

Necesitas la mar, te enseña... Hoy vamos a hablar de...

SANLÚCAR... «BARRA ME DA»

(Extraído y adaptado del artículo Sanlúcar... «Barra me da»: el canal navegable del Guadalquivir, autor Eliseo Rodríguez Lagomazzini. “Pasión Sanlúcar (pasionesanlucar.org). 5 MAY 19.)

Existen muchas opiniones sobre la toponimia de Sanlúcar. Una leyenda local, afirmaba que Colón, a la vuelta de su último viaje en 1504, arribando a Sanlúcar exclamó: «Sanlúcar Barra me da», sabiendo que *barra* quiere decir *canal*. Aunque esta anécdota hubiera sido real, tal exclamación parece más un juego de palabras que el verdadero origen del apellido de Sanlúcar.

A medida que el antiguo lago Ligustino —que en época tartésica llegaba desde la bahía de Cádiz hasta el puerto de Sevilla— se fue cerrando por la sedimentación, dando lugar al actual estuario del río Betis o Guadalquivir, también disminuyó la capacidad de navegación de los galeones con destino a la capital hispalense.

El valor comercial de la broa de Sanlúcar alcanzó su auge con el descubrimiento del Nuevo Mundo. Entre los siglos XIV y XV los duques de Medina Sidonia impulsaron la producción de sal en las marismas de Bonanza.

Durante el siglo XVII, los comerciantes reclamaban la conservación del río para llegar a Sevilla de forma segura. Muchos galeones cargados de oro y plata se hundían en su desembocadura, sobre todo en bajamar. Debido a la carga que transportaban terminaban encallando por su calado. Y esperar a la pleamar aumentaba el riesgo de ataques por la piratería morisca. Aun así, el canal tenía poco calado para los galeones, cada vez mayores, pasando de las 500 ó 600 toneladas a las 900.

En 1666 se efectuó el primer sondeo del Guadalquivir, dando sondas entre 6,50 y 7,70 metros, en función de la marea. En 1702 se realizaron dos mediciones y, en el punto de menor calado de la barra —el banco de la *Riza*—, las sondas oscilaban entre 5,04 y 6,44 metros, según las mareas. En 1720 se ejecutaron nuevos sondeos con la novedad de situar boyas entre el banco de *Galonerías* y el de la *Riza*. Las mediciones en bajamar y con la mínima sonda del canal oscilaban 5,60 y los 8,40 metros, por lo que el balizamiento con boyas para delimitar el canal de aguas navegables resultó positivo, al ganar los barcos un calado de entre 0,5 y 2 metros respecto al año 1702.

Además de en la desembocadura, se practicó un sondeo en todo el río hasta Sevilla, concluyendo que los barcos debían descargar su mercancía en un fondeadero de Bonanza, y subir la carga hasta Sevilla en barcas. Así, Sevilla se aseguraba el comercio de las Indias, en detrimento del puerto de Cádiz.

Pero, al margen de estas mediciones, hubo erosiones del canal por la desidia humana, por el abandono de barcos hundidos que reducían la profundidad. Así pues, a finales del siglo XVIII se tomaron dos medidas para garantizar la navegabilidad del río: desguazar los barcos abandonados, evitando las obstrucciones del canal, y efectuar una labor continuada de dragado del fondo para dar más agua al cauce.

En 1688, ante la amenaza comercial del puerto de Cádiz, Sevilla obtuvo real cédula para profundizar la barra de Sanlúcar, mediante la extracción de piedras del fondo para permitir un dragado más profundo, aunque dicha medida no prosperó.

La idea que sí prosperó fue la del ingeniero Antonio Bobón: construir un muelle cerca de la desemboca tipo dique de casi un kilómetro, perpendicular al trazado del río, con el fin de estrechar el canal y que este se autodragara por la acción de las corrientes entrantes y vaciantes de las mareas. Proyecto que fracasó, pues, aunque la corriente aumentó en intensidad al estrecharse el flujo de agua, el canal se tuvo que desplazar al norte, quedándose con una profundidad similar a la de antes, al no afectarle el autodragado. Para colmo los temporales derrumbaron ese dique. Hoy día los sanluqueños siguen sufriendo en sus playas las piedras y lajas que las mareas arrastran de aquella chapuza.

En 1982 se abrió el actual canal rectilíneo, cuyos trabajos comenzaron en 1951. El presente canal de navegación del Guadalquivir está delimitado por boyas a ambos lados: rojas a babor —izquierda, según se entra en el río— y verdes a estribor. Este canal mide 6,5 kilómetros, con una anchura de 100 metros reducida a 60 en su parte más estrecha, y el calado máximo de los buques que navegan por él hasta Sevilla es de 7 metros, aunque se está trabajando para ampliarlo 20 centímetros más.

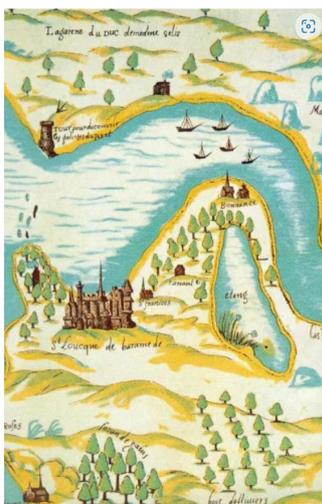
Para buques que surcan el río, los 7 metros de calado equivalen a un carguero de unos 120 metros y unas 7.000 toneladas a plena carga, o un buque tipo granelero de 190 metros y 35.000 toneladas a media carga. Poca cosa para los grandes buques que surcan los océanos.

Sevilla, por más importancia comercial que se le quiera dar a su puerto, es imposible dotarla de la infraestructura adecuada para estos monstruos marinos, pues todo lo que el hombre puede construir de forma artificial es fácilmente destruible por la naturaleza. Bastante trabajo y recursos cuesta mantener el canal actual.

Capitán de Navío Eduardo Bernal González-Villegas, IHCN, Onda Pesquera de Radio España.

Resumen.

Durante el siglo XVII, los comerciantes reclamaban la conservación del río Guadalquivir para llegar a Sevilla de forma segura. Muchos galeones cargados de oro y plata se hundían en su desembocadura, sobre todo en bajamar. Debido a la carga que transportaban terminaban encallando por su calado. Y esperar a la pleamar aumentaba el riesgo de ataques por la piratería morisca.



Detalle del mapa de la desembocadura del Guadalquivir en 1599 por Samuel de Champlain, fundador de la