

# ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA



SEVILLA, 1985



ARCHIVO  
HISPALENSE

**ARCHIVO HISPALENSE**  
REVISTA  
HISTÓRICA, LITERARIA  
Y ARTÍSTICA



---

Publicado por el Archivo Histórico de Sevilla  
en el número 101 de la Revista de Historia de España



*Publicaciones de la*  
**EXCMA. DIPUTACION PROVINCIAL DE SEVILLA**  
DIRECTORA: ANTONIA HEREDIA HERRERA

RESERVADOS LOS DERECHOS

Depósito Legal SE - 25 - 1958 I.S.S.N. 0210 - 4067

Impreso en Tecnographic S.L. - Luis Montoto, 30 - Sevilla

# ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA  
HISTÓRICA, LITERARIA  
Y ARTÍSTICA

---

PUBLICACION CUATRIMESTRAL

2.ª EPOCA  
AÑO 1985



TOMO LXVIII  
NUM. 209

SEVILLA, 1986

# ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA  
2.ª ÉPOCA

1985	SEPTIEMBRE-DICIEMBRE	Número 209
------	----------------------	------------

DIRECTORA: ANTONIA HEREDIA HERRERA

## CONSEJO DE REDACCION

MIGUEL ANGEL PINO MENCHEN, PRESIDENTE DE LA DIPUTACION PROVINCIAL

ISABEL POZUELO MEÑO  
JUAN A. MORA CABO  
MANUEL RUIZ LUCAS

FRANCISCO MORALES PADRON  
OCTAVIO GIL MUNILLA  
ANTONIO DOMINGUEZ ORTIZ  
MANUEL GONZALEZ JIMENEZ  
ANTONIO COLLANTES DE TERAN SANCHEZ  
JOSE M<sup>a</sup>. DE LA PEÑA CAMARA  
VICTOR PEREZ ESCOLANO

JOSE HERNANDEZ DIAZ  
PEDRO M. PIÑERO RAMIREZ  
ROGELIO REYES CANO  
ESTEBAN TORRE SERRANO  
ENRIQUE VALDIVIESO GONZALEZ  
JUANA GIL BERMEJO  
ANTONIO MIGUEL BERNAL

CARLOS ALVAREZ SANTALO

SECRETARIA Y ADMINISTRACION:  
CONCEPCION ARRIBAS RODRIGUEZ

REDACCION, ADMINISTRACION Y DISTRIBUCION: PLAZA DEL TRIUNFO, 1  
APARTADO DE CORREOS, 25 - TELEFONO 22 28 70 - EXT. 154 Y 22 87 31  
SEVILLA (ESPAÑA)

## SUMARIO

### ARTÍCULOS

Páginas

GIL-BERMEJO GARCÍA, Juana: <i>El Arzobispado de Sevilla en 1717</i> .....	3
HEREDIA HERRERA, Antonia: <i>La Casa Lonja de Sevilla en el siglo XVIII</i> .....	17
SUÁREZ JAPÓN, Juan Manuel: <i>El pasaje de barcas de Coria del Río: una aproximación geográfico-histórica</i> .....	45
VALLESPI, Enrique: <i>La primera ocupación humana del espacio local de Sevilla</i> .....	67
BERNÁLDEZ SÁNCHEZ, Eloísa: <i>Sobre los fósiles depositados en el Museo Arqueológico de Sevilla</i> .....	77
CRUZ GIRÁLDEZ, Miguel: <i>Jorge Guillén y Sevilla (Nuevas notas)</i> .....	83
GARCÍA TEJERA, Carmen: <i>Análisis crítico de la literatura general de Mudarra</i> .....	115
GONZÁLEZ GÓMEZ, Juan Miguel: <i>Los Santos Juanes de la Parroquial de San Juan del Puerto, obras de Diego López Bueno</i> .....	137

VILLAR MOVELLÁN, Alberto: <i>Catálogo de la arquitectura de José Espiau y Muñoz (1879-1938)</i> .....	145
MORALES, Alfredo J.: <i>Hernán Ruiz II, la portada del convento de San Agustín de Sevilla</i> .....	175

## MISCELÁNEA

VERD CONRADI, Gabriel M <sup>a</sup> : <i>La casa natal de Manuel Machado</i> .....	185
---	-----

## LIBROS

### Temas sevillanos en la prensa local (mayo-agosto 1985)

REAL HEREDIA, José Joaquín .....	193
----------------------------------	-----

### Crítica de libros

TORRE, Esteban: <i>Sobre lengua y literatura en el pensamiento científico español en la segunda mitad del siglo XVI. Las aportaciones de G. Pereira, J. Huarte de San Juan y F. Sánchez el Escéptico. Manuel Ángel Vázquez Medel</i> .....	203
FERNÁNDEZ LÓPEZ, José: <i>La Pintura de Historia en Sevilla en el siglo XIX. Enrique Valdivieso González</i> .....	207
BERNARDO ARES, José Manuel de; MARTÍNEZ HERNÁNDEZ, M <sup>a</sup> del Carmen: <i>Un modelo de organización y clasificación de la documentación de los Archivos Municipales. Antonia Heredia Herrera</i> .....	208
GONZÁLEZ MORENO; Joaquín: <i>La Casa de Pilatos en el siglo XIX. José Luis Pérez Moreno</i> .....	209
HERMOSILLA MOLINA, Antonio: <i>La Pasión de Cristo vista por un médico. Jorge Bernales Ballesteros</i> .....	212



# EL ARZOBISPADO DE MÉJICA EN 1877

## ARTÍCULOS



## EL PASAJE DE BARCAS DE CORIA DEL RÍO; UNA APROXIMACIÓN GEOGRÁFICO-HISTÓRICA

Hombres con la azada y el cesto de comida, pelentrines, curiosos, niños al colegio, mujeres a la compra, suben y bajan cada día los viejos muelles de madera; en las pesadas barcazas navegan tractores, camiones, automóviles, trepando perezosamente las rampas de la orilla. Una dinámica repetida, ritual, objetivo de curiosos visitantes, ante la indiferencia que lo cotidiano genera en los lugareños. Una escena ya casi típica añadida a su pristina justificación utilitaria.

El pasaje de barcas de Coria del Río, el último permanente aguas abajo de Sevilla (1), es hoy no obstante una actividad económica de cierta importancia que, pese a sus rasgos de cierto anacronismo, la convierten en un hecho de interés para el conocimiento de la realidad y la dinámica de este sector del bajo Guadalquivir. Ambos aspectos, los derivados de su condición de práctica económica, así como las referencias históricas a sus modos tradicionales de gestión o a sus técnicas de paso, intentamos recoger en este trabajo.

### EL ÚLTIMO PASO DEL GUADALQUIVIR

Los casi 90 Kms. del tramo postrero del Guadalquivir, entre Sevilla y la desembocadura, constituyen probablemente uno de los sectores más importantes de esta arteria fluvial; es el Guadalquivir de la gran navegación, el de los tornos y las grandes obras de transformación (las "cortas"); el Guadalquivir de las marismas y de las Islas, el de la gran historia indiana, el de las avenidas, el eje fluvial, en suma, de la llanura final de la

---

(1) Sólo durante los meses de verano y aguas abajo, a la altura de las Marismas de Borrego, se efectúan travesías, cuyo origen es reciente y está vinculado al desarrollo de las explotaciones arroceras.

Andalucía de Occidente. En este sector, desprovisto ya de puentes, se emplaza, a la altura del casco urbano de Coria del Río, su último enlace o paso entre las orillas por medio de un servicio permanente de barcaje.

Cierto que a lo largo de su trazado el Guadalquivir está atravesado frecuentemente por puentes o vados, y en otros casos por servicios de barcas, todas las cuales (2) tienen sus propias razones de ser en razón de las propias dinámicas de las áreas espaciales en las que se insertan. En cualquier caso, esos pasos son más numerosos en el sector que llamaríamos "cordobés", donde se contabilizan hasta 7, que en el sector "sevillano" donde sólo existen cinco, todos ellos aguas arriba del gran núcleo urbano de Sevilla. Ninguno alcanza, sin embargo, la intensidad de usos que el aquí estudiado, el pasaje de Coria del Río, ubicado en un espacio donde el cauce se hace progresivamente más ancho y donde no se ofrecen pasos alternativos próximos.

¿Cuáles son las razones que han decidido el emplazamiento de este servicio de barcajes en este punto concreto del trazado fluvial? es una pregunta básica que hemos de hacernos pues nada hay en lo que a la ubicación de los hecnos puntuales en el espacio que se deba al mero azar. ¿Por qué, pues, aquí y no en otro lugar?. Trataremos de dar algunas respuestas.

Aguas abajo de Sevilla el río discurre entre dos ámbitos disimétricos; la margen derecha constituida por una estrecha vega que enlaza con el escalón oriental del Aljarafe, "esas alturas que se levantan frente a Sevilla, vallando la vega del Guadalquivir por el Oeste" (3); es el contacto entre las lomas amesetadas aljarafeñas, de materiales terciarios de naturaleza calcáreo-arcillosas, con las aluviales de las propias márgenes. Por el contrario, la margen izquierda es una amplia llanura, a escasa altitud respecto del nivel más suroccidental del valle Bético. En ambas partes, y hacia el SW. se establece el contacto entre ambas y las llanuras sin final de la Marisma que, en el caso del Aljarafe se establece por unas suaves rampas y que en el caso de la vega de la margen izquierda se hace topográficamente imperceptible, y sólo se anuncia por la distinta naturaleza de los suelos que en ellas se genera.

Esta disimetría se aprecia también en los aspectos relativos a las formas e intensidades de ocupación humanas en cada una de ellas. Así, existe un claro contraste entre la intensa ocupación humana del Aljarafe (4), área dominada por olivares y viñedos que la convirtieron en lugar

(2) Existen un total de 13 pasos permanentes de barcaje en el Guadalquivir (vid. *Guadalquivires*. Ed. Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Sevilla. 1977. págs. 146-149).

(3) HERRERA, A. *El Aljarafe sevillano durante el Antiguo Régimen*. Ed. Diputación Provincial de Sevilla. 1980. pag. 16.

atractivo, lo que unido a su fuerte vinculación y proximidad a Sevilla, hizo de estos ámbitos un lugar de acomodo fácil y apetecido para el campesino tanto como para la burguesía o la nobleza urbana.

Frente a ello, la margen izquierda, la llana vega donde el cereal alterna con los pastizales y donde la dinámica impuesta por las frecuentes crecidas del Guadalquivir, anegando las tierras del labrantío, ha impedido el establecimiento de asentamientos humanos estables (5), relación detectada como una constante histórica (6). Este vacío que ya se anuncia en las tierras de la Vega se acentúa más en el ámbito de Marisma, tradicional sede de los pastizales y la ganadería extensiva, hoy convertido en gran parte en un gran monocultivo arrocerero, extendido a ambos lados del Guadalquivir.

En el punto de unión entre estas diversas áreas, en la zona de tránsito con que siempre se presentan los límites geográficos, se extiende el término de Coria del Río (62'8 kms<sup>2</sup>, seccionado por el Guadalquivir en dos partes bien distintas tanto cuantitativa (7) como cualitativamente, es decir, en lo referente a sus usos (8). La parte derecha es la que acoge al núcleo urbano, en tanto la izquierda es la que alberga la mayor parte del terrazgo municipal, de tal forma que ambas partes vienen a reproducir casi exactamente la dualidad pueblo-campo, con el Guadalquivir en medio, obligando a un peculiar y cotidiano desplazamiento a labradores, braceros, pelentrines, a la busca de la cita con el labrantío (9).

En relación con estos dos hechos, su ubicación en un lugar de conexión entre áreas comarcales, de un lado, y como servicio a los pendulares desplazamientos de la población rural coriana, es como hay que entender la existencia y perpetuación de este servicio de barcaje. Las conexiones con el espacio comarcal son, de este modo, lo que llamaría-

(4) En una comarca de poco más de 1.000 Kms.<sup>2</sup> se localizan hasta un total de 31 pueblos, con distancias medias entre ellos de unos 4,5 Kms.

(5) Esta margen sólo ha visto consolidarse asentamientos en el borde de una vieja terraza donde, ya a cierta distancia del cauce, las crecidas no llegaban a causar estragos. Son los casos de las actuales Dos Hermanas y Los Palacios.

(6) PONSICH, M. *Implantations rurales antiques sur le Bas Guadalquivir*. Publicaciones de la Casa de Velázquez. Serie Arqueología. Fascículo III.

(7) La margen derecha ocupa 1.004 Has. (16,4 % del término), y la izquierda, 5.184 Has. (83,6% del término), incluyendo ambos su parte proporcional de las 209 Has. que ocupan las aguas de la "superficie fluvial".

(8) Vid. SUAREZ JAPÓN, J.M. "Estudio de Geografía Rural de Coria del Río". Memoria de Licenciatura. Inédita. Sevilla. 1975, y del mismo autor *Los problemas del análisis parcelario: estudio de la trama en el término de Coria del Río (Sevilla)*. "Estudios Geográficos". Madrid. (en prensa).

(9) El hecho es objeto de sorprendido comentario en algunos viajeros del Guadalquivir, así, LATOUR, A. *La Baie de Cádiz*. 1857. pág. 9 nos dice: "de mañana, cada barca lleva a un labrador al borde del surco comenzado la víspera, y los bueyes siguen a nado; a la tarde, de la misma manera, los labradores vuelven a la casa y los bueyes al establo".

mos su "situación", en tanto que su "emplazamiento" sería el punto concreto, junto al caserío del núcleo coriano donde el servicio se instaló (10). Así entendido, el emplazamiento se comporta estable y perdurable, pero el juego de relaciones, la "situación" puede ofrecer cambios de signos con el paso del tiempo, y ello nos obliga a rastrear alguno de estos aspectos en el pasado.

#### NOTAS PARA UNA HISTORIA DEL PASAJE DE BARCAS EN CORIA DEL RÍO

Cuando en 1844 el Sr. Jefe Superior Político preguntó al Ayuntamiento de Coria acerca de desde cuándo y con qué títulos de derechos se había establecido el pasaje de barcas, éste contestó que "las barcas que existen en esta villa para el paso del río fueron precisamente establecidas desde la fundación de la población", añadiéndose "aunque no resulta en archivo, pero que se deduce que teniendo los vecinos la mayor parte de sus terrenos y labores en el lado opuesto del Guadalquivir, precisamente tubieron que adoptar el uso de tales Buques para el indispensable tránsito sin otro título o derecho que la necesidad" (11).

Cierto que, pese a su no constancia "en archivo", hay una gran carga de sentido lógico en esta respuesta. Los orígenes, el embrión histórico de lo que sería el actual núcleo de Coria del Río, se halla inmerso en el proceso general de asentamientos de la margen derecha del río, y a la búsqueda de un emplazamiento seguro que permitiera aprovechar todas las ventajas de la proximidad del cauce fluvial, evitando, sin embargo, sus avenidas; así aparecen los testimonios arqueológicos más antiguos en el llamado Cerro de S. Juan (12), desde el cual el pueblo fue luego descendiendo y extendiéndose. Este emplazamiento permitía también el acceso a las fértiles tierras de la vega, una vez salvado el obstáculo del Guadalquivir que por otra parte, y en otro sentido, era también un espacio productivo por aprovechar (13). Todo ello nos lleva a admitir, desde la pura lógica

---

(10) Los conceptos de "emplazamiento y situación" usados habitualmente en el análisis de hechos poblacionales, tanto urbanos como rurales, son perfectamente válidos para el estudio del barcaje que es también un hecho puntual, con un emplazamiento concreto y una significación comarcal determinada.

(11) Véase NIETO CORTÉS, J.M. *Estudio del Municipio de Coria del Río. (1808 - 1868)*. Instituto de Historia de Andalucía. Córdoba. 1978. pág. 229.

(12) Vid. PINEDA NOVO, D. *Historia de la villa de Coria del Río*. Ed. Ayuntamiento de Coria del Río. 1968.

(13) Coria del Río contó siempre con una intensa actividad pesquera, una de sus más viejas tradiciones, y que aún se mantiene aunque con una muy escasa significación económica. Véase mi trabajo sobre este tema *La pesca en el Bajo Guadalquivir: hacia el final de una actividad*. "Revista Gades". nº 1. Colegio Universitario Gaditano. Cádiz. 1970, págs. 163-182.

del espacio y del hombre en él, la remota presencia de este servicio de barcajes en Coria del Río.

Pero este esquema nos vincula el servicio tan sólo a una dimensión local que, tal vez, por sí sola no habría sido suficiente para explicar la importancia y el mantenimiento secular del mismo en estas tierras bajas del Guadalquivir. Hemos de pensar en "otras demandas" de ámbito territorial más amplio y, en efecto, no debemos ignorar la íntima vinculación que este servicio de barcaje tiene con la red de caminos para el desplazamiento del ganado, a las cañadas, que servían para enlazar con los amplios pastizales de las vecinas marismas. Este ha sido uno de los pilares de su importancia y de su propio funcionamiento hasta bien entrado el siglo actual, sin que tampoco con esta afirmación se pretenda restar interés al uso coriano que es también, así mismo, una de las razones de su mantenimiento.

Nos remontaremos, en esta intención de entender los rasgos básicos de la historia del barcaje, a los momentos de la ocupación y la ordenación territorial de estos espacios del Bajo Guadalquivir, vinculados a las importantes acciones de repoblación y repartimientos que desde la mitad del siglo XIII tienen aquí lugar. El núcleo coriano de cuya indubitable existencia anterior dan buena noticia los restos arqueológicos y numismáticos (14), fue "repoblado" en 1265 (15), y de ese momento data la concesión de su término. Villa y término estaban englobados, a su vez, dentro del espacio territorial del alfoz de Sevilla, con la condición de "guarda y collación", es decir, con el disfrute de ciertas prerrogativas y privilegios propios de las divisiones administrativas de la urbe (16), situación que también tuvieron Alcalá del Río, Salteras, Rinconada, Puebla y otros. En todos los casos, estas prerrogativas fueron luego reducidas y "a medida que el siglo XV discurre su privilegiada situación parece reducirse a la entrada libre en las zonas de pastos de la Marisma" (17), pastizales que pertenecían a los propios de Sevilla y en el que jugaba un papel importante como asiento de las prácticas ganaderas y al que se dirigían caminos y cañadas diversas, en cuyo contexto veremos aparecer de nuevo el paso de barcas de Coria del Río.

El núcleo de Coria, como tal, se halla al margen de las vías y flujos

---

(14) PINEDA NOVO, D. *Op.Cit.*

(15) Se conserva la Carta Población en el Archivo Municipal, Legajo 1. Ha sido publicada y transcrita en las obras ya citadas de Nieto Cortés y Pineda Novo.

(16) "e por saber que habemos de les facer bien e merced también a los que ahora son allí moradores como a los que serán de aquí adelante para siempre jamás otorgámosles que hayan el fuero e las franquicias cumplidamente que han los vecinos e moradores de la noble ciudad de Sevilla". Carta Población. A.M. Coria del Río. Legajo 1.

(17) BORRERO, M. *El mundo rural sevillano en el siglo XV: Aljarafe y Ribera*. Ed. Diputación Provincial de Sevilla. 1983. pág. 32.

más importantes que parten o llegan a Sevilla (Huelva-Alfarafe-Extremadura, Madrid-Cádiz, o el enlace con Andalucía Oriental). Es, por el contrario, el suyo un emplazamiento en un fondo de saco, antesala de los grandes vacíos marismeños. El barcaje, pues, no enlaza directamente con ninguna de las importantes vías citadas, su importancia, por el contrario, debe buscarse en su conexión con esas cañadas y caminos pecuarios que surcan esta porción concreta del viejo alfoz sevillano, en el hecho de ser él mismo una cañada, un segmento de una vereda.

El esquema vial que referimos está en gran parte trazado y consolidado desde los tiempos primeros de la nueva situación que comienza con la recuperación y ocupación de estas tierras. A. Herrera nos habla de la existencia de “dos ejes a modo de coordenadas cartesianas que vertebran el sistema de caminos que ponían en relación los numerosos lugares del Aljarafe: uno de ellos, el eje este-oeste, casi justamente en el ecuador de la zona, era un antiguo camino y es aún una ruta viva e importante; era el Camino Real de Sevilla a Huelva, que posiblemente seguía en parte el recorrido de la calzada romana que unía Onuba con Itálica e Hispalis”(18). Luego se refiere a otro, de trayectoria norte-sur, “muy transitado durante siglos.. pero que actualmente se encuentra en desuso” (19) y que se trata de la llamada “Cañada Real de la Isla”, o “Vereda de la carne”, que desde Sierra Morena venía “hasta encontrar el arroyo Riopudio, junto a cuyas aguas seguía un largo recorrido en tierras aljarafeñas, cruzándose con el camino de Villanueva del Ariscal a Gines, el Real de Sevilla a Niebla y el de Almensilla a Palomares, para finalmente dejar aquel arroyo cerca de Coria del Río y meterse en el laberinto de las islas y marismas del Guadalquivir” (20).

Hay pues, en esta ruta, un paso obligado por Coria y, en cualquier caso, se deduce que se trata de un camino básico en los desplazamientos ganaderos a la búsqueda de los pastos marismeños, si se buscara a éstos en la margen izquierda del Guadalquivir, la travesía habría de hacerse en el punto en que el camino abandona el pequeño valle del Riopudio, es decir, en Coria del Río, cuyo barcaje se convertía así en una prolongación de dicha vereda.

En lo referente a los caminos de la margen izquierda sabemos que desde Sevilla partían varios que pretendían, así mismo, enlazar con la Marisma y las Islas. Algunas de estas cañadas venían a parar al embarcadero de las naves ubicadas en Coria del Río, que permitía, así, alcanzar los espacios del pastizal en la margen opuesta. Mercedes Borrero nos dice que “estos “embalsaderos” se usaban fundamentalmente para el transporte de

(18) HERRERA, A. *Op. Cit.* págs. 38-39.

(19) *Ibidem.* pág. 39.

(20) *Ibidem.* pág. 39.



ganados en sus caminos hacía la zona de pastos por excelencia de los sevillanos: la marisma" (21); y más adelante reitera que este pasaje tiene su importancia derivada de esa vinculación al tráfico ganadero y no a su conexión con redes de comunicación importantes de estos espacios: "como especificaban las Ordenanzas de la Ciudad, estas barcas, llamadas de San Antón y del Borrego, son usadas preferentemente por vecinos de Sevilla y su tierra, puesto que no constituyen parte de un camino importante sino sobre todo un punto de trasvase del ganado hacia una zona que en principio sólo era susceptible de aprovechamiento para rebaños sevillanos" (22), añadiendo que "el hecho de haber sido arrendados los pastos marismeños durante bastantes años a gentes de fuera del término y "tierra" de Sevilla, hizo que por allí atravesasen ganados procedentes de otros lugares de señorío" (23).

Por tanto, varias ideas nos aparecen ya destacables en orden al proceso que aquí intentamos conocer: de un lado, la importancia del pastizal marismeño como albergue temporal de ganados llegados desde zonas del alfoz sevillano y desde otros lugares de señorío y ello, desde los momentos iniciales de las repoblaciones del siglo XIII, (no es posible pensar en ello también para fases históricas anteriores?); por otra parte, la notable importancia que en este esquema de desplazamientos posee el punto de paso en el núcleo de Coria del Río y de su servicio de barcaje; finalmente, la particular disposición del terrazgo que genera una dinámica de usos del servicio de barcas como algo intrínsecamente vinculado a la existencia de la propia comunidad rural coriana. Son los tres pilares básicos para entender el fenómeno que aquí estamos analizando. En efecto, no olvidemos a los campesinos corianos residentes en la margen opuesta a la que alberga sus tierras de labor para los que el barcaje resulta consustancial a sus propias subsistencias. M. Borrero recoge también este aspecto: "pero no sólo era ganado en busca de pastos la carga que pasaba a través de las barcas hacia Isla Mayor y Menor. Los labradores de Coria y Puebla con sementeras en la orilla izquierda del Guadalquivir se servían de este transporte para llevar sus personas y bueyes de arado al laboreo de estas tierras" (24).

Con la inercia y lentitud con que a veces se nos presentan los hechos rurales hallamos, pues, al pasaje de barcas de Coria del Río, sensiblemente igual a lo largo del tiempo. Ya hemos señalado la imagen que se nos transmitía por A. de Latour (25) y que podía ser contemplada casi igual

---

(21) BORRERO, M. *Op. Cit.* pág. 68.

(22) Las barcas pertenecían a los propios de Sevilla, como los pastos de las Marismas y como ellos eran sometidos a un sistema de arrendamientos periódicos.

(23) BORRERO, M. *Op. Cit.* pág. 68.

(24) *Ibidem.* pág. 69.

(25) Vid. nota 9.

en los años cuarenta de nuestra centuria; nos atrevemos a admitir como válida la hipótesis de que tales imágenes, esencialmente sin cambios, se desarrollaban en el Guadalquivir varias centurias antes de que fueran contempladas por el viajero francés. Sólo recientemente se han producido importantes modificaciones que se refieren a varios aspectos, así, de una parte, estos espacios, especialmente los pastizales de las marismas, van a sufrir un amplio proceso de privatización abandonando, por tanto, su condición jurídica de bienes de propios y, paralelamente, el ámbito marismeño va a ser sometido a un proceso de desecación y colonización agrícola posterior hasta convertirlo en el gran arrozal que hoy es, modificándose así su papel en el contexto económico comarcal (26). Las transformaciones, varias veces intentadas desde el siglo XIX, serán especialmente intensas desde 1940 y, para grandes porciones de la margen izquierda, desde 1955 en que un Decreto de 25 de febrero les reconocerá como "zonas de interés especial". Como consecuencia, las marismas pierden en buena parte su valor como espacio ganadero y se convierte en un foco de actividad agrícola de gran interés no ya sólo en el marco comarcal, sino también en el contexto agrario español, del cual es uno de los grandes focos de monocultivo arroceros actuales. Es lógico que algunos ecos de estos profundos cambios vengan a notarse en un servicio como el de barcaje, tan secularmente unido a los usos de las marismas. Las barcas han visto cómo los camiones y la pesada maquinaria agrícola sustituían a las pjaras de ganado y, en consecuencia, el propio servicio ha debido modificarse y actualizarse técnicamente para hacer frente a las nuevas demandas.

## LOS MODOS DE GESTIÓN DEL SERVICIO DE BARCAJE

La importancia que, tanto a nivel local como a nivel comarcal, posee este servicio de barcaje puede explicar el hecho de que sobre él se hayan ejercido siempre diferentes modos de control por quienes en cada momento han detentado la propiedad del mismo. De ello pretendemos señalar ahora algunos aspectos.

En general, en todo el dilatado proceso histórico que estamos intentando resumir el pasaje de barcas fue uno más entre los diversos bienes de propios que poseyeron, primero el Ayuntamiento de Sevilla, y luego el de

---

(26) El proceso, a faltas todavía del trabajo de investigación que merece, puede seguirse, a grandes rasgos, en DRAIN, M. *Les Campagnes de la province de Seville. Espace agricole et société rurale*. Theses. Lille, 1977; BAHN, W. *Las marismas del Guadalquivir y el Delta del Ebro*. "Estudios Geográficos". XXXIV Madrid. 1973; ZOIDO, F. *Isla Mínima. Aspectos geográfico-agrarios del arrozal sevillano*. Ed. Universidad de Sevilla. 1973; y en REQUENA, A. *Las marismas del Guadalquivir, proyectos e intentos seculares para su puesta en cultivo y recuperación productiva*. "Archivo Hispalense". n.º 201. Sevilla. 1983.

Coria del Río. Sujeto, pues, a esta condición jurídica, excepto durante el paréntesis en que estas tierras pasaron del realengo al señorío de Olivares (primer tercio del siglo XVII), este servicio estuvo siempre sometido a un sistema de arrendamientos periódicos que rendían beneficios a las respectivas comunidades municipales que fueron, sucesivamente, sus propietarias. Este tipo de arrendamientos se mantuvo, obviamente, durante el tiempo de vinculación al señorío de Olivares, si bien el beneficiario era el titular del mismo y no institución municipal alguna, como no podía ser menos, dado el traspaso de propiedad que la señorialización del servicio comportaba.

A finales de los años cuarenta de nuestra centuria esta ya secular tradición se quebró al ceder el Ayuntamiento coriano el servicio a dos ciudadanos vecinos de Coria del Río y, desde entonces, con sólo leves modificaciones, el barcaje se ha mantenido en manos privadas, pese a su incuestionable importancia para la vida de toda la comunidad coriana. Hoy, una sociedad civil, "Barqueros de Coria S.L." gestiona a título privado el servicio de barcaje con las solas autorizaciones de la Comandancia de Marina de Sevilla y de la Junta de Obras de Puertos de Sevilla, a quienes incumben, respectivamente, el cuidado de la navegación por la ría y el mantenimiento de sus orillas y condiciones de navegabilidad por la misma.

Retomando la cita de la profesora M. Borrero, pues, retornamos a la situación del barcaje en el siglo XV, siendo uno más entre los propios de Sevilla: "tanto la barca de Alcalá del Río como las situadas en Coria y La Puebla, pertenecen a los "propios" de Sevilla y estaban incluidas en los almojarifazgos de los lugares correspondientes. Como la mayoría de las rentas pertenecientes a los propios de la ciudad, se arrendaban por períodos concretos de tiempo, con la condición de reparar sus desperfectos e incluso, a veces, dejar al final del período de arrendamiento una barca nueva hecha a costa del arrendador" (27).

Esta situación nos lleva a pensar que tales condiciones de gestión tengan su origen en los momentos mismos del repartimiento y ordenación de alfoz sevillano, pero, como veremos, también es un esquema que hallaremos funcionando a todo lo largo del siglo XIX y aún en los años primeros de la centuria actual, lo cual nos hace destacar aquí la perdurabilidad de esta forma de gestión del barcaje de Coria del Río, sólo vulnerado y modificado muy recientemente, al final de la década de los años cuarenta.

Este sistema de arrendamientos, si bien permitía el acceso a cualquier vecino del realengo sevillano al mismo, no obstante ha estado tradicionalmente detentado por vecinos de Coria, si bien éste es un dato para el que,

---

(27) BORRERO, M. *Op. Cit.* pág. 69.

hasta bien entrado el siglo XIX, no existen respaldos documentales, y tan sólo la lógica de que aquéllos que en torno al río han generado otras tantas actividades (28), y que eran los principales usuarios del servicio fueron también los detentadores de los arrendamientos. Para la época en que existe documentación este acceso de los vecinos corianos al arrendamiento se verá favorecido por la exigencia de que el "rematante" fuese persona experimentada en navegación, es decir, fuera "marinero" (29).

Como las otras realidades de su entorno, el servicio de barcajes de Coria del Río se verá afectado de forma directa por el proceso de señorialización que, en distintos momentos, se produjo en estas zonas sevillanas. En efecto, es suficientemente conocido cómo este ámbito sevillano fue objeto también, desde fines del siglo XIV y en clara conexión con la repoblación, de un proceso de señorialización (30). Es una primera fase de extensión del dominio señorial formado "por señoríos aldeanos, asentados sobre núcleos rurales de corta extensión y poca entidad de población. Lo más característico es que responden, -salvo en los pueblos de la Campiña-, a una mentalidad rentista" (31). Esta fase inicial se verá luego incrementada por el desarrollo de la señorialización del campo sevillano que se registrará a partir del siglo XVI y especialmente durante la centuria siguiente. Tal como afirma el profesor González Jiménez "el proceso (32) culminará en época de los Austrias con la venta masiva de Señoríos de Ordenes, de la Iglesia y de realengo, y con la concesión de la mayoría de los títulos nobiliarios de la región de Sevilla" (33). Las razones de este proceso parecen relativamente claras, y están en conexión con la serie de dificultades económicas experimentadas por la corona en estas etapas históricas. Así nos lo expresa y confirma el profesor A.M. Bernal: "Las ventas de jurisdicciones y vasallos del siglo XVI remiten durante el reinado de Felipe III, pero se reactiva a partir de 1621 cuando entra a reinar Felipe IV, y -una vez más-, como consecuencia de los agobios de la Hacienda... como consecuencia, Sevilla enajena parte de sus tierras y alfoz que pasan de realengo a régimen señorial" (34). Éste es, precisamente, el contexto histórico en el que deben situarse las numerosas adquisicio-

(28) En torno al Guadalquivir, además de la pesca, germinaron en Coria del Río otras labores, tales como la alfarería o los talleres de carpintería de ribera, actualmente ambas en claro declive, pero cuyos restos permanecen aún visibles en las orillas.

(29) NIETO CORTÉS, J.M. *Op. Cit.* pág. 232.

(30) Vid. GONZÁLEZ, M. *La repoblación de la zona de Sevilla durante el siglo XIV*. "Anales de la Universidad Hispalense". Serie Filosofía y Letras. nº 28. Sevilla, 1975.

(31) *Ibidem.* pág. 80.

(32) Se refiere, obviamente, al desarrollo del señorío en el siglo XIV.

(33) GONZÁLEZ, M. *Op. Cit.* pág. 82.

(34) BERNAL, A.M. *Andalucía Occidental: Economía rural. 1590-1765*; en *Historia de Andalucía*. Vol. VI. Ed. Planeta. pág. 314.

nes que realiza el Conde-Duque de Olivares, entre las cuales se halla la compra de Coria del Río, hacia el año 1630 (35).

Se inicia así una etapa en que la situación jurídica de la villa cambia y, por tanto, también ello se entiende para el servicio de barcaje, cuyo titular se ha modificado, si bien y como veremos luego, este aspecto será objeto de un dilatado litigio. Así, en A. Herrera leemos que en “la adquisición de Coria del Río en cuya posesión un auto le autorizó expresamente para levantar horca en el lugar y donde entre otros bienes señoriales se posesionó de la barca de pasaje del Guadalquivir”... (36). No obstante, el sistema de arrendamientos no sólo no se modifica sino que se verá consolidado al servicio, precisamente, de la ya citada intencionalidad “rentista” que es característico de estos dominios señoriales.

En cualquier caso, en la centuria siguiente encontramos al servicio de barcaje otra vez integrado en las relaciones de “Propios y rentas de Sevilla contenidos en el Reglamento, formado en 1768, para Unión y administración de los dichos propios y arbitrios de Sevilla” (37). Este hecho podría estar relacionado con un fenómeno, también bastante general y consistente en que “a partir del siglo XVIII y especialmente en el XIX, se viven una serie de vaivenes y litigios en estos señoríos aljarafeños, con abandonos de prerrogativas jurisdiccionales por parte de los señores y, en suma, se asistió a un trasvase, casi insensible muchas veces, de derechos y funciones de los señores hacia los concejos de las villas” (38). Hemos seguido, a través de algunos documentos, el particular caso del pleito entablado en torno, precisamente, a la propiedad de uno de esos derechos, el del barcaje de Coria que aquí nos interesa y creemos haber llegado a alcanzar las razones que explicaron su pérdida para la Casa de Olivares (39).

Así, en 1741 se inicia un litigio promovido por la Real Hacienda frente al Monte Fideicomiso de la Casa de Olivares acerca de la reclamación por parte de aquélla de una serie de pagos no realizados por la casa Ducal como justificativos de corresponderle la propiedad de la barca de Coria, y ello desde el momento de la incorporación de esta villa al señorío en 1630. (40) En este momento, el Monte presentó en la Secretaría de la Sala de Gobierno “copia auténtica de un Privilegio expedido en 8 de julio

---

(35) El documento de la compra de Coria del Río por el IV Conde Duque de Olivares se halla en Archivo General de Simancas. Mercader y Privilegios. Legajo 279. Fol. 7 y Legajo 281, fol. 56.

(36) HERRERA, A. *Op. Cit.* n.º 72.

(37) GUICHOT, J. *Historia del Ayuntamiento de Sevilla*. Vol. III. Sevilla. 1898. pág. 298. La relación incluye “las barcas del río Guadalquivir en los sitios de Borrego, Puebla de S. Antón, Villa de Coria, Alcalá del Río, Villanueva y Guadajoz”.

(38) HERRERA, A. *Op. Cit.* pág. 85.

(39) Debo agradecer al celo investigador de Manuel Ravina Martín, mi buen amigo, la localización de este documento.

de 1636 a favor de D. Gaspar de Guzmán Conde de Olivares de la villa de Coria, entonces lugar, con su jurisdicción y demás pertenencias, a excepción de la Puebla, y un testimonio en beneficio de aversele adjudicado la referida barca, en parte de pago de un crédito a su favor y contra los bienes libres del referido Conde, y en memorial con que acompañó los dichos instrumentos pidió que se le exceptuase la citada Barca del Decreto de incorporación" (41).

Este informe pasa luego (19 de agosto de 1749) a estudio por parte de la Contaduría General de Valores, que afirma que "constaba en sus libros haberse otorgado escritura de Asiento en 17 de Noviembre de 1630 entre el Factor General Bartolomé Spínola y dicho D. Gaspar, en que concertó que aquel avía de vender a este en nombre de la Real Hacienda el expresado lugar" (42)... pero que no aviéndose expresado cosa alguna en la escritura en cuanto al valor de la Barca, ni los Contadores hecho la más lebe mención de ella en la liquidación, no obstante averse tomado posesión de esta Alhaja, según parecía de la citada copia del Privilegio, sin encontrarse motivo que pudieron tener para dejar de valuar una pertenencia que después se adjudicó en 56.000 reales, siendo así que se capituló en la escritura que si hubiese en aquel término Castillo o Fortaleza se le hubiera de dar valor y estimación para cargarse por más precio dicha jurisdicción, parecía que en iguales términos se debía practicar con otras cualesquiera rentas pertenecientes a S.M. como se expresaba en la escritura y, por consiguiente, el valor de la mencionada Barca".

Esta situación se falló que por parte de la Casa de Olivares existía un descubierto de 56.000 reales de vellón, precio que se fijó como tasación en la adjudicación de la barca, más "los intereses por la dilación de la paga", y a instancias del Sr. Fiscal acordó el Consejo que en el plazo de cuatro meses habría de recurrirse a satisfacer el importe de la deuda a la Real Hacienda. Tras un frustado intento de que el expediente pasase a la Sala de Justicia solicitado por el Monte de la Casa de Olivares, al considerarse que al ser una causa o expediente de incorporación correspondería a la Sala de Gobierno, a donde el Sr. Fiscal procedía a tramitarla, el Duque pidió dos meses para estudiar el expediente y presentar recurso. Así lo hizo expresando que "siendo cierto lo expuesto por la Contaduría y para que tenga lugar la pretensión abrá de dirigirse esta contra los herederos y poseedores de los bienes que dejaron el citado Conde Duque y su muger, y no contra el actual poseedor del Estado de Olivares, porque en este no

(40) Archivo Histórico Nacional. Sección de Consejos. Legajo 11525. Expediente nº 323.

(41) *Ibidem*.

(42) Se especifica que dicha venta se haría "a razón de 16.000 maravedíes por vecino o a 6.400 ducados por legua legal del término que hubiese", siendo este último el modo acordado, con lo que la compra se tasó en 7 quentos y 501.885 maravedíes.

están ni han estado aquellos bienes y que sobretodo el Lugar de Coria está sugeto a otro Mayorazgo que fundó D. Gaspar". Es, pese a la veracidad de la existencia de éste Mayorazgo, una nueva dilación para tratar de eludir al Fisco y que éste "dirija sus acciones contra quien le combenga".

La respuesta del Fiscal es inmediata, reafirmandose en que no hay motivos que expliquen que la Barca se dejase de evaluar en el momento mismo de su incorporación al Conde Duque y que es sobre la "Alhaja" directamente sobre la que se hace la reclamación, por lo que vuelve a evidenciar que la Real Hacienda se "halla defraudada en los 56.000 reales del valor de la Barca y de los intereses de la dilación de la paga a 8 por 100 segun lo capitulado", concluyendo finalmente que "en atención al notorio y claro daño que tiene la Real Hacienda se proceda desde luego al secuestro de la citada Barca"; tal cosa fue realizada apoyada en Decreto de fecha 30 de junio de 1764, procediéndose por el Asistente de Sevilla al embargo de los arrendamientos. De esta forma, pues, se explica la nueva presencia de la Barca de Coria entre los propios y rentas de Sevilla incluidos en el Reglamento de 1768, es decir, de cuatro años después, y que ya mencionábamos al principio. De esta forma, también, se cerraba un paréntesis durante el cual, sin embargo, el sistema o modo de gestión de los servicios de barcaje había seguido siendo formalmente igual, es decir, sometido a los arrendamientos y remates por períodos de tiempo concretos.

Para el siglo XIX disponemos de una amplia información documental en el Archivo Municipal de Coria del Río y, además, en buena parte analizada en el trabajo que sobre una parte de esta centuria ha realizado Juan M. Nieto, (43) que ha trazado los rasgos básicos del funcionamiento y gestión del barcaje, pero que en cambio no nos ha dado información acerca del momento en que éste deja de estar vinculado a los propios de Sevilla y se incluye en los del municipio coriano. Realmente podemos pensar en una resultante de los procesos desamortizadores que, como en el caso de las tierras y otros bienes de propios, afectasen al barcaje de Coria del Río, más ello no nos vale pues el servicio se desvincula de Sevilla para pasar a Coria del Río manteniendo su misma condición jurídica de propio, y como tal es arrendado por el Ayuntamiento coriano hasta el año 1948. Éste es, pues, un punto que no está claro en este proceso, del que carecemos de las debidas informaciones y que requerirían un estudio más

---

(43) NIETO CORTÉS, J.M. *Op. Cit.*

(44) ALVAREZ PANTOJA, M.J. *La hacienda municipal sevillana en 1819* "Archivo Hispalense". nº 171-173. Sevilla. 1973. Págs. 100-101; recoge, además, que la barca de S. Antón era la que más producía al erario, con 7.504 reales, en tanto que la del Borrego no se había arrendado ese año a causa de un litigio con la Compañía del Guadalquivir, concesionaria del uso de las tierras de Isla Menor.

pormenorizado que aquí, dado el objetivo que nos trazamos en este trabajo y sus límites dimensionales, no podemos realizar.

Todavía en 1819 las barcas de S. Antón y del Borrego aparecen en las listas de relaciones de propios de Sevilla (44), pero en 1824 ya nos advierte Nieto Cortés que el Ayuntamiento coriano procede a revisar y a poner “precio fijo a todo pasaje de las barcas de la ribera de esta villa” (45), lo cual deja entrever que para entonces se ha producido el traslado de la jurisdicción y, desde ahí, hallamos una continua y persistente actitud de intervencionismo por parte de la autoridad municipal que atiende de forma minuciosa a los más diversos aspectos del servicio. Así, además de este control de los precios, el Ayuntamiento regula el proceso de arrendamientos: “anualmente, por lo general en el mes de diciembre, la Corporación Municipal anuncia mediante edictos la convocatoria de dicho remate, junto con el pliego de condiciones a los que se han de someter los licitadores. Abiertas y estudiadas las ofertas en pleno del Cabildo y concedido el servicio al mejor postor, —al que se exige normalmente fianza—, se realiza acta certificada que se deberá remitir al Sr. Jefe Superior Político y servirá al mismo tiempo de autorización decretada por el Ayuntamiento al rematante en representación del pueblo”. (46) Es el modelo que con sólo levisimas modificaciones se mantendrá hasta los años cuarenta de esta nuestra centuria.

Esta normativa de arrendamientos suele contener aspectos no específicamente económicos que sirven, no obstante, para hacernos entender algo mejor el cuidado y la preocupación que el barcaje supone para el municipio; así, nos referimos a los que versan sobre la “tripulación” y su calidad, o también a la precisa normativa que pretende regular la común utilización del barcaje por personas y animales. Acerca de lo primero, y en cumplimiento de las superiores normas dictadas por el Gobierno, el Ayuntamiento es consciente de la necesidad de dejar el servicio en manos de personas “competentes” no sólo en el sentido del cumplimiento de las normas acordadas, sino sobretudo en el sentido de saberlo capaz de manejarse en las difíciles labores de trasladar una embarcación cargada de personas, animales, cosechas y aperos y de realizar los precisos atraques y desembarques en el lugar fijado, de acomodarse a los cambiantes flujos de las mareas en este tramo del Guadalquivir, etc. Es por ello por lo que se hará obligatorio que el servicio sea atendido por “marineros matriculados y no terrestres” (47), llegando a suspender contratos de arrendamientos si esta condición no era debidamente cumplida. En cualquier caso, esta normativa resultó siempre polémica y en reiteradas ocasiones el propio

---

(45) NIETO CORTÉS, J.M. *Op. Cit.* pág. 231.

(46) *Ibidem.*

(47) Así se explicita en la normativa que habría de regir el arrendamiento en 1846.



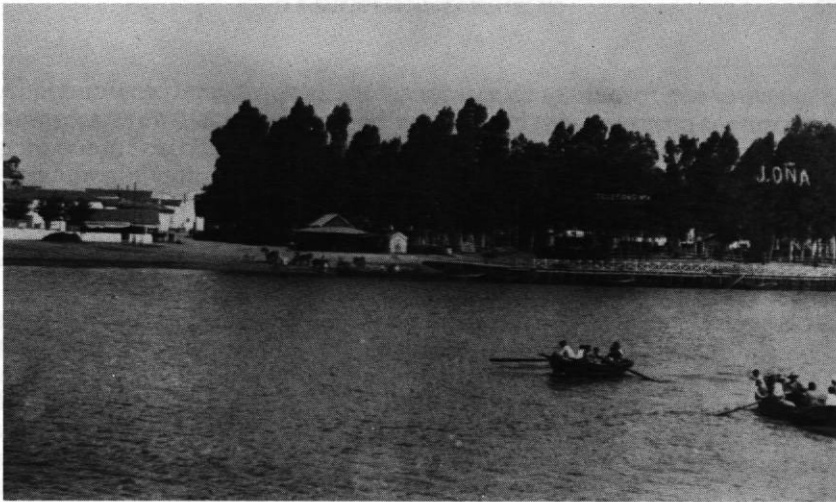


*"Personas y automóviles, apretadamente, en pendular movimiento entre las orillas".  
(Foto A. SOSA)*



*"La barcaza puede transportar las pesadas maquinarias agrícolas".  
(Foto A. SOSA)*





*"Las travesías a remos, una imagen ya desaparecida".  
(Foto OÑA)*

El Ayuntamiento al proceder a la cesión del servicio proporciona fondos municipales. Esto tomar algunas precauciones exigiéndose al rematante la devolución de estas embarcaciones en buen uso al finalizar el tiempo del arrendamiento. Así, recoge Nieto Cortés que "el barquero es responsable del buen mantenimiento de las barcas, de sus velas y sus puertos de embarque, debiendo contribuir con una determinada cantidad a la carena de las barcas" (49). Con el paso del tiempo, no obstante, estas obligaciones debieron ir dejando de cumplirse y, en definitiva, la contribución a las



*"Las pesadas máquinas suben o bajan por rampas construidas ex profeso".  
(Foto A. SOSA)*



Ayuntamiento tendrá que alegar “la escasez de marineros que se avengan a emplearse en dicho servicio”, adjudicando el mismo contra sus normas, pero por la “extrema necesidad para la supervivencia de los vecinos” que el mantenimiento de este servicio representaba. Será a partir de 1861 cuando se utilizará la fórmula intermedia de autorizar el arrendamiento del barcaje a terrestres o a marineros borrados de matrícula pero bajo la dirección de “gente experta”.

El cuidado de los animales es, así mismo, algo constantemente presente en las normativas. Se habla en ellas de “la obligación de que las pjaras entren en la barca después que lo haya efectuado el último vecino”, aspecto éste que provocaba constantes protestas de los usuarios, lo que hace pensar en las dificultades para asegurar su cumplimiento; también se estipula que se “prohíbe al barquero permitir dentro de cada Buque más personas o caballerías que las precisas para impedir atropellos o perjuicios a dichos animales” (!) (48).

El Ayuntamiento al proceder a la cesión del servicio proporciona también las embarcaciones, construidas con fondos municipales. Esto obligaba a tomar algunas precauciones exigiéndose al rematante la devolución de estas embarcaciones en buen uso al finalizar el tiempo del arrendamiento. Así, recoge Nieto Cortés que “el barquero es responsable del buen mantenimiento de las barcas, de sus velas y sus puertos de embarque, debiendo contribuir con una determinada cantidad a la carena de las barcas” (49). Con el paso del tiempo, no obstante, estas obligaciones debieron ir dejando de cumplirse y, en definitiva, la contribución a las labores de carenado de los buques van recayendo paulatinamente en el propio Ayuntamiento hasta acabar, de hecho, perdiendo su carácter obligatorio y haciendo, al final, de la explotación de este propio del barcaje algo que empezaba a dejar de rendir ingresos al propietario municipal. Éste es un dato básico para poder entender cómo finalmente el Ayuntamiento intenta liberarse de una carga, aunque no lo justifique.

La situación a la que aludimos puede seguirse, especialmente ya en nuestra centuria, a partir de las propias relaciones de ingresos y gastos municipales recogidos en el Boletín de Información Municipal que se han ido publicando desde 1919. Aquí podemos ver cómo el precio del remate del arrendamiento del barcaje se mantiene en torno a valores entre 500 y 750 ptas. hasta los años cuarenta, en tanto que durante este mismo período los costos del mantenimiento se van claramente incrementando; así, las labores de carena pasan a costar 1.000 ptas., y ello para cada una de las tres barcas de que se compone el servicio. De esta forma llegamos al año 1948 en que el Ayuntamiento recibe una petición de los vecinos,

---

(48) NIETO CORTÉS, J.M. *Op. Cit.* pág. 233.

(49) *Ibidem.* pág. 232.

D. Baldomero Palma y D. José Arteaga, para que se les concediera el servicio de barcaje, asumiendo por su parte la obligación de las reformas y adecuación del dicho barcaje, es decir, asumiendo lo que tal vez debiera haber sido realizado por el propio Ayuntamiento. En el Pleno del día 31 de julio de ese mismo año se acordó contestar favorablemente a dicha petición; en el texto del Acta se recoge como el Sr. Alcalde "inmediatamente de haber recibido dicha solicitud se entrevistó con el Sr. Presidente de la Hermandad local de Labradores dándole cuenta de la instancia y reiterándole el ofrecimiento de ese servicio a dicha entidad antes que a ningún particular, rehusando el Sr. Presidente de la Hermandad la transferencia del servicio" (50). El dato no puede por menos que sorprender, a la vista de la trascendente importancia que para la propia labranza y para los propietarios del labrantío coriano representaba y representa el pasaje de barcas.

Desde 1948, pues, la gestión del servicio del barcaje se rige por una dinámica nueva y contraria al propio pasado histórico que lo sustenta. La independencia del servicio respecto al Ayuntamiento se ha ido, desde entonces, haciendo total, pues las únicas autorizaciones para el uso del espacio fluvial han pasado a ser las de la Comandancia de Marina de Sevilla, que permite la navegación, y la de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, que autoriza el uso de las riberas para la construcción de embarcaderos y rampas.

El servicio de barcas, en esta su etapa "privada" ha ido experimentando notables modificaciones, especialmente en el aspecto técnico y en lo que se refiere a los volúmenes de uso, provocadas, a su vez, por los cambios generales sufridos en todo el ámbito agrario del bajo Guadalquivir, así como por el progresivo incremento de la motorización y mecanización de las faenas agrícolas, al aumento del parque de vehículos y a la sustitución, progresiva y definitiva, de los tradicionales modos de tracción y trabajo. Varios vecinos han ido, entre tanto, sucediéndose y compartiendo la propiedad del barcaje, con vínculos familiares frecuentemente, hasta el año 1969 en que se decide la formación de una Cooperativa. Actualmente esa Cooperativa se ha sustituido por una sociedad civil "Barqueros de Coria S.L." que mantiene y gestiona el centenario servicio de barcaje y aborda los retos que sobre el mismo han ido trayendo los días.

## LOS MEDIOS Y LAS TÉCNICAS DEL PASO DEL GUADALQUIVIR

Dos condicionantes han influido siempre en el modo de realizar las

---

(50) Acta del Pleno Municipal del 31 de julio de 1948. *Actas de Pleno*. Tomo XXIII. Archivo Histórico Municipal. Coria del Río.

travesías de una a otra orilla en este sector del Guadalquivir: de un lado, la anchura que éste alcanza en este tramo de su recorrido, (unos 300 mts.), y de otro, el movimiento pendular y continuo de las mareas tan nítidamente perceptibles en este sector del río. Respecto al primer aspecto, la anchura del cauce ha impedido el que el pasaje de barcas en Coria del Río se haya realizado por uno de los sistemas tradicionales, el llamado de maromas o de cordajes extendidos entre las orillas. Es, por otra parte, evidente que ese sistema sería también inviable aquí a causa de la navegación que sostuvo secularmente al puerto sevillano, pero la anchura misma era también, en buena parte, el sustento de la existencia de este mismo puerto. Por ambas razones los habitantes ribereños debieron adoptar técnicas distintas de paso y éstas consistieron en el modelo de travesía a pértiga, a remo y a vela, bien entendido que estos sistemas son coexistentes y que fueron usados al mismo tiempo. El sistema de pértigas, sin embargo, fue haciéndose más dificultoso a medida que ganaba en calado el cauce, lo cual, por otra parte, fue un proceso continuo al amparo y bajo la exigencia de la propia navegación hacia o desde el puerto de Sevilla.

El sistema de pértigas, pese a todo, se ha seguido usando y aún podemos verle hoy, pero esencialmente circunscrito a los momentos de despegue de las embarcaciones mayores o barcazas, que se ajustan a tierra a causa de sus fondos planos y que luego requieren la ayuda de la pértiga para conseguir su flotación, tras la cual, ya a motor, se puede emprender la travesía. Estas barcazas, por su mayor tamaño y por sus diseños suelen ser de escasa y difícil maniobrabilidad y pese a la motorización de las mismas resulta imprescindible la "ayuda" que el barquero realiza apoyándose sobre la larga vara y empujando al fondo en que se asientan hasta hacer despegar a la embarcación.

En las embarcaciones de pasajeros el sistema de empuje tradicionalmente usado fue el de remos. Se situaban éstos en la mitad de las respectivas bordas, girando en torno a un soporte; sentado de espaldas a la proa, asidas las manos en los mangos, el remo trasladaba pausadamente todo el peso de las barcas y su pasaje. Lógicamente, este modo elemental y primitivo fue abandonándose a medida que los barcos recibieron la instalación de motores de explosión y actualmente sólo las pequeñas canoas de pesca siguen teniendo en este sistema de remos su medio de tracción. Así mismo, son también las embarcaciones mayores destinadas a la pesca las que han conservado el uso de las velas, que utilizan cuando el viento les es favorable, pese a ser la mayor parte de las mismas barcas hoy equipadas con motor.

Tanto en las barcas movidas a pértigas como en las de remos, las velas fueron también utilizadas como complementario modo de tracción y movimiento, no sólo en las ya citadas barcas dedicadas a la pesca, sino en las que servían para el pasaje de personas y de animales. Eran velas

triangulares, sostenidas por un sólo palo vertical, ubicado en la pequeña plataforma de proa, que llevaba, a cierta altura, otro palo cruzado en diagonal, que era el que sirve como fijador del velamen y como base del espacio triangular invertido en el que se desarrollaban estas estructuras. Se trata de un tipo, por otra parte, bastante frecuente en todo el Guadalquivir bajo, que vemos reflejado en la centenaria iconografía del puerto y ría de Sevilla o en las imágenes actuales de la navegación en algunos sectores nilóticos (51) y, en general, en todo el ámbito fluvial del Mediterráneo.

Los esquemas aquí descritos han pervivido sin apenas modificaciones durante siglos hasta comienzos de los años cincuenta, en que comenzaron a introducirse los motores en los barcos dedicados al pasaje, primero, y luego a todos los demás tipos y funciones. De aquéllos, fueron las barcazas planas las primeras en utilizar esta tracción motorizada y ello se hizo por un procedimiento hasta cierto punto original, ya que al no estar las barcas acondicionadas por su diseño para la instalación del motor se colocaba en sus costados una barca o canoa que portaba el motor y que, de esa forma, "tiraba" de la pesada barcaza, al modo que los remolcadores deslizan a los grandes buques en los puertos. Con posterioridad los motores se instalaron también en las barcas para pasajeros, sin que tampoco éstas modificasen al principio sus tradicionales tipologías. Más tardíamente las embarcaciones se han ido construyendo con estructuras distintas, acondicionadas desde su concepción al uso del motor. Esta circunstancia, por su parte, vino a significar también en gran medida la sustitución de las barcas de madera por las construidas con materiales metálicos, lo que ha significado un casi definitivo golpe de gracia para las ya decadentes actividades de carpintería de ribera (52).

En la actualidad el servicio de barcaje se atiende con una flotilla de dos barcazas y dos barcos. De las barcazas, sólo una permanece en activo tránsito en tanto la otra aguarda reparándose o esperando sustituir a la primera en caso de avería. El sistema permite la casi total garantía de continuidad en la prestación y está permitido por una demanda que no alcanza a obligar el paralelo funcionamiento de las dos. Así mismo, en los barcos de pasajeros se sigue un sistema semejante, realizando, a veces, uno de los no usados, la función complementaria de prolongador del pequeño muelle. Este barco, de estructura semiplana, es el que se utiliza en los momentos en que las crecidas del río provocan las fuertes corrientes que

---

(51) Vid. *Geografía Social de la Humanidad*. Vol. 2. ed. Planeta. pág.

(52) No debe olvidarse que estas modificaciones son coetáneas al progresivo deterioro del sistema ecológico del Guadalquivir y su inmediata y paralela disminución de las especies que sostenían la secular tradición de pesca fluvial, que, a su vez, era la principal fuente de demanda para la construcción de embarcaciones.



impiden salir a las pesadas barcazas, ya que en ellas pueden introducirse hasta dos vehículos atravesados (véanse ilustraciones).

Ya hemos visto, pues, como el pasaje ha permanecido perpetuando ciertos sistemas tradicionales de navegación fluvial y como también han ido siendo introducidas las modificaciones técnicas que trajeron los tiempos. Estas últimas no sólo han venido a modificar las estructuras de las embarcaciones con las ya citadas nefastas consecuencias para los talleres de carpintería de ribera, sino que, a su vez, han paliado en alguna forma la dependencia respecto al otro aspecto que apuntábamos al principio: las mareas del Guadalquivir. En efecto los años de común convivencia de los barqueros y el río, las experiencias seculares y su transmisión generacional, el saber del río y sus secretos hizo que el pasaje de barcas en Coria del Río se desarrollara en función de una dinámica de paso que pretendía tan sólo aprovechar en la mejor manera posible la fuerza motriz de las mareas (53). Es bien conocido cómo las mareas se perciben en el tramo fluvial bajo del Guadalquivir hasta una altura próxima a Alcalá del Río (54), de forma que en la altura de Coria del Río las travesías han de hacerse siempre con trazados perpendiculares a una corriente de mareas, ascendente o descendente. En estos casos, durante la larga etapa histórica previa a la introducción de los motores, este hecho añadía una dificultad al esfuerzo humano. Así fue cristalizando y transmitiéndose una forma de travesía en dos segmentos que formarían un ángulo cuyo vértice se situaría aproximadamente en el centro del cauce. (vid, esquema). En el primer tramo o segmento, la travesía se traza “contracorriente”, es decir, alejándose de la perpendicular del punto de atraque en la orilla opuesta; obviamente, es este el espacio de mayor dificultad, el que requiere el mayor esfuerzo, pero llegado a la mitad del trayecto (ésta es su ventaja), y ya alejado del punto de atraque, sólo resta dejarse llevar, ahora “a favor de corriente”, controlando la navegación para arribar al embarcadero. De esta forma, el esfuerzo es menos continuo y menor que si se intentara un trazado lineal y perpendicular a la corriente de marea. Por otro lado, el mayor esfuerzo debe rendirse en el momento de la partida, cuando las fuerzas están “más descansadas”.

#### ALGUNAS CONSIDERACIONES FINALES ACERCA DE LA SIGNIFICACIÓN ACTUAL DEL PASAJE

Uno de los elementos básicos para poder evaluar la significación

---

(53) “Los ríos son caminos que andan”, tal como leemos en MORICE, L. *Les transports fluviaux. Que sais je?*. París. 1968. pág.5.

(54) Vid. VANNEY, J.R. *L'hydrologie du Bas Guadalquivir*. Madrid 1970.

actual del servicio de barcajes de Coria del Río sería el poder analizar los datos sobre la intensidad de sus usos y sobre el "hinterland" espacial hasta el que llega su funcionalidad. Siendo, como sin duda lo es, una actividad de servicio éste es un dato fundamental para ponderar no sólo la realidad del barcaje a escala local, sino a una escala más amplia tal como hemos venido manteniendo en este trabajo. Más, pese a los reiterados y varios caminos intentados para obtenerlos, estos datos no son hoy por hoy posibles de utilizar por ningún investigador. Es cierto que, especialmente desde la formación de la Cooperativa lo cual supuso una concertación y comanización de interés de los distintos barqueros, estos datos existen, y muy especialmente desde los recientes momentos en que se halla constituida una sociedad civil. Pese a ello no nos ha sido posible obtener ningún tipo de información a partir de la cual poder realizar valoraciones. La situación es, en cierto sentido, sorprendente: el viajero abona el importe del pasaje sin recibir documento alguno, de forma que sólo las anotaciones en el diario de viajes permite cuantificar los tráficos, pero estos datos, como ya se ha dicho, no son utilizables por el investigador.

Hemos calculado, de una forma aproximada y tan sólo a partir de mi doble condición de usuario y de observador interesado, cuáles podrían ser los valores medios de utilización del pasaje. Según hemos calculado y a partir de la noticia previa de que este servicio funciona el tiempo de duración de la luz diurna, hemos partido de unas 10 horas de servicio diario a lo largo del año, como valor medio. Para cada hora hemos establecido una media de 3 viajes a las barcas, es decir, 6 travesías (cada una de ellas ha de ser abonada particularmente), y admitiendo la cifra de 4 automóviles por viaje ello nos daría un total medio de 240 automóviles diarios. Un cálculo parecido respecto al barco de pasajeros, el cual transporta también a infinidad de motocicletas y aun a automóviles pequeños, nos daría unos 6 viajes completos (12 travesías) a la hora y con una media de 15 personas/viaje llegaríamos al total medio de 1.800 personas en ambos sentidos (o 900 travesías completas).

Son, obviamente, cifras que han de entenderse con todas las reservas derivadas de la metodología empleada para su obtención, pero que, en cualquier caso, nos acerca a valores importantes de uso, especialmente si se tienen en cuenta, entre otras cosas, lo reducido del terrazgo coriano, la población total de Coria del Río (en torno a 20.000 habtes.), y la común disminución de la población empleada rural, muy intensa en un municipio como el coriano cuyo principal foco de atracción de cara al empleo es el foco urbano de Sevilla, es decir, en un municipio que, como otros del entorno periurbano de Sevilla ve a su población desaparecer de los campos de labrantío y entrar en un claro proceso de terciarización, lo que, en suma caracteriza a los municipios que, como el coriano, está ya

abocado a convertirse en breves en una más de las "ciudades dormitorio" de la gran urbe sevillana.

*Juan Manuel SUÁREZ JAPÓN*  
*Departamento de Geografía*  
*Universidad de Cádiz*

## LA PRIMERA OCUPACIÓN DEL ESPACIO LOCAL DE SEVILLA

En una primera fase se le dio un carácter de ciudad dormitorio de la primera zona residencial del sector de Sevilla, en el grupo de barrios de San Fernando, San Carlos y San Lorenzo, durante la etapa de la "Gran Sevilla" de los años 60 y 70. La primera etapa del desarrollo urbano de esta zona se dio en el momento de su incorporación al municipio de Sevilla, en 1961, cuando se le dio un carácter de ciudad dormitorio de la gran urbe sevillana. En esta etapa se dio un carácter de ciudad dormitorio de la gran urbe sevillana.

En una segunda fase se le dio un carácter de ciudad dormitorio de la gran urbe sevillana, en el momento de su incorporación al municipio de Sevilla, en 1961, cuando se le dio un carácter de ciudad dormitorio de la gran urbe sevillana.

En una tercera fase se le dio un carácter de ciudad dormitorio de la gran urbe sevillana, en el momento de su incorporación al municipio de Sevilla, en 1961, cuando se le dio un carácter de ciudad dormitorio de la gran urbe sevillana.

En una cuarta fase se le dio un carácter de ciudad dormitorio de la gran urbe sevillana, en el momento de su incorporación al municipio de Sevilla, en 1961, cuando se le dio un carácter de ciudad dormitorio de la gran urbe sevillana.

