometía de noche.

(Las ayudas a la Navegación Marítima en la Historia, Catalogo de EXPOFARO, Ente Público Puertos del Estado, 2003)

1519- Cortesía naval: Del bonete a la gorra de mar. Conocido



es que la expedición de Magallanes que felizmente concluyó con la primera vuelta al mundo en Septiembre de 1522, al mando de Juan Sebastián El Cano en Sanlúcar de Barrameda fue una fuente de ingenio, esfuerzos, planificación y organización ejemplar, que pudo soportar y resolver tal aventura marítima, que tantos hitos y datos han aportado a la historia marítima española y al practicaje en particular, (recordemos que al día de hoy, los servicios de los prácticos que asintieron a El Cano, en la entrada de la broa de Sanlúcar y posterior subida del Guadalquivir, se consideran como los registros personales más antiguos del servicio de practicaje en España).

Como detalle de esta planificación, merece la pena considerar, el acopio de presentes de cortesía naval, previstos para entregar en las numerosas visitas, que se presentaran allá donde recalaran,

los cuales como sabemos, desde la llegada de los fenicios al Golfo de Cadiz y estuario del Guadalquivir, (siglo X a.C.) siempre han sido considerados, como una sutil arma y tradicional herramienta de la cortesía naval., que tantas puertas ha abierto.

Por ello durante el alistamiento de esta flota en Sevilla, por orden de Magallanes se embarcaron bonetes, bolas de vidrio, espejos, peines cascabeles y otras piezas de vestimentas de la época que además de su previsible uso, podían valer de presentes novedosos al arribar a puertos y bahías exóticas.

Estos bonetes, la mayoría de color rojo, fueron una autentica atracción, como pieza codiciada y deseada por cuantos indígenas, especialmente por sus jefes, se veían favorecidos, pues resolvían de inmediato cualquier recelo que la extraña visita presentaba, logrando

confraternizar con los mandos de esa expedición, así resultó ser, uno de los presentes que más llamaron la atención de los nativos de Brasil, de la Patagonia, especialmente de aquellos gigantes que poblaban estas tierras, los cuales bautizaron los bonetes entregados con el nombre de *aichel*, por lo isleños de Zuluan (Suluan), de Butuan, (cuyo Rey de esta isla se nombró asimismo, como sabemos, práctico al servicio de Magallanes, en su navegación por las islas del archipiélago filipino próximas a su reino) de Caraga y de Zubu, en donde curiosamente se tienen las primeras noticias del establecimiento de una tarifa portuaria, fuera del ámbito geográfico de la herencia romana (verdaderos creadores de las tarifas portuarias y también de las declaraciones de la renta que tanto recordamos en estos meses primaverales), que a modo de impuesto, solía cobrar su rey a todas las naves que entraban en su puerto, y en donde Magallanes se negó a pagar tal arancel, al manifestar solemnemente que:

Estaba a las órdenes de tan gran rey, que no pagaba tributo a ningún señor de la tierra y que por lo tanto si quería paz tendría paz, pero que si quería guerra tendría guerra.

Posición de fuerza y firme talante, que si bien presentó cierta tirantez inicial, pronto fue solventada con la entrega de un bonete rojo al príncipe y también Rey de Mazaba, que actuaba como adelantado del rey de Zubu, el cual al ver el bonete entregado a su emisario y otros pequeños presentes de vidrio, pronto solicitó y recibió uno, pieza que por motivos de protocolo, le fue presentado en bandeja de plata, con tan real agrado, que tan pronto este rey lo tuvo en sus manos, se lo colocó junto con una túnica que también le entregaron, siendo tal su alegría, que les invitó a comer y cenar y se olvidó de las tarifas portuarias.

Igual presente fue entregado al Rey de Burne (Borneo) y a su gobernador y algunos de sus siete jefes. (*El primer viaje alrededor de mundo. Relato de la*

expedición de Magallanes y Elcano, Antonio Pigafetta)

El bonete también a veces conocido como birrete, es una especie de gorra de varias hechuras y comúnmente de cuatro picos, usado por los eclesiásticos y seminaristas y antiguamente también por los colegiales. Actualmente su uso ha quedado reducido a las ceremonias de entrega de licenciaturas y doctorados en muchas universidades españolas. La ocasión más propicia para observar una gran variedad de modelos, formas y colores, se presenta cada Jueves de Corpus Cristi en Toledo, durante el transcurso de su celebre procesión.

Según recoge Luisa Isabel Álvarez de Toledo en su libro *De la mar y de Las Indias, La Armada Invencible 1562-1589*, los fabricantes más reconocidos de estas prendas de cabeza estaban en Toledo, en donde por afamados tenían clientela fiel y segura, por trabajar a la moda musulmana. Destacaban de entre sus numerosas gamas, los bonetes pardos y rojos, pues según se recoge en documentos del legajo 4.033 del archivo de la Fundación Casa Medina Sidonia, en todos los aranceles levantados en Sanlúcar aparecen citas de partidas de estos bonetes.

Otro curioso ejemplo del uso anómalo que ha tenido esta prenda de cabeza, se puede encontrar en los preparativos de la inteligencia naval, que se desarrollaron con anterioridad a la expedición de la Armada Invencible, pues siendo necesario conocer el número y la calidad de los navíos que estaban construyendo Hamete en los puertos de Tetuan y las radas del Xarife en la costa marroquí, para construir su propia armada, bajo la asistencia técnica de la reina inglesa Isabel, quiso el rey español Felipe II, tener información precisa sobre lo que estaba ocurriendo en la costa de Marruecos, con el fin de controlar la retaguardia, pero estando suspendida la navegación de pesquerías y mercaderías por las aguas de Aguer y el Safi, dio

licencia especial a los boneteros de Toledo, para que lograra meter agentes disfrazados de marinero, al ir cubiertos de una de estas prendas, claro ejemplo que hace válido el refrán de que *el habito no hace al monje, pero ayuda a reconocerlo*, por lo que resultó todo un éxito, la elección de este presente de cortesía naval, costumbre, que curiosamente ha llegado hasta nuestros días, pues una particular influencia del bonete como presente naval, adecuándose a los tiempos y sufriendo las lógicas transformaciones para su uso, es lo que hoy observamos y consideramos como tal, cuando un Comandante de una nave militar entrega una gorra de mar al práctico que le asiste al visitar un puerto fuera de su base, presente ritual y usual de cortesía naval, que ayuda a una mejor confraternización y muestra el reconocimiento de una buena asistencia profesional.



Gorra de mar entregada al Práctico en la última visita de este emblemático Portaaviones al Puerto de Tarragona en Diciembre 2004

La Marina de los Estados Unidos por el elevado número de unidades y sus despliegues por todo el mundo, es hoy quizás la que más practica tan antigua costumbre de raíces ibéricas; una vez más, se pone de manifiesto la herencia de la cultura occidental en esta poderosa nación y de cómo mantiene todo aquello que es eficaz, por ello nos debe de llenar de orgullo, que tan simples detalles, mantengan la memoria histórica de nuestros esfuerzos y aportaciones marítimas en los siglos XV, XVI y XVII, pues la gorra de mar, considerada como un claro ejemplo de efecto de influencias de ida y vuelta de antiguos usos y costumbres

de nuestros antepasados, que aun se conserva, gracias al empeño, esfuerzo e ingenio, que transmitieron a los naturales de los países de los océanos Atlántico y Pacífico, en donde se establecieron.

¡Nunca tan poco, agradó a tantos!

1792.- John Dalton y la deuteropeía: Sabido es que el daltonismo es un defecto visual de tanta trascendencia para el marino y el práctico en particular, que da lugar a que sea causa de exclusión para el ejercicio de esta profesión, por la importancia que conlleva para la seguridad marítima en la interpretación de las señales de balizamiento, luces de navegación y restantes señales marítimas internacionales.

Quizás no es tan conocido que fue en este año, cuando el físico-químico británico, observo como el mismo apreciaba un cambio del color del geranio del día a la noche con la luz de las velas.

Sorprendido de esta casual observación y movido por su curiosidad científica, convocó a sus amigos y ante sus comentarios manifestando que de día apreciaba a esta flor color celeste (en realidad era rosa) y por la noche la observaba roja, todos afirmaron que el tono de estas flores no variaban. Exactamente hubo un asistente que no opinó igual, pues su hermano también presentaba tal defecto, por lo que quedó convencido de que ambos padecían un mal congénito. Para explicarlo estableció la teoría que asignaba tal efecto al color azul del humor vítreo (la sustancia gelatinosa que deja pasar la luz a la retina), la cual ejercía como filtro que deformaba los colores. No obstante dejó su cuerpo a la ciencia para que investigasen y concluyeran si estaba en lo cierto. Después de su muerte en 1844 Joseph Ransone siguió sus instrucciones pero no hallo nada anormal.

Fue necesario esperar hasta 1995 cuando un grupo de fisiólogos de Cambridge rescataron estos ojos y llegaron al diagnóstico definitivo: Dalton era deutero-

pe, lo que le impedía procesar correctamente las longitudes de onda intermedia y percibir por ello correctamente el rojo y el verde, en dos palabras era daltónico y por doble causa, por su defecto visual y por el acusativo de su primer apellido. (Revista *Semanal* n° 893 del 5 al 11 Dic. 2004. Sección Investigación)

1793.- Obligaciones del Capitán de Puerto: Según recogía las Ordenanzas Generales de la Armada de 8 de marzo de este año, entre las numerosas atribuciones especiales y deberes que se le asignaba a los capitanes de puerto, se citan el cargo del buen amarradero de las embarcaciones, su buen orden de cargas y descargas y relativamente a la policía en general y su seguridad, la limpieza del puerto, su conocimiento cabal, y la dirección en entradas y salidas y de todas las maniobras ocurrentes en él, (artículo 6° del Título 7, Tratado 5°).

En consecuencia se hallan bajo su dependencia e inspección los barcos que se emplean en el tráfico

codaste, en donde se colocará una espiga a modo de espiche que taponará estos taladros, pintando la cabeza del espiche en negro, rodeándola por un círculo de almagra, los cuales serán las marcas en cada cabeza desde donde se trace la línea de flotación por cada banda. Esta línea de una pulgada de ancho, será pintada de negro de tal modo que destaque sobre el sebo o betún de alquitrán que protege la obra viva, aun cuando esta alcance una altura mayor que la línea de máxima carga; cuando el negro coincida con el color oscuro del sebo o betún, la línea de máxima carga será blanca.

Dicho artículo obligaba al Capitán de puerto a examinar con la frecuencia conveniente los espiches magistrales desde donde partían la línea de carga, señalándole la norma, la obligación que tenía de privar para siempre de ejercicio de patronía al que *cogiere* con semejante ilegalidad, bien por duplicarlos o alterar estas marcas y línea. (*Diccionario de Derecho Marítimo de España, en sus relaciones con la Marina Mercante*, Alejandro de Bacardí, Barcelona 1861)



interior del puerto, por ello ante algunos exceso que se habían observado en los calados de estas embarcaciones empleadas en el trasbordo en aguas interiores, se ordena por el artículo 89, que para evitar alteraciones maliciosa en la línea de calado máximo, se trazará una línea de flotación, desde unas marcas hechas a barrena a ambos lado de la roda y el

Por lo expuesto todo parece que es esta norma, el antecedente de la línea blanca que muchas embarcaciones y barcos, algunos de buen porte, aun en nuestros días, pintan en la flotación como separación de la obra viva de la muerta y que tan bonita y marinera imagen presentan.

•••