

# GALERAS Y PILOTOS: AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN POR EL RÍO GUADALQUIVIR (SIGLOS XVI-XVIII)

Marcos PACHECO MORALES-PADRÓN  
Graduado en Historia  
Máster en Estudios Americanos

## Introducción



EVILLA, siglo XVI y primera mitad del XVII. La «Nueva Babilonia del mundo», como cantaba Lope de Vega, poco a poco va viendo cómo su vía de acceso al Atlántico y América, el Guadalquivir, se va degradando. La barra de Sanlúcar y los bajos arenosos del río, acrecentados por el lastre arrojado y las continuas crecidas, ponían en riesgo la seguridad de las naos que intentaban llegar al Arenal de la metrópoli.

Si ya a principios del XVI las carracas venecianas no podían remontar el viejo Betis, cada vez más los nuevos y grandes galeones optaban por alijar parte de su cargamento en diferentes puntos intermedios o, en el peor de los casos, hacerlo en la cercana Cádiz. Ante el recelo de la Casa de Contratación, muchos capitanes no se aventuraban río arriba por el miedo a encallar en alguno de los meandros del retorcido estuario. Para evitar

estas situaciones, las embarcaciones contaban con los servicios auxiliares de los pilotos, las galeras y, en última instancia, el propio sistema de sirga.

## Especialistas en sortear los obstáculos: pilotos y prácticos

Fueron las limitaciones físicas y geográficas que el Guadalquivir ya presentaba, cuando Sevilla fue elegida como cabeza rectora de la Carrera de

Indias, las que hicieron que patrones y armadores recurrieran a los pilotos de río y barra. Con escasos medios y en base a su ingenio y pericia, estos profesionales se convirtieron en la auténtica llave de entrada y salida de los caudales americanos. Es por ello por lo que, desde muy temprano, pasaron a ser directamente controlados por las máximas autoridades: la Corona en el practica-je del propio río y el duque de Medina Sidonia en cuanto a la disciplina y navegación por la barra.

Antonio Pigaffeta, surto en el puerto de las Muelas (1) antes de partir en la expedición de Fernando de Magallanes, en su trascendental *Relazione del primo viaggio intorno al mondo* recomendaba que «para no correr riesgo alguno debe navegarse en este paraje con la ayuda de pilotos» (2). Uno de estos fue Juan Escalante de Mendoza, que en las primeras páginas de su *Itinerario de Navegación* (3) escuetamente recrea la navegación por el Guadalquivir y el paso por algunos bajos. En él, Tristán, un pasajero, le pregunta a un piloto cuestiones tan lógicas como la siguiente: «¿Cómo en tan poco espacio de camino se han perdido y pierden cada día tantas naos, y cuál es la causa de tantos daños?» (4).

En una de estas conversaciones el experimentado piloto apuntilla que, la mayor parte de las veces, los naufragios ocurrían por «falta de cuidado y diligencia bastante, porque, como he dicho, un piloto de este río es siendo que toca en tierra la nao donde él va fuera del verdadero camino que había y debía llevar en ese mismo punto, viendo que corre riesgo de perderse, sin decir cosa

---

(1) Zona ribereña ubicada en la margen de los actuales barrios de los Remedios y Triana, desde donde en 1519 partió la expedición que lograría dar la primera vuelta al mundo (Magallanes-Elcano)

(2) PIGAFFETA, Antonio (Edición de Benito Caetano): *Primer viaje alrededor del Globo*. Sevilla. Civiliter, 2012.

(3) Este manuscrito, terminado en 1575 y dedicado al rey Felipe II, se conserva en la Biblioteca del Museo Naval. Es uno de los tratados de navegación y náutica más importantes y completos que se hayan escrito en el siglo XVI. La obra está dividida en tres libros y escrito en forma de diálogos entre un joven que quiere conocer el arte de la navegación y el piloto del navío donde está embarcado. Mediante estas amenas conversaciones, Juan de Escalante detalladamente va describiendo los derroteros para ir de España a las Indias, a la vez que expone los conocimientos que se tenían en su época sobre Astronomía, Pilotaje, Meteorología, Cosmografía, Cartografía, Construcción Naval, etc., todo ello enriquecido con sus experiencias. A pesar de que el Consejo de Indias aprobó la obra, una vez consultados los informes de los más destacados pilotos y cosmógrafos de la Casa de Contratación, estos no dieron al asturiano el permiso para imprimirla por temor a que los demás países, y sobre todo los piratas y corsarios, se aprovecharan de su amplia información. Habrían de pasar más de trescientos años para que el tratado fuese editado. Esta primera publicación, llevada a cabo en 1880, corrió a cargo de Cesáreo Fernández Duro, quien solo imprimió el Libro Primero, que insertó en el tomo V de sus *Disquisiciones Náuticas*. Por fin, más de 100 años después, en 1985, el Museo Naval de Madrid publicó el manuscrito completo que ahora manejamos.

(4) ESCALANTE DE MENDOZA, Juan: *Itinerario de Navegación de los Mares y Tierras Occidentales, 1575*, p. 27. Madrid. Museo Naval, 1985.

alguna, la deja y se mete en su barco, y se va en él a donde no parece por entonces, y los marineros y gente que al presente en ella se hallan, turbados del todo, dejan de hacer los remedios que allí serían necesarios y podrían aprovechar; y así, en comenzando a menguar la marea, inclinase la nao a caer de fuerza sobre uno de los costados y, en acostándose, se comienza a abrir y desgalibar y entrar agua dentro en ella, de manera que luego se anega y, anegada, se cubre de la misma agua hasta encima de las cubiertas; y, en acaeciéndose esto, de esta suerte luego quedan perdidas las mercaderías y todas las demás cosas que van debajo de las cubiertas» (5).

Para evitar estas situaciones, nuestro «guía» ofrecía los siguientes consejos:

- El dueño de la nao siempre debe estar presente.
- Antes de atravesar un bajo es conveniente alijar el barco.
- Que no se acometa un banco de arena si no es viendo claramente el agua que hay (6).
- Aunque los pilotos del Guadalquivir, dice, «son muy buenos y se les pueden confiar las cosas de su oficio, hay otros que no lo son», el dueño de la embarcación no debe fiarse de nadie. Para una mayor seguridad, personalmente debía supervisarlos todo.
- Los bajos deben acometerse por la mañana, pero si fuera por la tarde que «se tenga en cuenta que el piloto del río si bebiere vino que aquel día beba poco, y muy aguado, porque como algunos de ellos andan siempre por el agua apeténcelo más de lo que convendría a su prontitud y memoria para la ejecución de su oficio; y como los dichos bajos se pasan por marcas para ir a la canal por muy poco que se yerre una marca de otra, dan con su nao en seco y, en acaeciéndose así, suelen los pilotos saltar luego en sus barcos e irse por el río donde por entonces no parecen por el temor y vergüenza que tienen del hierro que hicieron, y dejando la nao con mucho número e importancia de hacienda sin ningún pensamiento de poner remedio en ello y, así, queda perdida con lo que dentro se halla» (7).

---

(5) Ídem.

(6) Con este consejo traemos a relación un corto pero interesante documento fechado en 1573 del Archivo General de Indias, en el cual Felipe II comunicaba que: «... se a hecho relación que algunas de las naos de la flota que estando en sant lucar y por ser grandes no pueden pasar los baxos del Río de esta ciudad sin mucho riesgo y que convendría alixar el oro y plata reales que en esta viene y traerlo en barcos, a esta ciudad como sea a hecho otras veces». Esto nos da una idea del problema que suponían los bajos del Guadalquivir. Tanto es así que, como vemos, hasta el mismísimo monarca se veía obligado a legislar y ordenar para que las naos que llevaban los preciados tesoros americanos no se perdieran en el río. (A. G. I. Indiferente General, 1956).

(7) ESCALANTE DE MENDOZA, Juan: *op. cit.*, p. 28.

- Si la nao toca en un bajo, al instante debe echarse un ancla por la parte donde viniese la marea, para que así la embarcación no pueda dar la vuelta ni atravesarse. Pero si después de esperar no saliera con la marea y con las vergas mayores y de trinquete desplegadas, se debía apuntalar lo mejor que se pudiera, de manera que quedase derecha, «y de esta suerte no podrá anegarse ni desgalibarse tan súbitamente como se haría si no se hiciesen estas diligencias» (8). Una vez asegurada, con la prisa posible, se podrán transbordar las mercancías que se puedan.
- Las embarcaciones no deben ir demasiado cargadas.
- Contra el viento no debe consentirse que se dé ninguna vela, sino que el arráz y marineros remen, lo cual «ellos suelen hacer de mala gana». Por otro lado, cuando hubiera viento largo se «procure que no se den demasiadas velas, sino que antes sean menos que más; porque en este río es cosa peligrosa la mucha vela, y aun a las veces la poca, a causa de que, cuando la corriente va con fuerza, en atravesándose el barco con cualquier vela se pone a punto de tumbar y anegar» (9).

Termina sus consejos con estas palabras: «estas son las mayores prevenciones que un hombre discreto en ello puede tener para no acabar sus días harto de agua» (10).

Pero hasta la cercana fecha a 1989 (11), en el Guadalquivir había que diferenciar entre los pilotos de río y de barra (12). Los primeros se especializaron en la travesía propiamente fluvial, conociendo cada bajo y recodo del mismo. Con su pericia evitaban muchas pérdidas, pero no todos eran tan expertos y los desastres sucedían casi siempre por descuido. Como ya decía Escalante, por eso era aconsejable que pasasen los puntos difíciles del río por la mañana, y si hubiera que hacerlo por la tarde «se tuviera en cuenta que el piloto bebiere poco». Era vital que sus sentidos no estuvieran perturbados, pues si veía

---

(8) Ídem.

(9) Ídem.

(10) *Ibíd.*, p. 30.

(11) IÁÑEZ, Francisco José: «Siglos del XVI al XXI. Sagas de prácticos de la barra y ría del Guadalquivir», en *Revista Prácticos de Puerto*, núm. 57, 2009, pp. 22-28.

(12) Es posible que en el pasado la zona denominada la Costumbre fuese el límite natural del practicaje de la ría. En cuanto al de la broa, como máximo finalizaba en La Horcada (actual boya núm. 35 de la Eurovía Guadalquivir E-60.02), desde donde, y a partir de aquí, era necesario que o bien el práctico de la barra tuviese suficiente conocimiento como para llegar a Sevilla o que en su lugar fuese llamado uno de río. En IÁÑEZ, Francisco José: «1794. La operativa del practicaje en la ría del Guadalquivir a través del informe de los Pilotos y Prácticos del río Guadalquivir al Prior del Consulado de Sevilla. Apuntes sobre sus antecedentes y consecuencias», en *Revista Prácticos de Puerto*, «Curiosidades Históricas/21», núm. 58, p. 34.

que por una equivocación suya la nao donde iba tocaba en tierra, reaccionaba abandonándola por temor y vergüenza. Ante esta actitud la tripulación no sabía actuar y la pérdida era segura, cuando quizás con una maniobra se hubiera podido salvar (13).

Para evitar estos episodios y formalizar el Cuerpo, con fecha 6 de septiembre de 1538, y desde Valladolid, el Rey se dirigió a los oficiales de Sevilla sobre «los Pilotos del río de Sevilla», diciéndoles:

«Por parte de los Pilotos del río de esa ciudad nos ha sido hecha relación que en el dicho río hay ciertos bajos que llaman los Pilonos, y demás de estos hay en que los navíos que van de esa ciudad a Sanlúcar corren riesgo y peligro, que algunos se abren y otros dan golpes. De manera que cuando llegan a Sanlúcar o van por la mar se les descubren aberturas por los golpes que han dado en los dichos bajos... Para remedio de esto, por mandato de los Católicos Reyes nuestros progenitores, y nuestro, ha habido Pilotos en esa Ciudad que tenían solamente cargo de llevar las naos por el río a Sanlúcar... Se da la circunstancia de que al no haber quien examine los dichos Pilotos de río, hay quienes, sin ser examinados, llevan las dichas naos, y por no saberlas llevar, es en mucho daño y perjuicio de las naos.» (14).

En remedio de ello, el Concejo suplicó al Monarca que mandase que de aquí en adelante no pudiesen ir naos a Sanlúcar sin los dichos marinos. El Rey concluía que no había cómitres que los examinasen, pero creía que tal tarea podía ser realizada por Cristóbal López, «que es Piloto muy antiguo, sabio y experto por el río como por la mar, y que siempre nos ha servido en las armas...». Terminaba ordenando «que solamente pudiesen llevar las naos por el río los que fuesen examinaos por Cristóbal López y no otros...» (15).

Para completar la formación y garantías de sus servicios, por la Real Cédula de 19 de julio de 1608 los pilotos previamente debían depositar una fianza para responder a los posibles daños ocasionados por su negligencia. Además, realizarían un examen práctico ante el alcalde del río y cuatro diputados nombrados al efecto, consistente en un viaje desde Sevilla a Bonanza, en Sanlúcar de Barrameda (16).

---

(13) A mencionar que, aunque ve la luz en 1773, en Sevilla es donde por primera vez se publica un texto relativo al salvamento acuático en España. Véase RAMÍREZ MACÍAS, Gonzalo: «El primer texto relativo al salvamento acuático en España. Instrucción sobre el modo y medios de socorrer a lo que se ahogaren, o hallaren en peligro, en el río de Sevilla (1773)», en revista *Materiales para la historia del deporte*, núm. 9, 2011, pp. 72-81.

(14) A. G. I. Indiferente General, 1962, T.º VI.

(15) Ídem.

(16) BERNAL RODRÍGUEZ, Antonio Miguel, y COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, Antonio: *El puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (s. XIV-XVII)*, p. 796.

Gracias a los prolijos recuentos de la expedición de Pedrarias Dávila (1514) analizados por la profesora Carmen Mena en su libro *Sevilla y la flota de Indias*, podemos conocer los precios de los prácticos de río. Dentro de sus servicios existían dos trayectos, Sevilla-Bonanza o Sevilla-La Horcada. De todos los importes recogidos en estos asientos se cita como más económico el que asistió a la nao *Santa María de la Antigua*, que fue de Sevilla a Sanlúcar, el cual cobró un ducado (375 maravedíes). Igualmente se apuntan los honorarios de otro piloto, que por bajar la primera carabela española que emplomó su casco para evitar los efectos de la broma percibió nueve reales de plata (510 maravedíes) (17).

Sobre los prácticos de barra disponemos de más información que de sus homólogos de río. Baltasar Vellerino, en su obra *Luz de Navegantes*, esclarecía que «... para entrar en el puerto de Sanlúcar ante todas cosas se ha de meter piloto de barra como es uso y costumbre con navío de cien toneladas pa(ra) arriba... conviene que entren por mareas y particulares señales de tierra huyendo de los bajos... sondando muy a menudo conforme la ocasión lo pidiera...» (18).

Lejos de ser una profesión sencilla, un práctico sanluqueño requería una preparación específica. Debía estar al tanto de los cambios de volumen de las aguas y bancos en la desembocadura, lo que a su vez dependía de las corrientes, mareas y estaciones:

«... los pilotos de barras y ríos en ninguna manera lo deben dejar de usar y cursar para ser diestros y hábiles en ellos porque de una hora a otra se suelen mudar el fondo de una parte a otra, en tal manera que oír la parte y lugar que hoy sale una nao, podría ser que no pudiese salir otro día...» (19).

Como vemos, en el caso de estos no bastaba el cuidado o la vigilancia del que servía a este oficio, sino que se necesitaba no dejar de ejercer para ser diestro y hábil. Estas cualidades eran imprescindibles para un piloto, pues este, yendo confiado por los bancos de arena, podía dejarse parte de la quilla o todo el navío.

Dado el papel que nuestros protagonistas jugaban en orden a la feliz llegada de los navíos de Indias, no sorprende que los mismos gozaran de gran respeto. Tan pronto como uno de ellos subía a bordo, tomaba el mando de la nao:

---

(17) MENA GARCÍA, María del Carmen: *Sevilla y las flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)*. Universidad de Sevilla, Fundación El Monte, 1998, p. 312.

(18) VELLERINO DE VILLALOBOS, Baltasar: *Luz de Navegantes*. Museo Naval de Madrid y Universidad de Salamanca, 1984, p. 169.

(19) ESCALANTE DE MENDOZA, Juan: *op. cit.*, p. 62.

«... cuando llega el piloto de la barra a una nao no manda nadie en ella, aunque sea el general, almirante, capitán ni persona ninguna...» (20).

Escalante de Mendoza también nos recuerda que: «... y para que el piloto de la barra haga bien su oficio, no le debe de inquietar nadie; antes se debe mandar que haya todo silencio, y que todos estén quietos y pacíficos. Cada uno en su sitio y lugar, hasta que la nao está fuera de los baxos» (21).

Cada uno estaba obligado a poseer una pequeña embarcación mixta de remos y velas, con la que abordaban el barco que les esperaba en Bonanza o Chipiona (22). Además, en 1609 el gremio de pilotos se comprometió, a cambio de la confirmación de sus privilegios por parte del duque de Medina Sidonia, a mantener al menos dos botes siempre de guardia para salir a recibir a cualquier buque que quisiera entrar en el Guadalquivir. Algo que, por más que se insistía, parece que no siempre se cumplió (23).

En los meses en los que se producían las arribadas y partidas de las flotas, los pilotos quedaban constituidos en compañía. Entre mayo y septiembre todo lo que percibían se ingresaba en una caja o tesorería común. Una vez terminada la jornada, lo acumulado se repartía equitativamente en función de los servicios prestados por cada miembro del gremio.

Como curiosidad, con fecha 5 de septiembre de 1539 el Rey se dirigió al alcalde mayor de Sanlúcar, haciéndole saber que en esta localidad había ciertos prácticos que cobraban excesivos precios por «meter y sacar las naos por la barra, diciendo que son naos de Indias, e que otrosí ellos no lo pueden hacer». En la dicha carta los maestros de estas embarcaciones suplicaban que «mandase que pudiesen ellos tomar los Pilotos que quisieran, vecinos de la dicha Ciudad y de otras partes y lugares que ellos quisieren y por bien tuvieren para meter y sacar las dichas naos por la dicha barra» (24). Como vemos, parece ser que algunos avispados navegantes aprovecharon la situación de coyuntura económica para inflar sus tarifas.

En el ya mencionado libro *Sevilla y las flotas de Indias*, la profesora Mena García publica unas reseñas de las cantidades cobradas por los pilotos de barra. De acuerdo con la fecha de los documentos (1514), estos bien podrían

(20) STAPELLS JOHNSON, Victoria: «Las irónicas circunstancias que rodearon el naufragio de la capitana de Nueva España en 1641», en *Revista de Historia Naval*, núm. 52, 1996, pp. 9-10.

(21) IÑEZ, Francisco José: «1575. Protocolo y consideraciones al piloto practico de la barra para surgir del fondeadero de Bonanza con destino a las Indias Occidentales», en *Revista Prácticos de Puerto*, «Curiosidades Históricas/29», núm. 66, pág. 41.

(22) ROMERO TALLAFIGO, Manuel: *Oficios históricos*, en RUBIALES, Javier (coordinación). *El Río Guadalquivir. Del mar a la marisma. Sanlúcar de Barrameda*. Volumen II. Sevilla. Junta de Andalucía, 2011, pp. 198-199.

(23) SALAS ALMELA, Luis: «La casa de Medina Sidonia y el paso de la barra de Sanlúcar (siglos XVI y XVII)», *ibidem*, p. 146.

(24) BABÍO WALL, Manuel: *Aproximación etnográfica del puerto y río de Sevilla en el siglo XVI*. Sevilla Los libros del Caballero de La Sierpes, Editorial Don Quijote, 1990, p. 129.

considerarse como los registros más antiguos conocidos sobre los honorarios de dichos marinos. Por ejemplo, sabemos que por sacar las primeras ocho naves de la expedición de Pedrarias el 26 de febrero de 1514, a los pilotos (asociados en compañía) se les pagaron 1.828 maravedís (una media de 228, cinco por cada nao). Las tres restantes —quizás por ser de menor porte— salieron sin necesidad de contratar sus servicios (25).

Pero, ¿cómo llegaba uno a ser práctico de la barra? El magistrado José Veitia y Linaje recoge el examen. Primeramente, el candidato debía cursar la petición ante el alcalde de mar de Sanlúcar. Después, este último nombraba cuatro padrinos con los que el pretendiente tenía que realizar dos entradas y salidas por los canales de la desembocadura. Efectuadas estas pruebas, por último, junto con sus testigos y otros cuatro diputados designados por la ciudad, el aspirante tenía que presentarse ante el escribano del cabildo, donde sus acompañantes declaraban con juramento su suficiencia para ejercer. Si resultaba a favor, el gobernador le despachaba el título. Como curiosidad, normalmente el número de dichos prácticos no excedía de los siete o nueve, aunque en algunas ocasiones fueron reforzados con pilotos de Huelva, en concreto de Palos. A fin de cuentas, estos también eran territorios de la Casa de Medina Sidonia (26).

## El empleo de la sirga y embarcaciones auxiliares

### *Las galeras y las «barcas»*

Cuando el viento y la marea no eran propicios, o el río presentaba una corriente extraordinaria, no quedaba más remedio que fondear aguardando circunstancias favorables. Espera, naturalmente, muy perjudicial para el armador del buque y los destinatarios de la carga, además de aburrida o irritante para la tripulación y pasajeros, quienes, de acuerdo con la estricta legislación aduanera, no podían desembarcar hasta haber sido visitado el buque.

¿Qué solución tenía un maestre para abreviar esta situación? Podía hacerse remolcar por una galera o servirse de la lancha y batel propios con tal fin, lo que solo era factible no teniendo el viento en contra y con floja corriente vaciante. No obstante, se trataba de un trabajo duro y con escaso rendimiento, aunque alguna vez se hizo (27).

---

(25) MENA GARCÍA, María del Carmen: *op. cit.*, p. 313.

(26) ESCALANTE DE MENDOZA, Juan: *op. cit.*, p. 63.

(27) El 7 de septiembre de 1522 lo poco que quedaba de la nao *Victoria* remontó el Guadalquivir al mando del práctico Gaspar García, siendo arrastrada por un batel de quince remos. En IÁÑEZ, Francisco José: «Curiosidades Históricas/2», en *Revista Prácticos de Puerto*, núm. 8, p. 6. También sabemos que en 1641 la capitana de Nueva España, la nao *San Pedro* y



Es de recordar que en la vida del Guadalquivir las galeras han desempeñado un papel considerable muy anterior a la Carrera de Indias. Ya en tiempos de Alfonso X, Sevilla disponía de una flota propia al mando de cómitres. Siempre presentes en el estuario, ayudaban en los movimientos de las armadas y flotas. Arrastrados por los finos remos de estas, era cómo los pesados galeones del Rey franqueaban los pasos más difíciles del río. Ya lo decía el conde de Villalcázar: «El año de 64 la Flota de don Nicolás de Córdoba tardó en salir por la barra muchos días y al cabo si las galeras no hubieran remolcado a algunos bajeles, ni podían haber seguido a su Capitana» (28).

Además de brindar esta crucial ayuda, y por supuesto ofrecer protección, también llevaban los suministros y mercancías urgentes. Transportaban los tesoros y mercancías más valiosas de los barcos descargados en otros puntos intermedios del Guadalquivir hasta el Arenal. Este último papel se iría precisando y diversificando a lo largo del siglo XVI. En definitiva, podemos señalar que durante algún tiempo las galeras permitieron superar el constante desafío que entrañaron los bajos del río y el progresivo aumento del tonelaje de las embarcaciones.

Pero, no nos olvidemos de las «barcas»: grupo del que, por ejemplo, formaban parte las lanchas, chalupas, tartanas o los barcos luengos. Conforme el cauce iba perdiendo fondo, más protagonismo cobraba esta heterogénea masa de pequeñas embarcaciones. Por lo tanto, tenemos que aceptar que en el río por debajo de la navegación «mayor» existió una «menor» plenamente adaptada a sus condiciones. Las funciones auxiliares de estos llámense barqueros con el resto de embarcaciones permitían la interrelación de todo el complejo portuario del estuario. En los preparativos de una flota en el bajo Guadalquivir, se podía observar un ir y venir de pequeñas embarcaciones de diversas categorías cargadas de víveres, municiones y mercancías. El propio Antonio Pigaffeta comentaba que «algunos días después, el comandante en jefe y los capitanes de las otras naves se vinieron en chalupas desde Sevilla hasta San Lúcar (*sic*), y se acabó de vituallar la escuadra» (29). Como vemos, incluso las propias autoridades comprendían el importante papel que estas cumplían. Sirva de ejemplo el informe de 1579 en el que la Casa de Contratación informaba para que los «barcos de alijo» estuviesen preparados al retorno de la armada de Cristóbal de Eraso. Debido al «vituallar estado en que el río

---

*San Pablo*, fue remolcada por 10 barcos luengos para atravesar la barra de Sanlúcar. Ello no impidió que en uno de los bajos de la desembocadura quedase varada. En STAPELLS JOHNSON, Victoria: *op. cit.*, p. 13.

(28) SERRANO MANGAS, Fernando: «El discurso del conde de Villalcázar», en SERRERA CONTRERAS, Ramón (coordinación): *Sanlúcar de Barrameda y el Nuevo Mundo*. Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda. Patronato Municipal para la Conmemoración del V Centenario del Descubrimiento, 1990, p. 230.

(29) PIGAFFETA, Antonio: *op. cit.*, p. 12.

está» (30), famosa frase que en los estudios sobre el Guadalquivir ha hecho fortuna, estas lanchas recibían parte de la carga para que los galeones pudieran llegar hasta Sevilla.

Se podría hablar, pues, de la existencia de una «flota de barcas». Algunas de ellas llegan a ser tan cruciales que incluso se estableció una disputa por aquellas que estaban toldadas (31). Sus funciones, en efecto, desbordaban con mucho las de la simple carga y descarga. En razón de los imperativos del río y de los navíos, que cada vez, al ser de mayor tamaño, eran más necesarios aligerar, el piloto Juan Escalante de Mendoza aconsejaba descargarlos al menos tres veces en cada paso delicado (32). Presentaba el procedimiento como una costumbre ordinaria y sabia: una práctica antigua (33). Allí donde una nao necesitaba alijar, alrededor suya acudían varias decenas de estas barcas para trasvasar sus mercancías.

Pero no se han agotado los mil y un papeles de estas. También las había de registros, del importante correo, incluso barcas de aduaneros y oficiales de la Contratación encargadas de impedir el contrabando y el robo. Pero a destacar un tipo especial que aseguraba el servicio de pasajeros entre Sevilla y Sanlúcar. Volviendo a Escalante de Mendoza: «... en la navegación de este río hay gran concurso de gente; porque en Sevilla casi cada tarde carga de gente un barco para ir a Sanlúcar, y de allí otro para venir a Sevilla, y cada persona que se embarca en los tales barcos solía pagar antiguamente por su pasaje a real y medio, y ahora entiendo que pagan a dos reales o más. Los barcos que así tienen ese oficio se llaman *de la vez*, y ninguno puede llevar ni traer gente de esta suerte sino ellos, que tienen y han de tener, cierto tamaño y medida» (34).

También hay un Guadalquivir de picaresca, bien descrito por Cristóbal Suárez de Figueroa. El mexicano Carlos Pereyra recoge un curioso relato de uno de estos pasajeros: «Deseoso de ver a Sanlúcar, quise para ir allá, entrar a posta en el barco que llaman *de la vez*, por entender era no poco entretenido aquel pasaje. Partimos al anochecer, cuando se encoge el reflujó, retirando sus ondas a más estrechos límites. Navegase con gran comodidad, hasta que, de nuevo, impetuosas las aguas, impiden la prosecución del viaje. Es forzoso hacer noche en el río, inconveniente no pequeño, por lo mal que se pasa entre

---

(30) A. G. I. Contratación, 5.186.

(31) Estas eran las que, sin el riesgo de humedad, transportaban la ropa de valor y las valiosas galletas. Además, aparecen en multitud de representaciones pictóricas de la ciudad llevando pasajeros entre Triana y el Arenal.

(32) ESCALANTE DE MENDOZA, Juan: *op. cit.*, p. 28.

(33) Tenemos constancia de la existencia de un paraje del bajo Guadalquivir con el nombre de «la Costumbre». No sabemos si tal apelativo puede deberse a que allí los navíos solían alijar, pero no cabe duda de que debe de estar relacionado. Véase el cuadro *Curso del río Guadalquivir desde Sevilla hasta su desembocadura* (1760), anónimo. Patrimonium Hispalense (consultado el 25 de octubre de 2016).

(34) ESCALANTE DE MENDOZA, Juan: *op. cit.*, p. 29.

tanta gente y en cama tan dura. Deleita ver, al salir del sol, rebullirse los dormidos en diferentes posturas. Como de tan varias partes, son todos de varios humores, y casi todos, correos de extrañas nuevas, con que en particular se entretienen las horas del estorbo con menos pena» (35).

Como vemos, parece ser que este último tráfico era objeto de un monopolio, ya que les estaba prohibido a las naos ordinarias. Además de las relaciones entre las dos ciudades, hay que tener en cuenta que, prácticamente durante cinco o seis meses, las flotas se encontraban desperdigadas por todo el estuario. Naturalmente tal diáspora imponía un activo ir y venir de hombres y mercancías que el transporte por agua, más que cualquier otro medio, era capaz de mantener.

Y ¿cómo eran estos barcos? El medievalista Eduardo Aznar Vallejo ha estudiado bien su tipología (36). También gracias a los protocolos notariales analizados por Enrique Otte conocemos las características y funciones de los barcos sevillanos. En cuanto a sus dimensiones y según estos dos autores, la eslora oscilaba entre los 31 y 11 codos, lo que en términos actuales serían 17-11 metros. Tenían una considerable capacidad de carga, ya que aprovechaban la mayor parte del vaso.

### *El remolque a la sirga*

Si la embarcación se encontraba en el río y no podía permitirse el servicio de galeras, quedaba el método de ir halando el buque «a la sirga», es decir, tirar de él desde una o ambas orillas. Pero es preciso señalar que si bien este tipo de arrastre desde tierra se practica (incluso hoy día) en bastantes ríos, esclusas o canales porque cuentan con caminos debidamente preparados, este nunca fue el caso del Guadalquivir. Además, la naturaleza de su suelo, que solía ser fango, hacía todavía más difícil este duro trabajo.

El buque al ser sirgado requería que parte de sus propios tripulantes tuviesen que saltar a tierra. No sería extraño, pues, que esta ocasión fuera aprovechada por estos para desertar, evitando así el resto del viaje trabajando a bordo y, sobre todo, la Aduana (37).

A pesar de sus dificultades, este sistema alguna vez pudo emplearse, por lo menos para pasar los tornos o recodos más difíciles en momentos donde remolcar al buque con la lancha resultaba impracticable.

---

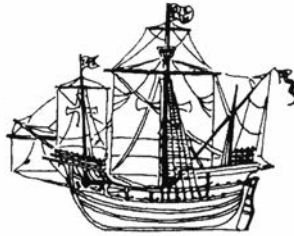
(35) PEREYRA, Carlos: «El Guadalquivir en la Historia de América», en *Revista de Indias*, núm. 1, 1940, pp. 29-30.

(36) AZNAR VALLEJO, Eduardo: «Barcos y barqueros de Sevilla», en *Revista Historia, Instituciones, Documentos*, núm. 21, 1994, pp. 1-11.

(37) Existe un caso que, por limitación de este trabajo, no añadimos. A. G. I., Justicia, 73.

## Conclusiones

De las tres ayudas a la navegación anteriormente descritas, nos aventuramos a decir que, parcialmente, subsanaron el deficiente estado de navegación en el que por dichas fechas se encontraba el Guadalquivir. Sus actuaciones, de alguna manera, alargaron en el tiempo el «predominio» de los comerciantes hispalenses hasta que, primero en 1680 y luego en 1717, este comercio pasaría a la bahía de Cádiz, cerrándose así uno de los más interesantes, y desconocidos, apartados de la historia marítima española.



## BIBLIOGRAFÍA

Además de los incluidos en las notas a pie de página, los siguientes:

- CAVACIOCCHI, Simonetta (coordinación): *I Porti come impresa economica: atti della «Diciannovesima Settimana di Studi»*, 2-6 de mayo de 1987. Firenze. Le Monnier, 1988.
- RAMÍREZ MACÍAS, Gonzalo: *El primer texto relativo al salvamento acuático en España. Instrucción sobre el modo y medios de socorrer a lo que se ahogaren, o hallaren en peligro, en el río de Sevilla (1773)*, en *Revista Materiales para la historia del deporte*, núm. 9, 2011.
- RUBIALES, Javier (coordinación): *El Río Guadalquivir. Del mar a la marisma. Sanlúcar de Barrameda. Volumen II*. Sevilla. Junta de Andalucía, 2011.

**Fe de erratas.**—En el número de junio de nuestra REVISTA, en la sección *Filatelia*, p. 970, en el sello inferior, columna izquierda, figura erróneamente el siguiente pie de foto: *Hoja bloque emitida en 1992 para conmemorar el centenario del hundimiento de la bricbarca Italia, donde debería decir: Sello emitido por la República Democrática de Alemania en 1977, 60 aniversario de la Revolución Rusa.*

Advertidos por uno de nuestros colaboradores, pedimos disculpas y agradecemos su colaboración.