

Curiosidades Históricas/12

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

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

ANTECEDENTES PROFESIONALES DEL PRÁCTICO: Decía D. Agustín Vigier de Torres en su obra *Curso de Derecho Marítimo*, (seleccionada como libro de texto en 1969 por la Subsecretaría de la Marina Mercante), tan eficaz para la formación de tantos marinos mercantes durante tantas décadas en las Escuelas Oficiales de Náutica, que el practicaje es una de las instituciones mas antiguas del Derecho Marítimo, sin precisar mas en las antiguas referencias que sin duda conocía, pues esta declaración tan contundentemente manifestada por tan insignie letrado maritimista, no dejaba duda de su veracidad.

Fue para este Práctico que informa tan ilustre profesor y su obra, una referencia siempre válida ante cualquier consulta, pero dado mi natural curiosidad por conocer las causas y efectos en sus orígenes de las cosas que nos rodean, siempre quedé con la imprecisión de cuales serían las primeras y mas antiguas referencias de este servicio marítimo, que podrían complementar tan clara manifestación del citado Profesor Numerario de la Escuela Oficial de Náutica de Cádiz, por ello viene ahora a propósito, recopilar estas reseñas que mi curiosidad ha podido encontrar en la búsqueda de datos referentes al practicaje en general y al Práctico en particular.

Una vez más y en referencia a este singular mundo profesional, los datos nos orientan hacia el Golfo de Cádiz, conformada su costa en la antigüedad como un inmenso archipiélago, por los numerosos e importantes deltas



de los caudalosos ríos que en esta área desembocan.

En esta región peninsular, antes de la visita de los intrépidos navegantes fenicios, estaban asentados los turdetanos-tartésicos, los cuales según las investigaciones que hoy se conocen, eran de por si unos validos y hábiles navegantes y pescadores, que destacaban por sus conocimientos y pericia en la mar oceana, aun desconociendo estos las construcciones navales de cuadernas ensambladas con tablazón, no por ello, carecían de embarcaciones, las cuales construidas con pieles, ramas y juncos, cubrían sus amplias necesidades para navegar hasta las Islas Británicas con el fin de obtener el estaño tan necesario para la obtención del bronce y hacia el sur, hasta mas allá de Larache, (Lixus), llegando incluso a Mogador, para la adquisición del oro y marfil, elementos tan profusos en las joyas y ajuaires de la época.

Eran estos navegantes turdetanos-tartésicos unos expertos en el tráfico marítimo del llamado

Círculo del Estrecho, área geográfica de especial importancia geopolítica entonces y aun en nuestros días, que asombraban a los antiguos navegantes por sus misterios, mitología y peligros, llevando estos marinos indígenas peninsulares a ser unos hábiles interpretadores de las variables meteorológicas atlánticas, pues estaban acostumbrados a recibir la noche en la oscuridad del océano, a las cambiantes mareas y sus efectos, así como a las corrientes locales y generales que se observan por estas costas y caños o brazos de mar que originaban sus caudalosos ríos en sus deltas.

Todas estas particularidades son trascendentales para encontrar los fundamentos y los primeros vestigios de la profesión de práctico entendido este, como el asistente al navegante que fuese considerado no hostil, cuando recalaba en parajes desconocidos, tal como la entendemos en nuestros días y no solo en el entorno portuario o de aguas interiores, sino lo que también hoy se conoce como practicaje de costa o marítimo.

Los historiadores y arqueólogos datan el siglo VII a J.C. como la época más importante de la expansión fenicia sobre los ámbitos hasta entonces habituales del comercio y tráfico turdetano-tartésico, pues los cuatro siglos anteriores sirvieron de tanteos para decidir y comenzar los primeros establecimientos fenicios en este entorno del Golfo de Cádiz.

Es por ello que cuando los fenicios en un primer estadio necesitan arribar con sus embarcaciones lo mas próximos de los focos industriales y metalúrgicos de esta cultura turdetana, se ven precisados a embarcar algún navegante de la tierra, quien con su pericia y conocimiento, le haga posible y con seguridad, fondear lo mas próximo al lugar donde se encuentra estos preciosos minerales, principalmente la plata que tanto abundaba en esta zona.

Fue tal la codicia de embarcar lo máximo de plata en cada viaje de retorno a Tíros, que se da por cierto el hecho de un barco fenicio, que su capitán decidió desengrillar las anclas de madera y plomo que formaban el cargo original de su nave, para dejarlas en tierra y sustituirlas por otras fundidas en plata, que al menos en caso de una necesidad le sirvieran para fondear, aunque su principal utilidad era transportar la mayor cantidad de plata en un solo viaje.

Enterados estos valientes visitantes en la Turdetania, que sus marinos efectúan intrépidos viajes hacia el norte y sur en busca del estaño en los territorios septentrionales y del oro, marfil y la madera de Tuya del Atlas en los viajes meridionales, deciden explorar estos lejanos mercados turdetanos-tartésicos, con el apoyo y asistencia de estos expertos navegantes locales, para arribar con la necesaria seguridad para sus naves y dotaciones a tan escondidos confines a través del desconocido océano, por lo que pueden ser considerados estos hechos como



las primeras asistencias marítimas a otros navegantes que hoy pueden ser considerada como practicaje marítimo o de costa.

Se da por cierto y así, consta en diversas crónicas antiguas, (Posidonio, Diodoro y el de Pseudo Aristóteles) como con la ayuda y participación de estos legendarios navegantes locales, pudo el almirante cartaginés Hannón, concluir su periplo por las costas occidentales africanas mas allá del Senegal sobre el año 500 a. J.C.

No obstante, siendo el practicaje un servicio marítimo universal, igualmente se conocen citas en los libros antiguos que sirven de referencias documentales arcaicas pero concretas, tal como la que encontramos en la Biblia, Libro 1, Reyes, 9.27, donde consta la asistencia que prestó Hiram de Tiro, cuando proporcionó prácticos al Rey Salomón, si bien no se especifica las tareas precisas de estos Prácticos.

También consta documentalmente como durante el siglo I d.C. en el Golfo de Cambia en la India, existían Prácticos que guiaban a los buques oceánicos para entrar en el puerto.

La historia de los Estados Unidos de Norteamérica, considera como un hito histórico, el establecimiento de Prácticos en la bahía de Delaware antes de 1756.

The New American Práctica Navigator, 1806.

Gades y las navegaciones oceánicas en la antigüedad (1000 a.C. – 500 d.C.), José Millán León. Editorial Gráficas Sol, 1998

1630 .- DERRTERO UNIVERSAL DEL CAPITÁN CONTRERAS: Este famoso capitán cuyo verdadero nombre es Alonso de Guillén y de Contreras, nació en Madrid en 1582, era el primogénito de una familia ilustre y como hombre de su época, llegó a ser conocido no solo por sus hazañas como aventurero, al participar en cuantas guerras y asunto relevantes se le presentaba, llegando a combatir como soldado de audacia en Sicilia, Flandes, Malta, Grecia, Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo, de nuevo en Flandes, Italia, Francia etc., haciéndose luego pirata y corso ante el turco y los berberiscos, ganando una inmensa fortuna que derrochó en poco tiempo, haciéndose luego ermitaño en el Moncayo, terminando luego en la cárcel, por ocultar un deposito de armas en Hornachos y ser el rey secreto de los moriscos.

Fue Gobernador de la isla Pantelaría nombrado por la Orden de Malta y amigo de Lope de Vega e influenciado por este escribió su propia biografía, que público en un manuscrito titulado el **Discurso de mi vida**, por lo cual pasó tambien a la historia de la literatura de acción.

El original de esta obra se conserva en la Biblioteca Nacional, en

donde a modo de apéndice, incluyó un descripción de la costa desde Cabo San Vicente costeando Cartagena, Cataluña Francia Nápoles, Golfo de Venecia, archipiélago de Levante, Caramania, Natolia, Suria, Egipcio, El Nilo, el regreso por Berberia, hasta Cabo Cantin en Marruecos, Islas de Sicilia, Cerdeña, Mallorca Gandia, Chipre, con tal claridad y precisión que es todo un ejemplo de útil derrotero de la época.

Este derrotero que logró recoger y sintetizar durante sus viajes marítimos, durante los cuales movido mas por su curiosidad que conocimientos profesionales, esta basado en las anotaciones que durante estas navegaciones obtenía y practicaba con los pilotos de las galeras en donde embarcaba, pues su afición a la navegación hacia que en lugar de dormir como era habitual para sus compañeros de aventura, se acercaba al piloto practicando cuantas instrucciones y conocimiento este le transmitía, logrando cartear, marcar puertos y

cabos, que mas tarde le sirvieron para hacer el citado Derrotero, del cual en varias entregas en esta sección de *Curiosidades Históricas* se irán publicando, en tramos correspondiente a las descripciones de las costas españolas y sus islas, por ello hoy se recoge el siguiente tramo:

DE CABO SAN VICENTE A SANLÚCAR DE BARRAMEDA:

Corre la costa desde este cabo a Sanlúcar, Este a Oeste, 38 leguas. En este cabo con un morro encima alto y un farellón. Tiene una ermita en lo más alto del todo. Dentro del cabo hay abrigo de Ponientes y de la otra banda de Levantes. De cabo San Vicente a Lagos, cinco leguas; abrigo de Ponientes y tómese agua.

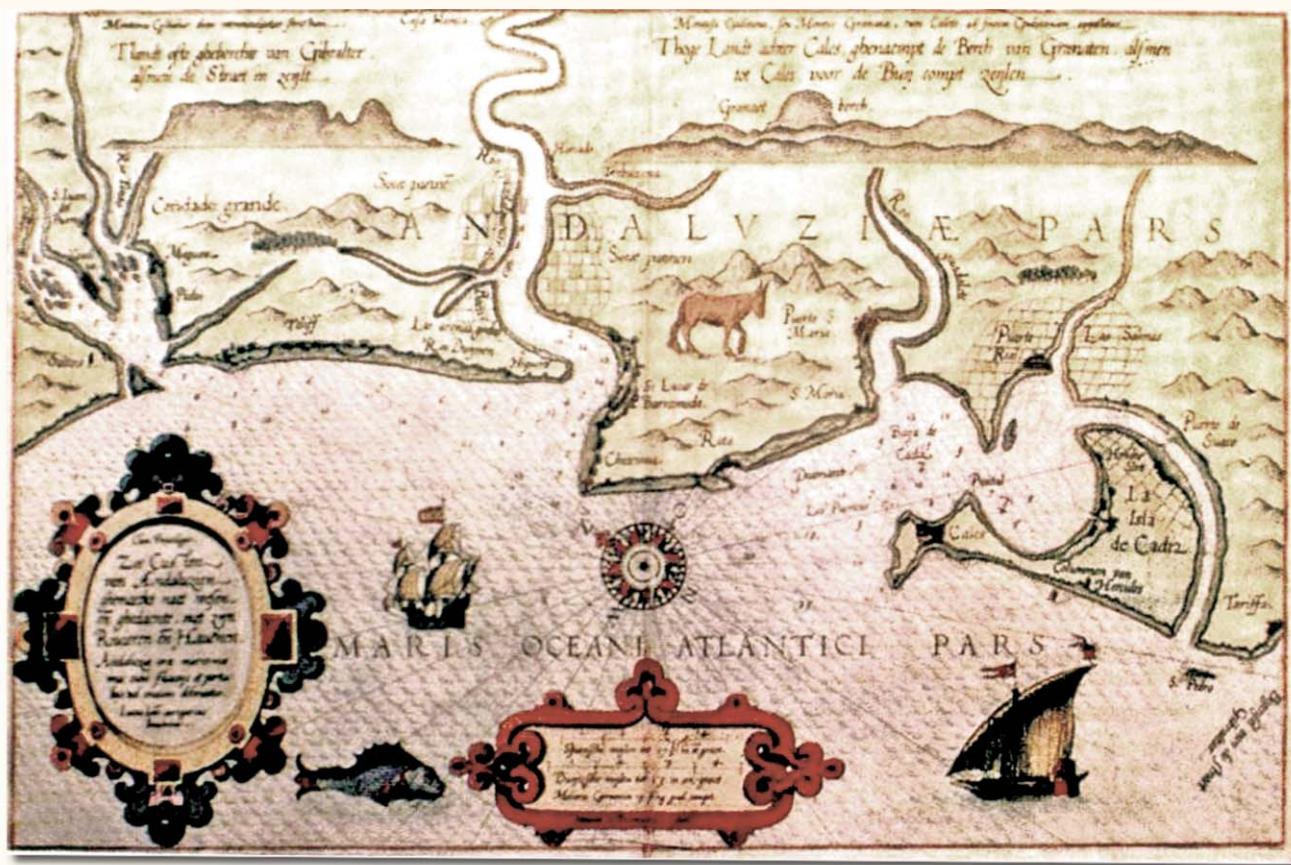
De Lagos a Villanueva de Partimán, dos leguas; es barra que con aguas vivas tiene de catorce palmos de agua y en los cuartos de luna más de doce. Entrase por la banda de Levante, donde está una ermita que se llama Santa Catalina, y hásé de ir a la banda de Levante

hasta tocar con la paramenta en tierra, que es la canal vieja y por donde se entra ahora; base a dar fondo a San Francisco. Es buena barra, toda de arena.

De Villanueva de Partimán al cabo Santa María, nueve leguas. Este cabo es bajo, hecho de arena, por lo cual es menester darle resguardo al Oeste de este cabo, poco mas de una legua, hasta la barra de Faro.

Que es la más sondable de todos, pero es de menester tomar piloto de la tierra; es mala con Levante, porque mete mucha mar. Tiene de fondo, con aguas vivas, mas de quince palmos y con muertas veinte. El fondo es de arena; éntrase en ella por la banda de Levante y tiene sus marcas. Aquí está errado, por esta barra fondable del Faro esta a la banda de Levante, porque la que está al Poniente no es más que para barcos.

Del Faro a Tavila, cuatro leguas; solían en esta barra las galeras de Portugal a invernlar, pero ahora hay poca agua y no se atreven a entrar.



Grabado de la costa de Andalucía, Golfo de Cádiz en 1591

De Tavila a Ayamonte, cuatro leguas. Es barra grande y larga, dificultosa de tomar por las muchas vueltas y bancos que tiene; mete mucha mar al Leste y Oeste y Sur, como lo hace en todas las barras de esta costa, tiene una legua de cumplidor porque tiene muchos bancos. A la mar tiene sus marcas y **tómese piloto de la tierra**, porque cada año se mudan los canales.

De Ayamonte a Torron, cinco leguas. Habrá veinte años que se entraba en ella porque tenía agua. Quedó en seco una vez la capitánía de España, en tiempo del Adelantado, y desde entonces acá no entran galeras.

De Torrón a Gelva, cinco leguas. Tiene esta barra la canal a la banda de Levante, muy arrimada a tierra y es peña, de una banda a otra, a la entrada, y desde allí a la tierra hay dos leguas. Suélense quedar las galeras en un monasterio que llaman La Rábida, una lengua de la entrada. Tiene una torre a la punta del monasterio. Con aguas vivas, tendrá la canal veinte palmos de agua, y con muertas 16, a la entrada es lo dificultoso, que después se costea toda de arena.

De Gelva a Sanlúcar de Barrameda, once leguas. Pásanse las arenas gordas, que es tierra baja, suele romper la mar en ellas. Es barra muy fondeable y es es suerte. A la banda de Levante esta Salmedina, baja de escollos, que se cubre con aguas vivas, tendrá una milla de largo, Entrando por ella en Sanlúcar, que es banda de Levante, se entra seis brazas y mas, hasta llegar a la Punta del Pinar, que quedará en cinco braza, que la canal queda al Ostral y el pícaro de la banda de Poniente, Vase por esta canal al Nordeste hasta llegar a las cinco brazas, que es la canal. De allí se va para dentro al Sureste, y entrando por la banda de Poniente se hace la marca del campanario de Santo Domingo, con el molino de viento, hasta tener a Nuestra Señora de Barrameda con el Pino alto, y de esta suerte entrará.



Broa de Sanlúcar de Barrameda
inicio S-XVII

MEDIADOS DEL SIGLO XVI: SÍNTESIS DEL ESTADO MARÍTIMO DEL PUERTO DE SANLÚCAR:

EN ESTOS AÑOS contaba el puerto de esta ciudad con nutridos gremios de pilotos de Indias, de pilotos prácticos de la barra y del río Guadalquivir, así como de otros importantes grupos de profesionales de la mar, tales como pescadores, calafates, rederos, arreros, transportistas fluviales, estibadores, entre los muchos y variados oficios marineros que el apogeo marítimo sanluqueño demandaba.

Estos gremios organizados, cumplidores, amables y profesionales, facilitaban el comercio, ofreciendo a cambio el señor duque de Medina Sidonia, a los mercaderes y profesionales aquí establecidos, la posibilidad de arrendar o comprar llave en mano, casa tienda en la población, con almacén adjunto, así como unas sustanciosas rebajas de tasas e impuestos; eran tales las facilidades y el buen entendimiento, que se les permitía a estos concertar los impuestos del año a tanto alzado, para no alterar la cifra de negocios.

Tan bueno resultados daban esta inteligente política de desarrollo industrial y económico para la ciudad y el puerto de

Sanlúcar, que el rey Felipe II, receloso de este apogeo, aprovechando la minoría de edad de Alonso Pérez, (entonces llamado a ser VI duque de Medina Sidonia), desenterró una antigua y drástica pragmática de Carlos V que de haber sido aplicada, hubiese anulado estas ventajas que se ofrecían, pues se pretendieron implantar e imponer tan equivocadas directrices en lo tocante a los puertos, durante el reinado de este rey, que llegó al absurdo de prohibir a los señores con puertos en sus señoríos, ofrecer servicios que mejorasen por comparación, los que se presentaban en los restantes puertos de la corona.

Tal pragmática, pudo ser congelada por un defecto de forma y procedimiento, pues estando el Rey tan arrogado de su poder, mandó al Juez de Comisión, para que presentara directamente en el Cabildo de Sanlúcar de Barrameda, junto con su factor y guardas correspondientes, al objeto de imponer su cumplimiento, omitiendo la obligada cortesía de pasar antes a informar a la Condesa de Medina Sidonia, que entonces ejercía la tutoría de su hijo Alonso Pérez, así el Rey, daba a conocer al Cabildo, que se pondría barqueta (patrullera) para control del contrabando y aduanilla de la corona para cobrar los impuestos de reciente introducción, no contemplados en los antiguos privilegios del señorío de Sanlúcar.

Tantos los municipios como los comerciantes y vecinos en general, replicaron al Juez que en la villa de Sanlúcar, **nadie podía usar vara de autoridad, sin haberla recibido del Duque**, incumplimiento por razón de forma, que permitió seguir con las obligaciones y derechos antes contraídos por todos los distintos gremios de profesionales, entre los que se encontraban los pilotos Prácticos de la barra y río Guadalquivir.

Cabe destacar como hecho relevante en la proyección marítima de esta ciudad, la incorporación en 1560 de Pedro de Medina como profesor y después maestro, del menor Alfonso Pérez, famoso cosmógrafo, matemático y tratante del arte de navegar, entre otros muchos conocimientos, que tanto pudo influir posteriormente en la mejoras y nueva redacción de las Ordenanzas de los Pilotos Prácticos de la Barra, pues al cumplir Alonso Pérez la mayoría de edad, el 5 de septiembre de 1570, se dotó de un Consejo asesor compuesto por cinco sesudos varones, dedicándose el joven duque en sus primeras decisiones, a reestructurar las ordenanzas del estado, que ya fueron recopiladas por su bisabuelo, siendo perfiladas estas modificaciones con objeto de mejorar y solventar las lagunas legislativas observadas, en lo referente a los estibadores y pilotos, en aras del buen nombre del puerto, sin abrir la mano en lo tocante al contrabando, pues al parece, la ermita de Barrameda, (célebre por ser el lugar de culto diario de Colón, Magallanes. El Cano y otros muchos conquistadores, mientras permanecían fondeados en este enclave), junto a la casa de Sanfanejos (Bonanza), se habían convertido en escondrijos tradicionales del contrabando, alcanzando la mala fama de ladronera que era preciso anular, con el fin de evitar, que la Corona y sus almojarifes, (administradores de impuestos) esgrimiera argumentos y críticas que podían afectar la libertad del puerto. (Política económica en los pueblos de la Casa Medina Sidonia 1549-1587; Luisa I. Álvarez de Toledo, Fundación Casa Medina Sidonia, 2006).

SIGLO XIX.- LOS USOS DE A BORDO COMO FUENTES DEL LENGUAJE:

Según publicó en la revista reseñada nuestro compañero el Práctico de Algeciras ya jubilado, D. Manuel Rodríguez Barrientos, (enmascarado bajo las siglas M.R.B.) el vocablo inglés **posh**, (en el lenguaje popular, magnífico, de primera) tiene una curiosa historia que se remonta al inicio de los primeros viajes de



Oleo de Norman Wilkimson que recoge la salida del puerto de Port Said del trasatlántico inglés de la P & O Liner, "STRATHEDEN"

pasajeros desde Inglaterra a Oriente, llevada a cabo por la compañía naviera británica Peninsular & Oriental, cuando obtuvo un contrato para transportar correo a Calcuta y otros puerto del Extremo Oriente, que pronto se convirtió en transporte de pasajeros.

Curiosamente se observó, que los pasajeros más acaudalados exigían además de los más confortables camarotes, los situados en la banda de babor a la ida y los de la banda de estribor a la vuelta cuando regresaban a la metrópoli, a fin de protegerse del ardoroso sol tropical y del penetrante viento.

Pronto el armador supo sacar provecho de esta exigencia tan exquisita y por ello estampillaba los billetes de estos camarotes con la nota *Port outward, starboard home*, (babor a la ida, estribor al regreso), que en poco tiempo quedó reducida por economía y práctica cotidiana del lenguaje, en el nuevo vocablo del léxico inglés **posh**. (Revista General de Marina, Octubre 2004, Miscelánea 26.474)

1919.- PLANTILLA DE PRÁCTICOS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES:

Con motivo de establecer un seguro obligatorio para el personal de Prácticos de puertos de España en el ejercicio de sus funciones, se publicó el Real Decreto de 18 de mayo de este año, por el cual se hizo extensivo y

obligatorio el seguro sobre accidente de mar creado por R.D. de 15 de octubre de 1919.

De entre los diez artículos que implantaba y desarrollaba el citado seguro, (el cual como curiosidad profesional quizás convenga darlo a conocer en otra entrega de esta sección de curiosidades histórica), cabe destacar el artículo cuarto, en donde con el fin de conocer a cuantos Prácticos podía afectar tal seguro, se calculó que **el número de Prácticos que prestaban sus servicios en el litoral español eran de 340 profesionales**, debiendo la Dirección General de Navegación y Pesca marítima comunicar al Comité Oficial de Seguros las alteraciones que ese número pueda sufrir.

Sorprende el elevado número de Prácticos españoles de la época, pues sesenta años después las plantillas de los diferentes puertos, sumaban un total de 204 Prácticos de Número, según consta en la Resolución num. 483/79 del Director de Reclutamiento y Dotaciones del Ministerio de Defensa, de fecha 27 de febrero de 1979. (Comentarios a la Legislación Española del Servicio de Practicajes y Amarrajes, Joaquín Fernández Repeto, Cádiz 1922). (Diario Oficial de Marina nº 53 de 3 de marzo de 1979).

•••

