



Manuel Romero Tallafigo

Universidad de Sevilla. España

<https://orcid.org/0000-0002-7652-6944> email: tallafigo@us.es

PRINCIPIO Y FIN DE LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN DEL MUNDO (1519-1522). LEMANES Y PRÁCTICOS DEL RÍO Y DE LA BARRA

BEGINNING AND END OF THE FIRST CIRCUNNAVIGATION OF THE WORLD (1519-1522). RIVER AND BAR LEMANS AND PILOTS

DOI: <https://dx.doi.org/10.12795/vainart.2025.i07.05>
e-ISSN:3020-5727 . Núm.7 - Año 2025. pp: 77-113

Recibido el : 08-10-2025
Aceptado el : 03-11-2025

Como citar este artículo

Romero Tallafigo, M. (2025) Principio y fin de la primera circunnavegación del mundo (1519-1522). Lemanes y prácticos del río y de la barra. VAINART, (7), 77-113. <https://dx.doi.org/10.12795/vainart.2025.i07.05>

Resumen:

Se construye un relato de los primeros días río abajo a Sanlúcar, y de los últimos protagonizados por la nao Vitoria desde la barra río arriba a Sevilla. Se argumenta una crónica diaria a través de las cuentas de los libros de Armada, depositados en el Archivo General de Indias, y de la coetánea literatura hidrográfica de la zona explorada. Se subrayan los retos de bajíos, tornos, mareas, vientos y horcadas que asumieron los lemanes o pilotos del río y de la barra en la gran aventura de Magallanes y Elcano.

Palabras Clave: Juan Sebastián Elcano, Fernando de Magallanes, río Guadalquivir, Sevilla, Sanlúcar de Barrameda.

Abstract:

The first days are recounted, downstream to Sanlúcar, and the last days of the entry of the Vitoria ship from the bar and upstream to Seville. The accounts of the Navy time the day to day, the hydrographic and classical literature serves the challenges of lows, winches, tides, winds and gallows that such an itinerary entailed for the lemans or pilots, whose function is highlighted

Key words: Juan Sebastián Elcano, Fernando de Magallanes, river Guadalquivir, Sevilla, Sanlúcar de Barrameda.

INTRODUCCIÓN

En los comienzos del reinado de Carlos I de Castilla la escritura codeaba poder con los ejércitos, las naos de armada, los costales de clavo y especias, y los caudales de marcos y libras de oro y plata. Las plumas, las tintóreas agallas de roble, las resmas de pliegos de papel y los libros blancos eran instrumentos imprescindibles para sostener la red del imperio del *Plus Ultra* (Romero 2023¹, 168). El testimonio de esta verdad es la riqueza documental hoy acopiada en miles de legajos del Archivo General de Indias en Sevilla.

El 10 de octubre de 1522 era el momento de hacer balance económico del viaje de Magallanes y Elcano a través del mundo. Ahí estaban los documentos. De Valladolid salió una Real cédula de Carlos I, refrendada por el secretario Francisco de los Cobos. Mandaba a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla que, a través de un portador influyente y hombre de confianza, el vizcaíno Domingo de Ochandiano (Duro 207-209) envíen a la corte 1º, “Todos los libros y escripturas... con los gastos, asientos e capitulaciones” de la Armada del capitán Hernando de Magallanes en el descubrimiento de la Especería. 2º, Cualquier “relación de salarios de gente y mantenimientos que se han de pagar a las personas que fueron en la dicha Armada y de ella han venido y las otras cosas que convengan que vosotros tengáis”. 3º, Todas las relaciones y escrituras “que vos entregó el capitán Juan Sebastián de Elcano, capitán de la nao Vitoria”, y 4º, los “padrones y relaciones del viaje y descubrimiento que hicieron” (AGI =Archivo General de Indias, Contratación 5090, L. 4, f. 4).

Intentaremos a través de la lectura razonada de dos de estas relaciones de salarios y mantenimientos, conservadas hoy en el Archivo General de Indias, montar una crónica los acontecimientos y personajes que destacaron en el río y en la barra de Sanlúcar en los primeros y últimos días de la primera circunnavegación del mundo, los de agosto y septiembre de 1519, y los primeros diez de septiembre de 1522.

LOS PRIMEROS DIAS DE LA CIRCUNNAVEGACIÓN, “CAL RIO ABAXO” A SANLÚCAR. AGOSTO-SEPTIEMBRE DE 1519

Era el miércoles 10 de agosto de 1519. La primera Armada al Maluco del aromático clavo iniciaba su primera singladura en Sevilla. En las atarazanas se daba por terminada la organización de la empresa y los peones la desembarazaban y ponían orden y limpieza para la siguiente (*Ibidem* 3255, L.1, f. 128). Hombres y naos viajaban sobre las aguas del “torcido charco que hasta Sanlúcar llega dando más vueltas que un arco” (Fray Pedro Beltrán f. 128v).

Para conocer los tempranos incidentes por el río y el ancón sanluqueño contamos con una *Relación* de gastos pagados por el Tesorero de la Casa de la Contratación, Nuño de Gumié. Se concentraron los apuntes en cinco fechas de la segunda decena del mes de agosto y cinco en la segunda. El último fue ya el mismo día de la partida por la barra de Sanlúcar, el 20 de septiembre de 1519.

Unos marineros de la nao Trinidad, la comandada por el capitán general Fernando Magallanes, habían comprado y compartido entre ellos una pipa de vino. El día de su embarque les restaba media por beber. La vendieron a la Armada a través del tesorero de la Casa de la Contratación por dos ducados o 750 maravedís. Se justifica tan curiosa compraventa “porque dende adelante avían de comer de los mantenimientos del Rey, y la dicha pipa de vino hera suya” (AGI *ibidem* f. 103v).

Además de transportar pliegos y órdenes, un velero bergantín, tripulado por ocho hombres, mantenidos por la Casa de la Contratación, surcaba ligero por el río “a llevar las mercaderías a las naos” (*Ibidem* f. 105v). El mando estaba en manos de Gonzalo Gómez de Espinosa, alguacil mayor de la Armada del Maluco. Este suministraba “carne para la gente de las naos” (*Ibidem* f. 105), acudía a las marismas de La Puebla (*Ibidem* f. 108), se hacía con un cabo o maroma de esparto de “cinquenta brazas y 12 hilos” (*Ibidem* f. 107v) y el 20 de septiembre, día de la partida de Sanlúcar, en los últimos apuntes contables, se pagaban 13 cahíces de sal, peso considerable pero condimento ineludible de guisos y conservante de carnes y tocinos. Corto fue el recorrido del bergantín pues justo allí junto al puerto de Sanlúcar estaban las salinas de poniente y levante, “donde el anciano río tuerce el cuerpo en la carrera para cobrar fuerza y brío y en medio de su salmuera le arroja su cristal frío” (AGI *ibidem* f. 108. Fray Pedro Guzmán f. 11). El cahiz en Castilla era una medida de áridos (trigo, yeso, sal...) que equivalía a 12 fanegas o 666 litros de capacidad. La travesía del río desde Sevilla se hizo menos penosa a las naos sin ese peso de sal.

Cara a la inminente y definitiva partida por el océano las preocupaciones de Magallanes y sus maestres se centraron en la mejor estiba, arrumaje o apertura de los frutos y géneros envasados en las naos. Su integridad era vital para tan larga expedición. El 13 de agosto se sellaron con yeso y corcha las botijas de miel y se compraron espuestas para repartir el bizcocho a la marinería (AGI *ibidem* f.103v); el 17, se tomaron las últimas 150 arrobas de harina, envasadas en cinco pipas (*Ibidem* f. 103); el 18, se repusieron treinta botijas con cabida de una arroba para “trasvasar en ellas el aceite de la nao Concepción porque se derramaba de los quartos” o por todos lados (*Ibidem* f. 105v); el 20, en serones o espuestas de esparto se recogía la “estopa de respeto” o prevenida para percances imprevistos (*Ibidem* f. 105); el 23, se aseguraban con yeso las botijas de aceite de la nao san Antonio (*Ibidem* f. 105v,); el 25, se adquirían trece serones para tener recogidas las armas de la marinería y se resguardaba el chinchorro o red barredera de pesca en un serón grande (*Ibidem* f. 107); el 26, se embalaban en sacos o costales de angeo “dos quintales de ciruelas pasas”, secas y arrugadas, junto con lentejas y mostaza (*Ibidem* f. 105v. El quintal de entonces equivale ahora a 46 kilogramos); el 27, un tonelero apretaba los barriles de pólvora con arcos de hierro y clavos (*Ibidem* f. 108). En medio de este ordenamiento y estiba asoma la preocupación por el barrido y limpieza. Se proveyeron 20 escobas para la nao Concepción, donde ejercía de maestre Juan Sebastián Elcano, y unos días después hacen lo mismo el resto de maestres para cada nao (*Ibidem* f. 101v. y 103).

A punto de abordar las implacables olas del océano, el calafateo de las naos parece nunca terminar. Los carpinteros de ribera no paraban. Ya en Sanlúcar mazos y escoplos arremetían y apretaban hilazas, brea y pez en las costuras y junturas del tablamento de las naos. Estaba en juego la imprescindible estanqueidad de una nao. El primer día de expedición, el 11 de agosto, aparecen apuntes de salarios de calafates, alquitrán para untar jarcias y aparejos, y quintales de estopa (*Ibidem* f. 100 y 100v); el 13, se compran “berzanas” o redes barcinas de soguillas de esparto y de malla ancha “para llevar la estopa”, y el maestre Juan Sebastián Elcano protagoniza la compra de pez o betún de resina requemada para embrear y carenar (*Ibidem* f.102); el 20, se adquiere una “caldera para cocer brea” (*Ibidem* f.105). Por fin el 25, se paga a los maestros calafateadores y sus criados que trabajaron seis días en “recorrer las cubiertas y costados de las naos” (*Ibidem* f. 106). Está claro que el 10 de agosto las naos no

salieron de Sevilla calafateadas a gusto de Magallanes y sus maestres y por el río se le dio solución en los quince días siguientes según revelan las cuentas.

Se terminaba el exorno simbólico de la Armada: El 26 de agosto, con las naos ya en Sanlúcar, se pagaba al sedero Tarifa por cortar y coser 80 banderas, por cien varas de lienzo para estandartes, y por la hechura de cuatro de ellos con sus flocaduras o flecos de lana y color (*Ibidem* f. 107v).

La provisión de alimentos sigue estos días. Un gasto significativo es el de 17.785 maravedís por siete vacas de Sanlúcar, que se cuartearon y repartieron para cecinarlas para el viaje, junto con 1.180 maravedís por “tres puercos”. Además 2.500 maravedís de carne “con la gente cuando bajaron las naos a Sanlúcar y en Sanlúcar” (*Ibidem* f. 103). Se añadieron treinta y dos docenas de cornudillas, pez hoy llamado cornuda o pez martillo, más dos fanegas de lentejas, una media de mostaza, 72 cajas de carne de membrillo y dos cargas de membrillos frescos, fruta de septiembre, de buen olfato, carne blanca, que aguantaba fresca mucho tiempo y tenía propiedades medicinales reconocidas en el siglo:

-Y goce el tierno arbolillo
que produjo aquel membrillo
cuya carne hecha conserva
sin otro antídoto o yerba
sanó a tantos sin sentillo (Fray Pedro Beltrán f. 134. AGI *ibidem* f. 107).

En el río se temían las acechanzas de Portugal (Mazón 2020 y 2022, y AGI Indiferente General 1528, 2). El 12 de agosto de 1519 las incertidumbres de inteligencia en cosas tocantes a la Armada provocaron un gasto. Se pagaron al correo mayor de Sevilla 11.250 maravedís en moneda de oro o ducados, que uno a uno se pesaban en cada transacción. Todo por un viaje del que no se da la fecha y que trajo desde la corte una trascendente carta del rey sobre la organización de la armada del Maluco:

-“Que pagó en XII de agosto de MDXIX años a Juan de Salzedo, correo mayor de Sevilla, treinta ducados de oro que ovo de aver por el viaje que truxo de la Corte... con carta de su alteza para nosotros sobre cosas tocantes a la armada” (AGI 3255, L.1, f. 101).

El 17 de agosto “por mandado del capitán Magallaynes” hubo que desembolsar ocho reales a Alonso Pérez, escribano público de la Puebla, por la escritura del embargo, detención y secuestro de “un barco portugués que yba el

rio abaxo” (*Ibidem* f. 103). Ya tuvimos ocasión de investigar en las consultas del Consejo de Indias la importancia de asegurar el “camino por donde atraviesan los tesoros”, asunto que dependía mucho del secreto, información e inteligencia a la hora de entrar y partir las flotas y armadas desde Sevilla y Sanlúcar. Pudimos señalar una red de espionaje, formada de pescadores, en las costas de Huelva y el Algarve y dirigida por un factor de la Casa de la Contratación delegado en Sanlúcar (Romero 2023², 150-152). El mismo día de la partida de la Armada de las especias del Maluco, el 20 de septiembre, en los últimos apuntes contables de la expedición, aparecen dos sanluqueños, uno que aporta y otro que transmite un importante y conveniente aviso o noticia. Alonso Hernández, vecino de Sanlúcar de Barrameda, recibió una ayuda de costa de cinco reales porque “vino a dar cierto aviso que convenía a la Armada”. Esta noticia llegó a Sevilla en un “batel de la vez” o de turno y tanda. Su portador fue otro sanluqueño, García de Medina, que recibió “dos ducados, ida y venida a Sanlúcar con cartas nuestras sobre el dicho aviso” (AGI *ibidem* f. 108).

Ese día también, al correo Diego Pérez le fueron pagados cuatro reales por “traer una carta de Cristóbal de Haro del Puerto de Santa María a Sevilla”, dirigida a los oficiales de la Casa de la Contratación. El mercader burgalés, agente de los banqueros alemanes Fugger y Welser, financiadores de la Armada del Maluco, desde el Puerto de Santa María estaba también pendiente de la Armada que salía de Sanlúcar (*Ibidem* f. 108). En los días previos a la salida de la Armada discurrían correos y avisos porque el éxito dependía de la pericia de navegantes, del poderío de las armas, pero también de la trascendente inteligencia e información de lo que sucedía alrededor.

LOS LEMANES DE RÍO EN LA IDA

Nos interesa aquí resaltar dos apuntes contables relativos a cinco lemanes o pilotos de río, todos vecinos de Sevilla, que dirigieron rumbos de cinco naos en el inicio de la primera vuelta al mundo. “Lemán, significa al que guía, y enseña la entrada de una canal, o puerto”. Así definía el oficio en 1585 Andrés de Poza, natural de Orduña (Poza). Sin embargo, esta palabra no formó parte del tesoro lexicográfico de nuestra lengua hasta el año 1846 en el *Nuevo Diccionario de la Lengua Castellana*, obra de Vicente Salvá. Posteriormente en 1869 la Real Academia Española la adoptó para siempre en su diccionario usual.

Los lemanes de río concertaron con el contador de la Casa de la Contratación, Juan López de Recalde, pilotar y llevar cuatro naos, la Trinidad, la Vitoria, la Concepción y la Santiago, faltaba la San Antonio, desde Sevilla a través del río Guadalquivir hasta Tarfía a las orillas de Lebrija, o hasta Sanlúcar de Barrameda. Cumplida su misión, el 23 de agosto recibió cada uno 750 maravedíes por tal cometido:

-Lemanes. Que pagó a Juan Manuel e Juan López e Christóbal Lopez e Juan Miguel, lemanes del Río, vezinos de Sevilla, ocho ducados. Dos ducados a cada uno por llevar las naos hasta Tarfía, con condición que sy con el Contador se concertaran de llevar hasta Sanlúcar sean obligados de ir (AGI *ibidem* f. 105v).

Dos días después el 25 de agosto de 1519, se pagaron los mismos maravedíes a un nuevo y distinto lemán, Hernando de Morales, por “devallar” río abajo, a la nao con mayor tonelaje de la Armada, la de San Antonio. Posiblemente salió de Sevilla más tarde que las otras cuatro, o tardó más tiempo en adobarse en el camino o por su mayor tonelaje requirió un lemán escogido a gusto del maestre:

-Lemán. Que pagó en XXV de agosto de I U D XIX a Hernando de Morales por devallar la nao Sant Antonio el río abajo, 2 ducados (*Ibidem* f. 106).

Por los apuntes contables del 23 de agosto en el folio 105v sabemos que ese día se pagó el adobo de la cámara de la nao san Antonio a un carpintero y cuatro pintores. En ninguna de las otras cuatro naves se habla de una intervención así. Las Ordenanzas de pilotos de la época preveían para naos de mayor tonelaje “tomar piloto cualquisiere” el patrón o maestre del navío (Velázquez Gaztelu 408). El término “devallar” no aparece recogido en antiguos diccionarios que hoy día constituyen el tesoro lexicográfico de la Real Academia Española a pesar de que se usaba en el lenguaje cotidiano de los funcionarios de la Casa de la Contratación. Pero sí en una enciclopedia o *Compilación de pasajes sobre la naturaleza y propiedades de las cosas ... aclarar enigmas ... de las propiedades de las cosas naturales y artificiales...*, impresa en tiempos de Magallanes y Elcano. La traducción castellana es del franciscano fray Vicente de Burgos en 1494. El original en latín, *De proprietatibus rerum*, fue obra de otro franciscano, fray Bartolomé Anglicus, inglés y maestro lector de la Biblia en la universidad de París durante el siglo XIII (Sánchez González de Herrero 349-366). En el capítulo XXVII del libro VII al tratar de una enfermedad llamada esquinancia, o postema e hinchazón de la garganta que da mucha fiebre, empacha la voz e

impide *devallar*, bajar y hacer bajar, tragarse los alimentos y viandas de la boca al estómago. Se produce la muerte del enfermo:

El enfermo ha fiebres muy agudas & la boz empachada & no puede devallar la bianda, & tal especie no puede ser guarida, ca mata la persona en un dia.

Sin pretenderlo el fraile medieval ya construye la metáfora del río como el conducto y tragadera que devallaba y se apretaba y se atoraba con el paso de la nao desde la garganta al estómago. Un siglo después el poeta gongorino fray Pedro Beltrán también consideraba a Sanlúcar “garganta de España” y a Sevilla su “estómago”;

“Aqueste puerto opulento/do arroja el indio avariento/cuantas minas desentraña /es la garganta de España / por do le entra el sustento”. “En la boca que es su orilla / se parte, corta y amasa / y en una y otra barquilla / luego a el estómago pasa / que es la espaciosa Sevilla (Fray Pedro Beltrán f. 22v).

Cuando leímos los cargos contables del 20 de septiembre buscábamos a los otros cinco *lemanes de barra* que metieron las naos desde el río al océano. No se mencionan en esta salida de 1519, como vemos que sí sucede en la vuelta de tres años después. Este mutismo contable del 20 septiembre es significativo y permite plantear las más diversas hipótesis. Contrastá el silencio con la locuacidad de los dos párrafos del 23 y 25 de agosto sobre los cinco lemanes del río. En los días de septiembre, cuando se cierra la relación y cuenta, y en el mismo día de la salida por la barra, aparecen solo gastos como los ocho haces o manojos de flexibles arcos para disparar flechas y saetas, los seis candados de esposas de hierro para atar a los presos en las naos, y por último, un necesario gasto de botica, con la lacónica expresión: “De cera para la botica: 238 maravedís” (AGI *ibidem* f. 108). Este licor de las abejas se utilizó seguramente por el barbero de la nao Concepción (*Ibidem* 100 v), Hernando de Bustamante, para emplastos o encerados sobre la piel “para sacar humores fríos” que se apelotonan en el cuerpo enfermo, según nos aclarará Sebastián de Covarrubias en su *Tesoro de la lengua castellana o española*. Sin embargo, no nos atrevemos a decir que el hecho de que los lemanes de barra no aparezcan en este libro de Armada, sea argumento para negar un servicio imprescindible para la integridad de una inversión tan importante. Cabe que tal gasto, el último producido necesariamente el 20 de septiembre, figure en otra cuenta de los siguientes días, que no hemos localizado.

El 25 de febrero de 1525 Juan Sebastián Elcano navegaba en la ría de Nervión desde Portugalete, rumbo a La Coruña. Bajo su mando iban cuatro gruesas naos, hechas y puestas a punto en las costas de Vizcaya, las naos Vitoria, Sancti Spiritus, Anunciada y san “Grabiel”. El porte de esta Vitoria era de 300 toneles, mucho mayor que aquella de 85, protagonista de la vuelta al mundo (*Ibidem* Contaduría 427 f. 1-1v). Un mes antes, el 25 de enero la tesorería del rey pagó por “devarar e bajar las naos desde Bostinçaurreta a Portugalete”, primero, y “en salir fuera de la barra”. Íñigo de Alange, Lope de Villamonte y “dos otros lemanes” recibieron 3.192 maravedíes o 798 cada uno y hay que recordar que en Sevilla el coste era de 2 ducados o 750. Patronearon y dirigieron el remolque de cuatro ligeras pinazas de remo, vela y popa cuadrada, con veinticinco hombres con tres cada una, y se auxiliaron de dos chalupas de vela y seis remeros con dos cada “que estuvieron en las peñas”. Cada uno de estos hombres recibió 28 (*Ibidem* 425, imagen 120). Entre todos salvaron “los bancos de arena que continuamente se hacen y se mudaban las crecientes y avenidas del río” según constó en la Ordenanza de Pilotos del Consulado de Bilbao del año 1561 (Erkoreka 31; Guiard, t. I, 572).

(*Al margen*): ‘-Son costes.

**COSTAS HECHAS EN DEVARAR E BAXAR, LAS NAOS DESDE BOSTINÇAURRETA,
A PORTUGALETE E SALIR FUERA DE LA BARRA**

-En XXV de henero de DXXV años, tres mil e ciento e noventa y dos maravedís que pagó a Íñigo de Alango e Lope de Villamonte e a dos otros lemanes, que traxeron quattro pinazas para devarar las naos desde san Nicolás de Somorrostro hasta Portugalete con cada XXV hombres con tres que se pagan por la pinaza a XXVIII cada uno. Montan II mil CCC. E los CCC XC II que pagó a dos chalupas que estuvieron en las peñas con cada seis hombres, con dos que se les da por chalupas al dicho precio, que monta lo dicho. III mil C XC II.

Monta esta plana veynte e nueve mil e seiscientos e setenta e quattro maravedís. XX IX mil DCC LXX IIII

LOS DESAFÍOS QUE RIVALIZARON LOS LEMANES DEL RÍO : BAJOS, TORNOS, MAREAS, VIENTOS Y HORCADAS

La Biblia insinuaba la enorme utilidad de los pilotos. Señalaba cuatro cosas difíciles de entender y memorizar para el común de los humanos: “El rastro del águila en el cielo, el de la culebra sobre las peñas y rocas, el de la nave sobre el mar y el proceder del hombre en su mocedad” (*Proverbios 30, 19*). No había caminos pisados, ni surcos ni veredas fijos en las rutas sobre agua. Las estelas de las popas de naos no dejan rastro permanente en el espejo del mar, se disuelven en las olas y corrientes. Pero sabemos que existen y han existido hombres de memoria y experiencia capaces de descubrir vías seguras y conocerlas palmo a palmo, los lemanes. Eran pilotos que tomaban la mejor derrota sobre el agua a través de su ciencia o su arte, provistos de carta de marear, brújula, y el Norte en su mirada.

El cauce del Guadalquivir discurre por una profunda depresión y hundido valle desde el pie de la Sierra Morena. En Baeza ya corre en “pendiente suave”, y a medida que se ensancha, el río discurre lento, describe torcidos tornos y sinuosos meandros. Pasada Sevilla cruza extensas marismas y se abre en varios brazos, que abrazan la Isla Mayor o “Hernando”, y la Menor o “Amelia” (*Geografía de España IV*, 24). Martín Fernández de Enciso (1469 ca.- 1530) en su *Suma de Geografía* ya definía en el último y marismeño tramo del río las tres rutas que confluyan en una sola boca:

-Sevilla es el mayor pueblo y de mayor trato a causa del puerto... Desde Sevilla a Sant Lúcar haze el río dos islas grandes que dividen el río en tres partes, pero en Sant Lúcar entra junto por una boca en la mar (Fernández de Enciso f. XXV).

En el siglo de Magallanes ya se reconocía y publicaba la necesidad de pilotos especiales en la ruta navegable del Guadalquivir. A través del diálogo entre un aprendiz en el arte de navegar y un piloto práctico en surcar mares y tierras occidentales, el marino Juan Escalante de Mendoza (1529-1596) distinguía tres géneros de pilotos, los de *río*, los de *barra*, y los de *mar* o de altura; los primeros, “son los que traen las naos desde el pasaje de Sevilla hasta Sanlúcar”; los de barra “son aquellos que nos han de llevar desde aquí hasta sacarnos de esta barra de Sanlúcar, y por eso se llaman así”, y “los de mi profesión nos llamamos pilotos de mar porque vamos navegando por esos golfos y mares largos en demanda de tierras muy lejanas y remotas” (Escalante de Mendoza 69).

El bajo Guadalquivir entre huertas, naranjales, pastizales herberos, sauces, junqueras, zarzas y albinas, caños y marismas, tierras rubias y albarizas, escondía peregrinos secretos y extrañas maniobras, sólo conocidos y aprendidos “de vista y experiencia”, por uso, ejercicio, operación y práctica de cada uno, y no por teoría, ciencia o “relación de otros”. Experiencia “en ver, además de saber qué ha de tener, para hacer bien su navegación”. Así lo avisaba en 1556 el maestro de pilotos en el ámbito de la casa de la Contratación y servidor de los duques de Medinasidonia, Pedro de Medina (Aviso XIX, f. LXXIV-LXXV).



Figura 1. *Curso del río Guadalquivir desde Sevilla hasta su desembocadura. Óleo sobre lienzo de Juan de Espinal. Año 1760. Ayuntamiento de Sevilla. Servicio de Archivo, Hemeroteca y Publicaciones*

Existía en Sevilla un *alcalde del río*, que organizaba un examen en el dominico convento de san Pablo, entre aspirantes a ejercer el pilotaje naviero en el Guadalquivir. Los 4 diputados examinadores no solo preguntaban especulaciones e hipótesis. El examinando subía a un batel “experimentándole en el viaje del río, sus baxos, y observaciones hasta Bonanza”, hasta la barra. El título lo despachaba un caballero regidor y veinticuatro que nombraba la Ciudad (Veitia, libro II, capítulo XII, 21). Su práctica era reconocer los inestables bancos de arena con poca agua encima incluso en mareas vivas. Salpicaban y obstruían el cauce del río a los cascos de las naos. Exigían muchas veces quitar lastre, aligerar y transbordar la carga de las naos para que estas pudieran salvarlos. La marinería distinguía entre el bajo *que vela*, y el *que no vela*, según sobresalían o no del agua, eran o no visibles (Terreros y Pando 206, 1).

En un mapa pintado por Juan de Espinal en 1760 (Figura 1-Observese el contraste de tornos y revueltas en las primeras ocho leguas desde Sevilla con relación a las líneas Lebrija y Sanlúcar), exhibido hoy en su escalera de honor por el cabildo y ayuntamiento de Sevilla, no en vano uno de sus ediles

veinticuatro controlaba la pericia del práctico de río, se relacionan con su nombre los bajos más peligrosos en cada uno de los tres brazos por los que se dividía y corría separadamente el río, el del Este de 15 leguas, el del medio de 16, y el de la Torre, de 17. Con “puntitos negros y una B” se muestran numerados: el de *Simón Verde*, el *Copero*, *Don Juan*, la *Magdalena*, *Coria*, *isla de Hernando*, el *Capitel*, el *Rubio*, los *Canarios*, *Tarfía*, la *Zarza*, *Saucejo*, la *Ermita y san Antón*.

En ese mismo mapa, señalados con un “ramito colorado” se destacan los fondeaderos y cargaderos entre Sevilla y Trebujena donde las naos encontraban fondo o profundidad de agua suficiente para poder llegar, echar y levantar ancla, descargar, y cargar con seguridad en todo tipo de marea. Estos eran los de *San Telmo*, “próximo a Sevilla”, *San Juan* a media legua, *Gelves* a una, puerto de *Parra* “poco más de una legua”, *Copero* a legua y media, dos en *Merlina* a legua y media, los *Herberos* a dos leguas y media, *Coria* a tres leguas, *La Puebla* a tres y cuarto, *La venta de la Negra* a cinco, las *Yunqueras* a seis y media, *Caño de las 9 suertes* a siete y media, *el Paredoncillo* a cuatro y media, el *Rubio* a poco más de cinco leguas, el *caño Salado* a seis leguas, el *Labradillo* a seis leguas y media, el *Caño Nuevo* a nueve, el *Caño de Yeso* a once, y el *Caño de los Diablos* a 12 leguas y cuarto.

El cosmógrafo burgalés Andrés García de Céspedes (1546-1611) en su *Regimiento de navegación*, y con idénticas palabras luego, el geógrafo y cronista, Juan López de Velasco (1534-1598), coincidían acerca del bajo más azaroso del río, cercano a Sevilla, situado frente a San Juan de Aznalfarache, entre el arroyo Tamargo y el río Guadaíra, a media legua de la capital:

-Salidos del puerto de las Muelas, van al puerto de las Bandurrias, que es un baxo de arena, como un quarto de media legua de Sevilla, el qual es el peor que ay en todo el río, porque no llega a siete codos de agua con la pleamar, ni pasa de quattro quando es baxa mar (García de Céspedes 173v; López de Velasco 66).

También años después Veytia Linaje lo reafirmaría (L. II, cap. 13, n. 5). En el mapa de Juan Espinel que acabamos de referir, “Bandurrias” aparecía como topónimo, sin aposición alguna, de unos amplios terrenos en la orilla opuesta al cargadero de San Juan.

El codo era una distancia antropométrica entre la punta de los dedos y la dobladura del brazo. En náutica según el *Diccionario de Autoridades*, que se basa en el *Vocabulario marítimo* de la universidad de mareantes de Sevilla, era

medida que “se compone de treinta y tres partes iguales u dedos, de los quarenta y ocho que tiene la vara castellana” (Fernández de Gamboa 18). Nos hemos interesado por conocer el significado del topónimo “Bandurrias”. Creemos que, salvo mejor información, se refiere a un tipo de aves que abundaba en su ribera, parecidas a las “negras bandurrias, de corvo pico, de pardos chorlos, de frágiles patitas, de austeras becacias, de grises alas”, que alegran a millares las charcas y lagunas de la Pampa argentina (Victorio Mansilla 279).

En segundo lugar, los lemanes de río tenían que sufrir los numerosos y tediosos tornos del curso fluvial. Era una quimera la pretensión de avanzar por la línea más corta y recta y así obtener el máximo de recorrido con los mínimos pasos. El torno es la paradoja de avanzar sin progresar. Las leguas realmente recorridas son ilusorias, porque todo es rodeo, revolvedero, dar una vuelta entera hasta llegar al punto de donde se salió. Es recorrer un jardín donde uno se pierde en una intrincada maraña de tornos y laberinto de calles.

Esos cambios continuos de dirección del curso fluvial, provocados por la poquísimas pendiente que encontraban las aguas entre Sevilla y Sanlúcar, impedían aprovechar la fuerza de vientos y brisas, motor y energía de las velas, y también la intensidad de la corriente a favor de la marea viva. Si viento sopla siempre en popa, el camino se hace más breve y seguro. El único y cómodo tablazo, sin torno alguno, que tenía el bajo Guadalquivir era el que existía entre Trebujena y Lebrija, el llamado de Tarfía (Abellán Pérez 729-735), lugar referido en las cuentas de la Armada del Maluco, gobernada por Fernando Magallanes. Tablazo equivale a río extendido y largo con las velas a un solo viento. Sin embargo, entre la Puebla y Sevilla el río se convierte culebreado por vueltas y tornos, revolvederos, revueltas y retornos. Para observar estos contrastes de curvas y rectas del río Guadalquivir desde La Algaba (Sevilla) a Sanlúcar resulta muy ilustrativo el plano que entre los años 1778-1784 realizó Francisco Pizarro, profesor de Matemáticas del Real Colegio Seminario San Telmo de Sevilla, Nace de una iniciativa de la Sociedad Económica de Amigos del País para mejorar la navegabilidad del río mediante la supresión de tornos y vueltas (Archivo General de Andalucía ES 411887/2.2//4834/4834.13).

No debe extrañarnos que el soldado Píndaro, según relato de Gonzalo de Céspedes (1585-1638), cuando bajaba por el río de Sevilla a Sanlúcar, prefiriera hacer el camino a pie hasta Coria y tomar el barco allí en su cargadero. Lo justificaba porque las revueltas del río obligaban a volver a andar lo andado:

-Y nosotros por la banda de tierra tomamos el camino, desseando escusar hasta el lugar de Coria las bueltas y rebueltas que da en aquel breve espacio Guadalquivir (I, 158).

El torno de la península de Merlina, situado frente a Coria y sólo a 15 kilómetros de Sevilla, era tan pronunciado en su curva que sus dos puntos de inflexión, el de la apertura y el de cierre de la curva, estuvieron a punto de unirse y formar una isla. El ingeniero de caminos, Canuto Corroza (1817-1877), constructor del puente de Triana en Sevilla, explicaba como un recorrido de 10 kilómetros de río en un día suponía solo un avance real de solo 600 metros:

-El entorpecimiento para la navegación era tal, que un buque se encontraba con que había empleado tal vez un día en navegar una distancia de 10 kilómetros, cambiando varias veces de posición respecto del viento, para solo haber realmente ganado unos 600 metros, que tenía la garganta de esa pequeña península (Corroza 191).

En las orillas de Isla Menor, tras pasar la Puebla del Río, en el lugar escogido por Jesús Cosano Prieto para su novela *Los invisibles*, según Corroza, se formaba “el gran torno de la Venta de la Negra, de tres leguas de desarrollo con varios bajos peligrosos y muy difíciles de doblar con el mismo viento” (*Ibidem* 192. *Vide* Vázquez García). También siglos antes el cosmógrafo de la Casa de la Contratación de Sevilla, García de Céspedes (1545-1611) llamaba la atención sobre las sorprendentes y chocantes estrecheces, originadas entre ambas orillas dentro de un torno. El llamado *Pilares*, topónimo de significados pétreos y duros como el bajo del Capitel, era de fondos profundos, pero al mismo tiempo tan ceñidos y “tan angostos, que por poco que una nao se desvíe da en ellos, y así se han perdido allí algunos” (f. 173v-174). El piloto por tanto debía conocer escrupulosamente la trayectoria del canal si no quería chocar por los costados y envarar la nao.

En tercer lugar, los lemanes del río tenían que estar pendientes de los flujos y reflujos del caudal del río, provocados por las cíclicas y regulares mareas del océano. El manto fluvial entre Sevilla y Sanlúcar no era indiferente al choque de dos grandes soberanos: el de las aguas mansas y dulces del río y el de las aguas amargas y poderosas del mar. Por la sinuosa geometría, por la proliferación de bajos, y por el diminuto caudal en los tornos, se resentían las ventajas de las crecidas y decrecidas para la navegación a vela de los cuatro pases diarios de pleamar y bajamar, las mareas altas y vivas en novilunios y plenilunios:

La cuenta de la luna, y de las mareas, es muy necesaria a los marineros, para entrar y salir en los puertos, ríos, barras y pasar por algunos bancos y baxos" (*Ibidem* f.190. Zamorano f. 20v).

Martín Cortés de Albacar (1510-1582), estudioso de los movimientos del sol y la luna en su *Breve compendio de la sphaera y de la Arte de navegación*, en un capítulo sobre los tiempos de las mareas, apuntaba a los pilotos de río. Aducía el ejemplo histórico de "don Juan, conde de Niebla" que en 1436 murió ahogado en las aguas de Gibraltar "por no tener los marineros cuenta ni razón de las mareas". Por eso:

-Grande cuenta deben tener los pilotos y marineros con las mareas, para tomar puerto, entrar por la barra, pasar por los bajos y finalmente para toda la navegación (García de Céspedes, parte 2, cap. 18).

Martín Cortés señala a don Juan, pero en realidad el ahogado fue Enrique de Guzmán, conde de Niebla (1375-1436). En el asedio marítimo hubo un desembarco de las tropas desde las galeras y la subida de la marea obligó a una vuelta apresurada, que propició el ahogamiento del conde. (*Vide* Sánchez Saus)

Andrés García de Céspedes (1545-1611) en su *Regimiento de navegación* señalaba en el río al llamado sitio de las Horcadas, a "ocho leguas de Sevilla" entre el paso del Saucejo y el de las Albinas. Allí había mucho fondo y "muchá agua" para las naos. Contrastaba tanta facilidad con la dificultad en los tornos más cercanos a Sevilla:

-No se pueden pasar estos baxos del río, sin esperar la marea cuando es creciente, porque aya más agua; y assi se pasa cada baxo en un día, si no es quando alguna nao va descargada o es pequeña que con buen viento puede pasar dos baxos de una marea: y tardan las naos en 15 leguas que ay de Sevilla a Sanlúcar siete, u ocho días (f. 173v-174).

Carmen Mena habla de las Horcadas "como uno de los puertos del Guadalquivir con mayor trasiego" y fondeadero de "navíos de mayor porte" (Mena García 14) En estas mismas Horcadas el cronista y geógrafo López de Velasco distingue un bajo como el *Albina*. No se podía pasar sin esperar la pleamar. Sólo entonces había fondo. Se frenaba la carrera, "se pasa cada bajo en un día, si no es cuando alguna nao va descargada o es pequeña..." (López de Velasco 66).

Hasta con los barcos de vapor en el siglo XIX los directivos programaban horarios de viajes río arriba o río abajo según el creciente o menguante de las mareas de Sanlúcar:

-Porque cuidando, como cuidan, los directores del barco de hacer las salidas en cierto punto de las mareas, puede proporcionarse siempre pasar con continua creciente á Sevilla, y no con menguante continua á Sanlúcar, como conoce bien cualquier físico o práctico, y no expongo las razones por no dilatarme. (Mármol 35).

El cuarto reto que tenían los pilotos del río es el conocimiento del régimen de vientos variables y agitados. “Palabras, plumas y naos el viento las lleva”, decía un refrán. Entre tornos y meandros el viento en popa, el que hacía grande y seguro viaje, necesariamente era más inconstante y veleidoso. Los tornos obligaban a las naves a voltejar, barloventear y dar bordos de una parte a otra para que las velas aprovecharan el viento favorable. La duración del viaje en barco de vela por el Guadalquivir estaba pendiente de la rosa de los vientos, como nos recuerda Manuel María del Mármol (1769-1840) de un modo muy expresivo tras una experiencia de viajes por río en el siglo XIX:

-Cuarenta y nueve llevo hechos de Sevilla a Sanlúcar, y solo uno logré de quince horas por Nordeste largo y hecho, que quiso soplar en un día de invierno. Entre los demás los hubo de dos días, de tres o de algo menos. Y me cuento por harto feliz en haber sufrido algunos de ocho y diez días, como muchos, muchísimos han llevado (*Ibidem* 43).

En quinto lugar, había que estar pendiente de las horcadas del río o puntos donde a modo de horca y horquilla divergían dos vías o brazos del río. La horca daba nombre a un apero de labranza en forma de palo que remataba en dos puntas que servían para armar cepas y parras, sostener ramas, hacinar mieses, echarlas en el carro, levantar la paja y revolver la parva de seca mies. Horcada de agua de río es la que con sus dos brazos abraza Isla Mayor, está en Trebujena entre el puntal del Sur y la punta de los Cepillos, que aparece recogida con este nombre en el conocido plano de la “Abra del Guadalquivir” del francés Samuel Champlain le Roy (1567-1635) marino, dibujante y explorador. En él se observa en la parte superior el fondeadero habitual Bonanza-el Puntal y a la derecha el de Las Horcades según su expresión. Otra horcada se halla al final del tablazo de Tarfía entre el caño y el puntal de la Horcada y abraza a la Isla Menor. Aparece en el óleo de Juan Espinel, exhibido por el Ayuntamiento de Sevilla, Esta horcada incluye la magen de una nao remolcada por una barca, seguramente la del lemán, y a su alrededor aparecen topónimos significativos para el lugar (*La costumbre y Pasa la mano*).

LOS ÚLTIMOS DÍAS DE LA CIRCUMNAVEGACIÓN. LA “METIDA” DE LA NAO VITORIA EN LA BARRA Y LA “TRAÍDA” Y ATOAJE “CAL RÍO ARRIBA” (6-8 DE SEPTIEMBRE DE 1522)

Pasaron tres años y vuelve la nao Vitoria, comandada por el sobreviviente capitán Juan Sebastián Elcano, cargada con 524 quintales y 21 libras de clavo aromático. Un quintal equivalía a 100 libras y la libra a 460 gramos actuales. Desde el 6 de septiembre de 1522 hasta el 8, la nao exhalaba aromas de clavel por las riberas de la barra, por el río Guadalquivir, en Sanlúcar, en Trebujena, en Lebrija, en la Puebla, en Coria y en Sevilla: Otra vez, gracias a la pormenorizada contabilidad, crónica de costos y gastos de maravedíes en esos tres señalados días, escrita por Domingo Ochandiano, flamante tesorero de la Casa de la Contratación de Sevilla, podemos reconstruir muchas y curiosas vicisitudes:

-Relación de los maravedíes que... ha dado y pagado por costas... en la descarga de la especia que vino en... la Vitoria... desde VII de setiembre de DXXII en adelante, que supimos de su llegada en el puerto de Sanlúcar de Barrameda en adelante y en refresco de mantenimientos que se les envió y otras cosas necesarias para la manifiación de ello (AGI Contratación 5090, l. 4, 76r. Manifiación corresponde a la palabra manifestación).

El paso del río tenía el lirismo que Lope de Vega transmite en su seguidilla, pero también el dramatismo del trabajo duro y dificultosa travesía tuvo su importancia:

-Vienen de Sanlúcar,
rompiendo el agua,
a la Torre del Oro
barcos de plata (Lope de Vega, Parte X).

Un solo y apretado apunte contable asoma el lamentable estado de la nao Vitoria y las primeras medidas correctoras de la Casa de la Contratación. Hacía agua en los pañoles con lo que implicaba para la navegación por el río y la conservación de las especias en sacos. Hasta qué punto llegó el deterioro de las junturas de tablas en el casco cuando atravesó el río, lo podemos calibrar por la duración de los gastos posteriores a su llegada en Sevilla. Mil doscientos ocho maravedíes se pagaron a unos peones “que trabajaron en sacar agua de la bomba en la nao Vitoria” entre el 14 septiembre y el 9 de octubre: veinte y seis días. No acabó ahí, pues otro pago posterior nos revela que desde el 10 de octubre al 2 de noviembre los peones siguieron trabajando en “esgotar el agua

de la dicha nao". Esgotar tiene el sentido de evacuar agua (Minsheu). Trabajaron en avivar émbolo y taponar con sopapos las válvulas de la máquina hidráulica, primero bajo la supervisión del vecino de la Carretería, Juan Vizcaíno, y luego de Martín de Espinosa, "guarda de la nao Vitoria", fondeada en el puerto (AGI *ibidem* 78v y 79).

El domingo 7 de septiembre se conoció en Sevilla la gran nueva de la llegada de Juan Sebastián Elcano el día anterior a la barra de Sanlúcar. El viaje fluvial de este correo y aviso pudo durar diez horas de luz en llegar a Sevilla, más o menos a merced de las mareas del día 6. En 1607 fue lo que tardó Pedro Rivera en traer el bulto de la Virgen de la Caridad desde Sevilla a Sanlúcar (Fray Pedro Beltrán f. 122v). Ante la noticia, las mayores urgencias de los oficiales reales de la Casa de la Contratación en Sevilla aquel domingo fueron principalmente dos: Traer el codiciado clavo por el Río con la menor dilación, y custodiarlo sin merma ni deterioro alguno en las oscuras cámaras de la nao. Para ello la vigilancia del capitán Elcano convenía ser reforzada con la de un escribano real, comisionado por la Casa. Inquietaban mucho la integridad de la valiosísima carga de clavo, el achique de agua para que no se arriases los sollados y pañoles y el estado maltrecho en que se encontraba la tripulación traída por Elcano, las entenas y velas de la nao, elementos imprescindibles de una travesía expedita y segura por el río.

Urgentemente ("quando supimos de la venida de la dicha nao"), y por esto es el primer apunte contable de la llegada, los oficiales de la Casa de la Contratación compran "un barco grande" de "seis remos con su leme" o bastón para gobernar la dirección y sortear mejor los bajíos o pocas honduras del río. Se trataba de un batel de segunda mano que ya había servido a la nao de un tal Martín de Goicoechea, naufragada en los fondos de Las Horcas del Guadalquivir junto a Isla Mayor, entre Trebujena y Lebrija. Dos hombres curtidos, uno en el acarreo de traer y llevar bultos merchantes y otro en la disciplina a golpe de silbato de galeras y remeros, el primero Juan Vizcaíno, vecino de la Carretería de Sevilla, y el segundo, Bartolomé Díaz, cómitre de las galeras del rey, son los que valoran y compran este batel para servicio de la nao Vitoria, que había perdido el suyo en Cabo Verde durante la gran travesía. El precio de 15 ducados o 5.625 maravedís era significativo por la elevada cantidad, comparado con otros gastos muy menores de estos días. La Vitoria no debía valerse por el río a Sevilla sin la ayuda o auxilio necesario de un batel, esquife o barca propio:

-Porque el batel que tenía se le tomó en Cabo Verde por el fator del rey de Portogal con XIII hombres que en el dicho batel salieron a tierra a tomar refresco (AGI *ibidem* 76).

En el batel recién comprado cupieron quince hombres enviados por la Casa de la Contratación “para ayudar a traer la dicha nao hasta el atraque al puerto de las Muelas de Sevilla”, porque la gente de la nao Vitoria venía “enferma y poca”. Ayudar equivalía a darle más vela, achicarla con más brío las aguas en las bombas, gobernar la malertrecha nao conforme al patronaje del piloto del río y mantener intacta la preciada carga en un paisaje de bajíos peligrosos y alijos obligados. Fueron río abajo hasta las Horcadas del confín de Lebrija. Juan Vizcaíno, carretero, con una bolsa de reales pagó costes de cualquier incidencia en el viaje y posterior descarga del clavo: “Gastose por mano de Juan Vizcayno mill e seyscientos e quinze maravedíes con quinze ombres que ymbiamos en la dicha barca cal río abaxo...”(*Ibidem* 76v). “Cal” equivale aquí a río, que los pueblos ribereños imaginaban una calle de agua. En el *Diccionario de Autoridades* de 1729, “cal es sustantivo femenino lo mismo que calle abreviada. Úsase en algunas partes de Andalucía, especialmente en Sevilla”. Vizcaíno trabajó por 5 días, dos “en la traída de la nao” y tres “en el descargar del clavo”, operación que como vemos por el poco personal que intervino, fue muy medida y cuidadosa. A real y medio por día, Vizcaíno cobró por todo ello siete reales y medio que equivalían a 255 maravedíes (AGI *ibidem* 76v). Era integrante del gremio carretero de Sevilla, era el hombre que aseguraba el mimo y cuidado del clavo tanto en el transporte por río como en la descarga y arrimo desde la nao a un “palacio” dentro de la Casa de la Contratación. El apunte contable dice así:

-Que pagó a ciertos peones que ayudaron en desembaraçar un palacio para meter el clavo un real: XXXIII maravedíes (AGI *ibidem* 77v).

Hemos de tomar la palabra palacio con un significado, recogido en su *Tesoro* por Sebastián de Covarrubias, de sala común y pública donde “no hay cama, ni otra cosa que embarace”. Es decir, se utilizó un palacio dentro del gran palacio del Alcázar de Sevilla, se de la Casa de la Contratación.

Entre los quince hombres venidos de Sevilla al encuentro de la Vitoria, junto al carretero Vizcaíno se destaca por su función y salario la figura del vasco Juan de Eguíbar, el ya mencionado escribano real. Su presencia fedataria en la nao Vitoria era covigilante, para que “estuviese en guarda de lo que venía en ella” y “juntamente con el capitán Juan Sebastián Elcano no dejases entrar a persona alguna” a ver o tocar la preciosa carga de clavo (AGI *ibidem* 76v). Eguíbar estuvo

cinco días ejerciendo la guarda de la nao, desde el 7, que llegó a Las Horcadas, hasta el 11 de septiembre en que se terminó la descarga del clavo. Cobró 4 reales cada día que montaron 680 maravedíes (*Ibidem* 78v). Este escribano ya aparecía tres años antes en la ida como comprador de un libro blanco “para asentar todo el costo de esta Armada” por el precio de tres reales.

Ese 7 de septiembre desde Sevilla esa barca grande también transportó alimentos. El portero de la Casa de la Contratación, Diego de Collantes, envió “mantenimientos” para “refresco” de la gente: doce arrobas de vino, cincuenta hogazas y rosas de pan, un cuarto de vaca, y cincuenta y un maravedíes en melones. Cada arroba de vino a 4 reales que era también el salario que cada día recibía el escribano Juan de Eguíbar por vigilar el clavo. Se incluyó en la cuenta el gasto de llevar el vino y la carne hasta la ribera de Sevilla, e incluso el del “mojón” que midió el vino mojándose dentro de la pipa. Una vez más se destacaba en unidad de mil el costo de las arrobas de vino, frente a las decenas y centenas de otros alimentos (AGI. Contratación 5090, L. 4, 76). Fue la primera remesa de mantenimientos para la gente, pues el lunes 8 de septiembre, día de la llegada a Sevilla, aparece el marinero Domingo de Ibarrola, que trabajó dentro de la nao Vitoria desde el 7 al 14 de dicho mes. Sirvió rosas de pan, arrobas de vino, un cuarto de vaca, queso, un pernil de tocino, pescado, fruta, berenjenas, y candelas para alumbrar los oscuros paños donde estaba el clavo (*Ibidem* 77-77v).

Como ya hemos dicho, el encuentro entre la barca grande con hombres, escribano y alimentos, enviada por los oficiales de la Casa de la Contratación, y la nao Vitoria, capitaneada por Elcano, no se produjo en Sanlúcar, sino en las Horcadas. Nos apunta el Contador de la Casa que los hombres enviados “fueron hasta las Horcadas donde hallaron a la dicha nao Bitoria” (*Ibidem* 76v). Por tanto salieron de Sevilla sin saber el punto final del viaje río abajo, lo “hallaron” fuera ya de Sanlúcar.

Las cuentas de Ochandiano recogen claramente otro nuevo escenario, el de la barra sanluqueña, coetáneo y paralelo con el sevillano ya relatado. Fueron los álgidos momentos de la llegada y del “toque” del leman de barra con su barco luengo de remos a la solitaria nao Vitoria, de su metida y traída por el río hasta las Horcadas los días 6 y parte del 7 de septiembre. Mientras, en Sevilla se enteraban y disponían. A diferencia de los cinco lemanes de río en la ida de 1519, en la vuelta de 1522 fueron solo dos, uno de barra y otro de río. El primero, el sanluqueño Pero Sordo, el 6 de septiembre, tuvo que “tocar” y “meter”

la Vitoria por la barra hasta el fondeadero de Barrameda, y el segundo, al que las cuentas dejaron su nombre en blanco, fue un sevillano encargado de “traerla” y remontar el Guadalquivir, el día 7 hasta Las Horcadas y luego hasta Coria, y el 8 las tres leguas desde allí al puerto de Sevilla. Uno y otro lemán cobraron días después, el 10 de septiembre. El de la barra, 525 maravedís por un servicio de menos de un día, y el del río, 600 por dos jornadas. La barra era corta de recorrido, pero larga e intensa por su extrema dificultad. El “traer” por el río es verbo más dinámico frente al menos movido de “meter” por una barra. En esta todo es “estrechado” o “apretado” de rocas y placeres de arena, todo encajado “en poco espacio” y donde solo gracias al lemán caben muchas cosas más “de las que regularmente se ponen” (Real Academia Española: *Diccionario*, voz meter). Nos ha llamado la atención que en la ida o bajada de 1519, como vimos, cada lemán del río cobró dos ducados o 750 maravedíes, más emolumento que los solos 600 en la vuelta de 1522. Una razón de esto bien pudo ser lo que siempre se ha dicho que la salida por la barra es más difícil que la entrada:

-Que pagó este día [en X del dicho mes de setiembre] a Pero Sordo, vecino de Sanlúcar, lemán, por meter la nao por la barra hasta Barrameda, DXXV maravedíes.

-Que pagó este día a [*espacio en blanco*], lemán, vecino de Seuilla, por traer la dicha nao desde Barrameda al puerto desta çibdad, seyscientos maravedíes (AGI *ibidem* 77v).

El peso y las heridas del mar en el casco, entenas, vergas y vela de la Vitoria la impedían caminar por sí sola. Tras atravesar la barra fue ayudada con cabos, sirgas o maromas, fue remolcada, atoada y “ayudada” por obra del sanluqueño Gaspar Garçe, sus hombres y su barco (*Los veintiún libros*, f. 204v). Ayudar es aligerar la nao para que pueda correr sobre un bajo mediante la saca de a bordo cosas pesadas o remolcarla ete ir a la sirga:

-Llevar a orillas de tierra el navío asido a alguna cuerda, tirando personas d'ella o caballos que van andando por la dicha tierra (García de Palacios 154. *Vid.* San Isidoro de Sevilla: *Etymologiae*, libro XIX *De navibus*, c. 4 *de Funibus*, 8: *Remulcum funis quo diligata navis trahitur vice remi*. Remolque es la cuerda o cabo en que la nave atada es traída en vez del remo).

-Atoar y atoaje equivalen en lenguaje marinero a la maniobra de “llevar a remolque alguna nao, echando por su proa un cabo de que tiran una o más lanchas” (Salvá 118).

En efecto ese mismo día del cobro del lemán de la barra y el del río, junto a ellos como si formaran un equipo de tres, Gaspar Garçe, el vecino de Sanlúcar, recibió tres mil maravedíes por atoar, dar cabo a proa a la nao y traer la nao Vitoria desde Sanlúcar a Las Horcadas, donde topó, unió y compartió esfuerzo con el relatado bajel de Juan Vizcaíno bajado ese mismo día desde Sevilla. A diferencia de los 255 maravedíes del sevillano y carretero Vizcaíno, el sanluqueño Garçe y sus hombres, por el remolque a galera y la larga traída cobraron tres mil:

-Por lo que trabajó con su barco y la gente que traía en traer la dicha nao desde Sanlúcar de Barrameda al puerto de las Muelas de esta cibdad segund lo averiguó Bartolomé Díaz, cómitre de sus majestades (*sic*) (AGI *ibidem* 77v).

El tal Gaspar Garçe ayudó a mover la nao y mudarla cal río arriba, primero sólo, y luego desde Las Horcadas con el refresco y ayuda de los quince tripulantes, venidos de Sevilla con Juan Vizcaíno. Por el apunte consta que este Garçe coordinó las maniobras de remo y sirga disciplinada, avalado por el capitán de galera, Bartolomé Díaz, cómitre real, dueño de una carabela en Sevilla (*Ibidem* 78). Los cómitres dirigían a los remeros con un corbacho, rebenque y silbato:

-En una galera están tan domésticos y disciplinados, que a solo un silvo del cómitre, ponen con tan gran presteza por obra lo que les manda, que parecen un pensamiento, sin discrepar uno de otro, como si todos ellos fuesen miembros de una sola persona, y se gobernasesen por ella (Covarrubias y *Diccionario de autoridades*).

Según ambos diccionarios el rebenque es un látigo de cuero o cáñamo embreado y con un mango, mientras el corbacho es un nervio de toro o de buey con el que el cómitre castigaba a los remeros y forzados de una galera. Como autoridad se alude al capítulo de la segunda parte del Quijote de Miguel de Cervantes:

Hizo señal el cómitre que zarpasen el ferro; y saltando en medio de la crugía con el corbacho o rebenque comenzó a mosquear las espaldas de la chusma.

Otros hombres, además de los traídos por Vizcaíno el sevillano y Garçe el sanluqueño, se añadieron en momentos determinados del viaje por el río a la tarea de traer la nao. Durante dos días, a real de 34 maravedís por día, tres marineros de la nao de un tal Carrión, otros tres de la carabela de Quintero, y seis “hombres de trabajo”, también “sirvieron de ayuda a traer la dicha nao”. Uno

de ellos, Diego Hernández, es significado como “loro”, que tiraba a negro o entre blanco y negro (AGI *ibidem* 76v). Los mozos que ayudaron, remaron y sirgaron las cuerdas para arrastrar la nao, cobraron cada uno 136 maravedíes “por ayudar a traer la dicha nao desde Sanlúcar” (AGI *ibidem* 76v).

Unas cuarenta personas entre expedicionarios, marineros, carreteros y mozos, antes de surcar los tornos del río más inmediatos al puerto de Sevilla, por 252 maravedíes cenaron en Coria. Se ve que no bastaron los alimentos traídos por Vizcaíno desde Sevilla. En el precio de esta segunda cena de la Vitoria, la primera tuvo que ser la tarde anterior en Sanlúcar, se incluyeron dos cántaros de asa para agua en el calor finiverano del membrillo: “Que pagó en Coria por la cena que dio a la dicha gente y por dos cántaros que compró para agua...” (*Ibidem* 76v).

Antonio de Nebrija o de Lebrija definía a la cena por la hora de luz natural como “comida a la tarde” (*Vocabulario español-latino* 58,2). Esta colación vespertina junto con la obligación de que los pilotos de barra “no podían salir con sus barcos a la mar hasta que el sol sea salido” (Velázquez Gaztelu 413) nos permiten rebobinar el cronograma fluvial de la expedición de vuelta de la Vitoria desde Sanlúcar a Sevilla: El 6 de septiembre Elcano ya con luz del día se mete en la barra, fondea en Barrameda y se da aviso a Sevilla; el 7 acompañado de la barca y hombres de atoaje al mando de Gaspar Garçe llega a las Horcadas donde se produce el encuentro con el otro gran batel de Juan Vizcaíno, venido ese mismo día desde Sevilla. Pasados el pronunciado torno y los bajos de la Venta de la Negra, en la atardecida cenan y duermen la oscuridad de la noche de Coria. En la claridad ya de la aurora del 8 de septiembre superaron mejor los tornos de Coria y la Merlina, y sortearon los bajos de Magdalena, Don Juan, El Copero y Puerto Bandurrias. Llegaron ese mismo día al puerto de las Muelas. La nao Vitoria necesitó en su travesía fluvial candelas para mejor vigilar la carga de clavo. Collantes, portero de la Casa, compró “dos libras de candelas de sebo para la nao por XXX maravedís” (AGI *ibidem* 77).

LOS MÉRITOS Y DESAFÍOS DEL LEMÁN DE BARRA, PEDRO SORDO

En la ida del gran viaje de la circunnavegación comentamos los retos superados por los cinco lemanes de río, vecinos de Sevilla. Ahora en la vuelta, solo resaltamos los de Pedro Sordo, “piloto de meter y sacar cualquier navío por la barra” y el primero que junto a sus remeros “tocó” con su batel la Vitoria aquel

6 de septiembre (Expresiones tomadas de las *Ordenanzas de los hombres de la mar y río y pilotos de la barra*. Año de 1590. Velázquez Gaztelu 413). Era uno de los pilotos de sacar por “la barra de Sanlúcar, y por eso se llaman así” (Escalante de Mendoza, 69). Franqueaban según Ménanteau “el mayor obstáculo trasatlántico para las flotas de la Carrera de Indias” (25). Seguramente fue uno de los que pleitearon contra los pilotos de Chipiona. Estos pretendían también el pilotaje de la barra en razón a que estaban “en mejor posición para tomar los navíos que venían de altamar... con cualquier temporal o viento”. Pero ganaron los sanluqueños “por la mayor práctica y conocimiento de las canales y marcas de la barra, que ignoraban los otros” (Velázquez Gaztelu 405. La fuente que le da autoridad está en el libro 1º de las Actas del cabildo sanluqueño, a los folios 269-291). Los de Sanlúcar se regían por “antiguallas”, monumentos de la antigüedad u “ordenanzas antiguas y buenas costumbres tocantes a la mar y al río”. En la 25ª aparecen obligados a tener bien aderezado un barco luengo

-con diez remos, sus aparejos y velas, y si no los trajieren, no puedan ganar parte ninguna y sea a contento y satisfacción de los alcaldes de la mar y un diputado que entre ellos han de elegir por meses, y entiéndese esto trayendo un piloto (Velázquez Gaztelu 413 y 424).

La barra provocaba impactantes avisos y noticias en gacetas, servidos semanalmente a círculos privilegiados de curiosos que pagaban por ellos en la corte de Madrid. El gacetillero José Pellicer en uno de sus muchos folletos manuscritos del año 1641, recoge el caso milagroso del millonario Juan de Campos, que finalmente se truncó en trágico (Eninghausen 55-88). Tras una larga y exitosa navegación “con las sábanas y camisas por velas”, sin “poder jugar la artillería” y quebradas “todas las botijas de agua”, advino la frustración al llegar a los afilados riscos de la barra de Sanlúcar:

-Como no podía governar bien el navío, tocó en vna peña i se fue a pique. Salváronse las personas i pliegos. Hanse sacado 300 barras i cosa de 80 cajas de moneda. Lo demás, hasta cinco millones que trahía, se va sacando; pero bien montará vn millón la pérdida de las mercaderías, i lo que no se podrá cojer junto con el buço (Pellicer de Ossau Salas, párrafo 8).

Era tal el respeto de los navegantes a meterse en la barra que Escalante de Mendoza (1529-1596), nos transmite una religiosa, original y repetida experiencia. Son tres fórmulas y ceremonias aprendidas y practicadas por los pilotos de naos: La de levar anclas, la de amonestación a la oración de toda la tripulación, y la del traspaso de poderes al piloto de la barra. Es liturgia de tenso

silencio, roto solo por las órdenes de maniobra, el rompido del agua bajo la quilla y el desentonado chirriar de la madera y velamen. Escogido el momento de levar anclas e izar velas, el piloto de mar se escenificaba protagonista. Invocabía al cielo y se dirigía a los marineros subidos a la verga o pértiga de madera que sostenía la vela:

-¡Larga trinquete en nombre de la Santísima Trinidad, Padre e Hijo y Espíritu Santo, tres personas y un solo Dios verdadero, que sea con nosotros y nos guarde y guíe y acompañe y nos de buen viaje a salvamento y nos lleve y vuelva con bien a nuestras casas!

Luego, largada e hinchada la vela, en el silencio atento de toda la tripulación se oía otra amonestación del mismo piloto de nao:

-Que cada uno rece una Ave María con mucha devoción ofrecida a nuestra Señora la Santísima Virgen María, Madre de Dios, para que alcance de nuestro Señor Jesucristo su precioso hijo, que les conceda buen viaje a salvamento.

Por fin este mismo piloto se dirigía solemnemente solo al de la barra: "Señor piloto, haced bien vuestro oficio, hasta donde viéredes que conviene que yo pueda hacer el mío". Tras el ruido de las palabras seguía el rito del absoluto silencio, solo roto por el crujir de la madera y rechinar del codaste, junto a los silbos del aire:

Y para que el piloto de la barra haga bien su oficio no le debe inquietar nadie, antes se debe mantener 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 (*Ibidem* f.63-64).

En los vocabularios de los siglos XVII y XVIII para mejor definir el accidente geográfico de una barra, sinónimo de atolladero y dificultad para navegantes, la de Sanlúcar sirvió de ejemplar y prototipo indiscutible (Covarrubias y *Diccionario de Autoridades*). Tanto es banco o ceja de arena más o menos movediza, como es arrecife, escollo, peña y peñasco:

-Barra en los puertos es la ceja que haze el arena, hasta la qual ay mar baxa, y en passando della empieza la hondura como la barra de San Lucar (Sebastián de Covarrubias, 1610, f. 122v).

-El banco de arena, o arrecife que a la entrada de algún Puerto suele hacerla dificultosa, o no dexa entrar la embarcación sino estando la mar en creciente. Por cuya razón llaman también barra a las bocas de los ríos que entran en el mar, porque allí se suelen comúnmente hacer estos bancos, como la barra de San Lucar (Real Academia Española, 1726, tomo I, A, B, f. 563).

-En la Jeografía, es un montón de arena a modo de ceja, que se suele mudar de un lado a otro, y es muy peligroso a los navegantes, tales son el de Portugalete en Vizcaya, y el del Cabo del Norte en América; acaso se remediaría el mal que causan, experimentando con qué vientos se ocasionan, o mudan de una parte a otra estas barras, y poniendo un dique, que se opusiese a este viento, y haciendo de antemano que la arena se arrimase a una orilla, o a la corriente, pues en uno, u otro paraje se sabe solo se mueve la barra corriendo el viento solano (Terreros y Pando, 1786, tomo I, 223).

Los geólogos nos describen la histórica desembocadura del Guadalquivir, atravesada desde la punta del Espíritu Santo en Sanlúcar hasta las arenas de Malandar en el Coto de Doñana, como un lecho de rocas cuaternarias del plioceno, areniscas duras y calcáreas, enganchadas de conchas ostioneras. En los últimos siglos ha sobrevenido una “fuerte dinámica sedimentaria en la costa” (erosiones de sus cabos y enarenados de sus ensenadas) (Ménanteau 25-28). En medio de ese lecho de peña, cascajo y arena hay una profunda y estrecha depresión o *canal de la barra*, el que tenía que conocer muy bien el lemán o práctico para una expedita metida de la nao. La travesía que hoy vemos es artificial, extraña y va sobre el histórico y más sinuoso canal (*Ibidem*). Este tuvo “cien pasos de ancho” y estaba en el lugar “donde se quiebra la mar y haze abrigo cerca de las casas de Sanlúcar, que están al oriente del río” (García de Céspedes f. 174). La boca del río se angostaba mucho por el mogote o punta de arena de Malandar y por un placer de piedras de gran extensión, el Juan Pul o Pool, cercano a la torre de san Jacinto, “el baxo que más estrecha la barra de Sanlúcar” (Tofiño 106).

En la cartografía histórica de la barra sanluqueña aparecen nombres de topónimos muy ilustrativos de la fiereza bestial de su paisaje tan aparente y sereno. Los “bajos”, “bajíos” y los “bajitos” son bancos o ribazos de arena amontonada con poca hondura de agua encima, inconstantes como las olas del mar que los conforman. Los restos de “muelles”, fueron grandes diques o lenguas de piedras o cantería para cerrar el mar y anclar y fijar las naos (Velázquez Gaztelu 291-293 y 301). El autor conoció en su niñez el proyecto y parte de la ejecución por parte del ingeniero francés Antonio Bobón de un muelle en Sanlúcar en la misma boca del Guadalquivir desde la punta del Espíritu Santo a la torre de san Jacinto. El fin pretendido era que creciesen las aguas y aumentase la hondura en la barra. Las “puntas” y “picachos” son salientes de roca rasa que estrechándose progresivamente se adentran y camuflan en el mar,

como “punta de Montijo” y arrecife o “punta del Perro”. Sus asperezas dan dentelladas, se asen y afellan a los leños de los navíos. En los “placeres” o bancos de arena se entierran y sobresalen sorprendentes trampas o cabezas de piedra. Las “lajas” son arenales o piedras llanas de poco fondo de agua, y las “rivas” y “ricetas” expresan en metáfora los escollos o puntos sueltos de bajo fondo, de malas e inesperadas emboscadas, que están, no afloran nunca a la vista, ni siquiera en las mareas vivas, que pican estragos y destrozos a todo lo que choca en ellas. Rivas y ricetas realmente son cañas duras que generan los cereales en tierras de pan llevar para aguantar erguidos el peso de la espiga granada. Las “galoneras” son peñas de areniscas duras, rígidas y resistentes. Toman el nombre de las varas de hierro para medir pipas y galones, contenedores de cosas líquidas. Las “restingas” son lenguas extendidas de piedra, de poco fondo, que entran en el mar desde la tierra. Los “mogotes” son montecillos de arena aislados de pocos palmos de altura cuyo nombre se atribuye también a los cuernos nacientes de venados y ciervos. “Banquete” es diminutivo de banco o lugar lleno de arena en que no hay agua suficiente para navegar.

El poeta barroco fray Pedro Beltrán en 1607 relataba que el fiero mar se rinde y se hace afable en Sanlúcar, porque reclina “la cabeza de su cuerpo inmensurable en su barra estable” (Fray Pedro Beltrán f. 349v). Barra permanente y quieta “cuadrilla de peñascos de orilla a orilla”, de “dientes del Caos” o materia confusa, sin forma y sin distinción, de “pedernal bruñido” que sin chispas ni fuego consumía “tanta madera de naos”, una “fiera perra” que todo lo pasa por ella con sus dos colmillos lo aferra, muerde y despedaza, una “barra ingrata” que tantas barras de plata se ha tragado (*Ibidem* f. 13). Acudía el poeta al ejemplo de un humilde matrimonio sanluqueño que sufría la dura muerte de una niña de once meses, María, hija única, su “ángel de consuelo”. Para mejor explicar la “fiereza” del trágico dolor y luto toma dos símiles vitales en su paisaje: el que padecía un mercader y cargador de Indias, cuando desde el alto y panorámico mirador de su azotea oteaba interesado, y en la barra veía irse a pique el galeón con su fortuna, cargado de lingotes de plata del Potosí; y el del mayeto que miraba su huerta, habar, viña y parra, roídas en sus partes tiernas por el pulgón:

Ni los que en el Galeón
ven ir a pique sus barras
ni el que mira sin sazón

sus huertas, viñas y parras
consumidas de pulgón (*Ibidem* f. 313.).

Existen obstáculos de barra que “velan” porque hundidos en el agua, solo cada seis horas se descubren a la vista en baja mar. Cuanto más viva es la marea más y mejor se ocultan y delatan. En frente están los que siempre están ocultos. Porque este anárquico paisaje de relieves y honduras está sometido al ritmo de los flujos y reflujos crecientes y menguantes (Tofiño 106). Las restingas y arrecifes se desvelan cuando rompen en cualquier marejada el peinado sereno de las olas. Vicente Tofiño en su *Atlas* resume así los de la barra de Sanlúcar:

-Los que están a la parte del Norte son (de fuera para la Punta de san Jacinto) los Bajos de la Pabona, el de Juan Pul, y el Placer del Cabo; y los de la parte del Sur del canal: el extremo de la restinga que sale de la Punta de Montigos, la Galonera, el Banquete, el Muelle, la Riza que está a su parte del Norte y la Rizeta que con la Punta del Malandar de la otra parte forman lo más estrecho del canal (107-108).

En este contexto de bancos y peñascos cobran protagonismo los “fondeaderos” y “pozos”, parajes de mayor profundidad en las mareas bajas donde en la espera de poder pasar la barra y a falta de puerto se podía anclar con buen agarradero. Los barcos y flotas, incluídos los piratas, esperaban anclados en pozos y fondeaderos de Chipiona y Sanlúcar hasta que se daban las condiciones debidas para meterse en la barra, horas antes de la pleamar de aguas vivas, las de momento claro y sin neblina, sin bruma ni lluvia para conocer las marcas, y la ayuda de vientos favorables. Cualquier barco inmovilizado o fondeado dentro del mismo canal de la barra, al sobrevenirle la cíclica y baja marea estaba predestinado a encallar, embarrancar, tumbar y además arruinar a los que le seguían en fila india (Ménanteau 26-27). Junto a la barra estaba el puerto de Bonanza y Barrameda para pararse, “grande y capaz para trecientos navíos, porque tiene de ancho un quarto de media legua y de largo como dos leguas” (García de Céspedes f. 174).

En pleno siglo XVI, dentro de la órbita científica de la Casa de la Contratación, Pedro de Medina (1493-1567), “antiguo criado y leal servidor” de los duques de Medinasidonia, en su *Regimiento de la Navegación* se refería a los pilotos de naos y altura que venían de Flandes y de Francia al puerto de Sanlúcar. Los calificaba de temerarios y arriesgados porque por sí solos, sin tomar piloto de la barra, metían la nave. Se fiaban solo por lo que habían oído y no habían

visto y experimentado. Con tal atrevimiento “muchas veces dejan las naos las quillas en las peñas o en la playa”. Sólo un piloto de barra sabía con verdad “cómo ha de entrar”, “si hay peligro en la entrada”, “por dónde ha de salir”, “si hay fondo para su nao”, “si el fondo es limpio” y “si hay en el agua otra cosa que le pueda dañar” (Medina, aviso XIX).

Su coetáneo, el vasco de Orduña, Andrés de Poza Yarza (1530-1595) en su *Hydrografía* se atrevía a enseñar al lector el camino seguro del canal de la barra. Recomendaba portar cuerdas con pesas, sondas plomadas o bolinas para certificar la hondura y estar atentos a marcas, siluetas o señales fijas en el paisaje (punta de costa, torre de iglesia o convento, pino araucaria, mata, el aceituno de Martín Miguel) para según ellas cambiar dirección, enfilar y meter proa. Menciona al campanario del monasterio jerónimo de Santamaría de Barrameda, a la Mata Gorda, a las torres juntas de la iglesia de Santiago y parroquia mayor de la villa ducal, a la iglesia de Santa María de Jesús sobre el puntal del Espíritu Santo, “todo de tierra colorada a la orilla y con pinos en la cumbre”, a la casa de los pescadores, a los montes y dunas de sable o arena de la otra banda o Mindolón (Poza f. 9). Así se mantenía el rumbo por el torcido canal mirando al lado de Sanlúcar y no a proa (Ménanteau 25-31). Dos siglos después, Vicente Tofiño, con mejores anteojos y lentes que acercaban y agrandaban objetos distantes, destacó en su *Atlas* un enfilamiento o puesta en fila de dos marcas: La del gran convento de san Jerónimo entre arenas, pinos y navazos, y los cuatro picos de la sierra de Gibalbín, tierra adentro entre la sierra de Grazalema y el Guadalquivir (108).

No podía faltar la descripción de la barra en la *Geografía y Descripción Universal de las Indias*, obra del primer cosmógrafo y cronista de las Américas, Juan López de Velasco (1534-1598). Las barras de plata india llegaban a la barra sanluqueña y a la Casa de la Contratación de Sevilla. Cuatro circunstancias unidas garantizaban este paso: 1) tener pilotos de barra, que en Sanlúcar “pocas veces faltan”, 2) hacerlo durante “marea con aguas vivas” en que crecen las aguas hasta cuatro codos más, 3) que haya viento para romper el agua, y por fin, 4) que sea día claro y de sol para que se vean las marcas y señales por el piloto. Estas situaciones no siempre se daban juntas, porque

-cuando hay marea que es cada día, falta el viento. Y al contrario cuando hay viento faltan las mareas, y así la salida de esta barra suele ser dificultosa, además de que algunas veces cuando viene a ser todo junto, es antes del día y

por no se poder ver las marcas y señales de la Barra, no se atreven a salir sino es con faroles alguna vez (López de Velasco 66).

Tales dificultades, según el mismo López de Velasco, se vencían mejor durante los meses de junio a agosto “porque llegan juntos la marea con los virazones” o vientos del suroeste o sur. Se propuso ser más conveniente a los galeones “tomar la barra antes de invierno” y para ello “que saliesen por marzo para volver a España por octubre” (Velázquez Gaztelu 273). Con toda precisión, dos siglos después, a plena luz del día, Vicente Tofiño midió el fondo cascajoso de piedras menudas de la barra en plenilunio y novilunio, días de conjunciones y oposiciones del sol, la luna y la tierra:

-Para entrar en San Lúcar se debe advertir que en los días de conjunción y oposición en baxa mar hay 2 y media brazas, y en pleamar 4 y media, su calidad cascajo; y también que en dichos días de Novilunio y Plenilunio sucede la pleamar a las 3 de la tarde (Tofiño 108).

En esto del juego de las mareas y corrientes en la barra el instructor de pilotos, Rodrigo Zamorano (1542-1620), en su *Compendio del arte de navegar* trataba de explicar por qué las flotas con grandes naos merchantes esperaban semanas en meterse en la barra para no ir a contramarea. Calculó que en junio de 1588 sólo hubo dos oportunidades de pleamar viva, el día 9 y 24, sin precisar la hora del día y de la noche, cuestión que por razones de claridad no era baladí. Así se planteaba el problema:

-Una flota está aprestada en Sanlúcar de Barrameda y aguarda tiempo para salir por la barra para las Indias. Claro es que si las naos son grandes tienen necesidad de mucha agua para passar el banco o barra, la qual agua solamente ay en las aguas vivas, y porque éstas son dos veces en cada mes, en la conjunción y en la llena de la luna, desseo saber quando serán las aguas vivas y aguas muertas del mes de junio del año de 1.588, en el qual mes presupongo que quiere salir la flota (f. 52 r).

En 1575 en su *Itinerario de navegación*, el cosmógrafo del Consejo Real de las Indias, Juan Escalante de Mendoza (1529-1596), teórico experimentado que ya de joven navegaba y capitaneaba naos desde Sevilla, hombre “muy práctico y cursado en la navegación de los mismos mares y tierras occidentales”, que sumaba “atención, especulación y estudio”, recalca las destrezas y habilidades, específicas e intransferibles de los pilotos de barra de Sanlúcar. Paragonaba la cortedad de su recorrido, poblado de bajos en mudanza, frente a la inmensidad y anchura de los “golfos y mares largos” donde guian los

pilotos de mar. En barra “de una hora a otra se suele mudar el fondo de una parte a otra”. De manera que el sitio y lugar por el “que hoy sale una nao, podría ser que no pudiese salir otro día”. Sólo quien vive y practica junto a la barra tiene -cuenta y cuidado con las mudanzas que las aguas cada día suelen hacer y hacen con los tiempos y avenidas que lo suelen causar, y con las marcas y señales que en lo tocante a ello suelen haber (Escalante de Mendoza f. 62).

Las mudanzas de un lugar a otro de los bajos y fondos de la barra, al igual que pasaba con los del Guadalquivir, sometidos a corrientes fluviales o marinas, eran tales que impedían a sus pilotos embarcarse a largas travesías, so pena de perder su conocimiento y legitimidad en el oficio. No se podía quebrar el continuo en el pilotaje de barra. Porque a la vuelta ignoraban secretos sobrevenidos y no podían asegurar el éxito de la metida la nao. Escalante de Mendoza observó y anotó sobre la mutabilidad de la barra y el río:

-Lo cual es de manera que, si en este viaje en que al presente fuimos, llevásemos con nosotros y dentro en esta nuestra nao al mismo piloto de río que nos trajo hasta aquí y al de la barra que nos ha de sacar fuera de ella, que ninguno de ellos podría servir bastante a la vuelta del viaje en el oficio que ahora tiene, por la mudanza que en esto puede y suele haber (62-63).

El cosmógrafo Andrés García de Céspedes (1545-1611) disertaba sobre la entrada y salida de la barra. Establecía las tres condiciones básicas e imprescindibles: Pilotos, viento, y mareas vivas. Cuando la luna y el sol alineados con la tierra ejercen su mayor acción de la fuerza de la gravedad, mayores masas de agua estancada se desplazan cíclicamente en el océano. Los pilotos deben ser “diestros”, expertos y mañosos, los que “pocas veces faltan en Sanlúcar”. El viento, el necesario para “romper el agua de la marea”, con variables según el riguroso invierno y el bonancible verano. Las mareas de aguas vivas crecían el agua del canal cuatro codos más. La concurrencia de las tres en un momento dado es problemática y dificultosa:

Porque quando ay marea que es cada día, faltan las aguas vivas, y quando las mares destas vienen, falta el viento; y al contrario quando ay viento faltan las mareas, y así la salida desta barra suele ser dificultosa; demás de que algunas veces quando viene a ser todo junto, es antes del día y por no se poder ver las mareas y señales de la barra, no se atreven a salir, sino es con faroles alguna vez...Por lo cual algunas veces cuando no hay viento y faltan aguas vivas se suelen alijar las naos que demandan mucha agua, dos o tres barcos de ropa,

para poder salir (García de Céspedes, f. 174. Repite literalmente López de Velasco).

La incomodidad que generaba el alijo es que lo primero era la plata y los géneros preciosos con el consiguiente peligro de hurtos, descaminos y fraudes aduaneros, y sólo quedaba en la nao “lo que pertenecía a su Majestad” (Velázquez Gaztelu 285).

Las *Ordenanzas de los hombres de la Mar y Río y Pilotos de la Barra de esta Ciudad de Sanlúcar de Barrameda. Año de 1590* destacaba a los pilotos de barra “como hombres de ciencia y conciencia”, apoyados en “las ordenanzas antiguas y buenas costumbres tocantes a la mar y al río”. En ellas se regulan: el orden y prelación de los servicios de pilotaje desde Salmedina de Chipiona, “descubierta la parroquia Mayor” de nuestra señora de la O por el puntal del Espíritu Santo; el régimen de las naos de mayor tonelaje; los salarios y adehalas o propinas; se instituye el alcalde de mar (Rodríguez Liáñez 621-630); se castiga a los pilotos “sin suficiencia y examen”; se estiman las condiciones del barco y remeros del piloto y su obligación de salir con sol; se establecen turnos “por rueda” de los días de fiesta; y se apunta un régimen para las flotas de Indias. Quedan marcados los requisitos para obtener el título de piloto: Ser mayor de 25 años, ser examinado por el alcalde de mar y cuatro diputados nombrados por el duque de Medinasidonia, y ser avalado por seis pilotos más antiguos en uso del oficio “que mejor saben el dicho puerto y barra y las marcas por donde se han de regir y gobernar” (Velázquez Gaztelu 405-415).

José de Veytia y Linaje (1620-1688) concurrió a una reunión de expertos y “personas inteligentes” para calibrar los riesgos de la barra en los pozos de Chipiona en agosto de 1666 (*Ibidem* 280). En su obra *Norte de contratación de las Indias Occidentales* recoge costumbres inmemoriales de los pilotos de barra y se inspira en las Ordenanzas de los pilotos de barra de Sanlúcar que copiaría en el siglo siguiente Juan Pedro Velázquez Gaztelu. Refiere los turnos de guardia de una semana, montados en “barcos la mar afuera”, para tocar los primeros a las naos entrantes, concertar el pilotaje, y “para que el bajel, que viniere a entrar, halle pronto Piloto, que le conduzga”. El examen de ingreso y el título o nombramiento de piloto de barra se hacía en el Cabildo o Ciudad de Sanlúcar ante su escribano. Examinaban la experiencia y práctica por la barra mediante un sistema de “4 padrinos” elegidos por el cabildo:

El que pretende examinarse da petición en ella, donde se le nombran 4 padrinos, a fin de que con cada uno de ellos aya entrado y salido dos veces en

navíos por ambas canales... y los padrinos parecen ante el Escrivano del Cabildo, y declaran con juramento sobre la suficiencia del pretendiente, y si es en su favor les despacha el título el Gobernador" (Veitia y Linaje, Lib. II, cap.2 n. 22).

Planteaba "si para entrar o salir será bien poner balizas" o "barcos con bandera" para no fiarse solo de los pilotos de la barra de Sanlúcar. Anota que alguna vez se salió de noche y con faroles "poniéndolos en aquellas mismas parte a donde está las marcas, o en la canal por un lado y otro" (Veitia y Linaje, L. I, cap. 9, n. 16 y L. 2, cap. 13, n. 5).

CONCLUSIÓN

El río y la barra cerraban el importante puerto de Sevilla. La naturaleza del río y del estuario, sin intervención humana ponían el candado y cerrojo seguro. Solo unos hombres tenían la llave para abrirlo y que se iniciara o culminara con éxito una gran expedición alrededor del mundo como fue la de Juan Sebastián Elcano. Eran los lemanes o prácticos de río y los de barra. Su protagonismo y sus secretos en la hazaña de la primera circunnavegación del mundo quedan revelados en este artículo.

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

- Abellán Pérez, J. (2003). El embarcadero de Tarfía a fines de la Edad Media. En *Os reinos ibéricos na Idade Média: livro de homenagem ao professor Carlos Baquero Moreno* (pp. 729-735). Porto: Livraria Civilização.
- Céspedes y Meneses, G. de (1626). *Varias fortunas del soldado Píndaro* (Ed. Arsenio Pacheco). Madrid: Espasa-Calpe, 1975, I.
- Corroza, C. (1859). *Proyecto para mejorar la navegación del río Guadalquivir en su región marítima*. Madrid: Imprenta de don José Cosme de la Peña.
- Cortés de Albacar, M. (1551). *Breve compendio de la sphera y de la arte de navegación*. Sevilla: Antón Álvarez.
- Covarrubias, S. de (1611). *Tesoro de la lengua castellana o española*. Madrid: Imprenta de Luis Sánchez.
- Curso del río Guadalquivir desde Sevilla hasta su desembocadura. (1760). Óleo sobre lienzo de Juan de Espinal. Ayuntamiento de Sevilla, Servicio de Archivo, Hemeroteca y Publicaciones.
- Duro Garrido, R. (2015). Domingo de Ochandiano, un vizcaíno en la Sevilla del siglo XVI. En J. J. Iglesias et al. (Eds.), *Comercio y cultura en la Edad Moderna*. Universidad de Sevilla.

- Eninghausen, H. (2012). Pellicer y la prensa de su tiempo. *Janus*, 1, 55-88.
- Erkoreka, J. I. (1993). *Estudio histórico de la Cofradía de Mareantes de Portugalete: Orígenes, organización y funciones*. Portugalete: Ayuntamiento.
- Escalante de Mendoza, J. (1575). *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*. Edición de 1985, Museo Naval, Madrid. Real Academia Española: Banco de datos (CORDE) [en línea]. <http://www.rae.es> [Consultado: 30/06/2024].
- Fernández de Enciso, M. (1519). *Suma de geografía que trata de todas las partidas y provincias del mundo* (Ed. J. R. Carriazo Ruiz). Salamanca: CILUS, 2003.
- Fernández de Gamboa, S. (1722). *Vocabulario marítimo y explicación de los vocablos que usa la gente de mar....* Sevilla: Imprenta Castellana y Latina.
- Fray Pedro Beltrán. (1610-1615). *La Charidad guzman. La epopeya de Sanlúcar de Barrameda* (Ed. M. Romero Tallafigo). Sanlúcar: ASEHA, 2024.
- Fray Pedro Beltrán. (1610-1615). *La Charidad guzman*. Biblioteca Nacional, Madrid, Manuscrito 180.
- García de Céspedes, A. (1596). *Regimiento de navegación*. Madrid: Juan de la Cuesta.
- García de Palacios, D. (1587). *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos, su traza y gobierno* (Ed. J. R. Carriazo). Salamanca: CILUS, 2000.
- Geografía de España y Portugal. (1920). Barcelona: Seix Barral.
- Guiard y Larrauri, T. (1913-1914). *Historia del Consulado y Casa de la Contratación de Bilbao y del comercio de la Villa*. Bilbao: Librería de José Astuy.
- Lope de Vega. (1602-1604). *Poesías líricas* (El amante agradecido, Parte X). Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2002.
- López de Velasco, J. (1571-1574). *Geografía y descripción universal de las Indias*. Ed. en Madrid: Establecimiento Tipográfico de Fontanet, 1894.
- Los veintiún libros de los ingenios y máquinas de Juanelo Turriano. (1605). Ed. M. Quirós García. Salamanca: Universidad, 2003.
- Mármol, M. M. del. (1817). *Idea de los barcos de vapor*. Sanlúcar de Barrameda: Imprenta Francisco de Sales del Castillo.
- Mazón Serrano, T. (2020). *Elcano. Viaje a la Historia*. Madrid: Encuentro.
- Mazón Serrano, T. (2022). *Espinosa, el último capitán de la vuelta al mundo*. Madrid: Encuentro.
- Medina, P. de (1563). *Regimiento de la navegación*. Sevilla.
- Mena García, C. (2022). *Magallanes y las cinco naos del Emperador: Organización de la Armada que circunnavegó la Tierra (1519-1522). Barcos, hombres y mercancías*. Madrid: Silex.
- Ménanteau, L. (2018). La barra de Sanlúcar (Embouchure du Guadalquivir) et son franchissement, du XVI^e au XX^e siècle. *Riparia*, 1, 25-31.

- Minsheu, J. (1617). *Vocabularium Hispanicum, Latinum et Anglicum copiosissimum....* Londres: Joannum Browne.
- Nebrija, A. de (1495). [Vocabulario español-latino]. Salamanca, 1495. Edición facsímil, Madrid: Real Academia Española, 1951.
- Pellicer de Ossau Salas i Tovar, J. (1641). *Avisos de 1641* (Ed. J.-C. Chevalier & L. Clare). Paris: Éditions Hispaniques. Real Academia Española: Banco de datos (CORDE) [en línea]. <http://www.rae.es> [Consultado: 03/11/2024].
- Plano del río Guadalquivir desde La Algaba (Sevilla) a Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), dibujado por F. Pizarro (1778-1784). Archivo General de Andalucía, ES 411887/2.2//4834/4834.13.
- Poza Yarza, A. de (1585). *Hydrografía*. Bilbao: Imprenta de Mathías Marés.
- Real Academia Española. (1726). *Diccionario de la lengua castellana, en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las frases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua*. Madrid: Imprenta de Francisco del Hierro.
- Real Academia Española. (2013-). *Diccionario histórico de la lengua española (DHLE)* [en línea]. <http://www.rae.es> [Consultado: 30/11/2024].
- Rodríguez Liáñez, L. (1992). La alcaldía de la mar. Un oficio señorial en la Sanlúcar de fines de la Edad Media. *Hespérides*, 10, 621-630.
- Romero Tallafigo, M. (2023a). El diario de Andrés de Urdaneta (1524-1536): Secuestro y recuperación. *Temas Americanistas*, 51 (Diciembre).
- Romero Tallafigo, M. (2023b). El XVI, siglo de literatura de secretos: Los de Juan de Ibarra, mercaderes, flotas y armadas de Sevilla. *Revista de Humanidades*, 49.
- Salvá, V. (1846). *Nuevo diccionario de la lengua castellana*. París: Librería de don Vicente Salvá.
- San Isidoro de Sevilla (627-630). *Etymologiae*.
- Sánchez González de Herrero, M. N. (2009). De proprietatibus rerum. Traducciones castellanas. *Cahiers de recherches médiévales*, 16.
- Sánchez Saus, R. Enrique de Guzmán. *Diccionario Biográfico electrónico en red*. Real Academia de la Historia. <http://dbe.rae.es>.
- Terreros y Pando, E. de (1786). *Diccionario castellano con las voces de ciencias y artes y sus correspondientes en las tres lenguas francesa, latina e italiana*. Madrid: Viuda de Ibarra.
- Tofiño de San Miguel, V. (1789). *Atlas marítimo de España*. Madrid.
- Turriano, J. (1605). *Los veintiún libros de los ingenios y máquinas* (Ed. M. Quirós García). Salamanca: Universidad, 2003.
- Vázquez García, F. (1998). *Poder y prostitución en Sevilla siglos XVI al XX*. Sevilla: Universidad.
- Veitia y Linaje, J. de (1672). *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla: Por Juan Francisco de Blas, impresor mayor de la Ciudad.
- Velázquez Gaztelu, J. P. (1774). *Estado marítimo de Sanlúcar de Barrameda* (Ed. C. Ibáñez). Sanlúcar de Barrameda: ASEHA, 1998.

- Victorio Mansilla, L. (1870). *Una excursión a los indios Ranqueles* (Ed. S. Sosnowski). Caracas: Ayacucho, 1957.
- Zamorano, R. (1588). *Compendio del arte de navegar*. Sevilla: Juan de León.