

Curiosidades Históricas/15

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

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

200 a.C.- Antecedentes del pabellón nacional y otras marcas de identificación de los buques:

Desde muy antiguo y así se recogen entre los usos y diseños de la flota de los faraones, todos los buques han precisado mostrar en la mar además del tipo de nave a la que respondía por la propia forma u culminación de su roda o tajamar, la insignia del imperio o dinastía a la que pertenecía, por la forma de la culminación de sus finos de popa.

Conocido es que todo imperio que se precie, no consigue tal supremacía hasta tanto no disponga de una flota armada que más allá de sus fronteras, mantenga el control y liderazgo que planifica y ambiciona, mostrando la insignia de la nación que representa.

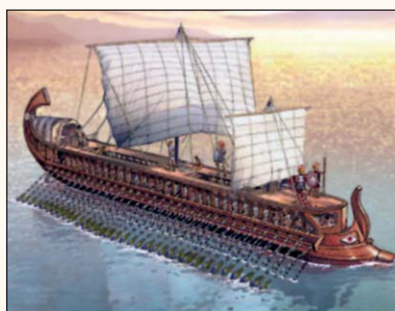
Quizás influenciados por los usos marítimos faraónicos y más tarde mantenidos por los griegos, el Imperio Romano en sus inicios, pronto supo captar esta necesidad en su dura y prolongada primera guerra púnica (264-241 a.C.), pues siendo un pueblo alejado en sus orígenes del mar, durante esta guerra sintió la necesidad de armar una poderosa flota que se opusiera con éxito a las batallas navales que le presentaban los cartagineses.

Por ello y viendo que la guerra se hacía interminable decidieron emprender la construcción de la necesaria flota, comenzando con 100 quinquerremes y 20 trirremes, a pesar de las grandes dificultades que tuvieron los carpinteros de riberas romanos, pues estos nunca habían construido tales “mega buques”, ni tripulados sus marinos tan enormes barcos como parecían ser los primeros.

Así y con el fin de identificar estos navíos, se aprovecharon las dos cabezas de la embarcación, de



Quinquerremes



Trirremes

modo que en la proa mediante la colocación de una escultura llamada *insigne* se simbolizaba la persona u objeto que daba nombre a la embarcación y en el extremo opuesto, a popa, se situaba la *tutela*, figura que representaba el genio tutelar bajo cuya protección navegaba el barco, (ARTIFEX, *Ingeniería Romana en España*, Fundación Juanelo Turriano, Ministerios de Cultura y Fomento, Madrid 2002).

Cabe pensar por ello, que estos peculiares caracteres de identificación romanos, a través de numerosas transformaciones y adecuaciones a los tiempos aun persisten, pues la *insigne* han llegado a nuestros días, transformada en los

mascarones de proa, en el torro o en el escudo de la compañía marítima en la roda y complementada posteriormente con el nombre del buque en sus amuras, y la *tutela* ha ido igualmente adecuándose a los tiempos, dando lugar a la colocación del asta de la bandera a popa para mostrar el pabellón nacional del país que tutela el buque, siendo más tarde ampliada esta identificación, con la adición del puerto de matrícula e incluso con el nombre del buque a popa.

Es posible que el empleo de la letra **P** en las amuras de las embarcaciones de Prácticos españoles, proceda a su vez de la influencia faraónica y romana que dieron lugar siglos después, a identificar la clase de buque de guerra por unas letras en sus amuras que lo identificaba por su tipo, fragata (F), destructor (D), etc. código militar que a su vez, posiblemente dio lugar a nuestra **P**, pues no debemos olvidar que la organización, control y dependencia del servicio de practica de los puertos españoles estuvo a cargo de la Marina de Guerra durante tres siglos hasta 1992.

1630.- El derrotero universal del Capitán Alonso de Contreras, (4º entrega), De Cabo de Gata a Cartagena:

De Cabo de Gata a Puerto Ginovés, dos leguas. Es Puerto Ginovés una cala cerrada de sierras altas y tiene poco agua. Hay abrigo de vendavales: tiene poco fondo y entrado muy adentro se da proas en tierra por las muchas resacas. Entre Cabo de Gata y Puerto Ginovés, costeano, hay un banco de arena que sale a la mar, tres o cuatro cumplidores de galera. Tocó una vez en él la capitana de España yendo en ella el Conde de Niebla y echó el timón fuera; fue de noche. Es arena y está muy cerca de este puerto.

De Puerto Ginovés a Los Frailes, una legua. Es una punta; allá tiene abrigo de una parte y otra con mucho fondo; no tiene agua.

De Los Frailes a los Pozos de Ochali, llamados por otro nombre, La Torre de San Pedro, tres leguas. Es esta torre fuerte y grande y tiene agua, aunque poca, su ensenada es de sierras altas. De estos Pozos a la Mesa de Roldán, dos leguas. Hay abrigo.

De la Mesa del Roldán a Vera, cinco leguas. Es una ciudad que está en alto, y abajo está un río al cual pueden llegar galeras. Va a hacer agua con bonazas o con Ponientes.

Suelen salir de éste río los maestres con grande fuerza.

De Vera a Las Águilas, tres leguas. Son Las Águilas unos escollos grandes, pegados con la tierra. Nunca llegan allí las galeras si no es en bonanza, en busca de bergantines o galeotas.



Puerto de Águilas

De Las Águilas al Copo, una legua, el cual es un monte alto que costeano parece isla, como el de Gibraltar; tiene reparo de una y



Bahía de los Genoveses

otra banda, pero no tiene ayuda; la costa es limpia y toda de arena.

Del Copo al Mazarrón, cuatro leguas, el cual es una cala entre una sierras y tiene a la punta de Poniente una torre. Puede estar con vendavales galeras.

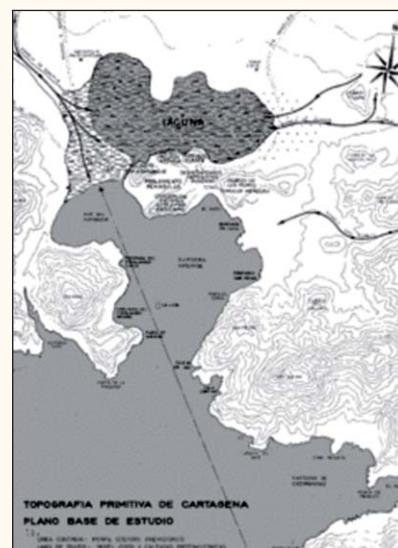
Del Mazarrón a Cabo Tiñoso, tres leguas. Es un monte alto que tiene cabo a la mar. Dentro de él, a la banda de Poniente cosa de una legua, hay una torre que se llama La Cuba, buen abrigo de Levante.

Nunca se ha hecho allí agua.

De Cabo Tiñoso a Cartagena, dos leguas. Buen puerto; a la entrada de él hay un islote grande, y entre Cabo de Escombrera y el puerto, casi la mitad de la boca, a la banda del Maestral tiene una baja anegadiza.



**Cartagena Siglo XVI
Archivo General de Salamanca**



Topografía de Cartagena

Tocan en ella las naos, tendrá de diez a doce palmos de agua. En el medio del puerto hay una baja. Cuando la lava el agua habiendo un poco de mareta rompe en ella.

Hase de pasar arrimado a una banda o a otra, porque de ambas partes hay mucho fondo.

De Gibraltar a Cartagena hay ochenta y nueve leguas. Corre esta costa desde el monte de Gibraltar a Cabo de Gata Levante 4º al Greal, y desde Cabo de Gata hasta Cartagena Greal 4º a la Tramontana.

1642.- Reclamación de un piloto Práctico de la barra sanluqueña: Según consta en el Archivo General de Indias, Código Refº. ES-41091/AGI/16403.15443, sección

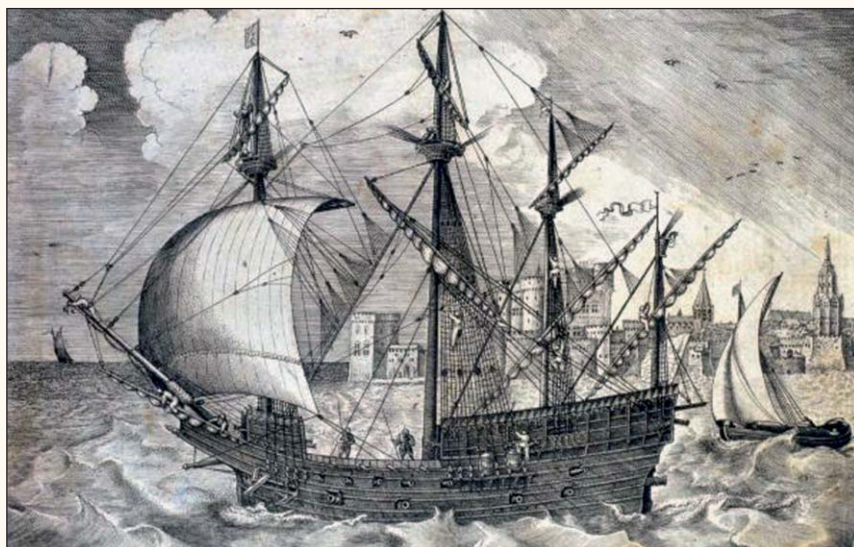
"Indiferente", 435,L.11,F.259R-259V, el Piloto de la Barra de Sanlúcar de Barrameda, Andrés Guerrero, solicitó 4.000 pesos de recompensa a la Casa de Contratación, por averiguar el paradero del plano de la capitana de nueva España, hundida en esta barra.

La Casa de Contratación elevó al Consejo esta petición, la cual mas tarde a través de su secretario Gabriel de Ocaña y Alarcón avisa al fiscal de la Casa, Alonso Hurtado comunicándole la extrañeza del Consejo por haber admitido esa casa, las pretensiones del mencionado piloto Práctico, por ello ordena remitir al Consejo todos los papeles del asunto, previo informe del fiscal y su parecer para que se provea lo mas conveniente.

No se tiene conocimiento de la resolución del caso, por ello se deja a los investigadores profesionales esta última fase que sin duda es una curiosidad profesional que pudiera aportar interesantes antecedentes sobre actuaciones complementarias de los Prácticos en los diferentes estadios de los salvamentos y rescates, los cuales no fueron escasos en la zona por estas épocas.

1.663.- Sr. Eminente, o de cómo las artimañas de un virtuoso en el cobro de los impuestos, llegó a inclinar la balanza portuaria hacia Cádiz en detrimento de Sevilla.

Se ha escrito tanto sobre esta pugna portuaria entre estas dos ciudades, que es difícil incidir en cualquier tema que no esté ya mas que manido, pero aparece en esta curiosidad, un personaje que por diabólico y sagaz, merece nuestra atención, pues en cierta manera desbarata un criterio mas que generalizado y con casi todas las bendiciones oficiales de la época, que justificaba el traspaso del protagonismo del comercio de la Carrera de las Indias de Sevilla a Cádiz, basándose principalmente en las limitaciones y los riesgos que presentaban la barra de Sanlúcar, en donde con tanto celo y empeño practicaban nuestros antiguos colegas los Pilotos Prácticos de la Barra.



Galeón Siglo XVI

Por ello y con el fin de entrar en las circunstancias de la época, cabe recordar que tipo de impuestos a las mercancías, eran aplicados en los puertos que tenían el privilegio del comercio indiano.

Durante los siglos XVI y XVII se cobraban en Sevilla los siguientes impuestos:

Almojarifazgo mayor: Impuesto del 5% sobre el valor de la mercancía que se gravaba a toda transacción con Europa. Se aplicaba al entrar en España la mercancía en cuestión, tomando como base la declaración que el importador hacia sobre la naturaleza y cantidad (a veces era verificada mediante la apertura del embalaje y caja). Tenía establecido un baremo conocido como *aforo*, el cual en principio era aplicado por el Administrador de Aduana.

Almojarifazgo de Indias: Igualmente de un 5% sobre el valor de las mercancías en las transacciones con América. Tuvo este impuesto una reforma en 1624 por un acuerdo entre el Consulado de Sevilla y los arrendatarios de impuestos de la Aduana. Así en su aplicación llegó a diferenciarse según el valor de la mercancía: Alto valor (*fardos aforados*) tomándose como base su peso y para los de bajo valor (*caxones toscos*) por el volumen.

Junto a estos impuestos anteriores, también se cobraban por la Aduana:

La Alcabala, impuesto del 10% de la venta y/o de la compra, es decir lo que hoy conocemos como IVA, sin tener en cuenta el país de origen o destino, por lo que era soportado por todos los comerciantes tanto españoles como extranjeros.

Derecho de saca, impuesto que se aplicaba a toda salida de mercancías desde Sevilla, hacia el interior del reino, el cual era del 2,5%.

En Cádiz a partir de 1617 fue necesario establecer una oficina de Aduana a causa del desarrollo del comercio y se cobraban por esta, los siguientes impuestos:

Los dos *almojarifazgos* y el impuesto de *saca*, pero no *la alcabala*, diferenciándose también este impuesto en su aplicación con respecto a Sevilla, pues este no era recaudado por la Aduana y además no recaía sobre el comerciante importador, sino sobre el comprador español, es decir los que hoy es realmente la exención del IVA entre estados europeos comunitarios, estableciéndose así una ventaja muy importante que gozaban los extranjeros.

Con independencia de estos impuestos, tenía Sevilla además asignados diversos impuestos accesorios que servían de contrapartida a las cargas que la corporación de los comerciantes o de la municipalidad habían asumido frente al rey.

Por ello y es un dato comprobado, desde 1635 los impuestos

percibidos en Sevilla subieron del 19% al 22% en 1645 y al 33% hacia 1666, por lo que existía de hecho una desigualdad con Cádiz en detrimento de Sevilla, pues en el puerto gaditano en 1666 se pagaban tan solo el 5% de *almojarifazgo* y el 10% de *la alcabala*, por lo que resultaba la carga fiscal gaditana menos de la mitad, con la soportada en Sevilla.

Para evitar esta desigualdad manifiesta, tuvo que actuar en 1645 el recién nombrado Administrador de Aduana de Sevilla, D. Jerónimo de San Vitores de la Portilla, nombrando unos agentes, que actuaban tanto en tierra como en la mar, para llevar acabo una guerra contra el contrabando en la bahía gaditana, estableciendo al mismo tiempo unas excepciones en los impuestos sevillanos que fueron conocidos como *gracias*. Estas medidas que lograron rebajar los impuestos de esta ciudad, solo duraron hasta que finalizó el período de Don Jerónimo.

En 1647 el cobro de los impuestos se realiza mediante un arrendamiento de la gestión de los mismos, en lugar de ser cobrados por la propia administración de aduanas, por ello fue asignado este arrendamiento a Don Simón Rodríguez Bueno, el cual paso a la historia, por colmar de vejaciones a los comerciantes extranjeros que venían a Sevilla, pues tanto él como sus empleados aplicaron con exceso, el mandato arrendado, logrando hacer desertar de Sevilla los comerciantes extranjeros que finalmente se establecieron en otros puertos, solo quedaron en esta ciudad las casas españolas que comerciaban con Las Indias y las dedicadas al comercio con el interior. Los impuestos que había logrado D. Jerónimo bajar al 17% subieron al 30%.

Pronto se vieron las malas consecuencias que arrastraban el arrendamiento de los impuestos, pues allí donde el arrendador había pagado mucho por su concesión, normalmente por estar considerada la plaza de gran comercio, era obligado que pusiese el máximo empeño en resarcirse de lo invertido, aunque con ello a corto plazo perjudicaba al comercio, haciéndole



Panorámica de Sevilla Siglo XVI

le desertar y al contrario, en plazas como la de Cádiz con un alto comercio bajo el contrabando pero de poca importancia a nivel legal, su arrendamiento era de bajo costo y además daba lugar a entendimientos directos bajo cuerda, entre comerciante y arrendador que normalmente se cobraba en plata no declarada en origen, es decir en *negro*, que como tal, también llegaba de contrabando, con la considerable pérdida de recaudación a la Real Hacienda, todo ello motivaron diferentes repercusiones: Aumento del fraude por contrabando, disminución de la mercancía declarada, obtención de argumentos válidos para la propia negociación del arrendador, pues disminuían las declaraciones y por lo tanto sus ingresos, por lo que eran manifiestas las pérdidas oficiales resultantes, así que daba pie a este, para invocar al rey un descenso de los impuestos en esta plaza, consecuencia que traería igualmente, una disminución del coste oficial del arrendamiento y finalmente un mayor beneficio encubierto.

El arrendador Sr. Rodríguez Bueno, fue sustituido por D. Pedro Rodríguez Miranda en 1649, el cual lo gestionará en nombre de la Corporación de Comerciantes de Sevilla hasta 1661, entidad que había obtenido tal arriendo.

Mientras tanto, en Cádiz se actuaba de acuerdo con las circunstancias observada en Sevilla, logrando en

1665 comprar al rey mediante una suma de dinero, el derecho de percibir *la alcabala* dentro de los límites de esta ciudad, pues al ser escaso el comercio declarado, parecía que su importe era reducido y creyó el rey ingenuamente, hacer un buen negocio, que fue compensado por Cádiz con una nueva solicitud concedida, de que nunca le fuese retirado el comercio de Indias y además no fuese revocado jamás el privilegio obtenido en 1617, por el que se le asignó autorización para cargar en Cádiz, 1.000 tn. del total de la carga de la flota indiana. Pronto Cádiz redujo la alcabala del 10 al 4%, que unidos a los favores de los arrendadores, hizo atraer a su puerto el comercio extranjero.

A partir de 1661 ante estas anomalías observadas, se volvió a la administración del monopolio bajo la dirección del Conde de Villa Umbrosa, ordenándose por Real Cedula, una rebaja de los impuestos e igualdad de trato en todos los puertos, por lo que las aduanas de Cádiz, del Puerto de Santa María, de Jerez e incluso las establecidas desde Málaga a Murcia, debían de percibir los mismos impuestos que Sevilla.

Esta reforma motivó la devolución a Sanlúcar de la cabeza de línea de las flotas indianas que fue en progresión hasta 1663, que de nuevo fracasó, a causa de la entrada en escena el día 5 de junio de este año de un nuevo arrendatario de la Aduana, el Sr. Eminente, el cual

consigue el arriendo de los *almojari-fazgos* y demás impuestos anejos en Sevilla y en los restantes puertos implicados en el tráfico indiano.

Este curioso e interesante personaje, llamado D. Francisco Báez Eminente, era judío converso, (posiblemente portugués), juez del Tribunal de la Contaduría Mayor de Cuentas y fue capaz de mantener hasta finales del siglo, salvo breves interrupciones, una influencia preponderante en la Aduana de Andalucía o lo que era lo mismo, en la más importante del comercio exterior español de la época.

Como dato curioso, cabe destacar que según un memorial francés del siglo XVIII, obtuvo este apellido, tan figurón, de una gracia que le concedió Felipe IV, cuando con el fin de obtener el arriendo de los impuestos, propuso al rey que se le permitiese rebajar los impuestos a su criterio, porque le parecían demasiados elevados, esta exposición pareció una paradoja al rey, el cual movido por su curiosidad, le hizo venir a la Corte para preguntarle y escucharle, así que tuvo la ocasión el Sr. Báez de explicar su criterio, exponiendo que mientras mas elevados eran los impuestos mas se burlaban y que por el contrario mientras mas asequibles, mas pagaderos resultaban, basando en esta teoría, la manera de resarcirse de su inversión por el arrendamiento. Sorprendido Felipe IV de la novedosa exposición, exclamó: **“Este hombre es eminente”**, por lo que el judío rápido de mente y reflejos, pidió permiso, el cual le fue concedido, para llevar el nombre de **Eminente** como segundo apellido, que resulto ser para la historia, el mas característico para la identificación de sus epopeyas.

Eminente distinguió desde el principio de su arriendo, las ciudades portuarias de Cádiz y de Sevilla, pues siendo en la primera, el contrabando imposible de reprimir por la fuerza, recurrió a la negociación y a la blandura, llegando a un acuerdo, verdadero contrato entre la aduana y los comerciantes, reduciendo el tipo al 2,5% a la entrada y al 1,5% de saca (salida), y fue un ade-

lantado del “marketing” de su tiempo, pues hizo repartir anuncios por España y el extranjero dando a conocer estas ventajas.

En Sevilla, Eminente no solo no redujo los impuestos que llegaban al 30% de media, sino que obligaba a su pago con todo rigor, obrando con arbitrariedad manifiesta en el trato con sus amigos a los que bajaba los *aforos*, los cuales elevaba, a los no tan amigos, llegando a variar cada día su importe.



FELIPE IV

Era una práctica habitual hasta entonces, que el *aforo* de Sevilla tenía un rebaja implícita del 15% para compensar los gastos fijos de escala por la subida del río (practicaje, remolque de la barra y río, el arrastre por sirgas, en aquellas partes del río donde fuese necesario, así como la pérdida de tiempo por espera de marea y viento), por ello resultó, que con ánimo de perjudicar a Sevilla, llegó a aplicar el impuesto por el *aforo*, mas elevados en Sevilla que en Cádiz.

Todo parece que el Sr. Eminente tenía una concepción más moderna de los negocios que hasta entonces se practicaba por la zona, contemplando la Aduana, desde su particular punto de vista del rendimiento de su inversión sin preocuparse de sus repercusiones.

Eminente tenía también otras razones menos confesables, pues llegó a establecer alianzas con los extranjeros, inclusive a conceder

permisos de trasbordos de un navío a otro sin pasar por la Aduana, favores que evidentemente no se reflejaban en la contabilidad oficial y así obtenía argumentos para reclamar rebajas por el precio del arriendo en el futuro.

Ante tanto atropello, el comercio sevillano no podía resistir tanto, así los comerciantes andaluces que hasta entonces se aprovisionaban en Sevilla como los extranjeros, se trasladaron a Cádiz y al Puerto de Santa Maria. Exasperados los extranjeros por las trapacerías de Eminente, terminaron por acusarlo a la justicia, así en 1666 los cónsules flamenco y hanseático en Sevilla junto con otros comerciantes extranjeros, presentaron una demanda contra Eminente por sufrir estos diversas vejaciones contrarias a la cedula de 1661, fruto de esta política aduanera desventajosa para Sevilla, impulsada por Eminente.

Los cónsules demandantes concluían su demanda, manifestando que mientras no se prohibieran hacer los registros en Cádiz y los regresos de las flotas y galeones no volviesen a Sanlúcar, el perjuicio causado a las finanzas reales seria irremediables.

Por ello fue convocado el Concejo de Hacienda y Sevilla el cual dirigió una petición a la reina regente en apoyo de esta tesis.

Mientras esta demanda prosperaba, se recrudece, impulsadas por los propios intereses gaditanos, la controversia técnica sobre las posibilidades de acierto y riesgo que ofrece el paso de la barra, con la correspondiente observación exigente al máximo, del empeño que ponían nuestros antiguos colegas sanluqueños en el desarrollo del servicio de practicaje de la barra.

En 1666 tras ganar la demanda interpuesta por los cónsules, el rey ordenó el retorno obligatorio de la Flota de Indias a Sanlúcar, el traslado de la Aduana y del Juzgado de Indias desde Cádiz a Sevilla así como la equiparación de todos los impuestos en todas las aduanas y en general, la restitución de todas aquellas buenas y tradicionales practicas que dejaron de aplicarse.

Esta cedula de 1666 fue un golpe bastante duro para Eminente, pues se le recortaba su margen de manobra en las rebajas y se le vigilaba, lo que dio lugar a finiquitar el contrato de arriendo en 1667. Pero el ingenioso Eminente pronto fue capaz de obtener un nuevo arriendo en 1668 por 400.000 pesos, lo que permitió de nuevo ejecutar el arriendo sin respetar la cláusula de igualdad aduanera de los puertos, dando lugar a efectuar descuentos en Cádiz del 50 al 66 %, mientras que en Sevilla tan solo aceptaba hacer descuentos de un tercio sobre los tejidos y una ligera *gracia* del pie de fardo, Pronto de nuevo los cónsules extranjeros en Sevilla iniciaron sus reclamaciones por desventajas, pues se originaban numerosas quejas presentadas por los cónsules flamencos y alemán, junto con diputados ingleses y franceses en Sevilla, a la que se une una deliberación de la corporación municipal de esta ciudad, con objeto de tomar parte en proceso contra Eminente. En esta causa se aportaba un testimonio de un comerciante de Amberes, que enviaba a los puertos de Sevilla, Cádiz y Puerto de Santa María un fardo idéntico de 100 piezas de tela a cada una de estos puertos, resultando que la base imponible (*aforo*) para la aplicación del impuesto en Sevilla era sobre sesenta piezas, descontada la *gracia*, aplicándose el 33%; en Cádiz el aforo era de 25 piezas y para el Puerto de Santa María se aplicaba por cincuenta piezas y en ambos puertos se le repercutía un impuesto de tan sólo el 22%.

Eminente alegaba en su defensa que ciertas mercancías eran más valoradas en Cádiz que en Sevilla, así como que en esta ciudad, no se pagaba el impuesto de *saca*, por ello supo Eminente de nuevo y con bastante acierto, salir de este trance, logrando en 1677 renovar el arriendo por cuatro años más.

La misma política aduanera aplicó Eminente en la percepción de los *almojarifazgos de Indias y Mayor*,

Las decisiones reales de 1679 y 1680 pretendían reestablecer las cosas en sus estadios anteriores de 1664 y 1666 pero Cádiz ya no era la



Galeón Siglo XVI

misma, el arrendador Sr. Eminente era aun mas poderoso y responsable de esta situación de desigualdad manifiesta y tenia a gala, manifestar que con su actuación había cambiado la forma de administrar la Aduana y de llevar a cabo los convenios particulares, conocidos como *Convenios de Eminente*, el cual duró hasta finales del siglo XVIII, a pesar de que el arriendo de este benefactor de Cádiz, expiró en 1680, cuando lo tomó D. Gaspar Ruiz Díaz, ejerciendo la misma política que Eminente, al que luego le sustituye un nuevo arrendador D. Martín de Vera con las misma actuaciones, volviendo de nuevo en 1686 Eminente a recuperar el arriendo de los impuestos para todos los puertos andaluces.

No obstante en los últimos veinte años del XVII, surgen desde Sevilla diversos impulsos por intentar recuperar la situación perdida, desde dragar la barra en 1687, a propuesta del conde de Calzada, proyecto que a falta de apoyo económico real, el pueblo de Sevilla a impulso del Almirante Pedro Corbet, se comprometió a sufragar, iniciándose dicho plan con la construcción de un muelle en la prolongación de los bajos de la punta del Espíritu Santo en la playa de Sanlúcar, popularmente conocido como *el muelle*, decisión que acarreo la muerte del Práctico Mayor de la Barra, Francisco Román, por la intensidad y celo que puso en defender su tesis, preten-

diendo convencer de que tal proyecto era contrario a los resultados que se buscaban, argumentos que no tardaron en aparecer muchos años después de su muerte, para darle la razón *post-mortis*, pues la corriente se volvió mas rápida, la barra se hizo impracticable, no aumentaron las profundidades y la canal practicable, se alejó hacia la orilla del Coto de Doña Ana.

Al mismo tiempo se impulsan otras medidas como son los sondeos de la barra y cauce de río, que se efectuaron en 1655, 1702 y 1720, en los cuales con la colaboración imprescindible de los pilotos Prácticos de la barra, se demostraba que tanto la barra como el cauce río arriba, podían admitir los tráficos de la época, aunque limitado, a algo mas de 600 tn de registro en los navíos del comercio de Indias, pues se llegaban a obtener calados en pleamar de mas de 8 m en la boca de la broa, 7 m en la medianía de la barra y 6,7 m al paso entre las dos Rizas. Estos sondeos bien podrían ser objeto de una exposición mas detallada en otras entregas de nuestra revista Prácticos de Puertos, tanto por su trascendencia, como por las actuaciones de los empeñados, en donde los pilotos Prácticos de la Barra de Sanlúcar, desarrollaron una labor remarcable.

Pero volviendo a las repercusiones de Eminente en las Aduanas de los puertos andaluces, cabe destacar la proyección de los efectos del *Convenio de Eminente*, que llegaron a ser aplicados hasta 1723 según

recoge un memorial francés, en donde se da a conocer diversos convenios aduaneros pactados entre D. Juan Eminente, (probablemente hijo de D. Francisco) con los principales negociantes de todas las naciones interesadas en este comercio, especialmente franceses e ingleses, muy favorables para estos en sus operaciones en el puerto de Cádiz. (*La rivalidad comercial y marítima entre Sevilla y Cádiz hasta finales del siglo XVIII*, Albert Girard, 1932, Reedición de la Biblioteca Histórica Renacimiento 2006, Centro de Estudios Andaluces).

Por ello, no es aventurado concluir que la política definida en 1666 no pudo ser puesta en práctica, mas por las repercusiones aduaneras, que por los inconvenientes marítimos de la broa y cauce del Guadalquivir, si bien, no cabe duda es de considerar, que la navegación por la barra y aguas arriba del Guadalquivir hasta Sevilla, tiene una limitada capacidad en sus justos términos para el éxito de la explotación portuaria fluvial, pero no por ello hay que olvidar, que fue la política aduanera, especialmente la que pudo llevar a cabo el Sr. Eminente la causante del apogeo gaditano en detrimento de Sevilla desde el siglo XVII, que tanto pudo afectar a los pilotos Prácticos de la barra en su prestigio profesional, originándoles el correspondiente quebranto económico de sus ingresos.

No todo fueron maldades e intrigas aduaneras, pues fue este personaje además de proveedor de la Armada, coleccionista arte pictórico de gran calidad y en cierta manera cliente mecenas de Murillo, pues le encargó seis cuadros que mantuvo en su casa de Cádiz, regalando uno de ellos, *San Juan*, al rey Carlos II, cuando este se enoja con el pintor por no querer trabajar para él. Los otros cinco fueron *San Francisco de Asís*, *San Francisco de Paula*, *San Francisco Javier*, *San José* y la *Gloria de los Ángeles*. Toda su colección pictórica fue trasladada a Madrid cuando su hijo heredó el patrimonio y en 1711 fueron vendidos los Murillos a Francisco Artier.



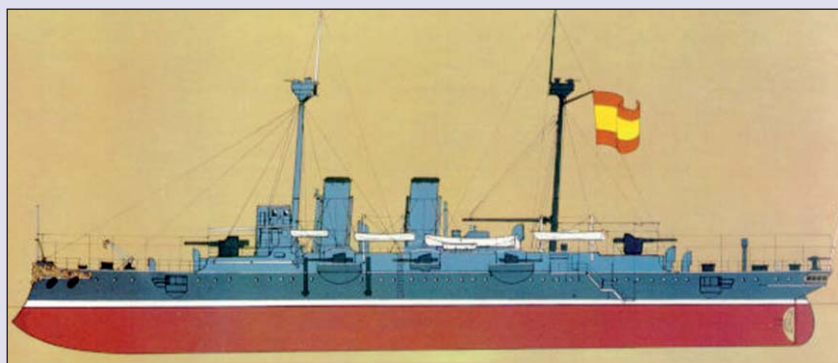
Carta de los lectores

En la última revista (Sep-07) compruebo que se ha colado un par de gazapos que le detallo:

La anécdota del perro del “Reina Regente” no es de D. José M^a Blanca Carlier, sino de D. Francisco J. Ponce Cordones que publicó un artículo sobre el hundimiento del Reina Regente en la Revista General de Marina de marzo de 1985, donde se decía que no había sobrevivido nadie. Dicho artículo fue leído por el sanluqueño Comandante de Marina de Sanlúcar D. Francisco Colón, quien sacó del error a F.P.C. narrándole el acaecimiento de la aparición del perro en el pueblo. Con estos datos más los que recordaba de haberle escuchado a su padre que fuera jefe de la aduana de Bonanza, elaboró una miscelánea que salió publicada en la Revista General de Marina de julio de 1987.

Con respecto a la foto que acompaña a su artículo le comunico que dicho acorazado no es el Reina Regente pues este solo tenía dos chimeneas, ni tampoco es el segundo Reina Regente aunque efectivamente tuviese tres.

Rafael Ponce, Corporación de Prácticos Bahía de Cádiz.



Estimado compañero:

Me agrada y satisface que leas con detenimiento mis reseñas en nuestra revista, pues tan solo este comentario -que no ha sido el primero-, ya de por si merece el esfuerzo que me ocupa entre barco y barco los días de guardias.

Puntualizando tu apostilla que no gaza, es de manifestar que solo cito las fuentes de las cuales tomo la información, sin considerar en donde el autor citado pudo tomarla, pero en este caso concreto, el ameno D. José M^a Blanca Carlier no citaba fuente alguna sobre esta curiosidad relatada.

No obstante es para mi aun mayor satisfacción, la puntualización sobre **D. Francisco Colón Delgado**, -el cual estuvo nombrado Ayudante de Marina en la ciudad de Sanlúcar de Barrameda muchos años-, como el autor material que dio a conocer

tan humana curiosidad, pues es don Francisco además de mi profesor en las primeras explicaciones sobre la navegación de estima y situaciones con marcaciones y demoras en el Instituto Juan Sebastián Elcano de esta ciudad, (hace ya mas de 46 años), un caballero que derrocha humanidad en cualquier relación que con el se tenga, muy querido por toda la comunidad marítima de Sanlúcar y muy especialmente por los prácticos de este enclave y por ello esa Corporación tuvo a bien, nombrarle **Práctico Honorario de la Broa del Guadalquivir**, nombramiento que lleva con gran orgullo y satisfacción.

En relación con la fotografía publicada que acompañaba esta reseña, efectivamente se ha publicado por error, pues en concreto del Reina Regente de 1865 la redacción no encontró ninguna foto y por mi parte, olvidé enviar la única imagen que ahora se muestra.

Francisco J. Iáñez