

Curiosidades Históricas/27

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

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



El 11 de agosto de 2009, sobre 6 horas y 10 minutos, (aproximadamente una hora y diez minutos antes de la pleamar) cuando el citado buque quíquero se dirigía hacia el puerto de Sevilla para descargar las 3.200 toneladas de hidróxido sódico, -agua fuerte- que portaba, sufrió un fallo en el sistema de gobierno quedando el timón metido todo a babor, dando lugar a varar su proa sobre un bajo que es conocido en la barra por *La Riza*, el cual lo baliza una boyera roja con su mismo nombre (foto nº 1).

Pronto el práctico que le asistía recomendó fondear el ancla de babor y mas tarde la de estribor, por lo que quedó afianzada su proa sobre el banco de fango y arena que se ha desarrollado sobre el mencionado bajo, posibilitando que el buque quedara a la gira de las corrientes de marea, hasta que por la tarde, en la siguiente pleamar, pudo ser sacado de la varada, afortunadamente sin daño en su casco y cargamento y por lo tanto sin polución en tan delicada zona turística y de tan alto interés medioambiental y biológico como es la parte final del cauce del bajo Guadalquivir, por lo que podemos considerar que este **afortunado incidente**, quedó en un susto sin mayores consecuencias, (fotos nº 2, a, b y c)

No es propósito de esta reseña determinar detalladamente las causas del siniestro, ni proponer acciones que posiblemente sean necesario tomar, pero por el cúmulo de reseñas históricas que de esta zona se mantienen, viene a lugar hacer una breve síntesis histórica del entorno, que nos ayuda a recordar, comprender y valorar, los riesgos que desde tiempo inmemorial, aun presenta la barra del Guadalquivir.

Tiene la zona unos antecedentes geográficos que ya fueron descritos por nuestro antiguo colega Gines Sáez, (fallecido), práctico de la barra durante 21 años, en las obras que se citan en las fuentes, donde recoge los antecedentes del nombre *La Riza*, como un antiguo vocablo sanluqueño, que ya de por si define el área

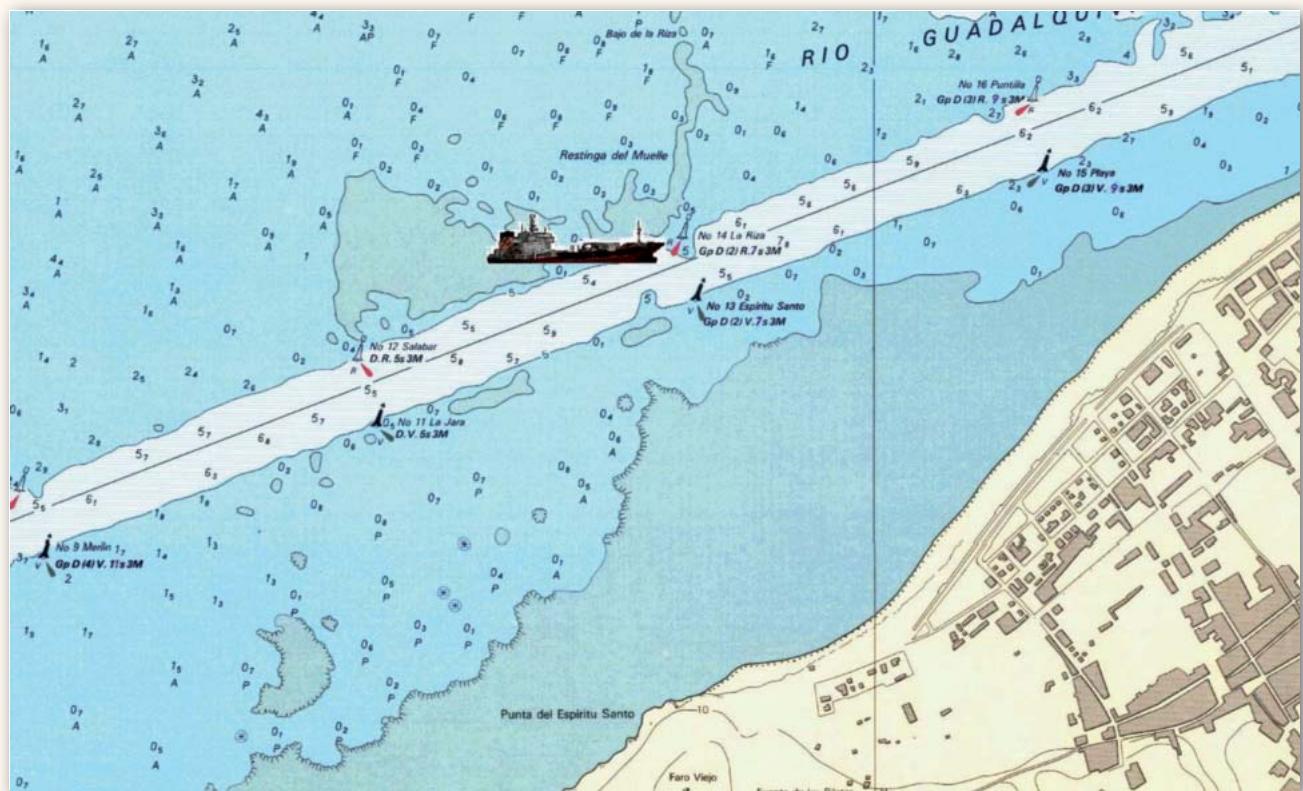


Foto nº 1.- Varada del BT Sichem Colibri en la boyera La Riza



Foto nº 2 (a).- Buque químitero Sichem Colibrí varado el 11.08.09 en La Riza. (Sanlúcar Información)



Foto 2 (b).- B/T Shichem Colibrí, varado con proa a la creciente.

en cuestión, pues era como los antiguos navegantes llamaban a la zona donde las corrientes formaban remolinos intensos, al rebotar las corrientes vaciantes sobre un bajo sumergido, especialmente en su cabeza o punta más saliente, por ello en la antigua barra existía este vocablo, que aun perdura en la actual configuración de la broa sanluqueña, mostrándonos el autor en su afán de describir la morfología de esta barra, un gráfico a modo de superponible sobre la carta náutica, (foto nº 3), donde se reproduce la configuración original del Puntal del Espíritu Santo,



Foto 2(c).- Vista aérea (Marina Civil)

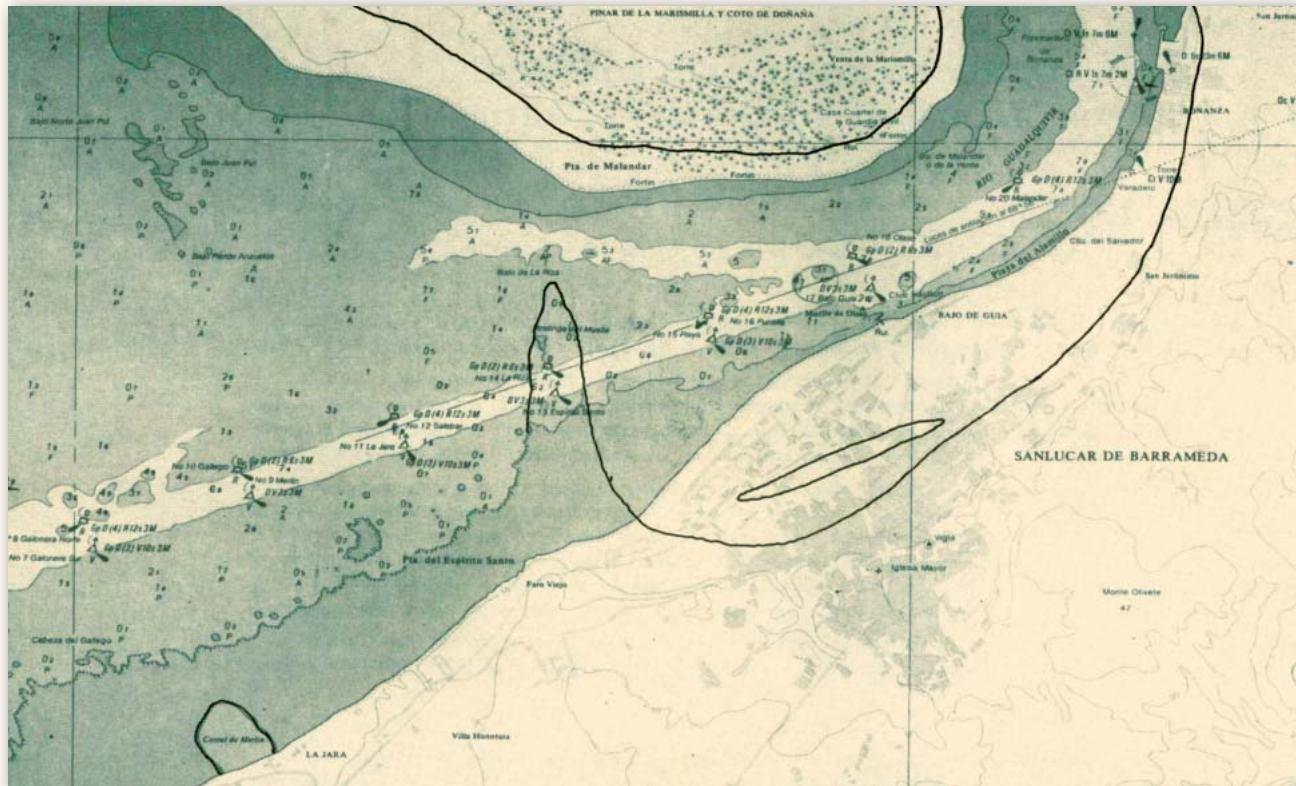


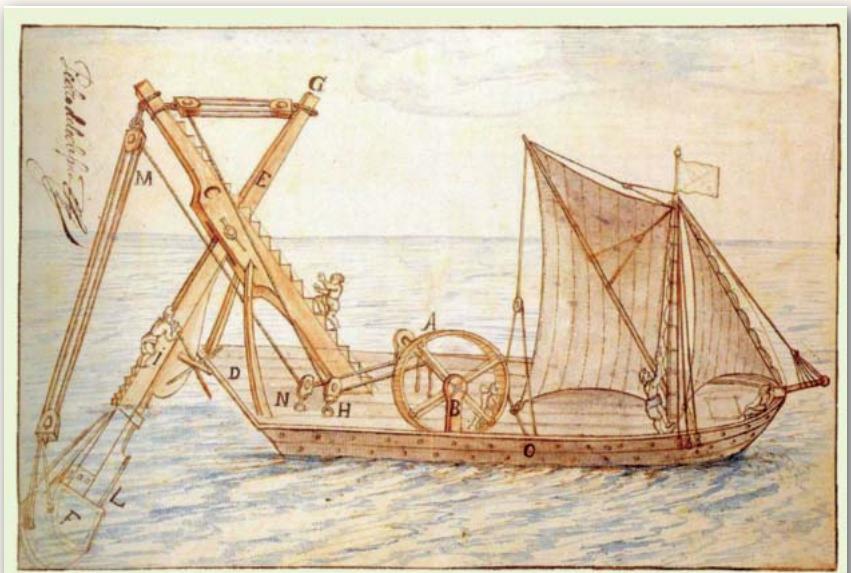
Foto nº 3, detalle antigua configuración del Puntal del Espíritu Santo. (Ginés Sáez, La Broa)

pues fue este, un alargado cabo tipo paredón, de unos 1700 metros de longitud, en dirección norte-sur y casi perpendicular a las corrientes vaciantes, que la acción de los embates de la mar, han ido demoliendo, dejando solo aquella parte rocosa que servía de base o cimientos, de la alargada pared de tierra rojiza y fangos sólidos que constituía el mencionado puntal, esta configuración geológica aun hoy se puede observar sobre la playa conocida como del *castillo*, en el arranque de este legendario puntal.

Sobre esta base rocosa sumergida, pues el bajo de La Riza nunca vela, se construyó un **muelle que de nada sirvió**, pero por sus circunstancias y debates que este proyecto presentó, motivaron que aun en nuestros días, ocupen algunas páginas en la historia del practicaje de la broa del Guadalquivir, perspectiva histórica que junto con las actuales alteraciones del trazado de la canal, han evitado que dicho buque varara sobre un cantil de piedra viva que hubiese dañado el buque y su carga, convirtiendo de inmediato el incidente en una tragedia ecológica de envergadura.

No es de olvidar que fue esta zona de La Riza una de las mas peligrosas de este enclave que en su conjunto tanto dio que hablar, desde que Sevilla y su ría, se convirtió en importante puerto internacional. Así cabe recordar una histórica cita de Agustín de Horozco de 1598, que bien define los peligros y la realidad de este entorno: “*Anse perdido en esta barra i salida del puerto de los mejores navíos de España i de los mas ricos que de ella salían para las flotas de las Indias i ahogándose grande número de la gente que en ella estaba embarcada, sin que por maravilla salga ninguna flota sin dejar perdido*”

En 1666 se obtenían en la zona norte de La Riza (precisamente en la canal sur que entonces era la mas practicada) fondos entre 6,49 a 7,70 m de profundidad, presentando un canal angosto con fuertes



Fol. 32 nº 154

«<Otro modo de artificio para sacar cuquier Lodo o Lama que estubiese en parte a donde estorbe y ansimismo si estubiese enterrado en el tal lodo alguna Nao o Galeon...> [cat. 163].

Foto nº 4. Cabria con cuchara articulada, según ingenio de Pedro de Ledesma de 1623. Museo Naval.

corrientes, que solo permitía habitualmente el paso de un navío, con 4 ó 5 m de calado, pues se estrechaba hasta unos 30 m., ancho que años mas tarde, (1672), disminuyó a unos 20 m, de anchura, posibilitando por ello el paso de un solo navío navegando por el centro.

eficaz, de las autoridades de Cádiz y Puerto de Santa María, junto con los comerciantes (*cargadores de Indias*) y de otros que sin serlos, bien supieron sacar partido de la bahía gaditana, hasta conseguir que la Casa de la Contratación se estableciera en Cádiz en 1680.

“Anse perdido en esta barra i salida del puerto de los mejores navíos de España i de los mas ricos que de ella salían para las flotas de las Indias i ahogándose grande número de la gente que en ella estaba embarcada, sin que por maravilla salga ninguna flota sin dejar perdido”

Es por ello fácil de entender la preocupación que a mediados del siglo XVII existía, ante los riesgos que ofrecía la entrada y salida de los galeones y navíos dedicados a la Carrera de las Indias, al pasar la barra sanluqueña, pues entre 1550 y 1650 se perdieron en esta barra el 9% de los buques perdidos en toda la Carrera, lo que supuso llegar al 10% del tonelaje de los buques naufragados, y por ello, fue evidente la presión cada día mas

Para nuestra exposición comenzaremos a partir de los hechos que originaron una gran inundación que se produjo en Sevilla en el año 1684, la cual motivo que la ciudad se convirtiera en un gran fangal de miserable estado, lo que dio lugar a que toda la ciudad solicitar al Rey como alivio ante tanta desgracia, la restitución del comercio del Almajarifazgo por entero, -tasas oficiales por las mercancías que se cobraban en los puertos-, retirándolo de Cádiz y Puerto de Santa María, con el fin de socorrer a sus poblaciones, la cual se movilizó y se empeñó en la idea de que la mejor solución para salir de esta miseria, sería la mejora de la navegación de la barra y del propio río y fue por ello, que el Presidente de la Casa de la Contratación, Conde de la

Calzada, solicitará al Rey Carlos II el dragado de la canal de la barra practicable en la época. El rey a finales de 1687, dio la orden de ejecutar estos trabajos, pero no libró las partidas monetarias necesarias para afrontarlos. No obstante, fue destacado el impulso de don Pedro Corbet, General de Galeras, el cual se puso a la cabeza de un movimiento de suscripción popular en Sevilla, para acopiar las cantidades necesarias ante la falta de libranza de los caudales públicos.

Possiblemente y aunque se hubiesen recaudado las cantidades necesarias para acometer tal obra de dragado, que principalmente consistía en retirar las piedras más gruesas, la falta o insuficiencia de medios técnicos, adecuados a las características de la barra, (foto nº 4), no hubiese permitido ofrecer a los nuevos navíos, el calado y ancho seguro de la canal que las circunstancias del entorno precisaban. Es por ello que ante esta inquietud, se dio a conocer un nuevo proyecto que consistía en construir un muelle que arrancaría en tierra firme sobre el llamado Fuerte de San Felipe, el cual se apoyaría a modo de base, sobre las lajas que el derrumbe del Puntal del Espíritu Santo presentaba.

El autor del proyecto era el ingeniero francés Antonio Bobón, o también reseñado en otras crónicas como Bubo, el cual proyecto un muelle tipo dique pared de 3000 pies (914,4 metros) de largo y 100 (30,4 metros) de ancho, justificando la utilidad de tal proyecto, por la consecución de estrechar la canal practicable, la que daría lugar a un aumento del calado por auto dragado, e imprimiendo al mismo tiempo que la marea entrase hacia Bonanza.

Es posible que no fuese la casualidad, la que diera lugar a que la autoría del proyecto se debiera a

un ingeniero francés, pues fue este proyecto quizás, una esperanza de poder fortalecer la participación francesa en el negocio de las Indias, que estos estimaban, podría mermar, si este tráfico definitivamente se traslada y se asienta en Cádiz; al parecer tenían los franceses grandes perspectivas de mejorar su comercio si volvía el tráfico de las Indias a Sevilla, a través de una mejor participación comercial planificada, basando esta mejora, en el contrabando en los viajes de re-

“...fue ampliamente respaldado por los comerciantes de esta ciudad, pero no alcanzó el mismo éxito en Sanlúcar, pues antes de emprender las obras se consultaron a los pilotos de altura que residían en la villa y a los pilotos prácticos de la barra...”

greso, que sería llevado a cabo, por infiltrados franceses en las dotaciones de los buques, estrategia que se veía más difícil de implantar, si estos continúan recalando en Cádiz, pues por la documentación que obra en los Archivos Nacionales de la Marina y los del Fondo Consular de los propios del Ministerio de Asuntos Extranjeros, ambos en París, se deduce que tanto el Cónsul francés en Cádiz, Sr. Catalán, como el mercader francés Maulin de La Lande-Magon, establecido por la zona sanluqueña, estuvieron atento al desarrollo de las obras de este muelle, informando no solo de sus realidades, sino además, de los comentarios fundados que se obtenían en la zona, sobre la viabilidad y éxito de proyecto, pues en estos archivos, se depositaron las cartas que ambos informantes enviaron al Sr. Seignelay, Secretario de Estado de los Negocios Extranjeros de Francia. Lo cierto es que en París se conocía que los trabajos del muelle proyectado se estimaba para más de dos

años y que más tarde, sobre el 15 de septiembre de 1688, ante el ritmo de las obras, se ampliaba el plazo de finalización a no antes de diez años e incluso ya se dudaba del éxito.

El proyecto del muelle de Bobón se vendió relativamente bien en Sevilla pues fue ampliamente respaldado por los comerciantes de esta ciudad, pero no alcanzó el mismo éxito en Sanlúcar, pues antes de emprender las obras se consultaron a los pilotos de altura que residían en la villa y a los pilotos prácticos de la barra, ambos

colectivos unánimes y conformes respondieron que no era conveniente, ni la entrada del puerto necesitaba tal obra, destacaron por su oposición, el Capitán José Moreno, Piloto Mayor de las Reales Armadas de Indias que elevó por escrito las razones fundadas que exponía para evitar tal obra y Francisco Román, Piloto Práctico de la Barra como

mas antiguo de sus compañeros y por lo tanto mas experimentado en las dificultades de la propia barra sanluqueña. Cabe destacar que por decir este experimentado práctico la verdad, presentarla con tan ímpetu y ser tratado tan injustamente, el sofocón le costó la vida. Una de las razones mas contundentes que exponía fue que tal paredón perpendicular a las corrientes vaciantes produciría el progresivo colmatado de la ensenada natural de *La Balsa*, ahora de *Las Piletas*, puerto doméstico de esta zona de la playa sanluqueña en donde mantenían sus embarcaciones los pilotos prácticos de esta broa y en cuyo barrio del mismo nombre y colindante, vivieron la mayoría de estos, a partir del siglo XVI, y sobretodo como reparo más importante, que tal colmatación de fangos y arenas sobre la cara interior (este) del proyectado muelle, alejaría la canal entonces practicable, hacia la otra banda del río, es decir hacia el Coto de Doña Ana, tal como ha ocurrido desde entonces hasta que se mantuvo abierta a la navegación la Canal Sur en 1982.



Foto nº 5. Plano de la Barra de Sanlúcar- inicio del XVIII-, con sobreimpresión de la canal actual y lugar de la varada, (Archivo General de Simancas)

Lo cierto que se llegó a construir el muelle del Puntal del Espíritu Santo unos 450 pies, o unos 300 pasos, según las fuentes y se remató con una anchura de cuatro pasos (foto nº 5), gastándose 150.000 pesos, sin que el Rey enviase un peso, no por ello faltaron comentarios sobre su coste efectivo que posiblemente no pasaron de 80.000 pesos aunque otros quisieron engordarlos hasta los 300.000 pesos y tal como estaba previsto, la corriente se volvió más rápida, las aguas navegables se desplazaron hacia la otra banda y no aumentó la profundidad de la canal, pues se cumplieron todas las advertencias que formalizaron tanto el Piloto Mayor de las Reales Armas, como el Piloto Práctico más antiguo de la broa sanluqueña. Al que le salió bien el proyecto fue al citado ingeniero francés, pues con sus honorarios se compró dos navíos mercantes y unas casas en Sanlúcar.

Curiosamente ante los malos resul-

tados presagiados y después confirmados, los papeles de aquel tiempo, acusan al ingeniero Bobón, de haber sido inducido por los comerciantes de Cádiz, con el fin de cegar la barra, pero gracias a Dios y a la fuerza de la naturaleza, su obra duro poco, dado

“...las aguas navegables se desplazaron hacia la otra banda y no aumentó la profundidad de la canal, pues se cumplieron todas las advertencias que formalizaron tanto el Piloto Mayor de las Reales Armas, como el Piloto Práctico más antiguo de la broa sanluqueña...”

que se da por hecho que apenas existían vestigio de esta hacia 1717, pues por su inapropiada configuración y orientación, los temporales de invierno se hicieron notar, acelerando su derrumbe; es de resaltar, que se construyó el muelle con piedra tosca (compuesta de tierras albarizas), sin

unión de mesetas, que por sus características y método de construcción, eran incapaz de resistir los embates de la mar que se presentan en la zona.

Sus restos quedaron convertidos en una cantera local de piedras, reutilizadas años después para la construcción de muchos edificios sanluqueños, y sus últimos restos, sirvieron más tarde de criadero de ostiones, que con tanta facilidad se desarrollan en la desembocadura de este río, (foto nº 6, retocada con el fin de recordar los nombres de los bajos rotulados en negrita que ya no recoge la actual carta náutica y la propia configuración de los restos del Muelle Bobón en esta época), y como ensenada resguardada para las numerosas embarcaciones menores que permanecen fondeadas en esta zona, (foto 6.a).

Tal como se comentaba, esta

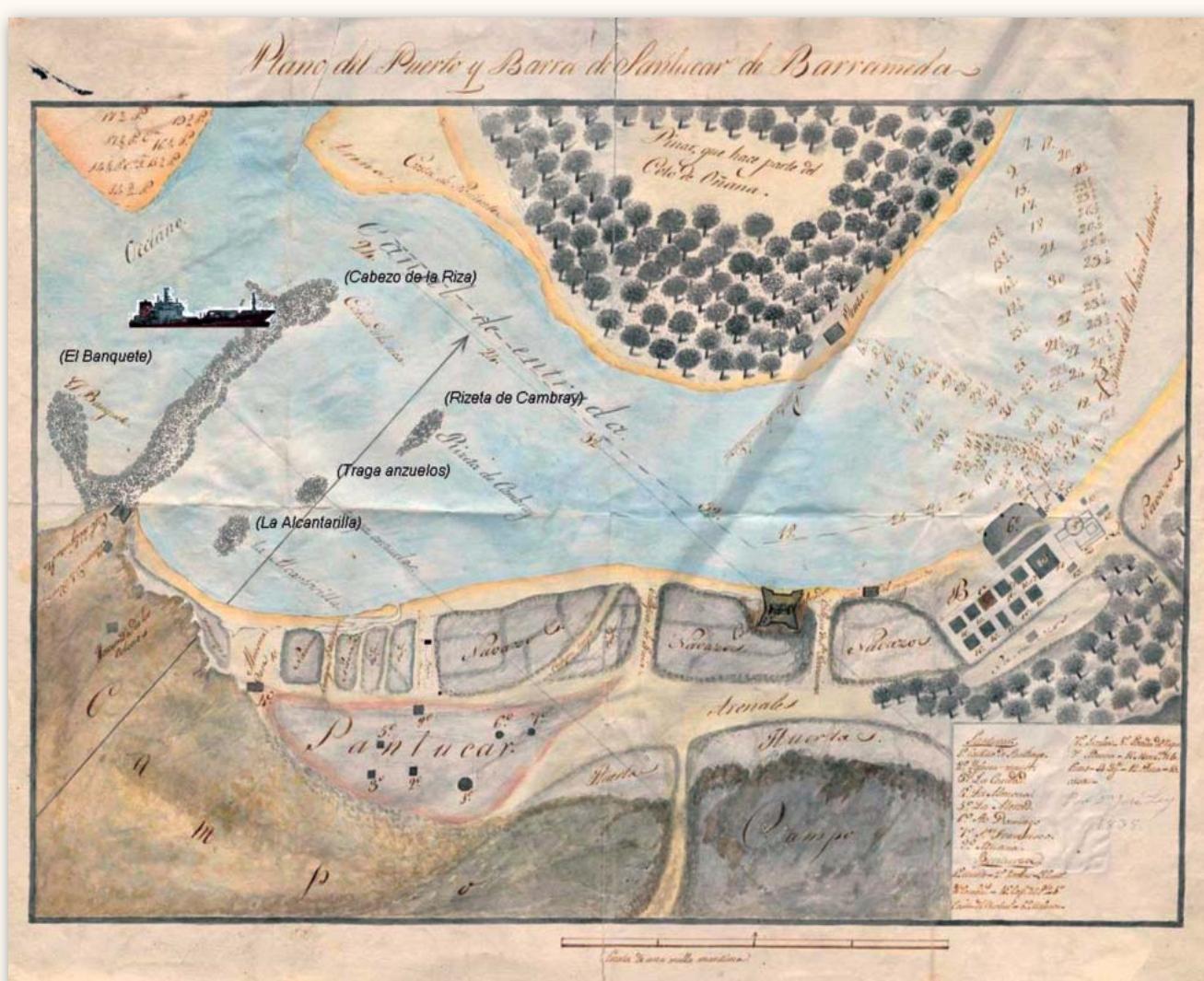


Foto nº 6, plano (retocado) del Puerto de Sanlúcar, José Ley, 1835. Original en Museo Naval, Madrid.

serpenteante canal sur, seminatural y muchas veces rectificadas por dragados cada vez mas costosos, se mantuvo abierta a la navegación hasta 1982, pero ya en 1951 se comenzaron los trabajos de demolición y apertura de una nueva canal, que sustituyera a la citada, iniciándose esta tarea en su boca exterior, consiguiendo retirar los restos sumergidos de su cabeza norte del antiguo muelle de Bubón hacia 1967, pero aun así quedaron las lajas sumergidas de La Riza, y algunas partes del citado muelle, tal como se observa en el detalle que se muestra de la carta náutica de 1977, entonces balizadas por boyas ciegas que servían además de punto de amarre de la draga cuchara que se empeñó en su demolición,



Foto nº 6.a. Fondeadero Las Piletas (antes de La Balsa), para embarcaciones menores, al resguardo de los restos del Muelle de Bubón.

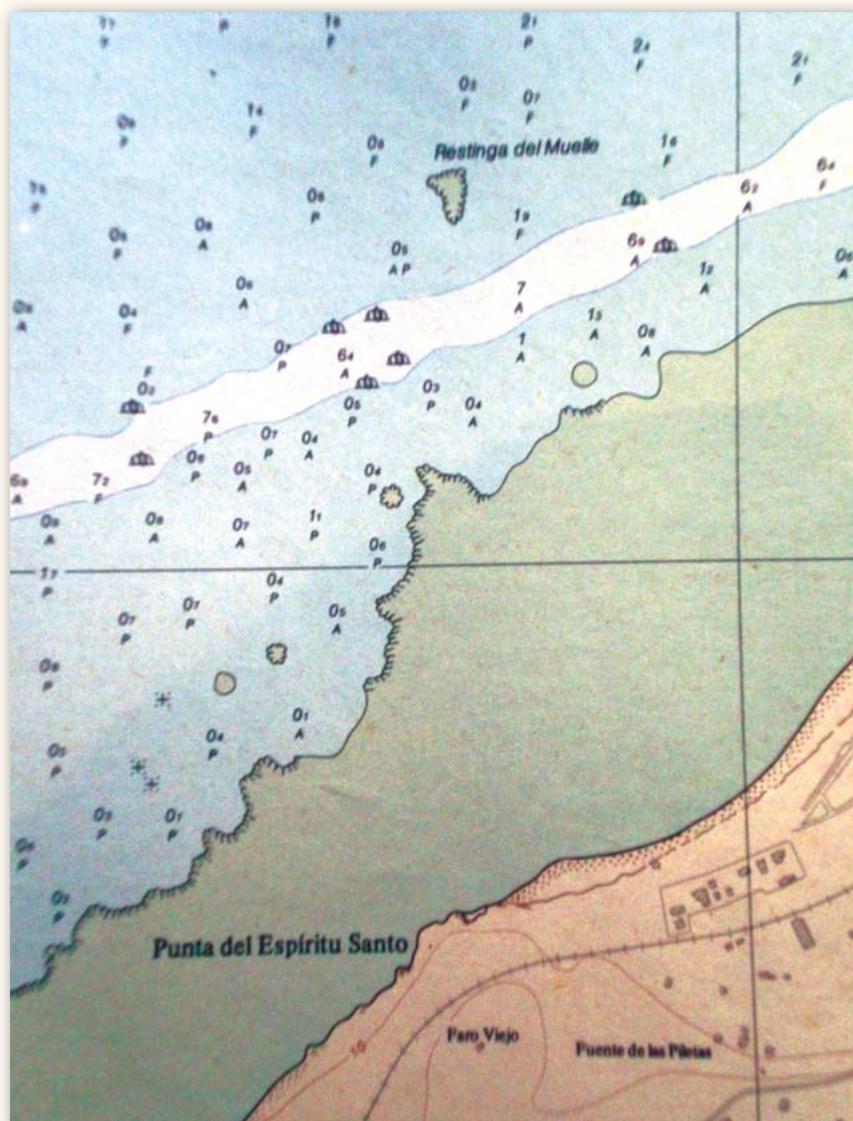


Foto nº 7, detalle de la nueva canal aún sin balizar en 1977, Carta Náutica del Instituto Hidrográfico.

finalizándose por fin las demoliciones, limpieza necesaria y el adecuado balizamiento, con la puesta en servicio en 1982, (foto nº 8).

Esta nueva canal de 4,37 Km. de larga y 100 m de anchura trazada sobre un fondo rocoso en casi toda su longitud, fue posteriormente prolongada en 2,22 km. y aumentada su anchura hasta los 160 m, pero tal como se observa en el detalle de la carta náutica corregida en 2005, la dinámica fluvial especialmente de las corrientes de vacantes, han producido por rebose a la altura del bajo de La Riza y también en su banda opuesta, unos bancos de arena y fango, que dan lugar a un estrechamiento

de la canal practicable, dejándola actualmente entre 65 a 70 m de ancho y obligando por ello a una rectificación del rumbo del buque de cierta amplitud, con el fin de sortear estos bajos, que cada día son mas sobresalientes por su avance natural, presentando una canal seminatural en forma de "S", que bien nos hace recordar la parte de la antigua canal a la altura la punta de Malandar.

Tal como de la comparativa gráfica de las dos cartas empleadas se puede deducir, si bien la nueva canal recién puesta en servicio, tenía en esta zona 7 m. de calado, actualmente ha quedado con algo mas de 5 m. en bajamar escorada, lo que en

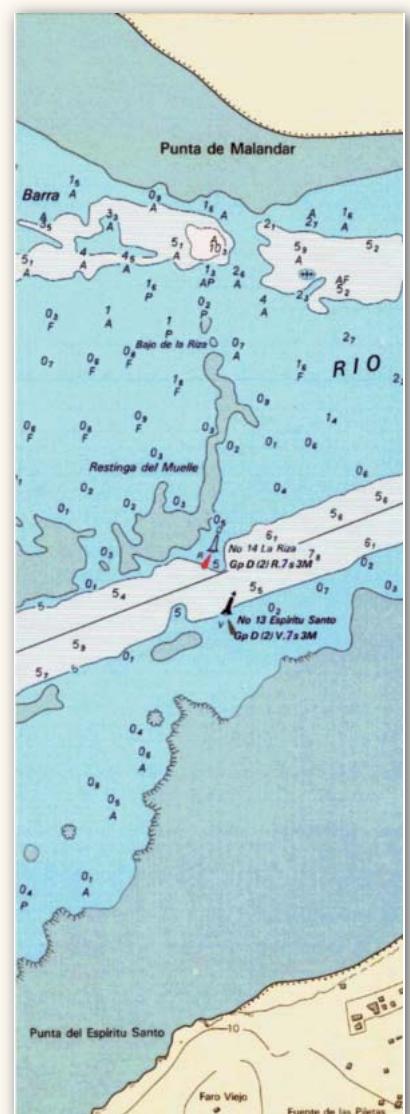


Foto nº 8, detalle de la zona de varada, según carta náutica corregida en 2005.

cierta medida desvirtúa el mas importante de los argumentos que respaldaban este nuevo trazado, pues por su rectitud y relativo estrechamiento encausaría las corrientes de tal modo, que por autodragado mantendría sus calados originales. Para una mejor precisión ver los detalles que de estas cartas se reproducen.

Es por ello que fueron la naturaleza de estos bancos, junto con la fortuna, unos aliados favorables para evitar que este incidente que da nombre a este artículo, pasara a tragedia y por ello pueda ser clasificado como afortunado, en donde ayudaron a ello la pericia del práctico que asistía tal maniobra de entrada, la respuesta de la



Foto nº 9 El remolcador de Salvamento Marítimo "María Zambrano" junto al B.T. "Sichem Colibrí". Fuente: www.felicianogilfotografo.com



Foto nº 10, salida del Sichem Colibrí el 17-08-09, una vez descargado en Sevilla.

dotación del buque, así como la buena compartimentación de su casco y tanques, que evitaron daños en su casco y perdida de su contaminante carga, a pesar del fuerte impacto sobre este singular banco de arenas y fangos de La Riza.

La memoria marítima de la barra y ría del Guadalquivir también nos hace recordar lo acertado que estuvo el práctico cuando aconsejó fondear primero el ancla de babor y mas tarde la

de estribor, pues aun perdura aquellas recomendaciones históricas que se han ido transmitiendo desde tiempo inmemorial entre generaciones de pilotos prácticos de este enclave y que tan detalladamente recogía Joahn Escalante de Mendoza en 1575 en su obra *Itinerarios*, como práctica mas adecuada tan pronto una nao comienza a tocar la quilla sobre el fondo de un bajo, pues decía este afamado capitán: *al instante se echase una ancla por la parte donde viniese la marea hacia la canal del Río y atezar muy fuertemente el cable de la misma ancla, guarnecido el cabrestante para que la nao no pueda dar la vuelta ni atravesarse*. De este modo y para este particular caso que nos ocupa, la proa del Sichem Colibrí quedó siempre varada haciendo cabeza sobre el bajo, permitiendo el rabeo de la popa por la canal, de modo que siempre quede el buque aproado a la corriente tanto entrante como después la vaciante, evitando que el resto de su casco

quede sobre uno de los márgenes de la canal o al garete cuando al subir la marea no mantiene su posición.

Es también digno de resaltar la inmediata respuesta de los medios estatales de asistencia y salvamento, que de inmediato hicieron presencia en la zona, tal como se observa en la foto nº 9. No obstante el buque quedó varado hasta la próxima pleamar cuando sobre las 18 horas, proa a la corriente entrante y ayudado por un remolcador del puerto de Cádiz, salió de su varada, dirigiéndose al fondeadero de Chipiona, en donde curiosamente ya se había posicionado un buque de la misma compañía naviera, por si hubiese sido necesario un trasbordo de su carga. Es de resaltar como hecho singular sobre la duración del servicio, que el práctico empleado estuvo a bordo 16 horas hasta dejarlo fondeado en la Grajuela.

Reparada la avería del sistema de gobierno y comprobado el buen estado del buque y su carga, en la siguiente marea entrante, ya próximo a la amanecida del día 12, procedió hacia su destino, Sevilla, escoltado por dos remolcadores. Una vez descargado, volvió a bajar el Guadalquivir pasando por la zona de su anterior varada en un momento tan típico y singular en las playas sanluqueña en estas fechas, como son sus carreras de caballos sobre la orilla, tal como recoge la foto nº 10, cuyos espectadores posiblemente ni recordaron o identificaron al buque y las circunstancias que concurrieron, quedando esta imagen como testimonio mas que elocuente de que nada grave ocurrió.

Bibliografía:

- *Disquisiciones Náuticas. A la mar Madera*, volumen V. Cesáreo Fernández Duro. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid 1996, reedición de la misma obra publicada en 1880, donde se recoge el libro primero de la obra *Itinerario de Navegación de los mares y tierras occidentales*, compuesto por el Capitán Joahn de Escalante de Mendoza 1575.
- *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Joseph de Veitia Linaje, Juez Oficial de la Real Audiencia de la Casa de la Contratación de la Indias. Sevilla 1672.
- *Estado Marítimo de Sanlúcar de Barrameda 1774*, Juan Pedro Velásquez Gaztelu, edición de A.S.E.H.A. 1998.
- *Sanlúcar y el Nuevo Mundo*, capítulo *Evolución geológica de la desembocadura del Guadalquivir*, Gines Sáez Hernández, Patronato Municipal del V Centenario, Sanlúcar de Barrameda 1990.
- *La Broa*, Ginés Sáez Hernández, Asociación Sanluqueña de Encuentros con la Historia y el Arte, Santa Teresa ind. Grafica, 2006.
- *La rivalidad comercial y marítima entre Sevilla y Cádiz hasta finales del siglo XVIII*, Albert Girad, (1932), edición Renacimiento. Biblioteca Histórica, Sevilla 2006.
- *La broa de Sanlúcar: Geohistoria de la barra y evolución de las orillas*. Loïc Méanteau, Universidad de Nantes.
- *Revista Marina Civil*, numero 93, (julio/agosto/septiembre 2009), artículo *Reflotamiento del "Sichem Colibrí"*, Francisco J. Vidal Almena Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.
- *Revista Sanlúcar de Barrameda nº 46*, año 2010, artículo Varada del buque químiquero Sichem Colibrí en la broa sanluqueña, una mirada atrás sobre nuestro entorno marítimo. Francisco José Iáñez Llamas.

