

Curiosidades Históricas/29

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

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

Siglo V a.C.- Periodos recomendados para la navegación en el Mediterráneo, antecedentes de las cofradías de mareantes y sus procesiones marineras:

Se pierde en la noche de los tiempos la necesidad, curiosidad y temor que desde siempre ha sentido el hombre por navegar por las costas inmediatas a donde se asentaba, a pesar de los precarios medios que hasta tiempos no muy lejanos contaba para ello.

No es necesario insistir que cualquier imperio o nación con proyección naval que se precie, debe desde los primeros momentos en los que impulsa su desarrollo, fomentar y velar por el esplendor y eficacia de su marina, tanto militar, mercante como de pesca y en nuestros días, también de la deportiva, controlando por ello, la seguridad de sus naves, de sus tripulaciones y de los mares por la que estas flotas desarrollan sus travesías, incluyendo igualmente la protección del medio ambiente marino en nuestra época.

Así sabemos que en la época faraónica, con todo su esplendor cultural, arquitectónico y sus avances en construcción naval, sus dirigentes no obviaron el riesgo que la propia navegación en las proximidades de Alejandría, ofrecía al intrépido navegante que osaba salir de las tranquilas aguas del Nilo. Por ello pronto tuvieron que regular un periodo hábil para navegar con cierta seguridad en razón a sus propios medios y limitaciones, el cual establecieron desde el 5 de marzo a octubre, considerando el resto de los meses del año como no hábiles, para tan osados fines.

Con el fin de dar a conocer a sus súbditos de modo fehaciente, el inicio de este periodo hábil, -por seguro para la navegación en sus aguas pró-



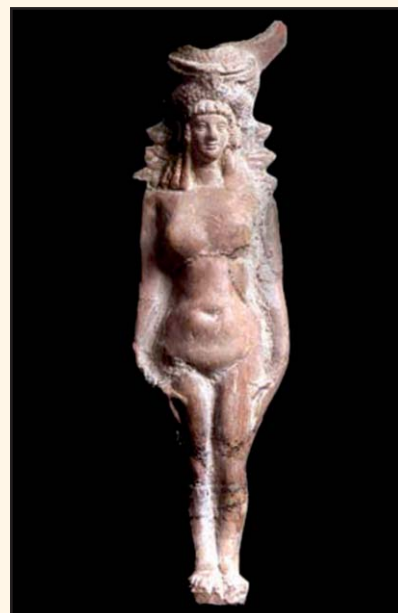
Diosa Isis

ximas-, se constituía una vistosa y espectacular procesión, en honor de la diosa Isis (1) como patrona de los navegantes, en donde además de ofrecer sus oraciones e invocar sus peticiones, los asistentes y partícipes, arropaban el evento con numerosas manifestaciones cargadas de simbólicos ritos que acercaban a los iniciados a conectar con esta divinidad.

Esta faraónica procesión a la que acompañaban una multitud de devotos con faroles y bengalas, finalizaba en la orilla de las playas de Alejandría, internando en sus aguas la figura de la diosa, colocada sobre una pequeña embarcación que soportaban sus porteadores, regresando de nuevo a su templo después de consumido tal rito con iguales protocolos, dándose con ello inicio al periodo anual para navegar, bajo la advocación de Isis.

El culto a Isis como protectora de los navegantes, pronto llega a la península

ibérica a partir del asentamiento fenicio en Gades y en el *Lacus Ligustinus* (antigua desembocadura del Guadalquivir), construyéndose durante el siglo V a.C. en la bahía gaditana, el primer templo en honor de esta divinidad,



Isis, figura de terracota



Estatuilla del Tesorillo, supuesto templo fenicio levantado en honor de la diosa Estarté encontrado en la Algaida (Bonanza)

Esta tradicional procesión marinera egipcia fue observada por los numerosos comerciantes griegos que llegaban al puerto Alejandría, los cuales por ser de su agrado y aceptación, la trasladaron a Grecia, en donde años más tarde llegó a conocimiento de Roma.

Pronto los romanos establecieron numerosos templos en honor de Isis, “Señora de la mar, protectora de los pescadores, mercaderes, y navegantes”, destacando por su importancia, el templo de Pompeya, y de igual modo, se asimila la procesión egipcia, desde ahora denominada **Navigium Isidis**, que tanto gustaba a los romanos por el colorido y espectacularidad de sus participantes, ritos y simbolismos, sirviendo también como día de inicio del periodo hábil para navegar, al que denominaron **mare apertum**.

Una descripción detallada de esta magna procesión romana tal como se desarrollaba en el siglo II d.C., nos la ofrece Apuleyo en su obra *La Metamorfosis*, también conocida por *El asno de oro*, donde recoge los diferentes cuerpos o secciones que componían tal desfile.

Así sabemos que abría la solemne comitiva desde el templo de Isis a la orilla del mar, gentes del pueblo ataviadas con bellísimos disfraces votivos, que cada cual amañaba a su gusto, con los cuales cada uno de estos primeros participantes pretendía representar los diferentes oficios, empleos y cargos de la vida civil que constituían los más granado de su sociedad, como magistrados, gladiadores, cazadores y otros e incluso disfrazaban animales, tal es el caso de una osa vestida de dama distinguida, que debía de representar a una persona singular por todos conocida en su entorno.

Seguía a esta sección la verdadera procesión de la diosa protectora Isis, iniciando tal cortejo un grupo de mujeres con vistosas vestiduras blancas y numerosos atributos simbólicos coronadas con flores, las cuales arrojaban pétalos que sacaban de su senos, pretendiendo cubrir el camino por donde transcurrirá la procesión. Otras arrojaban gotas de perfumen con el fin inundar la calles de aromas de bálsamos y otras materias olorosas que en cierta manera anularan los olores humanos de sus calles, a continuación iba una gran multitud de ambos sexos con



Explanada delantera del templo en honor a Isis en Baelo Claudia



Sacerdotes participantes en la procesión a Isis según relieve romano año 100 d.C. d

lámparas, antorchas, cirios y toda clase de luces artificiales, que pretendían atraer la bendición de la madre de los astros que brillan en el cielo. A este grupo le seguía otro de músicos con diferentes instrumentos que tocaban las más dulces melodías, tras el cual venía un grupo de jóvenes en traje de gala también blanco, que repetían un himno que ofrecía votos solemnes a la diosa, y entre ellos, se encontraban un grupo popular que chillaban alrededor de la piadosa comitiva para que el público asistente dejara paso libre a la procesión, que a partir de aquí la constituían los iniciados.

Eran estos, un grupo numeroso de hombres y mujeres de todas las clases sociales vestidos de lino blanco y perfumados, que a marcha lenta como midiendo sus pasos, abrían el camino a los sacerdotes y porteadores de las imágenes que acompañaban a la diosa Isis.

A la llegada a la orilla, en donde el día antes se había preparado una

nave construida en madera de tuya(2) según la arquitectura naval más depurada, totalmente decorada con pinturas llamativas y con la popa rematada con cuello de oca revestida de chapas de oro, dando a conocer la tutela que amparaba la nave, el sumo sacerdote que presidía la procesión, se situaba junto a ella, pronunciando las solemnes oraciones, purificando la nave con una antorcha encendida, un huevo y azufre, poniendo la embarcación bajo la advocación de la diosa Isis.

Esta nave tenía una mástil de pino bien redondeado al que se le izaba una vela con una inscripción bien visible bordada en letras de oro, que formulaban un voto para la feliz reanudación de la nueva temporada hábil para la navegación.

A continuación todos los asistentes ponían la nave a flote con sus ofrendas y similares, de modo que su perímetro de mar pareciera un

puré de leche, cargándose la nave de presentes a modo de votos rogatorios, y una vez finalizada tan emotiva entrega, se largaban las amarras, dejándola a merced del viento para que la adentrara mar adentro hasta perderla de vista en el horizonte, iniciándose entonces la procesión de recogida hacia el templo de Isis, en donde a la llegada, el escriba posicionado sobre un elevado púlpito, convocaba a la *Corporación de los Pastóforos*(3), que da nombre a esta sacrosanta cofradía, para leer un libro de oraciones por la felicidad del Emperador, del Senado, del orden ecuestre y de la totalidad del pueblo romano, así como por todos los marineros y naves romanas, finalizando con la proclamación de la apertura de la navegación.

Concluidas las plegarias del escribano, de inmediato se vivirán unos momentos de aclamación general por todos los presentes que desbordados de alegría ofrecen brotes, ramos y coronas a la diosa Isis, cuya figura en plata colocada en lugar adecuado, posibilitaba un besapies por los asistentes, con el cual termina los faustos de tan singular procesión.

Tan marinera tradición pronto se expande por todas las colonias romanas y así sabemos que se construyen templos de cierta importancia en honor de la diosa Isis en *Baelo Caudia* (importante factoría pesquera del siglo I d.C., en la ensenada de Bolonia, entre Barbate y Tarifa) en *Itálica*, (Santiponce, en las proximidades de Sevilla) y en Ampurias, (Gerona).

No quedo localizado tal culto, ritual y periodos recomendados para la navegación, tan solo en la Bética, pues también es conocido que el mar balear, -centro focal de paso y confluencia del tráfico marítimo ente Roma y los distintos puertos de Iberia-, ofrece al navegante una condiciones extremas por su vientos y configuración de sus costas, que hacen temer a los navegante en ciertos meses del año, así pronto se estableció un periodo hábil balear, ***mare apertum*** que comenzaba en mayo y finalizaba en septiembre, cuando se proclamaba el periodo llamado ***mare clausum***, por el cual



Evolución de la configuración de Isis con su hijo Horus, a la Virgen María con el Niño Jesús

se establecía ciertos límites de seguridad aunque no por ello se prohibía la navegación, tan solo se recomendaba, invitando por ello a los navegante a varar sus embarcaciones hasta mejores tiempos.

Estos antecedentes a través de los tiempos y circunstancias han permanecidos en nuestra cultura religiosa, pues la Iglesia Católica desde siempre, y especialmente desde el 392 d.C. cuando el cristianismo se hace en parte promotor de la religión isíaca tomando sus símbolos, ritos e iconografía, ha sabido integrar rituales ajenos a sus propias practicas siempre que estos, fueran capaces de afianzar el contenido de su mensaje universal, siendo uno de estos soportes, las procesiones paganas o místicas, donde a través de símbolos externos, se hacen llegar la religiosidad al pueblo observador y/o participante, junto al sublime mensaje pedagógico de la estructura del poder civil, militar y eclesiástico que vertebran la sociedad.

De tan detalla descripción de actos y actuaciones de cada uno de los participantes que nos relata Apuleyo, puede el lector fácilmente recopilar aquellas actuaciones similares que aun en su ciudad perduran

y se recogen en cada una de tan numerosas procesiones que en cada barrio marinero del litoral español se celebran, pues tienen los ritos, algo que los hace inmemoriales a pesar de las cambiantes modas.

Fruto de estas premisas y las circunstancias que rodean al navegante, no parece equivocado que estos, agrupados en cofradías de mareantes, no solo buscaran la propia defensa de sus intereses materiales y sociales, sino que ante la adversidad que la mar presenta en muchas ocasiones, apoyaran sus creencias en un orden superior, que invocado en los momentos de peligro(4), le ofreciera el auxilio deseado y por ello, tan pronto alcanzaban tierra después de pasar la tempestad, acudían al centro de culto religiosos del lugar, monasterio, convento, iglesia o al simple humilladero, para entregar su exvoto, cumpliendo con su promesa, confiada en el momento de su invocación.

Por ello es fácil de comprender como la religiosidad de los pueblos españoles y muy especialmente de los diferentes puertos de su amplio litoral, ha sido tan grande y ha incidido en

momentos importantes de su historia, de modo que ni leyes, revoluciones, gobernantes ni otros graves acontecimientos, han podido cambiar la conciencia de la personas, especialmente de los navegantes.

Los protocolos procesionales de estas celebraciones fue calando en el pueblo, convirtiéndose en uno de los cargos que soportaban las cofradías de mareantes españolas, estos, de marineros pescadores y de otras actividades relacionadas con la mar, que además de ser las más antiguas organizaciones gremiales y cofrades de España, todas se identifican con un santo patrón(a), cuando no devocionan a la Virgen María en cualquiera de sus advocaciones, procesionando solemnemente con actos y ritos que bien podemos comparar con las legendarias procesiones marineras faraónicas, las cuales desde siempre han elegido una fecha determinada para honrar a su patrón o patrona con una marinera procesión que hunde sus raíces en la procesión de Isis, como se percibe en los numerosos ejemplos locales de procesiones marineras, aunque predominen actualmente las proclamadas en honor y devoción de la Virgen del Carmen, como advocación más generalizada, si bien aún existen, otras advocaciones a otros patronos(as); todas y cada una de ellas, han seguido un mismo hilo conductor, aunque sean distintos su patronos(as), Son tantas y variadas las que aún se conservan en nuestro litoral que atendiendo a su singularidad y antigüedad caben citar como prototipos destacados:

- En el litoral vascongado, las procesiones marineras de San Sebastián en honor de Santa Catalina, la de Zaráuz de la cofradía del Espíritu Santo, la de Iciar o Deva, la de Motrico, Bermeo, Bilbao, Ondarroa, Plencia y Lequeito en honor de San Pedro.

- Las de Castro Urdiales, San Vicente de la Barquera, y Laredo en el norte cantabro.

- Las de Llanes, Ribadesella, Lastre, Cudillero, Aviles y la de Gijón en honor de Santa Catalina en el litoral asturiano.



Isis con Horus y María con Jesús



Figura de de la Virgen del Carmen, alegoría basada en la procesión de Isis

- En Galicia destacan la procesión de San Luís, (obispo de Tolosa) del gremio de mareantes de Vivero, cuya antigüedad se pierde en los tiempos, en donde tras una misa cantada con ministros y sermón, se procesionaba el santo por las calles de esta villa el día de San Luís, que años más tarde se amplió al día de San Andrés y al día de los Inocentes. Era esta procesión de gran devoción de los pescadores del lugar, los cuales pagaban anualmente a los franciscanos por estos trabajos, ciento diez reales y colación a la comunidad. También destaca en este litoral la de Tuy en honor de San Pedro.



Procesión en Ortiguera



Procesión de Sant Pere, Patrón de los pescadores en Alcudia



Procesión del Carmen del barrio de Sta. Lucia (Cartagena)



En recuerdo de los desaparecidos, Valencia (Diario El Mundo)



Procesión en Ibiza



Procesión en Santurtzi



Virgen del Carmen en Fornells



Procesión de San Telmo, La Orotaba (Tenerife)



Nuestra Sra. de la Buena Guía, Grao de Valencia, óleo de Genaro Lahuertae

- En el atlántico andaluz es de mencionar la de la Señora Santa Ana, fundada por Alfonso X el Sabio en el arrabal de Triana, la de San Telmo en Sevilla, fundada por los mareantes de esta ciudad, la del Santo Cristo del Temple que agrupaba los calafates sevillanos y la de los lancheros de Sanlúcar de Barrameda, además de la de San Nicolás y la de la Virgen del Buen Viaje de esta misma ciudad, (ambas soportadas por los pilotos prácticos de la barra). Por su importancia, relevancia y diversidad, al pie de esta curiosidad, a modo de apéndice(5), se recoge una mención especial de las cofradías de mareantes sevillanas.



*Cristo de los barqueros
de Sanlúcar de Barrameda*



*Santa María de Barrameda
considerada como la virgen
más antigua en Sanlúcar.*

Un ejemplo destacado que se acerca con bastante similitud a las descripciones de Apuleyo, es la procesión del embarque de la Virgen del Rosario (La Galeona) en Cádiz, manifestación mariana que arranca de la devoción que tuvieron los tripulantes de galeras con base en Puerto de Santa María, que participaron en la batalla de Lepanto, para embarcar la imagen de Nuestra Señora en la nave comandanta, costumbre que impulsada por los dominicos, pasó más tarde a Sanlúcar durante los siglos XV y XVI y posteriormente a la *tacita de plata*, en donde esta orden impulsó y remarcó los actos procesionales con



Fachada del Colegio de San Telmo de Sevilla

tal perfección y esplendor en su organización, que aun en nuestro días, quedan secuelas de esta magna procesión (especialmente cuando el buque escuela *Juan Sebastián Elcano* inicia una de sus vueltas al mundo), pues según relata en sus crónicas el padre jesuita Rafael Pereira del 5 de mayo de 1637, cuando llevaban la imagen de Nuestra Señora para embarcar en la nave capitana de la flota de galeones, todas las compañías de las milicias gaditanas participaron, llevando a hombros la imagen con sus andas ricas y palio, con todos los oficiales vestidos a las mil maravillas, llevando delante todos los arcabuceros y doce banderas haciendo salvas y disparando por toda la ciudad hasta llegar a la Puerta de Mar, donde estos formaban en dos hileras, que hacían la salva a su paso, al

tiempo que le barrían al pasar las banderas, posteriormente embarcaba la parihuela en una *fabía* en donde también embarcaban las personas mas nobles de la Armada, dirigiéndose esta *fabía* hacia la capitana, seguidas de otras *fabías* o barcos de arcabuceros y oficiales de la Armada y galeras,

La *fabía* de Nuestra Señora, antes de su embarque en la capitana, daba una vuelta por todas las naos que componían la flota, desde donde se le rendían honores disparando piezas de artillería de salva. Cuando por fin llegaba la capitana hacían salva real, a la que acompañaban al unísono todas las demás naves.

Dentro de la bahía gaditana es también de mencionar, una singular procesión marinera que se celebra dentro del Arsenal de La Carraca, que



Virgen del Carmen 2010, Barriada de Los Pescadores, Bonanza, (Sanlúcar de Barrameda))

destaca por ser quizás la única que con cargo a la Armada fue organizada por las diferentes clase civiles que componían los distintos ramos del arsenal en 1775, ante los efectos del maremoto que produjo en la zona el terremoto de Lisboa, pues se organizó esta procesión de gratitud imprecedera, ante los daños y bajas que esta tragedia produjo en la zona, sin que se produjeran en La Carraca. La procesión está compuesta por la imagen de San José que se venera en la capilla de la prisión Cuatro Torres dentro del arsenal y la Eucaristía bajo palio, a la que acompañan todos los miembros de la Armada destinados en este arsenal con sus familias y los comisionados, junto con el numeroso personal civil que presta sus servicios en estas dependencias, muchos de los participantes portan cirios y faroles.

Durante el recorrido se dan por tres veces salvas de 21 cañonazos y se interpretan los acordes de la Marcha Real, al tiempo que se efectúa un repique general de campanas, cubriéndose la carrera con banderas y gallardetes del código internacional e insignias de las distintas fuerzas de Guardia de Arsenales. El destino de esta marcial procesión tras pasar por la Puerta del Mar, es la escalera del muelle de San Fernando de este recinto, en donde el cura del arsenal baja hasta el último peldaño al nivel del mar y procede a la bendición de las aguas, una vez cumplimentada tal acción de gracia, se regresa al templo de partida con el mismo ceremonial. Esta tradición a lo largo de los años fue cayendo en desuso y de nuevo fue renovada en abril de 1888, celebrándose actualmente en mayo.

En el mismo litoral es también de mencionar la procesión marinera de la Virgen de Regla en Chipiona, como patrona de los navegantes desde el siglo VII. La de la Virgen del Carmen en San Fernando, de donde es patrona a su vez de la ciudad desde 1769 y desde donde a través de los carmelitas y del apoyo que en Cartagena puso don Antonio Barceló para iniciar la toma de Argel en 1783, se inicia una general advocación a la Virgen del Carmen en casi todos los puertos españoles, que tuvo su máxima expansión a partir de proclamación como patrona de la Armada Española en abril de 1901.

Es de resaltar que antes que Barceló ya en 1284 Roger de Lauria



Procesión en La Carraca - Foto: Miguel Ángel Sanz Arroyo

tenía una Virgen del Carmen en su nave, y también que Jaime I el Conquistador ante una tempestad que hacía dispersar sus naves durante la toma de Mallorca, invocó el auxilio de la Mare de Deu del Carmen.

En los puertos del litoral mediterráneo destacan por su antigüedad: La de la Virgen del Mar en Almería, la Virgen del Naufragio en Benidorm, la de Monserrat Mui Carri en Tortosa, la de San Telmo, patrón de los mareantes de Mallorca, la de San Pedro patrón de los pescadores de Tortosa y Barcelona, en donde también existían las cofradías de Santa María que agrupaban a los patronos y marineros y la de la Virgen de la Consolación, como patrona de la cofradía de los barqueros barceloneses, así como la cofradía de Santa Catalina, como patrona de los carpinteros de ribera de este puerto catalán.

Notas:

(1) *Isis*, nombre en griego de la diosa egipcia Ast, que toma su nombre del significado de esta palabra en egipcio: trono, asiento... y por ello su iconografía lleva como alegoría o corona, un asiento de un trono faraónico. El culto a *Isis* se prolongó muchos años más después de la supresión de los cultos a los restantes dioses egipcios, pues llegó hasta el 535- 540 d.C.. Los templos que se levantaron en honor de *Isis* eran llamados por los griegos *Iseum* ó *Iseión*. La iconografía de *Isis*, especialmente con su hijo *Horus*, (*Hrw* en egipcio), es el más fiel ejemplo de su influencia en la



Virgen del Carmen de Bajo de Guía

iconografía mariana de la Virgen del Carmen, del Rosario, del Socorro, de los Desamparados, de la Consolación, etc.

(2) Es la tuya una madera ligera, suave y aromática, característica esta última que le hizo ser muy apreciada en la construcción de arcones y cajas de ajuar femeninos por repeler la polilla. Fue introducida en Iberia por los fenicios que construían con esta madera las cajas de joyas que acompañaban los sepulcros de las jóvenes aristócratas enterradas en sus asentamientos coloniales ibéricos y también en la arquitectura naval, por ser madera muy resistente al agua. Por ello la especie más introducida en España es la tuya oriental que es más bien un arbusto por la altura que alcanza. La

tuya es conocida como *el árbol de la vida* por las innumerables aplicaciones que se obtienen tanto de sus hojas, corteza y madera, en herbostería y farmacia, jardinería, decoración y otras aplicaciones como en la construcción de guitarras por las condiciones acústicas que ofrece.

(3) *Corporación de Pastóforos*: Nombre que define a la agrupación de los sacerdotes egipcios que llevaban en andas la hornacina (*pastos* en griego), con una imagen de la diosa *Isis*, colocada en el centro.

(4) Curiosamente según nos señala Marcus Rediker escritor inglés que trata sobre la vida en el mar durante la primera mitad del XVII, es tan profunda y sintomática la advocación religiosa de los marinos ante un ser superior, que aun cuando blasfeman contra él, en situaciones adversas por la intensidad del temporal o peligro que les acucia, muestran sin pensarlo su religiosidad, pues invocan incluso con la ofensa a su protector, su desamparo por no lograr salir del peligro, a pesar del esfuerzo personal, y de una autoestima más que sobrada, que les hace considerar más que suficientes, en base a su pericia y esfuerzo, para afrontar una situación peligrosa, por ello el autor a *sensus contrario*, define como el límite de esta desesperanza, el relato de la observación de un fraile pasajero en un barco inglés del XVIII, que viendo a los tripulantes que dejan de blasfemar y se unen en sus plegarias a los asustados pasajeros, pregunta al Capitán el por qué de esta inesperada situación, el cual contesta, que ello es debido a que ya no hay esperanzas de salir de lo inevitable ante una situación verdaderamente trágica a bordo, es decir no tienen más confianza en sus medios y pericia personal y por ello con sus rezos suplican el apoyo del Dios poderoso, al tiempo que preparan sus almas ante un inminente pérdida de sus vidas.

Viene al caso citar una popular plegaria de los Hermanos Álvarez Quinteros a la Virgen de la Consolación de Utrera, que bien recoge la última esperanza del marino ante las adversidades de la mar:

*Virgen de la Consolación,
la del barquito en la mano,
perdí vela y timón
navegando en mar lejano;
dame tu la salvación.*



Nuestra Señora de Consolación de Utrera.

Fuentes:

Tarragona dins la xarxa portuària romana. Una aproximació, Pere Izquierdo i Tugas. Citerior IV. Arqueología i Ciències de la Antiguitat. Tarragona 2008.

Hispanian de orum (pagina de internet).

La vida religiosa de los mareantes, devociones y prácticas. Margarita Gil Muñoz. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid 2004.

La bendición del mar en el Arsenal de La Carraca. Quintín Dobarganes Mero. dio. Islabahia.com

(5) **Las hermandades o cofradías de mareantes sevillanas**: Durante el siglo

XVI y ante la pujanza del tráfico marítimo sevillano, se crean en la ciudad distintas cofradías de mareantes que tenían como fin primordial el apoyo y auxilio de sus cofrades, agrupados bajo una precisa advocación religiosa. Estas hermandades sevillanas, se constituían en una casa o edificio, generalmente con capilla, hospital y sala para las reuniones de las juntas de sus propios cabildos, que sus cofrades convocaban.

Entre las más destacadas se encuentran: La Hermandad y Cofradía del Nuestra Señora del Buen Suceso, que agrupaba a los Pilotos examinados de la Carrera de Indias; la Cofradía de la Gloriosa Santa Bárbara o de los artilleros; la de los calafates, bajo la advocación de los Santos Mártires San

Sebastián de los Caballeros y Santa Catalina; la Hermandad y Cofradía de Nuestra Señora de Góles, formada por marineros; la Hermandad de Nuestra Señora de Guía y Señor San Telmo, que englobaban a barqueros, pescadores y armadores del río Guadalquivir, (posiblemente pudo ser esta cofradía, donde se encuadraban los pilotos prácticos del río de su época); la Hermandad y Cofradía del Bienaventurado San José, de los carpinteros de ribera; la Hermandad y Cofradía de Nuestra Señora de Guadalupe, de los oficiales calafates y barqueros; la Hermandad y Cofradía de Nuestra Señora de la Candelaria y San Juan Bautista, que protegía a los individuos vinculados con el tráfico marítimo de las Indias; la Hermandad y Cofradía de las Tres Caídas de Cruz de Nuestro Señor Jesucristo, que también agrupaba a iguales clases que la anterior; la Hermandad y Cofradía de Nuestra Señora del Buen Viaje y Santísimo Cristo del Socorro, fundada por maestros junto con señores de naos y pasajeros; la Hermandad y Cofradía de la Sagrada Pasión de Nuestro Redentor Jesucristo, formada por capitanes, marinos y gentes de las flotas hispana y, la Hermandad, Cofradía y Colegio de los Cómities del Rey y de la Reina, a donde se incorporaban los capitanes de naos. En 1553 como una ampliación o renovación del entonces ya débil Colegio de los Cómities, y dar entrada a otros profesionales de la mar, se crea la Cofradía o Hermandad de Santa María del Buen Aire, que agrupaba a los dueños de naos, pilotos y maestros examinados de los navíos mercantes de la Carrera de Indias, bajo la advocación de los santos San Pedro y San Andrés, la cual tenía como fin, el celo de servir a Dios, el bien de los marineros y otras personas que navegaban en la Carrera de Indias, para remediar algunas de sus necesidades tanto a sus miembros como a sus mujeres, hijos y criados.

Fue esta última hermandad y cofradía asentada desde su fundación en Triana en la actual calle Betis, la que a los efectos de nuestra curiosidad, merecen ser seguidas sus huellas, por su transformación o ampliación de cometidos, dado que los mismos cofrades pronto sintieron la necesidad de crear otra institución, la Universidad de Mareantes, que se preocupara por la seguridad de la navegación, tanto de la ruta como del



Mosaico azulejo antigua sede Universidad de Mareantes, situado en la conocida calle Betis del barrio de Triana.

apresto y condiciones de los navíos e instrumentos náuticos, del estatus y privilegios de los pilotos y de los restantes tripulantes e individuos relacionados con la Carrera de Indias así como para salvaguardar los intereses de otros organismos como la Casa de la Contratación y el Consejo de Indias, además de mostrar su preocupación para mantener la navegabilidad del Guadalquivir ante los numerosos naufragios que se presentan en la ría.

El ingreso en la Cofradía era voluntario, exigiéndose solo, que los dueños de naos, pilotos y maestros fuesen examinados de la Carrera de Indias, siendo obligado que todos sus miembros fuesen casados en España, aunque más tarde se autorizó a que al menos tuviesen los candidatos, una residencia esta-

ble y prolongada en España, como dato curioso cabe mencionar, la prohibición del ingreso de los individuos del clero. Otra curiosa particularidad digna de mencionar, la encontramos en el procedimiento de someter a votación los acuerdos de cabildo, pues a cada miembro de la junta, se le entregaba un altramuiz y una haba, de modo que introduciendo una de estas semillas en la talega en las votaciones de sus juntas de cabildo, significaba su voto afirmativo (haba), o negativo (altramuiz). Este peculiar procedimiento pronto fue formalmente sustituido, por la Casa de Contratación por otro, oral y público, realizado ante escribano, pero ya sabemos la fuerza que imprime la costumbre en los actos y protocolos de los marinos, y dado que las discusiones de los cabildos permanecieron con ca-

rácter secreto, muchas de sus deliberaciones se efectuaban por el procedimiento medieval de “habas y altramuces”. Es posible que un antiguo hábito de votación de los prácticos sevillanos por medio de bolas blancas y negras introducidas en una bolsa o saco, sea una herencia de tan antiguo método de la mencionada cofradía de mareantes sevillanos y de otros gremios medievales.

Otra característica curiosa la encontramos en su financiación, basada en tres fuentes:

a).Nuevo ingreso pagando cada nuevo cofrade medio real.

b).Por la recaudación de la alcancía de a bordo, (marcada con la imagen de la Virgen del Buen Aire) de cada barco donde navegaba piloto o maestre, aunque este no fuese de la Cofradía, en la inteligencia de que no recibir limosna en la colecta a bordo, cada piloto o maestre abonaba a la Cofradía 2 ducados.

c).Por el cobro del “cuartón”, es decir la cuarta parte del monte mayor de los salarios o soldadas de los marineros. Su pago era obligado en todas las naves mercantes de Indias, fuesen o no sus dueños o maestres cofrades de la cofradía. Cada cuartón se pagaba por viaje, por lo que al llegar a Sevilla después de un viaje redondo, pagaba cada buque dos cuartones, es decir media soldada.

Era también un acto destacable la celebración de la Santa Misa desde la terraza de su hospital de la calle Betis, que orientada a la dársena del Guadalquivir, servía de tribuna para dicha celebración, la cual era seguida por obligada, por todos los tripulantes a bordo de las embarcaciones surta en sus aguas.

De todas las prerrogativas que por sus propias reglas desarrollaba la Cofradía destaca, la potestad de nombrar Alcalde de mar y río, institución heredada de los cómitres sevillanos.

Fue creciendo en cometidos y servicios la Universidad de Mareantes, llegando a conseguir la administración y funcionamiento del Colegio de San Telmo de Sevilla en 1681, primera escuela náutica en España con propósito y entidad suficiente para perfeccionar los sistemas y las enseñanzas náuticas



Salida de la Virgen del Carmen en Bajo de Guía (Sanlúcar de Barrameda), presidida por el Comandante Naval de Sevilla C.N. Salamero, acompañados de oficiales de su dependencia.

que la época demandaban, cargos que mantuvo hasta 1786 cuando es separada de la administración de este afamado colegio, iniciando el recorrido de su última etapa ante los nuevos horizontes organizativos puestos en marcha por Patiño, buscando otras actividades tanto para la Universidad como para la Cofradía que le hicieran útiles, y es por ello que en 1789 una representación de los maestres proponen, con la excusa de los numerosos naufragios que se producían en el río, que la Universidad se encargue de la enseñanza del pilotaje del río, bien como una enseñanza inicial a los aspirantes a patrones o como complemento a los ya patrones, búsqueda que resulto fallida, porque tanto los exámenes de nuevos patrones, como la aptitud para navegar por el río, dependían del examen de los propios compañeros de profesión, así que no tuvieron otra alternativa los últimos miembros de la Universidad de Mareantes, que solicitar la creación de una Escuela de Náutica para estos fines e incluso para la formación de patrones del tramo costero Sevilla-Cádiz; esta nueva búsqueda de misiones produjo en principio una reclamación por parte de la Universidad, de los bienes considerados propios, que aun permanecían en el Colegio de San Telmo, reclamación que termino con la propuesta del director del Colegio San Telmo al director general de la Armada, solicitándole se realizara una visita de inspección.

Propósito que fue cortado de raíz

por la visita del oficial de la Armada Francisco Javier Whinhuysen y Pineda, que en calidad de visitador de la Universidad de Mareantes, una vez realizada la inspección con informe sobre el estado de esta institución, dispone elevar las propuestas sobre qué medidas serían más convenientes para resolver el estado decadente que presentaba esta universidad al secretario Valdés, con unos considerando más que pesimistas que anularan los propósitos de futuro que los ya escasos miembros de la Universidad de Mareantes tenían pensado desarrollar para evitar su disolución.

Por su contundencia es interesante conocer bajo nuestra óptica profesional, la parte más sustanciosa del citado informe que lógicamente el secretario Valdés acogió, lo que trajo consigo la extinción del cuerpo de los mareantes sevillanos.

Decía Whinhuysen: “...Cuatro pilotos viejísimos de la Carrera de Indias que han olvidado lo que sabían, nada podrán enseñar tocante al río, que es un absurdo querer enseñar en una escuela la práctica de la navegación, pues solo se adquiere con la repetición de actos, lo que prueba bastante cuando tiene dicho de la inteligencia de aquellos individuos, que el cuidado del río es asunto serio y de entidad, anexo a este Ministerio, y que debe encargarse a ingenieros con su capitán de puerto que lo fiscalice... Y que jamás hubo tal instructor de patrones, porque para ir de allí a Cádiz apenas se necesita

más que saber el rumbo y nunca cuidaron de ello, por lo que éste es un pretexto de que se valen ahora...”

Fue una lástima olvidar que años antes, un grupo quizás también reducido de pilotos y maestros de naos, que componían la Universidad de Mareantes, propusieran la organización de las armadas en cuanto a número y composición de sus naos y navíos, las fechas idóneas para enviarlas y reagruparlas en el tornaviaje tanto por las condiciones meteorológicas como comerciales (lo que nos recuerda la visión organizativa de los faraones con la que iniciamos esta entrega), las regulaciones del tráfico por el río, y la creación de la Armada de la Avería, (génesis de nuestra Armada), al considerar los peligros que acechaban al tráfico de Indias por la acción de los piratas franceses, en Cabo San Vicente y proximidades de la bahía de Cádiz, ampliando más tarde sus actuaciones a las Azores y las Antillas, lo que motivo crear subgrupos de Armada de la Avería tanto para las Antillas como Tierra Firme y Azores. Pero la historia y los hechos fueron así, pues no hay que olvidar que en estos años finales del XIX la Armada estaba en pleno apogeo de unificación de misiones e instituciones muy especializadas, en las cuales los Borbones se habían comprometido bajo la organización de Patiño y del Marqués de la Ensenada, lo que dio lugar a desarrollar una política de concentración de las competencias relativas a la navegación por parte de la Armada, resultando por ello la separación de la administración del Colegio de San Telmo a la Universidad de Mareantes.

Es por ello que por Real Orden de 23 de abril de 1793, expedida por Antonio Valdés se pone fin a estas dos destacadas instituciones del Siglo de Oro, disponiéndose que sus fondos pasen al Colegio de San Telmo de Sevilla para las obras que se estaban realizando.

Fuentes:

La vida religiosa de los mareantes, devociones y prácticas. Margarita Gil Muñoz. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid 2004.

La universidad de mareantes de Sevilla (1569-1793), Marta García Garrafón. Diputación de Sevilla, Sección Historia, serie 1ª, nº 62. Sevilla 2007.

1575.- Protocolo y consideraciones al piloto practico de la barra para surgir del fondeadero de Bonanza con destino a las Indias Occidentales:

Por su frescura, exactitud y valor histórico conviene recordar lo que Jhoan de Escalante⁽¹⁾ recogía en el libro primero de su *Itinerario*, como normas que un buen piloto de mar debe hacer para cumplir con su propio oficio al salir de la barra de Sanlúcar o de otra cualquiera, una vez a bordo el piloto de la barra de acuerdo con las siguientes premisas:



Galeón saliendo de Sanlúcar

- Llegada la hora en que se hubiere de hacer a la vela y estando todo prevenido para ello, mande levantar sus anclas, quedando sobre una sola, y mande guarnir al cabrestante el cable sobre que ella axial quedáre, y virando de él, ponerle a pique. Y estando las vergas y velas de alto, ha de mandar que dos grumetes suban encima de la trinquete, y que la tengan presta y alisada para largar, cuando y como les fuere ordenado y mandado. E si el piloto de la barra dixere que es tiempo de hacer vela, mandará suspender la ancla del fondo, y estando suspensa, mandará á los que estuvieren encima de la verga lo siguiente:

“Larga trinquete, en nombre de la Santísima Trinidad, Padre e Hijo y Espíritu-Sancto, tres personas y un solo

Dios verdadero, que es con nosotros y nos guarde y guíe y acompañe, y nos dée buen viaje á salvamento, y nos lleve y vuelva con bien a nuestras casas”.

Y en largando la vela del trinquete, encargará á todos los que fueren dentro en la nao que cada uno rece una Ave-Maria con mucha devoción, ofrescida á Nuestra Señora la Santísima Virgen Maria, Madre de Dios, para que alcance de Nuestro Señor Jhesu Christo, su precioso Hijo, que les conceda buen viaje á salvamento.

Y luego el piloto del mar debe decir al mismo piloto de la barra lo siguiente:

Señor piloto, haced bien vuestro oficio hasta donde viéredes que conviene que yo pueda hacer el mío.



Flota saliendo de la barra sanluqueña, siglo XVI, (composición artística)

Y para que el piloto de la barra haga bien su oficio, no le debe de inquietar nadie; ántes se debe mandar que haya todo silencio, y que todos estén quietos y pacífico. Cada uno en su sitio y lugar, hasta que la nao está fuera de los baxos. Y siempre se debe ir sobre aviso y con cuidado que las marcas y señales vayan bien puestas, y la nao por media canal, para que no se haga ningun yerro ni disparete, como muchas veces suele acontecer por desatinarse algunos de los hombres que sirven de pilotos de barras y de ríos.

Para el mundo del practicaje español es de resaltar del contenido de esta transcripción, **el saber estar que recomienda Escalante a cualquier piloto de mar cuando tiene práctico a bordo**, así como la solicitud a este profesional, para que haga su asesoramiento con la diligencia adecuada en un ambiente de serenidad y buen hacer. Recomendaciones que por sabias aun en

nuestros días son validas. Ya en franquía, desembarcado el piloto práctico y con la proa clara, era usual que algún subalterno o paje recitara la oración a Nuestra Señora de Barrameda:

**Que ya que nos sacó de su barra
nos quiera volver a meter por ella
con buen viaje y salvamento.(2)**

Lo que en cierta manera da a entender, el trance permanente que originaba el paso de la barra sanluqueña, pues estando aun reciente la salida y por ello recién iniciada la aventura marítima hacia lejanas tierras americanas, ya existía preocupación latente por volver a pasar la barra con éxito, al regresar a Sevilla

Notas:

(1). Como es sabido fue Escalante un veterano Piloto de Indias y escritor del Siglo de Oro español, que tuvo a bien transmitir no solo a sus contemporáneos, todas las vicisitudes y particularidades que un piloto de mar debía de

tener presenten en las travesías al Nuevo Mundo desde que partía de Sevilla hasta que regresara a este mismo puerto, de tal modo, precisión y eficacia que la propia Casa de la Contratación a propuesta del Concejo de Indias consideró oportuno que su obra no se publicara, por temor a que los enemigos de España, (piratas y corsarios), conocieran tal cúmulo de datos y observaciones que les sirvieran para atacar con más eficacia los intereses marítimos españoles.

El original de tan valiosa obra estaba compuesto por tres libros, los cuales se conservan en el Museo Naval de Madrid. Tan contundentes fueron las cautelas del estado en aras de preservar su conocimiento, que hasta 1880 no se publicó el primer libro de los tres, demorándose la publicación de los otros dos hasta 1985, a pesar de ser una petición constante de los historiadores interesados en la expansión marítima española de esta época, es decir no vieron la luz hasta cuatro siglos después de su redacción.

(2) Plegaria recogida por P.E. Pérez-Mallaina en su obra *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, Siglo XVI*. En la que por cierto destaca que dicha plegaria fue inventariada tras una inspección de la Inquisición General de México en el puerto de Veracruz efectuada por un comisario en algunos buques, la cual fue considerada como superstición propia de mareantes, recomendando por ello, la quema de aquellos documentos donde se registraran esta plegaria u otras parecidas.

Fuentes:

--*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. Edición donde se encuentra el primer libro de la obra *Itinerario* de J. Escalante de Mendoza.



Mural a modo de retablo de la Ermita de Nuestra Señora del Carmen en Bajo de Guía, obra del pintor F. Mairele (✠), cuya figura se representa con un remo alzado en la parte izquierda. Iconografía que simboliza la procesión egípcia de Isis en Alejandría.