

## NORMAS DE SEGURIDAD EN LA NAVEGACION A INDIAS EN EL SIGLO XIX

por

ANGELES FLORES MOSCOSO

España, debida a su posición geográfica, durante toda su historia se orientó hacia el mar, lo que hizo que adquiriera un papel preponderante su marina hasta llegar a ser considerada en el XVIII, tras la reforma Borbónica, la segunda del mundo por su poderío, eficacia, y prestigio. Pero este auge tuvo un revés, y a consecuencia de ciertos acontecimientos acaecidos en los últimos años de dicho período, entró en el siglo XIX en declive vertiginoso.

Varias causas se conjugaron para que este hecho se produjera. Por un lado estaba la situación política económica por que atravesaba el país, y por otro el desarrollo científico en constante evolución.

El final del reinado de Carlos IV fue muy duro. En guerra desde 1793 se puso a prueba la armada que, tras soportar asiduos combates, se enfrentó el 21 de octubre de 1805 a la célebre batalla de Trafalgar donde sufrió una gran conmoción. Se puede decir que esta batalla marcó la pauta para el comienzo del XIX, desde el punto de vista marítimo, ya que Inglaterra se hizo con la primacía que abandonaba en sus manos España, quedándose ésta sin navíos, instrumento que le permitía dominar y defender sus posiciones allende del Océano y compartir la dirección de Europa.

La invasión napoleónica con la desorganización nacional que produjo la falta de gobierno, y su sustitución por una serie de juntas, contribuyó a la decadencia del poder naval que se encontró sin recursos tanto materiales como humanos.

A estas penurias se unieron las secuelas heredadas de la liberación del comercio con las Indias en 1783, y de la autorización dada el 19 de septiembre de 1792 a los países neutrales para poder traficar con nuestras colonias. Esta reforma de régimen mercantil tuvo enorme repercusión en la emancipación hispano-americana, ya que, como todo proceso revolucionario, éste también se basó en el interés económico.<sup>1</sup>

De esta manera vino a empalmar cronológicamente la guerra que sostenían los españoles frente a Napoleón con la nueva lucha promovida por las provincias de Ultramar para independizarse. Contienda esta última para la cual era indispensable la marina si se quería salir triunfante, pero a la que en realidad el gobierno de Fernando VII la desatendió por completo a pesar de ser vital para una nación que era cabeza de un gran imperio colonial. No se le prestó la atención debida, quizás por falta de medios, quizás por haberle concedido escasa importancia a la sublevación americana, o por estar distraídos con los conflictos que tenían dentro de la misma península.

Ante semejante panorama no es de extrañar que se generalizara el comentario de Lynch, que decía que a partir de 1808 «España ya no podía controlar los acontecimientos ni en su casa ni fuera de ella».<sup>2</sup>

Resentidos los pilares de la estructura político militar, también afectó a la económica. El comercio canalizado por los puertos andaluces se encontró totalmente arruinado por la segregación de las colonias, en donde se perdieron innumerables capitales, principalmente gaditanos; y por las cuantiosas contribuciones, empréstitos, anticipos, y donativos facilitados al real erario.<sup>3</sup>

Este aglutinamiento de motivaciones hizo que se modificaran conceptos que se tenían como inamovibles, y que se le prestara atención a otros tenidos en el olvido.

A su vez, cabe destacar que, a lo largo de esta centuria, el

---

1 Vázquez Prado, Valentín: *Las rutas comerciales entre España y América*, en *Las rutas del Atlántico*, «Noveno Coloquio Internacional de Historia Marítima», Sevilla, 1967, pág. 229.

2 Merino Navarro, José: *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, 1981, pág. 138.

3 Junta General de comercio. Cádiz, 15 julio 1824. A. G. I., Consulados, Libro 19.

desarrollo de los adelantos técnicos significaron una gran transformación en el sistema de navegación. Para ello se dictaron nuevas normas que se adaptasen a las circunstancias, siendo la principal novedad la atención prestada a la seguridad de la travesía en sus diversos aspectos para evitar riesgos que, implícitos en los cambios, venían a sumarse a los ya existentes.

### CONSTRUCCIÓN NAVAL

Durante mucho tiempo los buques sólo se distinguieron por el tamaño. No existía una diferenciación entre barcos de guerra y barcos mercantes, pero paulatinamente se fueron separando adaptando cada grupo el diseño y construcción más conveniente para el cometido asignado. A lo largo de esta etapa el navío de guerra, al desembarazarse del cargamento comercial, y hacerse independiente, aumenta su autonomía, su potencia, su velocidad y su eficacia.

El mercante por su lado, dado la competitividad mercantil por la liberación del comercio con América, busca exclusivamente sus fines utilitarios, para lo cual procura incrementar la capacidad de transpote, la rapidez del viaje, y la seguridad de las mercancías. No obstante, durante la primera mitad del siglo su aspecto exterior no era distinto al de guerra, pues iba camuflado mediante falsas troneras o portas<sup>4</sup> con objeto de infundir respeto a los piratas que aún seguían haciendo estragos, como lo demuestra con sus fechorías el pirata español Benito de Soto, cuya localización del botín lo recogió el decir popular dando origen a uno de los tanguillos más conocido y representativo de Cádiz.<sup>5</sup> Más tarde esta fachada se va a conservar algún tiempo, pero ya solamente con carácter ornamental.

La construcción naval sufrió modificaciones producto de la experiencia y de la ciencia, aunque España se quedó algo rezagada a causa de la guerra de la independencia y de la emancipación de las colonias. Esto fue la causa de que los trabajos en los astilleros

---

<sup>4</sup> Timmermann, Gerhard: *El arte de la navegación y su historia*, Pamplona, 1974, pág. 31.

<sup>5</sup> Fariñas, F.: *Historia de la navegación*, Madrid, 1950, pág. 271.

descendieran de forma alarmante, hasta tal punto que en 1818, para enviar tropas a América, hubo que comprarle a los rusos once barcos (cinco navíos de línea y seis fragatas, que cuando llegaron a Cádiz procedentes del Báltico resultaron inservibles por el estado de sus cascos).<sup>6</sup>

Entre las mejoras que se llevaron a cabo tuvo un papel importante el cobre. La obra viva de la nave se solía pudrir más fácilmente que el resto por lo que era frecuente llevar recubriéndola una segunda capa de madera como protección, aunque resultaba una rémora a la hora de navegar. La solución para aligerar ese peso muerto, evitar las picaduras, causa de tantos accidentes, y librarse del escaramujo que se le adhería impidiéndole el buen deslizamiento en el agua, fue el forro de cobre. Este tardó bastante en introducirse en España, pues aunque por real orden del 15 de noviembre de 1780 se reconoció esta innovación, no se generalizó hasta el siglo XIX.<sup>7</sup> De esta mejora sólo se utilizó, a partir de 1783, la sustitución de los clavos de hierro situados bajo la línea de flotación por otros de cobre.

El nuevo sistema hacía menos vulnerable a la embarcación por lo que el seguro marítimo hacía una bonificación si ésta iba en esas condiciones.

Pronto otros metales irían tomando protagonismo como material para la industria náutica: el hierro a partir de 1830, y el acero a partir de 1870, aportando numerosas ventajas para la navegación.<sup>8</sup> Entre otras permitió, al no necesitar tener tanto grueso los costados con estas materias, que la capacidad interior del buque fuera mayor, y los espacios más aprovechables para cargas o alojamientos.

Una medida que se hizo cumplir a rajatabla fue el cubrir con planchas de plomo los pañoles de municiones para evitar que las chispas que se produjeran por cualquier contingencia provocaran incendios.

Pero la mayor revolución tecnológica fue la navegación a

---

6 González Echegaray, Rafael: *De la vela al vapor*, en *El buque de Armada Española*, Bilbao, 1981, pág. 259.

7 Merino N., J.: op. cit., pág. 293.

8 Baker William, A.: *El casco*, en *Las artes de la mar*. Barcelona, 1979, pág. 20.

vapor. No se supo amoldarse con la rapidez deseable a utilizar esta nueva fuerza motriz, y aunque en 1820 se decretó construir un vapor, no se usaron hasta 1835 ante el incentivo de que los sublevados carlistas habían comprado algunos para abastecer a sus puertos del Cantábrico.<sup>9</sup>

El primer barco que hubo a vapor, cuyo modelo se conserva en el museo Naval de Madrid, y en el de la Torre del Oro de Sevilla, fue «El Real Fernando» de 1827 que pertenecía a la Compañía Nacional del Guadalquivir, armadora del mismo, y con el que organizó un servicio regular Sevilla Bonanza.<sup>10</sup> A partir de 1839 se regularizó definitivamente la adquisición de vapores, entrando en la segunda mitad del siglo la marina española, ya en resurgimiento, con todas sus unidades modernizadas.

La marina a vela terminó con la botadura del «Isabel II» en 1853 (Cádiz), y el «Francisco de Asís» en 1854 (Ferrol), siendo seguramente los últimos navíos clásicos construidos en Europa.

Las condiciones de navegabilidad de los buques no quedaron ya al arbitrio de sus armadores, sino que por el contrario fueron objeto de reglamentaciones estatales.

Los carpinteros de ribera dejaron de trabajar en solitario y según sus criterios y conocimientos, para desde 1827 formar parte del cuerpo de constructores e hidráulicos.<sup>11</sup>

Se introdujeron cambios en la fabricación de los navíos, especialmente en la parte sumergida, consiguiendo a través de la práctica llegar a la conclusión de que se tendría mejor estabilidad, avance importante, si el fondo fuera plano.

Los barcos se numeraron, obligándoles a llevar su número en la popa, y en la proa su nombre con letras blancas para poderlo identificar cómodamente, amén de llevarlo también en la vela. Así mismo se les señaló la línea de calado máximo, teniendo en cuenta su cabida,, en evitación de graves accidentes al navegar sobrecargados. Para impedir la alteración de esta última marca

---

9 Juan y Peñalosa, Javier de: Fernández Jiménez, Santiago: *Historia de la navegación*, Madrid, 1980, pág. 224.

10 Ibáñez de Ibero, Carlos: *Historia de la marina de guerra española*, Madrid, 1939, pág. 226.

11 Fernández Duro, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*, Madrid, 1880, tomo V, pág. 410.

se ordenó fijarla con un taladro de barrena de tres a cuatro líneas en roda y codaste, poniendo por cada parte un dado de madera de dos o tres pulgadas de lado.<sup>12</sup>

Por otra parte la inventiva en era de desarrollo consiguió solucionar y mejorar los medios de situar la nave en relación a la longitud y latitud, y perfeccionar los aparatos para su gobierno.

La navegación astronómica dejó paso a la física, y a partir de 1850 los mapas y planos fueron ganando en exactitud, aunque perdieron en vistosidad.

Todo contribuyó en que se tuviera fe y confianza, hasta entonces inexistentes, en los viajes, alejando la idea de incertidumbre y aventura.

## SEÑALES

El Atlántico deja de ser una ruta privada de una minoría para abrirse legalmente a todo el que quiera cruzarlo. De esta forma el Océano se ve surcado por numerosos navíos de distintas nacionalidades que vienen a aumentar los posibles accidentes.

Uno de ellos en potencia era el desconcierto que había con la insignia que enarbolaban los barcos. La experiencia habida en el siglo XVIII de que varios buques españoles fueron hundidos porque a larga distancia se habían confundido las enseñas con las de otras naciones, hizo que el 28 de mayo de 1785<sup>13</sup> se ordenara adoptar la bandera bicolor, la que ha llegado a nuestros días, con el escudo de Carlos III, y en la marina mercante los mismos colores aunque sin escudo. Pero esa disparidad todavía podía inducir a error, y el 13 de octubre de 1843 el gobierno provisional decretó unificarla. Así, para tierra como para mar se aceptó como pabellón nacional la divisa de la marina de guerra.<sup>14</sup> Con esta medida y con la obligación de llevar todas las embarcaciones la bandera nacional desplegada cuando navegaban, se intentó eludir cualquier equívoco que pusiera en peligro la nave.

---

<sup>12</sup> Ordenanzas de puertos, 1799. A. G. I., Juzgado de Arribadas, 309 A, punto 89.

<sup>13</sup> Tormo, Miguel: *La Armada en el Reino de los Borbones*, Barcelona, 1949, pág. 32.

Se procuró intercomunicar a las naos que navegaban en convoy mediante señales visuales y acústicas de características distintas ya fueran para día (con banderas y gallardetes superiores e inferiores), noche (con faroles altos o bajos), o niebla (con cohetes de uno y dos tiempos). El objetivo principal era que pudieran ayudarse cambiando mensajes para poder conjuntar sus movimientos sin peligro de colisión, además de romper la sensación de soledad que produce el aislamiento en un medio hostil al hombre.

Esta idea no era original ya que desde comienzo del XVIII se venían ensayando distintos sistemas para este fin, siendo uno de los primeros el que puso en práctica en 1730 el almirante Marqués de la Victoria; pero fue a partir de 1818 cuando se unificó el código empleado en la marina española.

Ante la afluencia de buques de distintos países en las rutas americanas surgió el mismo problema antes mencionado pero a nivel internacional, por lo que a iniciativa de Inglaterra un comité cosmopolita preparó un estatuto universal, que España siguió desde 1871.<sup>15</sup>

A pesar de los medios empleados para indicar de noche la presencia de un barco se seguían produciendo abordajes con frecuencia. Para eliminar estos percances se incorporó por Real decreto del 9 de enero de 1850 a nuestra marina el método utilizado en los Países Bajos, consistente en llevar durante la travesía dos faroles fijos: uno de color verde a estribor, otro rojo a babor, situados sobre la tolda de los respectivos tambores, llevando también una luz blanca en el extremo del palo trinquete.<sup>16</sup> De esta forma era factible saber en cualquier momento el derrotero que seguía cada embarcación. Una vez fondeados permanecían con el alumbrado acostumbrado.

Pronto este conflicto adquirió interés universal. Los primeros trabajos a dicho nivel datan de 1858 cuando Francia e Inglaterra decidieron unificar las luces de situación empleadas en sus buques. A este primer convenio se fueron sumando otras naciones, y las normas en él tratadas se ampliaron a lo largo de este siglo con otras

---

14 Fernández Duro, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*, Madrid, 1878, tomo III, pág. 186.

15 Fariñas, F.: op. cit., pág. 698.

16 Alumbrado de los buques, 1850. A. G. I., Impresos Antiguos, 4/20.

de rumbo y gobierno, llegando a culminar en 1889 en la conferencia de Washington con la creación del primer reglamento internacional conocido como el reglamento del Abordaje. Este entró en vigor el 21 de febrero de 1897.<sup>17</sup>

Otro peligro que acechaba a la navegación era la enorme dificultad con que los navíos tropezaban para acercarse a las costas. Las irregularidades de éstas, sus falsas apariencias en las mareas altas, y la carencia de marcas podían provocar desastres. Por ello hubo que prestar especial atención a la necesidad de regular y ampliar las reglas de señales y referencias costeras.

La mar, paradójicamente, se hace mucho más insegura en la proximidad a tierra (en la desembocadura de los ríos, o entradas de los puertos), produciéndose un porcentaje mayor de accidentes en estas cercanías que en plena alta mar. Es difícil comprender cómo no se había puesto remedio a estas causas antes, haciendo uso de los medios que entonces disponían, aunque tal vez estuviese motivado por estar tan extendido el «jus naufragi» derecho al aprovechamiento de buques siniestrados y de sus restos, que en algunos pueblos del litoral llegó a engrosar los bolsillos de los nativos hasta tal punto que en bastantes ocasiones se provocó la desorientación del navío mediante cambios o falseamiento de señales.<sup>18</sup>

Con objeto de impedir este fraude que podía acarrear incluso pérdidas de vidas humanas, se limitó el dicho derecho, y sobre todo se procuró suprimir la causa: el naufragio. Con este objeto se instalaron nuevos faros en una y otra orilla del Atlántico, erigiéndose en 1800 en San Juan de Úlúa el primero de las provincias americanas.<sup>19</sup> Se mejoraron con el progreso de la técnica los ya existentes cuya localización y alcances arreglados a escala se dieron a conocer a los marineros al señalarlos sobre la carta esférica publicada en 1841 por el depósito hidrográfico de la marina.<sup>20</sup>

---

17 *Reglamento internacional para prevenir los abordajes. Enciclopedia General del Mar*, Barcelona, 1968, tomo I.

18 Fariñas, F.: op. cit., pág. 663.

19 García Franco, Salvador: *Historia del arte y ciencia de navegar*, Madrid, 1947, tomo II, pág. 91.

20 Plan general para el alumbrado marítimo de las costas y puertos de España e islas adyacentes propuesto por la comisión especial de faros. Madrid, 13 noviembre 1847. A. G. I., Consulados, 368, punto 33.

Se complementaron con luces más pequeñas de menor radio e intensidad destinadas a indicar la entrada de los puertos (incluso los frecuentados sólo por pescadores), surgideros interiores, o barras no franqueables a cualquier hora. Asimismo se tuvo muy en cuenta que todas las luces ofrecieran apariencias distintas según sus categorías para no confundir al hombre de mar.

Concedora la administración de la seguridad que podía prestar a los viajes por mar un buen sistema de luces, aprobó por real decreto de 13 de septiembre de 1847<sup>21</sup> el plan de alumbrado marítimo que la comisión de faros propuso. Este plan se basaba en situar los puntos de luz en los lugares más destacados, bien por su peligrosidad, bien por sus ventajas, datos aportados por los estudios efectuados por el mencionado departamento hidrográfico.

Este proyecto de mejoras incluía balizar zonas inseguras por medio de cuerpos muertos y sus correspondientes boyas, u otras marcas que cumplieran durante el día la misma misión que las luminosas durante la noche.

Todo este programa generaba gastos, y el Real erario se vio forzado a unificar y a aumentar el arbitrio de Linternas, según el que regía en Cádiz que marcaba la pauta. Las tasas que tendrían que abonar los navíos que se aprovecharan de estas mejoras, a partir de entonces, serían de 12 maravedíes por tonelada los buques españoles, y de 24 los extranjeros.<sup>22</sup>

La idea de perder en siniestros las pocas naves que se poseían preocupaba a la administración y a los comerciantes, por lo que el Consulado de Cádiz tomó la iniciativa de premiar a los pescadores con 200 pesos por cada buque nacional que fuera advertido de cualquier contingencia, y 500 por cada uno que fuese conducido a puerto seguro. La Junta de gobierno aprobó esta decisión el 4 de diciembre de 1804, pero consideró que el premio de 500 pesos era poco, y que se debía ofrecer 3.000 de a 15 reales de vellón,<sup>23</sup> pues el valor de lo que se transportaba bien valía ese sacrificio.

---

<sup>21</sup> *Ibidem.*

<sup>22</sup> Decreto del consejo de regencia sobre faros. Cádiz, 26 diciembre 1811. A. G. I.

<sup>23</sup> Acta de la junta de gobierno. Cádiz, 4 diciembre 1804. A. G. I., Consu-  
dos, Libro 21.

## EL FACTOR HUMANO

El factor hombre que en toda la historia de la náutica había sido relegado a segundo término, va a ser por vez primera tenido en cuenta.

Los tripulantes iniciaron una carrera hacia la seguridad y el bienestar en la que, a lo largo del siglo XIX, irían ganando puestos.

El 25 de abril de 1800 se daba un decreto por el cual se cambiaba el sistema de gobierno de matrículas, encargándose al cuerpo general de la armada; y en 1802 se promulgaban unas ordenanzas<sup>24</sup> al respecto, con el objeto de contribuir al fomento de la marinería y al progreso de la pesca.

En ellas se limitaban los alistamientos a la edad comprendida entre los 18 y 45 años para alejar el riesgo de llevar en un navío jóvenes inexpertos, o mayores agotados físicamente. Se les proporcionaba el aliciente de poder asignar parte de la paga a sus familiares, siempre que no excediese de la mitad del todo. A los que en acción de guerra quedaban inútiles totales se les compensaba con una pensión vitalicia igual al sueldo que percibían, además de la ración. Si sólo estaban imposibilitados para el trabajo en la mar, disfrutaban únicamente de la pensión. Si la invalidez ocurría fuera del real servicio, se le asignaba las dos terceras partes de la paga. Asimismo se legislaba que falleciendo en actos de servicios era su viuda e hijos menores de 17 años, o sus padres necesitados quienes recibían la mencionada pensión.<sup>25</sup>

Se estaba haciendo una mejora social, aunque en realidad lo que se trataba era de evitar retraimientos y deserciones masivas que ponían en peligro las travesías y comunicaciones con Ultramar en los graves momentos por los que se atravesaban.

Igualmente se le prestó atención a los buques mercantes, procurando que las mejoras se extendieran a ellos. Para protección de los navegantes se obligó, por las órdenes del 20 de julio y 15 de agosto de 1815, a llevar la correspondiente dotación de faculta-

---

24 Toáñez de I., C.: op. cit., pág. 217.

25 Ordenanzas de Su Majestad para el régimen y gobierno militar de las matrículas de mar. Madrid, 2 enero 1802. A. G. I.

tivos. Se pretendía asegurar, en lo posible, el viaje con personal competente, y la atención sanitaria y espiritual de los hombres con un cirujano y un capellán. Se reforzó la vigilancia para que estas órdenes se cumplieran, sobre todo en los barcos que regresaban de Indias, pues con frecuencia volvían habiendo dejado en ellas a los profesionales.

Para evitar estos fraudes, los comandantes militares o sus segundos tenían el cometido de inspeccionar los barcos antes que nadie bajara a tierra, multando al capitán que no se ajustara a las leyes. La sanción ascendía a 1.000 pesos fuertes por la falta del cirujano o del tercer piloto, a 2.000 por el segundo piloto, y a 800 por el capellán.<sup>26</sup>

Desde 1798 se procedió a vestir a la marinería, que antes tenía que hacerlo por su cuenta. A cada individuo se le suministró la indumentaria necesaria a la vez que se le daba un socorro en metálico, donativo que se le continuaba dando periódicamente. Así que el que necesitara menos vestimenta tendría más dinero.

Conociendo la picaresca española se dio orden de castigar rigurosamente a los oficiales que enajenaran o malbarataran la ropa; y de hacerle consejo de guerra, aun siendo un civil, a todos los compradores de la misma.<sup>27</sup>

La vida a bordo se hizo más llevadera, pues las medidas sanitarias vigentes se reforzaron en cuanto al rigor de su cumplimiento, y en cuanto a nuevas normas, como lo demuestran los reglamentos sobre las vasijas para alimentos, tras el envenenamiento de varias personas;<sup>28</sup> o la investigación llevada a cabo en 1796 por el catedrático de química del colegio de cirugía de Cádiz don Juan de Aréjula para desratizar los barcos.<sup>29</sup> Este consiguió hacer, después de analizar y estudiar un polvo utilizado en Portsmouth, y que se guardaba muy en secreto, una pasta con arsénico azúcar y harina que tuvo éxito. Con este veneno que resultó ser una golosina para

---

26 Carta de Baltasar Hidalgo de Cisneros a don Rafael Orozco. San Fernando, 5 julio 1817. A. G. I., Juzgado de Arribadas, 266.

27 Edicto referente a compra de ropa para la marinería. 9 marzo, 1798. A. G. I., Consulados, 97.

28 Novísima Recopilación de Leyes de Indias. Lib. VII, tit. 40, ley VI. San Lorenzo, 30 noviembre 1801.

29 Fernández Duro, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*, Madrid, 1881, tomo VI, pág. 601.

las ratas, se conseguía un gran avance. Ya no hacía falta llegar a puerto y desalojar el navío para exterminar a los roedores mediante humo, sino que se podía hacer durante el viaje distribuyendo esta pasta en lugares estratégicos del buque, aunque eso sí, advirtiéndoles a los de a bordo para evitar desgracias personales, como ocurrió en el «San Ildefonso», donde se experimentó por vez primera, y que costó la vida a tres hombres que comieron dicho engrudo.

Se comenzó a hacer una distribución del espacio vital del buque más equitativa con lo que se fue desterrando el hacinamiento acostumbrado, como se refleja en varias negativas de los comandantes de transportar más pasaje de lo habitual, ya que los alojamientos que disponían apenas si alcanzaban para la dotación, y la comodidad que ofrecía el barco imposibilitaba improvisar cobijos.<sup>30</sup>

Los tripulantes disfrutaron de mesas colgadas de los baos, y de cois o hamacas que se suspendían asimismo de los baos de la cubierta inmediata superior, y que se colgaban en la batayola cuando no se necesitaban. Poco a poco este procedimiento fue evolucionando, convirtiéndose en el último tercio del siglo en alojamientos con literas.<sup>31</sup>

El rigor de la disciplina se suavizó un poco moderando los castigos, aunque desde nuestra perspectiva seguían siendo brutales. De tal forma que ya no se penaría al blasfemo, por ejemplo, atravesándole la lengua con un hierro candente, sino con 12 ó 20 palos, privación del vino, y poniéndole una señal denigrante;<sup>32</sup> y si la blasfemia fuera escandalosa se aumentaría el correctivo haciéndole llevar una mordaza durante cuatro horas, y obligándole a permanecer todo ese tiempo encima del cabrestante del castillo, u otro paraje visible.

A mediado del siglo un nuevo elemento va a adquirir preponderancia: el pasajero.

Desde los primeros tiempos la navegación se orientó exclusivamente hacia el tráfico de mercancías, y por ello el pasaje se

---

30 Carta de Baltasar Hidalgo a don Rafael Orozco. San Fernando, 2 marzo 1817. A. G. I., Juzgado de Arribadas, 266.

31 Baker W., A.: op. cit., pág. 60.

32 Fernández Duro, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*, Madrid, 1878, tomo III, pág. 149.

consideró accesorio. Los que viajaban eran los emigrantes y los dueños o representantes del cargamento, y éstos no merecían una deferencia especial. Pero al prosperar el vapor, el rumbo en dirección a América parecía mucho más seguro, y el tránsito de mayor auge fue el de pasajeros, los cuales fueron objeto de gran consideración preferentemente por parte de los armadores que vislumbraban en ellos una nueva fuente de ingreso.

Durante mucho tiempo los viajeros tuvieron que compartir el único alojamiento existente, situado en el centro de la nao, separados los hombres de las mujeres en el mejor de los casos. Pero a medida que el número de los que embarcaban aumentaban, las atenciones hacia ellos se acrecentaban en proporción directa a su categoría. De este modo se crearon camarotes para una cantidad de ocupantes reducidos con objeto de hacer la vida a bordo bastante más independiente e íntima. Estos se ubicaron en popa los de primera clase, por considerar que era el sitio más confortable, en proa para los de segunda, y los de tercera tenían que conformarse con hamacas que instalaban en los sollados o puentes. Sin embargo la práctica hizo ver que la posición de los dichos camarotes no era la correcta, y a partir de 1870 se dispusieron en el sentido de la eslora para paliar el movimiento del navío y el malestar que esto produce en los embarcados.

En un principio los pasajeros de primera tenían que llevar a bordo el equipo preciso para amueblar su cabina, lo cual dio origen a un comercio muy peculiar. En los puertos existían los mercaderes que suministraban para el viaje todo lo necesario, ajuar que al llegar al destino no tenía ninguna utilidad para los que lo habían adquirido. Esta circunstancia era aprovechada por los tripulantes del barco que la compraba a bajo precio para luego volvérsela a vender a quienes se dedicaban a estos tratos.

Este singular negocio se fue extinguiendo a medida que las grandes compañías navieras procuraban consolidar su prestigio ofreciendo los trasatlánticos más rápidos y más lujosamente acondicionados. Como ocurre con la empresa Ibarra y Compañía, fundada el 1 de julio de 1885 después de absorber la Vasco Andaluza creada en 1787, y que aún continúa uniendo los dos continentes.<sup>33</sup>

---

33 Fariñas, F.: op. cit., pág. 316.

## PUERTOS

También en este siglo los puertos andaluces sufrieron cambios que afectaron a la seguridad, al comercio, y a la población, pues la travesía del Atlántico no se podía decir hubiera terminado con éxito hasta no estar fondeado en los puertos de destino, ya que los peligros que acechaban en la atracada eran muchos y variados. Por ello se tendió a procurar que la arribada fuera perfecta, que no sufrieran ningún deterioro mientras estuviesen anclados, y que el entorno de los fondeadores, a su vez, no fuesen dañados por los navíos.<sup>34</sup>

Este reto lo acometió en Sevilla una empresa privada: la Compañía Nacional del Guadalquivir, fundada por real orden del 17 de diciembre de 1814, y que bajo la dirección de don Alejandro Briarly, de don Gregorio González Azaola, y del supervisor don Francisco Saavedra, en representación del gobierno, inició sus actividades el 11 de septiembre de 1815 con 4.000 accionistas.<sup>35</sup>

El cometido principal de dicha sociedad estribaba en hacer la navegación del río, hasta la fecha incierto, más fácil.

Se consiguieron algunas mejoras, como la destrucción de 60 ó 70 bajos y obstáculos naturales y artificiales desde Sevilla a Córdoba; el enderezo del río con el famoso corte de la punta de Borrego; y la apertura del canal denominado Fernandino, realizado en un tiempo récord de cinco meses (1 de junio de 1816 al 6 de noviembre de 1816) con un costo de 10 millones de reales.<sup>36</sup> En años sucesivos se efectuó el cierre del brazo el Rosario, el levantamiento de malecones para mitigar las inundaciones que padecían Santi Ponce, Camas y Triana (1817); y la construcción del muelle de Bonanza (1818). Se logró hacer navegable la mayor parte del río desde el Canal a Sevilla, para lo cual se creó un equipo de mantenimiento con barcos y pontones de limpieza. Se pudo llevar río arriba río abajo los pertrechos militares o efectos públicos reduciendo gastos, tal como ocurrió con la pinada del Segura, destinada

---

34 Ordenanzas de puertos, 1799. A. G. I., Juzgado de Arribadas, 309 A.

35 Manifiesto de los directores de la Compañía Nacional del Guadalquivir, 1820. A. G. I., Consulados, 93.

36 *Ibidem*.

a la construcción naval, en su conducción desde los montes a la ciudad hispalense, amén de suprimir todos los problemas que acarreaban los madereros y sus familiares. Estos solían, paralelamente a la pinada, marchar en caravana con todos los utensilios necesarios para el campamento, y los rebaños precisos para suministrarles carne durante los siete o diez meses que duraba la expedición.<sup>37</sup>

En cuanto al departamento marítimo de Cádiz fue la administración la encargada de emprender la empresa.

Se comenzó por poner una cabeza responsable denominada capitán del puerto, que en Cádiz lo podía ejercer un capitán de navío con dos ayudantes, de forma que siempre hubiera uno en el muelle ojo avizor, mientras que en los departamentos de El Ferrol y Cartagena le correspondía a un capitán de fragata.

Su cometido era, entre otras cosas, recopilar información para garantizar la seguridad de los navíos. Tenía obligación de examinar la sonda en todo el puerto, las marcas de cada bajo; de averiguar los beneficios de un paraje, o las desventajas de otros; de conocer la necesidad de galgas con determinados vientos; de saber la forma de amarrar y el lugar más a propósito para cuarentena, carenas, y maniobras de dar quilla; y de estar al corriente de la capacidad del fondeadero general, y de cada cala o sitio señalado para estos fines.

Asimismo debía estudiar las mareas y la influencia de los temporales y vientos recios sobre ellas, con objeto de tomar las precauciones convenientes al mayor resguardo de los buques atracados.

Conociendo estos datos y el calado de la embarcación que quería recalzar podría el práctico cumplir su misión con éxito, castigándole según las circunstancias, incluso con la muerte si perdiera la nave por malicia, o con la cárcel, o pagando los daños si fuera por ignorancia o descuido.

También los navíos tenían que acatar unas reglas para evitar contratiempos. Debían respetar las zonas en que estuviera prohibido anclar, así como el orden a seguir para las cargas y descargas, so pena de la pérdida de una parte o de toda la ganancia del flete, que se aplicaría al fondo del gremio. Otro requisito exigido era el

---

37 Merino N., J.: op. cit., pág. 209.

que todos los barcos permanecieran amarrados, condenando a los infractores, o a los que lo hubieran hecho a los cabos de otra nao.

Se intentó eliminar de los muelles el peligro tan temido del fuego, por lo que se dictaron normas preventivas. Por lo tanto no se permitió la entrada a ninguna embarcación en canales, muelles, etc. en que no fuera prudente mantener la pólvora a bordo, o cualquier otra materia inflamable, sin antes haberla desembarcado y depositado en los almacenes destinados a ello,<sup>38</sup> sancionando las tolerancias u omisiones de los capitanes o patrones en asunto tan delicado.

Igualmente estaban sujetos a guardar las normas que se siguieran en el puerto en relación a fogones, hornillos y luces; y a revisiones de las mismas cuando el capitán del puerto lo creyera oportuno, al igual que su reparación en caso de necesitarlo.

Estaba terminantemente vetado, para seguridad de los amarraderos, hacer de noche maniobras de estiba, carga, o descarga. Para prever los accidentes que causaba la inexperiencia de los patrones del tráfico interno en estas clases de operaciones, se reguló que para ejercer como tales tuvieran una licencia expedida por el capitán del puerto. Esta licencia sería exclusivamente concedida, una vez conocida la habilidad y adiestramiento en las faenas del que iba a utilizarla.<sup>39</sup>

Dado el movimiento portuario del Golfo de Cádiz, se corría el riesgo de que la naturaleza fuera afectada por su terrible enemigo: el hombre.

Para remediarlo en lo posible, se dispuso que si algún barco se fuera a pique con daños del puerto, o varase y sus dueños no hicieran las oportunas operaciones para quitarlo, o lo dejasen abandonado, el capitán del puerto haría lo que el caso requiriera para retirar dicho obstáculo, y los gastos serían por cuenta del propietario, consignatario, o del cónsul correspondiente si era extranjero.

---

38 Oficio al sargento de guardia. Gádiz, 7 agosto 1800. A. G. I., Juzgado de Arribadas, 266.

39 Ordenanzas de Su Majestad para el capitán del puerto de Cádiz. San Lorenzo, 6 noviembre 1784. A. G. I.

Se ordenó que no se arrojasen basuras ni escombros al agua. Estas debían recogerse en tinas que se tirarían en lugares previamente señalados, y que tenían que estar situados en fosos, o rodeados de estacadas o paredones para evitar que la lluvia los arrasrase a la mar.

Mucho menos se podía lanzar lastre, y por supuesto, aún menos todavía, coger arena para ello.

Estas infracciones eran penalizadas con multas que aumentaban según la gravedad, o la rigidez del puerto en donde se cometían. El importe de las penas se destinaba en partes iguales al fisco que era el fondo de la limpia, al delator y al gremio de mareantes.

Una vez implantado el criterio a seguir para hacer de Cádiz un puerto cómodo, accesible y seguro, hizo falta atraer al comercio, y como medio de fomento mercantil por real decreto del 30 de marzo de 1818<sup>40</sup> se le transformó en puerto de depósito, abriéndose al tráfico el 15 de julio de dicho año.<sup>41</sup> De esta manera se le facilitaba a los comerciantes nacionales y extranjeros un año de desahogo para el pago de derechos, y un almacén general donde poder guardar sus géneros con la máxima seguridad.<sup>42</sup> Con estos beneficios, entre otros, se esperaba que las empresas se multiplicaran, y que el comercio volviera a tomar auge.

Más tarde, en un enorme esfuerzo por salvar la crisis por la que atravesaba el sector gaditano, y para contrarrestar la competencia que hacía Gibraltar, se le declaró puerto franco por real decreto del 21 de febrero de 1829,<sup>43</sup> señalándose su apertura para el 30 de mayo.<sup>44</sup> Con esta modalidad se le proporcionaba a los mercaderes nuevas ventajas, ya que podían entrar, salir, y comerciar libremente cualquier buque (español, o de naciones amigas) con

---

40 Carta del ministro de Hacienda al Consulado de Cádiz. Madrid, 25 junio 1818. A. G. I., Consulados, 1.647.

41 El Consulado de Cádiz al ministro de Hacienda. Cádiz (sin día), julio 1818. A. G. I., Consulados, Libro 17.

42 Real decreto por el que se establecen puertos de depósitos en la península. Diario Mercantil de Cádiz, martes, 21 abril 1818. A. G. I., Consulado, 1.647.

43 Carta del secretario de Hacienda al Consulado de Cádiz. El Pardo, 21 febrero 1829. A. G. I., Consulados, 1.651.

44 El secretario de Hacienda al Consulado de Cádiz. Madrid, 22 abril 1829. A. G. I., Consulados, 1.651.

toda clase de carga, sin tener que pagar derecho alguno de entrada, ni de salida.<sup>45</sup>

Como se ve en esta breve exposición se intentó, a través de la seguridad, reavivar el poderío de dos factores inseparables: el naval y el mercantil, pues como decía un sabio «el comercio es la sementera de la marina, la marina los brazos del comercio, y el comercio el origen del poder y la gloria de las naciones».<sup>46</sup>

---

<sup>45</sup> La Junta del Comercio de Cádiz a Su Majestad. Cádiz, 31 mayo 1837. A. G. I., Consulados, 1.730.

<sup>46</sup> Representación a Su Majestad del Consulado y Diputación de Cádiz. Cádiz, 23 diciembre 1817. A. G. I., Consulados, 81.