

Curiosidades Históricas/14

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

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

203 a.C.- Piloto famoso:

Fue Pelorus un piloto que ha pasado a la historia aun sin proponérselo, pues no solo asistió a Aníbal en la salida de Italia hacia Cartago en este año, sino que cedió su nombre a la cultura marítima anglosajona, quizás como reconocimiento y homenaje a sus dotes profesionales como piloto, pues el vocablo *pelorus* en la lengua inglesa, es usado para nombrar el taxímetro, tal como recoge *The American Practical Navigator*. (Nathaniel Bowditch, Volumen 1, año 1982, editado por la Agencia de Mapas para la Defensa y por el H.O. Pub. N° 9, U.S. Government Printing Office, 1966).

Quizás por ello, es hoy recordado tan afamado piloto, por un mega yate de 116 m. de eslora, que a veces visita nuestros puertos, con su nombre en el espejo de popa.

Igualmente existe en Sicilia un destacado cabo que forma el conocido estrecho de Mesina, nombrado *Cabo Pelorus*, extremo en la mar de los montes Peloritani, que toman sus nombre de la ninfa griega *Pelorias*, pues no es de olvidar que los griegos estuvieron asentados en esta isla unos 700 años, por lo que por deducción directa, podemos concluir que el piloto *Pelorus* debe su nombre a esta ninfa griega.



Herramienta de navegación Pelorus

1253.- Evolución de los cómitres de galeras, de caudillos de mar a prácticos de maniobras interiores y capitanes de dique:

Según define el Código de las Siete Partidas de Alfonso X el Sabio, el cómitre es un caudillo de mar, por detrás del Almirante que

ha de poder acaudillar bien su navío, por ello era responsable de dirigir bien la boga de los remeros, de gobernar las maniobras efectuadas por el velamen y de conservar los remos, jarcia y aparejos del barco, el cómitre era el jefe directo de la propulsión y maniobra de las galeras y en definitiva, el que llevaba el mando práctico del barco en la armada del rey.

Las primeras referencias que se obtienen en Sevilla de los cómitres están datadas en 1253, en un acuerdo que estos obtuvieron del Rey Alfonso X por el que se les concedían una serie de heredades, a cambio de mantener aparejada una galera para el rey y de cumplir una serie de obligaciones militares en la mar.

El monarca entregaba a cada cómitre 100 aranzadas de olivar y cinco yugadas para cereales en Chilla y Cotrovita, casas en Sevilla y 100 maravedíes como ayuda para la explotación de las tierras recibidas, pues al igual que el monarca hacía con otros marinos profesionales y mercantiles del negocio marítimo, les concedía una serie de franquicias y privilegios durante los primeros años de repoblación, después de someter estos territorios a los árabes, con el objetivo de fomentar la actividad marítima y de los hombres ligados a la mar, cuyo ejemplo mas destacado fue el almirante burgalés Ramón Bonifaz, el cual obtuvo varias propiedades en Sevilla, Aznafarache y Huévar, tras la conquista de Sevilla por vía fluvial, al romper las míticas cadenas del puente de barcazas o pontones que unían esta ciudad con

Triana, que en cierta medida cerraban el puerto de hispalense.

Pero no todo fueron honores y privilegios para los cómitres, pues los nobles que conformaban el Consejo Hispalense no cesaron de plantear pleitos contra estos profesionales de la mar durante los siglos XIV y XV, pues sus miembros difícilmente aceptaban de buen grado, las prerrogativas concedidas a aquellos. Fueron muchos los litigios, pero cabe resaltar uno que se produjo en 1452 (5 de mayo), sobre el privilegio que otorgo el rey Juan II a los cómitres sevillanos, por el cual se les concede a estos y a sus mujeres e hijos, la posibilidad de llevar oro, plata y seda en sus vestimentas, como hacían los caballeros de la ciudad.

¡Hasta aquí se podía llegar!. Esta merced tuvo de inmediato una decidida oposición del consejo hispalense, pues tal como estaba organizada la sociedad medieval sevillana, en cuanto a legislación suntuaria en materia de tejidos e indumentarias, con objeto de mantener una distinción de cada persona, según su estado y condición, todo parecía, que las pretensiones de los cómitres, a juicio de

algunos miembros del consejo hispalense, eran un atentado para el orden moral y social que imperaba en la Sevilla de entonces.

Durante la guerra de Granada, el esfuerzo económico para sustentarla fue creciendo, por lo que y por presiones del consejo, hubo de suspender la exoneración de contribuciones que habían logrado los cómitres en privilegios anteriores, de modo que tuvieron que contribuir igualmente a este esfuerzo económico. Al mismo tiempo dado el nuevo organigrama que se estaba imponiendo en las armadas reales, los cómitres iban siendo sustituidos, cuestionándose sus funciones. No obstante, una vez conquistada Granada, volvieron estos a plantear los privilegios obtenidos con anterioridad en numerosos pleitos, contra las iniciativas de los jurados de la ciudad, para obligarles al pago de cualquier tipo de contribución.

Dura tuvo que ser la apuesta, pues consta que los pleitos presentados ante el Consejo Real duraron hasta 1514 para que fueran nuevamente respetados sus derechos.

Desde la conquista de Sevilla aun desconociéndose el numero exacto de cómitres, según recogen varios



Panoramica de Sevilla, año 1617 Titulada "Qui non ha visto Sevilla non ha vista maravilla",

historiadores, se da por hecho que existían 18, si bien podría haber variaciones en su número durante los años posteriores, hasta llegar a concretarse la cifra de 63 en el último tercio del siglo XIV, plantilla que se mantiene sin alteraciones hasta comienzo del siglo XVI.

En el primer censo de los cómitres sevillanos en 1253, se destacan las procedencias de estos, obteniéndose el siguiente registro:

De Italia proceden 2; de Francia 4; de Cataluña 5 y de Castilla 7.

El nombramiento de cada uno de ellos correspondía a los reyes, previa autorización del Almirante y tras un examen de los alcaldes de cómitres.

Consta una descripción muy completa del proceso para la selección y examen de un nuevo cómitre, pues comenzaba con una reunión del *cabildo o ayuntamiento de los cómitres* en el hospital de San Nicolás, en la collación de Santa María Magdalena, cerca de la Puerta de Triana. Era presidida esta, por el *alcalde de cómitres* designado por estos, al que le acompañaban a su vez varios cómitres. Se presentaba entonces el aspirante, generalmente un

marinero, que deseaba ocupar un puesto vacante por la muerte de algún cómitre, el cual tras demostrar que era *persona idónea, ábil e suficiente*, para el gobierno de cualquier galera, solicitaba que fuese declarado válido para el puesto. Si las deliberaciones del cabildo o ayuntamiento de cómitres, daban un resultado afirmativo, se elevaba al Almirante la propuesta para su ratificación y posterior trámite a los reyes, con el fin de confirmarle sus privilegios.

Algunos historiadores definen estos cabildos como *hermandad de los cómitres*, que se constituían como una *típica asociación gremial que unían corporativamente a los pilotos y señores de naos*. Tenían su sede en el casco antiguo de Sevilla en el hospital e iglesia ubicada en la llamada plaza de los Cómitres, en las proximidades de la orilla izquierda del río.

Tal como se ha comentado anteriormente, la figura del cómitre sevillano, a partir del comienzo del siglo XVI queda un tanto relegado, pues una nueva organización del mando de las galeras, hacen que la figura de este cargo en las galeras reales quede res-

tringido, pasando a ser un oficial que dirige la maniobra de sacar las galeras y embarcaciones de las atarazanas y dejarlas lista para zarpar en el atraque asignado.

No obstante y a pesar de estas limitaciones del nuevo empleo que ahora desarrollan los cómitres, aun hay demanda para ocupar este cargo, pues por estas fechas consta que se nombran 10 aspirantes para ocupar una vacante de cómitre, no obstante ante estas realidades muchos cómitres comienzan a orientar sus actividades hacia una heterogénea variedad de ocupaciones muchas veces relacionadas con la vida marítima de la ciudad y de la corona, como armadores, importadores o intermediarios del negocio marítimo de los numerosos genoveses establecidos en Sevilla. (Notas para el estudio de la tripulación de las galeras: Los Cómitres en la Sevilla Medieval. Juan Manuel Bellón León. Revista de Historia Naval, nº 89, 2005, Año XXIII. Instituto de Historia y Cultura Naval. Armada Española).

En consideración a la atención de algún lector interesado en la ubicación del Ayuntamiento de los Cómitres en la plaza que tomo su



Autor anónimo, reproducida en una edición de Joannes Janssonius, grabado que se conserva en el Museo Naval, Madrid.

nombre, situada en las proximidades de la antigua Puerta de Triana que en el grabado panorámico del puerto de Sevilla en 1617 tan bien se muestra, cabe señalar que era esta puerta el acceso a la ciudad para los viandantes y carruaje procedentes del Aljarafe y Triana, cuando se dirigían al centro a través del puente de barca. Al día de hoy la podemos situar al final de la calle de la Reventa (Moratín) junto a la calle Zaragoza, lográndose identificar su antigua ubicación en un entrante de los números pares de esta calle, que aun se conserva como testigo de la historia, presentando este retranqueo de fachada, un hueco originado por la propia alineación de la puerta, que las sucesivas casas construidas tuvieron que respetar como límites de suelo público ocupado por esta, mostrando así huellas parecidas al muro recientemente descubierto en el Postigo del Aceite.

La Nueva Puerta de Triana que se muestra en el grabado de Pedro de Tortolero testimoniando la entrada en Sevilla de Felipe V en 1729, fue construida en las proximidades de la antigua puerta, y en él, también se pueden apreciar algunas huellas de su primitiva construcción. (*El urbanismo de Sevilla durante el reinado de Felipe II*, Antonio José Albardonedo Freire, Guadalquivir Ediciones, Sevilla 2002.)

Cabe destacar del documentado estudio sobre los Cómitres, como las funciones de estos quedan limitadas en el puerto de Sevilla al comienzo del siglo XVI, a las maniobras interiores en sus dársenas y atarazanas, encargándose estos profesionales, en dejar listo para zarpar las galeras reales en los atraques adecuados, lo que podríamos considerar como claros antecedentes de las misiones hoy asignadas al practico de puerto para el movimiento interior en las dársenas sevillanas, no exenta de riegos por las corrientes y bancos de arena y lodos que el río presentaba en aquellos años, teniendo muy en cuenta, que hasta la construcción de



Nueva Puerta de Triana, grabado de Pedro de Tortolero testimoniando la entrada en Sevilla de Felipe V en 1729

la actual esclusa, las aguas del río, corrían libre hasta Sanlúcar, produciéndose en el puerto hispalense numerosos desbordamientos por fuertes lluvias y sus correspondientes crecidas.

El cargo de practico encargado de las maniobras de movimientos interiores, se ha mantenido dentro de la organización de los Prácticos del puerto sevillano hasta nuestros días, pues ha sido costumbre en este puerto, que un Práctico de la plantilla de esta Corporación, fuera del turno de guardia habitual, se ocupe casi con dedicación exclusiva de estas remociones, si bien en estos últimos años, esta ocupación se cubre con la asignación de uno cada semana, entre todos sus componentes

Igualmente, por todos es conocido, que dado las necesidades que se presentan en un astillero, tanto para la botadura de una nueva construcción, como durante el armamento, entrada en dique seco o flotante, remociones para reparaciones, etc., es habitual que estas instalaciones tengan en plantilla, un capitán especializado en estas maniobras, conocido como *Capitán de Dique*, que bien por si mismo o con la asistencia de un practico de la corporación del puerto determinado, realizan las maniobras náuticas que se precisan durante el

proceso de armamento o reparaciones de un buque, hasta que al finalizar su estancia en el astillero, queda listo para zarpar, por lo que también de este estudio, cabe extraer como antecedentes documentados de esta especialidad, la historia y transformación de los cómitres de galeras en Sevilla, antes descrita y extractada del mencionado artículo.

1630.- El derrotero universal del Capitán Alonso de Contreras, (3º entrega):

De Gibraltar a Cabo de Gata: De Gibraltar a la Punta del Monte, una legua. Este monte es altísimo, cortado por la banda del Levante, y de la mar en fuera parece isla. A la banda del Poniente está una torre que llaman del Tuerto, buen abrigo de Levantes; tiene agua, y a la banda de Levante del dicho monte hay abrigo de vendavales y no hay agua.

De la Punta del Monte de Gibraltar a Guadiaro, Río hay dos leguas.

De Guadiaro a Estipona, cuatro leguas. Hay abrigo de Ponientes. Tiene un castillo y tiene agua.

De Estipona a Marbella, cinco leguas. Es playa peligrosa con todos tiempos, y así no llegan allí las galeras.

De Marbella a Fuengirola, cuatro leguas, la cual tiene un castillo grande y abrigo de vendavales,

tiene también un río donde se hace agua.

De Fuengirola a Torremolinos, tres leguas; hay al pie de ella, por Tacanal del Molino, un gran golpe de agua.

De Torremolinos a Málaga, dos leguas. Hay un río antes de llegar con una legua que se llama de Alora, con una torre a la boca. Es de menester alargarse de él porque salen unos bajos de arena de siete a ocho cumplidores de galeras. Málaga es muy buena ciudad; la fortaleza de más abajo se llama Alcazaba y la alta Gibralfaro, al pie de la cual tiene un muelle, fondo seguro de todos tiempos fuera de Lebeche y Poniente que son travesías, y el Mediodía y Jaloque meten mucha resaca por no tener el muelle el rebozo necesario.

Hase de advertir que el mejor ferro y gúmena esté por popa, por la grande resaca; buen tenedor.

De Málaga a Vélez-Málaga, cinco leguas y legua antes de llegar a Vélez está un río donde hacen agua las galeras. Hay en Vélez-Málaga abrigo de Ponientes.

De Vélez-Málaga a Torrox, tres leguas. Tiene un castillo y es playa.

De Torrox a Nerja, una legua y tiene otro castillo y toda esta costa es limpia.

De Nerja a La Herradura, cuatro leguas, la cual es una cala en playa; tendrá más de media legua de punta a punta, tiene agua y su travesía es Lebeche y Mediodía.

Perdiéronse con D. Juan de Mendoza más de veinte galeras; escapáronse dos por estar muy afuera y poder montar el Cabo de Levante y entrarse en Los Verengueles, que están una legua. Tiene buen abrigo de Lebeches y no tiene agua.

De los Verengueles a Almunécar, una legua. Tiene tres farellones altos y una ermita en uno de ellos muy buen abrigo de Levante, hay agua y de la banda de Levante tiene abrigo de Poniente y el Lebeche mete allí mucha mar y se van las galeras a Velilla, media legua a Levante. La punta de Velilla es alta, a modo de morro, y



Plano de Gibraltar



Alcazaba de Málaga

tiene una torre encima, no hay agua; es buena para vendavales.

De Velilla a Salbreña, dos leguas y tiro de mosquete. A la mar tiene una isla, buen reparo de Levantes, en tierra firme, frontero de la isla, está un río con buena agua.

De Salbreña a Motril, dos leguas. Es playa y hay reparos a Levantes; todo limpio y arena.

De Motril a Cabo Trafalcosis, una legua. Es este cabo puntiagudo; a la mar no hay ni bajo; hay

abrigo de Levante.

De este cabo a Castildeferro, dos leguas. Está este castillo en un alto y tiene buen abrigo de vendavales, hay dos pozos donde se suele hacer agua.

De Castildeferro a Adra, cuatro leguas. Tiene un castillo y agua. Desde Adra hasta la Guardia Vieja, distancia de dos leguas y media, va en abrigo de Levantes; no tiene agua.

De la Guardia Vieja a Roquetas,



Bahía de Málaga

cinco leguas. Es un castillo bueno que tiene ensenada con abrigo de Ponientes y Lebeches, frontero del castillo esta el surgidero.

De Las Roquetas a Almería, tres leguas; buen abrigo de Lebeches y Ponientes. Hase de dar fondo junto a una ermita vieja que se llama San Roque; buen tenedor, y todo es algo fondo.

No se va a la puerta de la ciudad sino con mucha calma, porque es arena liviana y no tiene los ferros; hay mucho fondo.

En San Roque, como las galeras estén bien amarradas pueden estar seguras con todos tiempos y nunca

se ha perdido allí bajel

De Almería a cabo de Gata, cinco leguas. Maestre Jaloque con el cabo, casi una milla a la mar. Antes de llegar a Vela Blanca, viniendo de la banda de Poniente, está una baja de piedra con diez o doce palmos de agua.

Aquí tocó la capitana real siendo su capitán D. Gabriel de Chaves, en el año de 613, viniendo de la banda de Levante, digo Poniente, de noche, navegando con el Príncipe Filiberto,

general de la mar.

Hay buen abrigo de una banda y otra; en ninguna de las dos

bandas hay agua.

1895.- Olfato canino-

marinero: Sabido es que a causa de un fuerte temporal durante la mañana y tarde del domingo 10 de marzo de este año se hundió en agua del estrecho de Gibraltar en las proximidades de Bolonia el crucero de instrucción de la Armada "Reina Regente", de 4.664 tn. con 412 personas a bordo, pues además de su dotación de 372 hombres, también

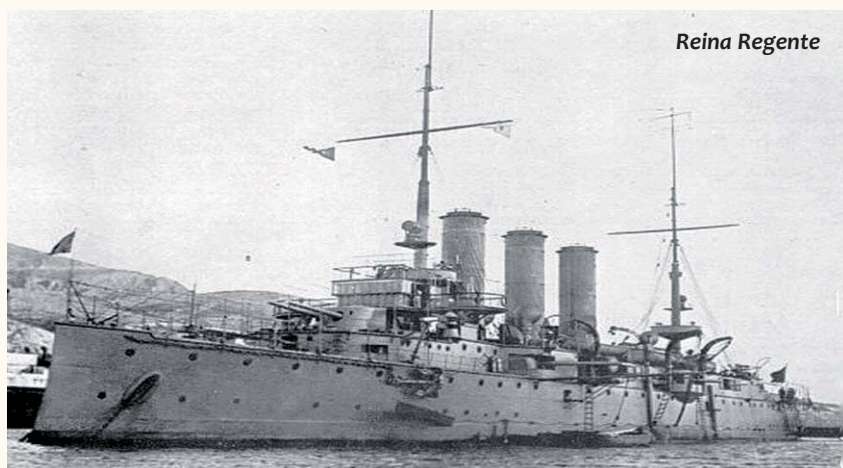
se encontraban a bordo una importante comisión de personalidades que habían tomado parte en la revisión del Tratado de Marrakech, que había puesto fin a la guerra del Riff, las cuales regresaban de Tánger a bordo de esta unidad.

No hubo supervivientes humanos a excepción de dos marineros que perdieron el buque en Tánger y por ello salvaron sus vidas, pero si hubo otro superviviente que ha dado lugar a una curiosa historia marinera, que es el motivo de esta curiosidad.

Uno de los oficiales de la dotación, el alférez de navío don José María Enriquez Fernández, natural de Sanlúcar de Barrameda, llevaba a bordo un magnífico perro Terranova de su propiedad, que se granjeaba la simpatía de los tripulantes.

Al ocurrir la tragedia el animal saltó a un enjaretado del crucero, pudiendo ser recogido por un barco ingles que lo adoptó como mascota.

Durante algún tiempo "navegó" el animal en dicho buque que un buen día recaló en Sanlúcar en ruta hacia Sevilla, fondeando en Bonanza como era usual. El can reconoció inmediatamente la costa y arrojándose al agua, ganó rápidamente la cercana orilla, desde donde corrió hacia la casa de los padres del dueño, causando la natural emoción en estos y en cuantos conservaban imborrables el recuerdo de la tragedia. (El naufragio del "Reina Regente" y otros ocurridos en 1895, José M^a Blanca Carlier).



Reina Regente