

# LA ORGANIZACIÓN PORTUARIA DEL GOLFO DE CÁDIZ EN LOS SIGLOS XVI Y XVII: EL ARENAL DE SEVILLA Y SUS ANTEPUERTOS

The Port Organization of the Cádiz Gulf in the 16<sup>th</sup> and 17<sup>th</sup> Centuries:  
The Seville Harbor and Its Foreigners

MARCOS PACHECO MORALES-PADRÓN\*

Recibido: 10-07-2018

Aceptado: 28-06-2021

## RESUMEN

El presente artículo trata sobre un apartado de la historia de Sevilla que siempre se ha solido obviar y poco profundizar en la historiografía: la localización y características técnicas del puerto del Guadalquivir durante la Carrera de Indias. Se intenta explicar la interacción de los diferentes atracaderos, como Cádiz, Sanlúcar de Barrameda, Coria/La Puebla del Río o San Juan de Aznalfarache, que, en relación con el Arenal sevillano, surgieron como complemento del primero debido a la progresiva falta de calado en el cauce. Juntos formarían un complemento indisoluble, desde la bahía de Cádiz o la playa Bajo de Guía hasta la Torre del Oro, que transportarían las riquezas americanas y a miles de pasajeros a Indias, con todo el bagaje cultural y material que ello representó.

**Palabras clave:** Puerto de Sevilla; Río Guadalquivir; Historia de Sevilla; Carrera de Indias.

## ABSTRACT

This article deals with a section of the history of Seville that has always been hard to ignore and little delve into the historiography: the location and technical characteristics of the Guadalquivir port during the Carrera de Indias. We try to explain the interaction of the different berths, such as Cádiz, Sanlúcar de Barrameda, Coria / La Puebla del Río or San Juan de Aznalfarache, which, in relation to the Sevillian Arenal, emerged as a complement to the first due to the progressive lack of draft in the channel. Together they would form an indissoluble complement, from the bay of Cádiz or the Bajo de Guía beach to the Torre del Oro, which would transport American riches and thousands of passengers to the Indies, with all the cultural and material baggage that this represented.

**Keywords:** Port of Seville; Guadalquivir river; History of Seville; Race of the Indies.

## INTRODUCCIÓN

Podríamos definir al Guadalquivir como un “río de historias”. Contundente consigna que resume su importante traza histórica, pues en estas aguas se han establecido muchas de las raíces de la organización portuaria de España. No es casualidad que, durante dos prolongadas épocas, su entorno llegase a ser el más importante de la península ibérica. Estas fueron desde el siglo I al V d.C.,

\* Universidad Pablo de Olavide. marcospachecomoralespadron@gmail.com

cuando *Hispalis* se convirtió en puerto líder del tráfico Iberia-Roma<sup>1</sup>, e incluso de los que abastecían las necesidades del Imperio y, después, desde el XVI hasta finales del XVII cuando llegó a ser el más importante en relación con el Nuevo Mundo, como ahora veremos.

No obstante, y a pesar de este protagonismo, Sevilla durante mucho tiempo ha vivido, y sigue viviendo, de espaldas al Guadalquivir. Sin embargo, he aquí la paradoja, pues todo lo que ella es, ha sido y, esperemos que sea, en buena medida vendrá dado por su río<sup>2</sup>. Esta contradicción, de la ciudad y sus gentes, se viene repitiendo con sistemática elocuencia, a modo de paradigma, no solo como una forma de vivir, sino también palpable en la historiografía. En cuanto a este apartado, se echan en falta más aportaciones específicas de temas portuarios o navegación. Por otro lado, en lo referente a una temática más general, especialmente tocante a la de los siglos XVI y XVII, debemos advertir que las partes relacionadas con el río se configuran con aspectos que de formas diversas giran en torno a su cauce, pero sin contar con él o tratándolo de una manera muy somera.

El Guadalquivir a su paso por Sevilla no solo es un importante aspecto geográfico, sino también social, higiénico, alimenticio o económico, entre otros, a tener en cuenta desde el punto de vista de la historiografía hispalense. De ahí el enorme interés que esta investigación nos ha suscitado al acercarnos desde una óptica poco tratada, el puerto en sí, y que desde nuestro punto de vista particularmente define una época tan importante en la Historia de Sevilla, España y América como es el Siglo de Oro.

### *¿Por qué un puerto en Sevilla?*

No podemos empezar sin cuestionarnos la razón de este emplazamiento. Queremos aclarar que no estamos hablando de las causas de la elección de Sevilla como cabecera para el comercio con América, sino la erección de la ciudad como matriz portuaria del Guadalquivir. Entonces, ¿qué circunstancias

1. Para más información pueden consultarse las abundantes aportaciones de Genaro Chic García como: “Consideraciones sobre la navegabilidad del Guadalquivir en época romana”, *Gades*, no. 1 (1978): 7-20, “Gades y la desembocadura del Guadalquivir”, *Gades*, no. 3 (1979): 7-24, “El tráfico en el Guadalquivir y el transporte de las ánforas”, *Anales de la Universidad de Cádiz*, no. 1 (1984): 33-44, “La navegación fluvial en época romana”, *Revista de arqueología*, no. 142 (1993): 28-39 o “De Tartessos a Baetis. La navegación y sus evocaciones en la Antigüedad”, *Andalucía en la historia*, no. 62 (2018): 8-13, entre otros.

2. Solo hay que realizar un repaso por las noticias económicas recientes de la capital, en las que la actividad industrial del puerto de Sevilla cada vez cobra mayor protagonismo (metalmecánica, estructuras offshore, logística, tráfico ferroviario, etc.).

determinantes hacen que sea en esta zona y no en otra donde radique el único puerto marítimo de interior<sup>3</sup> de la Península?

Debemos asentar que las ventajas de esta situación obedecen a que<sup>4</sup>:

- Sevilla se encuentra alejada de las malsanas marismas.
- Todos los días la marea llega hasta el Arenal, y más allá<sup>5</sup>.
- La ciudad se halla entre dos cornisas: los Alcores y el Aljarafe.
- Su parte más alta se ubica a unos 12 m sobre el lecho del río, con lo que algunas zonas quedaban a salvo de sus crecidas.
- Posee una privilegiada comunicación regional a través de dos valles: el de la ribera de Huelva para Sierra Morena y el del Guadaíra hacia las zonas Béticas. Detrás se extiende toda la depresión del Guadalquivir llena de recursos naturales y población.

De esta forma, a 80 km del mar en línea recta, Sevilla (y su puerto) era la salida natural de toda la región interior y casi el último sitio elevado de la planicie antes de entrar en el lacustre mundo marismeño. (Fig. 1)

### CONTEXTO HISTÓRICO

Para Sevilla el siglo XV es la época de la primera opulencia; la magnífica tradición comercial de años anteriores emerge antes del “Descubrimiento”<sup>6</sup>. Sin embargo, su desarrollo se debe más a las mismas cualidades geográfico-económicas de la ciudad que a los elementos exógenos. Sevilla y su entorno valen *per se*. El mismo Ortiz de Zúñiga, historiador local del siglo XVII, diría:

3. En los últimos años se ha ido revisando la condición de Sevilla como puerto “fluvial” en pro de “marítimo de interior”. Aclaremos que en el río no se da un tráfico entre diferentes puertos ribereños, ya que solamente existe uno, como podría darse en los ríos Rin o Sena. Otra de las cuestiones que prevalecen es que por el Guadalquivir no navegan embarcaciones típicamente fluviales, como pueden ser gabarras o barcazas, sino que es surcado por barcos que cubren rutas oceánicas. Por último, existe un clarísimo factor determinante, y es que el tramo final del estuario es una ría y no un río, ya que se encuentra sujeto al efecto diario de las mareas. Además, el control de la Autoridad Portuaria empieza en la misma desembocadura con el faro de Chipiona, Cádiz. Si denominamos Sevilla como “puerto fluvial”, sería por su claro condicionante geográfico tierra adentro.

4. Antonio González Dorado, Sevilla centralidad regional y organización interna de su espacio urbano, (Sevilla, 2001), 77.

5. Actualmente, y tras muchas obras de rectificación del cauce, la amplitud o carrera de marea hasta Sevilla es de cerca de dos metros.

6. Quien de forma monográfica mejor ha tratado este siglo y su precedente ha sido Ramón Carande y Thovar con su clásica obra: Sevilla, fortaleza y mercado (1982 1ª ed.).

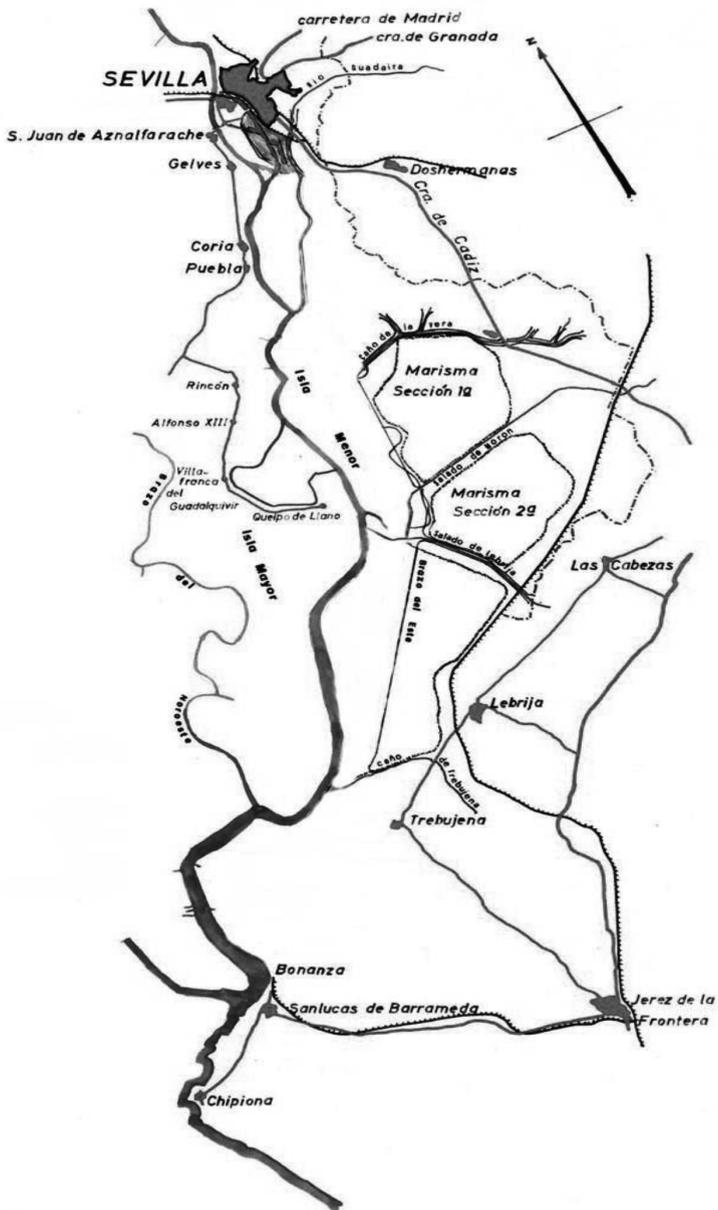


Figura nº 1: Sevilla y el Bajo Guadalquivir; elaboración propia modificando el original aparecido en un artículo de Nicolás Salas en el diario Andalucía Información.

Había llegado Sevilla a la mayor opulencia de vecindad, de comercio y de riqueza, que todo desde su conquista, llena de numerosísimo pueblo, en el que florecieron las industrias mecánicas, eran muchas las fabricas de todo género de ropas, que no solo a España sino a Italia y Francia comerciaban sus mercaderías, todo género de sedas, brocados y telas ricas; abundaba en cosechas de aceite, vino y lanas, que a Inglaterra, Francia, Flandes, se conducía con gran útil; la nobleza opulenta de renta de sus heredades y tierras, en ella ejercía la labranza por sus mayordomos, haciendo abundar la tierra de frutos y ganados; así, se fundaron opulentos mayorazgos; así, sustentaban lucidas tropas de escuderos hidalgos, los caballeros muy ricos, que ya al servicio de los Reyes, ya a sus propias pasiones [...] <sup>7</sup>.

La ciudad está normalizada para la época; obedece al esquema tradicional de centro urbano medieval amurallado, con una población que ronda los 60.000 habitantes al final de la centuria, un apreciado desarrollo comercial y mercantil (ya casi todo en manos foráneas) y, sin duda, con la misma base económica que en los siguientes siglos. Sevilla, en definitiva, es una ciudad idéntica a las de su época en la Castilla de los Trastámara. Se mantiene, pues, vigente el esquema de siglos anteriores, uno de cuyos fundamentos está en ser, desde el primer año de la castellanización (1248), el “puerto de la meseta” <sup>8</sup>.

Las características ecológicas y, sobre todo, su situación estratégica como cruce de caminos y centro regional andaluz, hacen de ella una de las ciudades más privilegiadas para el comercio euroafricano. Sin embargo, esta realidad bajomedieval va a ser transformada cuando América se incorpore al devenir histórico andaluz; las nuevas posesiones de ultramar, el monopolio y, sobre todo, la propia respuesta socio-económica, formularán el primer movimiento ondulatorio de crecimiento y desarrollo del sur.

El XVI es, como bien sabemos, un gran siglo de expansión cultural y territorial; desde 1493 los intereses y las actitudes convierten lo cotidiano de la ciudad en algo más universal. Sevilla gracias a América salta de lleno; es una nueva sociedad la que nace en las gradas de la Catedral, las Atarazanas o, más tarde, en el edificio de la lonja de mercaderes. No obstante, el aparente espejismo que los cronistas y eruditos dieron de la centuria sevillana, especialmente lo tocante a las capacidades de su puerto, debe de estar sujeto a nuevas tesis; la antigua documentación se está revisando y hará ver que todo es más real <sup>9</sup>. El

7. Diego Ortiz de Zúñiga, *Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla, metrópoli de Andalucía* (Sevilla, 1988), 341.

8. Acrecentado por la permanencia en sus aguas de la sede del Almirantazgo de Castilla. Más información en Ignacio de la Concha Martínez, “El Almirantazgo de Sevilla”, *Anuario de Historia del Derecho Español* (1948-49): 459-525.

9. La primera persona que empezó a tocar el tema fue Luis Navarro García con su artículo “El Puerto de Sevilla a fines del siglo XVI”, Archivo hispalense: Revista histórica, literaria y artística,

nuevo continente va a terminar modificando el destino de la ciudad frenando, por decirlo de alguna manera, su porvenir como capital regional para orientarla por completo hacia un destino mundial. El trasiego de mercancías que por los postigos y puertas desembocaban al río, harían exclamar al mismísimo Lope de Vega: “por donde todos los años entra en ella dos veces el sustento universal de España”<sup>10</sup>. En palabras del profesor Antonio Collantes de Terán, en Sevilla se produjo “la victoria de Mercurio”<sup>11</sup>. Volviendo a recurrir a Ortiz de Zúñiga:

Estaba Sevilla por estos años en el auge de su mayor opulencia, las Indias, cuyas riquezas conducían las repetidas flotas que cada año la llenaban de tesoros, los cuales atraían el comercio de todas las naciones, y con él la abundancia de que en el orbe todo es estimable por arte y por naturaleza, crecían de este paso las rentas, aumentándose el valor de las posesiones en que los propios de la ciudad recibieron grandísima mejora<sup>12</sup>.

Sin embargo, la capital del Guadalquivir no fue elegida para albergar la Casa de la Contratación por puro capricho de los Reyes Católicos. Algunos autores como el profesor Pérez-Mallaína Bueno<sup>13</sup> han enumerado los factores, de los que hoy traemos a colación una síntesis de ellos:

- Al organizar Castilla, como Portugal, el comercio atlántico bajo régimen de monopolio, se imponía que el puerto de control reuniese una serie de requisitos que facilitasen su seguridad militar y los controles fiscales; ambos garantizados en el caso hispalense por su condición fluvial/ marítima de interior.
- Dado que casi la totalidad del litoral andaluz había quedado bajo régimen señorial –en particular de la poderosa casa de Medina Sidonia<sup>14</sup>–, era lógico

---

tomo 45, no. 139-140 (1966): 141-178. El XVIII recientemente ha sido analizado por Manuel Castillo Martos, Joaquín Rodríguez Mateos y Juan Manuel Rodríguez Japón, en *Sevilla y su río en el siglo XVIII. Un proyecto ilustrado para la mejora del cauce del Guadalquivir* (Sevilla, 2012).

10. Félix Lope de Vega Carpio, *El peregrino en su patria* (Madrid, 2016), 41.

11. Antonio Collantes de Terán Sánchez, “De Betis a Guadalquivir: la victoria de Mercurio”, en Elisa María Ferreira Priegue (ed.), *Itinerarios medievales e identidad hispánica: XXVII Semana de Estudios Medievales* (Estella, 2000), 159-188.

12. Ortiz de Zúñiga, *Anales eclesiásticos*, 524.

13. Para tal interés consultar Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, “Auge y decadencia del puerto de Sevilla como cabecera de las rutas indianas”, *Caravelle*, no. 1 (1997): 15-39 y Albert Girard, *La rivalidad comercial y marítima entre Sevilla y Cádiz hasta finales del siglo XVIII* (Sevilla, 2006), 41-55.

14. Sobre el papel de la casa de Medina Sidonia y su incidencia en el comercio americano en los siglos XVI y XVII, sugerimos la lectura de las aportaciones de Luis Salas Almela: “Nobleza y fiscalidad en la Ruta de las Indias: el emporio señorial de Sanlúcar de Barrameda (1576-1641)”, *Anuario de Estudios Americanos*, no. 64 (julio-diciembre de 2007): 13-60, “Poder señorial, comercio y guerra: Sanlúcar de Barrameda y la política de embargos de la Monarquía Hispánica, 1585-1641”, *Cuadernos de Historia Moderna*, no. 33 (2008): 35-59 y “Un puerto de invierno para la Armada del

que la Corona estableciese la sede del monopolio en un centro bajo su control directo.

- Sevilla podía proporcionar la infraestructura administrativa necesaria, pues ya tenía experiencia.
- La ciudad disponía de un *hinterland*<sup>15</sup> de especial significado al mismo tiempo que, desde siglos atrás, había desarrollado una considerable red mercantil y financiera. Las carencias técnicas quedarían suplidas por las disponibilidades de recursos humanos y económicos.

“De Sevilla debe salir todo, a Sevilla debe arribar todo”. Con este lema, acuñado por el profesor Morales Padrón<sup>16</sup>, el Guadalquivir entra así en la historia de América y se convierte “en el más americano de los ríos”, en palabras del mexicano Carlos Pereyra<sup>17</sup>.

Quizás, y como hipótesis sin ánimo de plantear razones contundentes, la elección de Sevilla en 1503 básicamente pudiera obedecer a un afán centralizador de Castilla: de tener cerca y dominado el núcleo fundamental del comercio en aquel momento. No obstante, la ausencia de una buena infraestructura portuaria y no poseer una tradición financiera a gran escala siempre serían los dos grandes vacíos de la Sevilla americana<sup>18</sup>.

Sin embargo, resulta difícil explicar la elección de un puerto situado tan al interior cuando ni la navegación por sus propias aguas ofrecía buenas condiciones, ni la ciudad disponía de adecuadas infraestructuras portuarias; de ahí la paradoja. Máxime si se tiene en cuenta que lo que sobaban en el suroeste peninsular eran puertos alternativos, casi todos ellos en mejores condiciones. La gran causa, pues, de la elección de Sevilla, precisamente sería la tradición medieval de sus muelles. Para ello, hagamos un breve repaso sobre ellos.

---

Mar Océano: la perspectiva señorial de los duques de Medina Sidonia (1600-1640)”, *Huelva en su Historia*, no. 13 (2010): 135-148, entre otros.

15. Según la R.A.E.: “Zona de influencia de un puerto o de una gran ciudad”.

16. Francisco Morales Padrón, *Sevilla y el río* (Sevilla, 1980), 47.

17. Carlos Pereyra, “El Guadalquivir en la Historia de América”, *Revista de Indias*, no. 1 (1940), 17.

18. Sirva de ejemplo que, hasta finales del siglo XVI, Sevilla no tuvo una escuela de mareantes; lugar en donde no solo se enseñaba el manejo del barco, sino también el de marear en las cartas, astronomía, cartografía, etc. Véase Pablo Emilio Pérez-Malláina Bueno, “Sevilla centro de la Carrera de Indias y de la náutica española en el siglo XVI”, en Bibiano Torres Ramírez y José Hernández Palomo (eds.), *Andalucía y América en el siglo XVI: actas de las II Jornadas de Andalucía y América*, Vol. I (La Rábida 1982), 307-332.

### *El puerto altomedieval musulmán*

Afirmar que Sevilla debe buena parte de su importancia económica a su conexión con el Guadalquivir, no es sino reconocer lo que ya es un tópico en la historia de la baja Andalucía. Sin embargo, conocemos muy poco de esta relación antes de la conquista castellana, y así lo subraya Magdalena Valor Piechotta, experta en la materia<sup>19</sup>. Los escasos datos que poseemos apuntan a que esa vinculación se mantuvo, ya que Sevilla debió de conocer un tráfico comercial inusitado, en especial cuando pasó a ser la capital administrativa del califato almohade (1148).

No hay muchas noticias referentes al puerto de *Isbilya* y su entorno, tan solo contadas cuestiones entresacadas de crónicas musulmanas y todas ellas tocando, si no directamente, aspectos como muelles o vida en el Arenal<sup>20</sup>. En cambio, sí sabemos que la zona portuaria estaba delimitada por los propios elementos naturales: desde la última vuelta que el río da antes de ver Sevilla (al sur, la punta de Los Remedios) hasta La Isleta (al norte, frente a La Cartuja). De ello podemos aventurar algunos elementos:

- Espacio para el tráfico marítimo (básicamente el Arenal).
- Zona dedicada a la navegación fluvial con Córdoba (paralela a la actual calle Torneo).
- La orilla contraria a Sevilla, en la que nacía un arrabal fundamentalmente nutrido por hortelanos, artesanos y gente de mar: *Ma waraa an-nahr* (Triana).
- El apadero de barcas para el paso de peatones y animales de una banda a otra.

Bajo la dominación musulmana las márgenes estaban convenientemente tuteladas por las autoridades: “Debe protegerse la ribera del río en que está el puerto marítimo de la ciudad evitando que se edifique ninguna construcción”<sup>21</sup>. Este problema, que en el siglo XVI lo veremos con unas características importantes (en la zona portuaria nacen tres arrabales), ya se contempla en el XII:

Esta zona es —prosigue la crónica— en efecto, el puerto vital de la ciudad, el lugar por donde salen las mercancías que exportan los comerciantes, el refugio de los extranjeros y el arsenal para reparar los barcos, y por tanto no ha de ser propiedad particular, sino solo del Estado.

19. Magdalena Valor Piechotta. “El puerto de la ciudad”, en Magdalena Valor Piechotta (coord.), *El último siglo de la Sevilla 1147-1248*. Exposición Real Alcázar de Sevilla 5 diciembre 1995-14 enero 1996 (Sevilla, 1995), 265-267.

20. Las primeras referencias traducidas al castellano aparecieron en el tratado de Ibn `Abdún y el de Idrisi en la *Colección de Textos Medievales*, dirigida por Antonio Ubieto Arteta (Valencia, 1974).

21. García Gómez y Lévi-Provençal, *Sevilla a comienzos del siglo XII*, 103.

Será en esta etapa medieval cuando más hincapié se hará en guardar un orden estricto en las orillas del *al-wādi al-kabīr* en cuanto a bien público se refiere:

El Cadí debe poner todo su celo en defender este punto de reunión de los mercaderes, viajeros y demás gentes y al curador de las herencias debe prescribísele que no se enajene en este lugar ni un solo palmo<sup>22</sup>.

No obstante, bien poco sabemos sobre el ajeteo diario del Arenal musulmán, aunque hay una referencia clara sobre algunos lugares destinados a la venta o cambio de cosas concretas, como era el zoco del carbón, situado en la zona que aún en el siglo XVI servía como tal: ...deben de protegerse los lugares de la orilla del río en que se venden carbón por subasta, e impedir que se le quite terreno, pues son mercados de gran utilidad<sup>23</sup>.

En resumen, el puerto, desprovisto de toda infraestructura adecuada (no hay muelles propiamente dichos, ni mucho menos almacenes), tiene ya definido su funcionalidad y aspecto que no cambiarían hasta mediados del siglo XIX:

- Salida de mercancías para el comercio regional.
- Medio mercantil exportador-importador internacional.
- Base naval militar.

Estos tres factores, que ya incluso con Estrabón tenían vigencia<sup>24</sup>, se van a repetir a lo largo de los siglos que nos tocan estudiar.

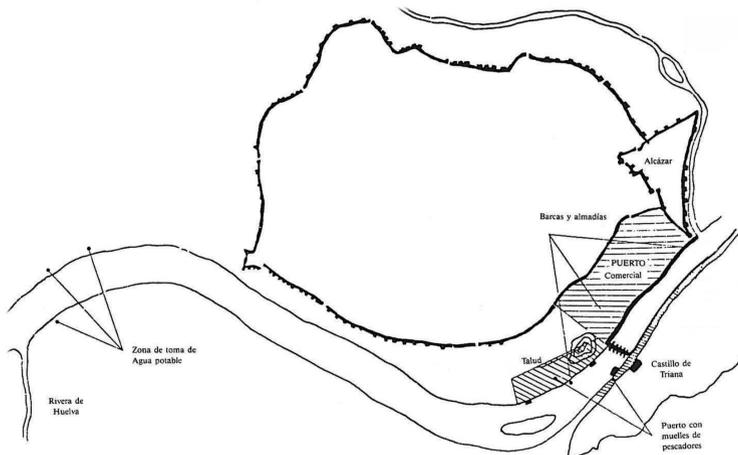


Figura nº 2: hipótesis del puerto musulmán (siglos IX-XIII); elaboración propia basándonos en el plano de Olavide (1771).

22. García Gómez y Lévi-Provençal, *Sevilla a comienzos del siglo XII*, 104.

23. García Gómez y Lévi-Provençal, *Sevilla a comienzos del siglo XII*, 105.

24. Estrabón, *Geografía*. 6, *Libros XV-XVII* (Madrid, 2015), 23.

*El puerto bajomedieval cristiano.*

Una vez conquistada la ciudad por los castellanoleoneses en 1248, la población local es expulsada y Fernando III manda ocupar los huecos vacíos de los antiguos moradores:

[...] a don Roy López mio almirage, et a vos Gonçalvo Martines, et a vos Domingo Munnos, mio alguacil de Sevilla... mando vos que todas las casas et los heredamientos que deian aquellos que se van de Sevilla, que los recabdetes et que los dedes a buenos pobladores, asi como fueren viniendo<sup>25</sup>.

Se va a aplicar el esquema de repartimiento toledano incluso en la nomenclatura de las nuevas collaciones. En lo que a nosotros nos interesa, se preparan las bases de la futura zona marítima por excelencia, identificada quizás con dos aspectos:

- Sede del Almirantazgo en el Real Alcázar.
- Creación de las Atarazanas, o remodelación de unas antiguas de factura almohade, y surgimiento de una nueva “clase social”: la gente de la mar.

Fueron las condiciones climáticas del sur, la mayor posibilidad de días de navegación y el propio centro de gravedad castellano, que empezaba a oscilar hacia el Mediodía, las que hicieron que el puerto del Guadalquivir fuese elegido por Fernando III, luego refrendado por su hijo Alfonso X, como centro de la política naval del reino. Para ello en 1252 “el Sabio” puso o devolvió al funcionamiento las Reales Atarazanas. El edificio resultante fueron dieciseis naves de pilares robustos donde podían construirse y guarnecerse varias galeras a la vez. Con 182 metros de largo, se levantaron a escasos metros de la Torre del Oro. Con el tiempo resultaron ser demasiado grandes para las necesidades normales, y algunos de sus espacios se destinaron a otros usos (pescadería, aduana, almacén, etc.)<sup>26</sup>.

Cronológicamente convendría hacer una escueta disección en el espacio de tiempo que discurre entre la toma de Sevilla y el establecimiento en 1503 de la Casa de la Contratación. Este periodo de 250 años es desigual. En líneas generales, la segunda mitad del siglo XIII y XIV no se consideran como etapas muy brillantes del ámbito marítimo de la ciudad. Si recurrimos a una metáfora

25. Archivo Municipal de Sevilla (a partir de ahora A.M.S.), colección Privilegios, carpeta 168, privilegio del 17 de junio de 1255.

26. Sobre las diferentes etapas históricas y usos de esta construcción, consultar las recientes publicaciones del profesor Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, como “Las Reales Atarazanas de Sevilla, 1252-1493. Un astillero medieval en el extremo occidental de Europa”, en David González Cruz (coord.), *Descubridores de América: Colón, los marinos y los puertos* (Madrid, 2012), 349-367.

que en la bibliografía sevillana es clásica, habrá que decir que, en estos primeros momentos, la ciudad no es un mercado, sino una fortaleza<sup>27</sup>. Se refleja una pequeña entrada de productos de abastecimiento para una población de no más de 40.000 personas<sup>28</sup> y para la preparación de las campañas dirigidas “hacia la frontera de los moros granadinos y del Estrecho”<sup>29</sup>. Además, desde mediados del siglo XIII Sevilla, con frecuencia, no solo se convertiría en la capital política del reino castellano, sino que también la principal ciudad del mismo hacia la cual empezaron a bascular sus latidos socio-económicos. La Crónica General de Alfonso X lo dice terminantemente, aunque con notoria exageración. Es evidente que, por muy famosa que sea, la siguiente referencia no puede ser tomada en sentido literal, pero dice así:

Vienen a Sevilla cada día navíos desde la mar por el río; e las galeras e naos apuertan fasta dentro en los muros, con todas mercancías cuantas son en todas partes del mundo, de Tánjar, de Ceuta, de Túnez, de Alexandria, de Génova, de Portugal, de Ingratierra, de Pisa, d Lombardía, de Bordeos, de Bayona, de Secilla, de Bascona, de Aragón e aun de mar e de tierra de cristianos<sup>30</sup>.

Por lo que vemos, y sin interpretaciones chauvinistas, a partir de estas fechas el puerto andaluz ya está integrado en el devenir económico mundial. Veamos por qué.

La Sevilla medieval, y lo que a su comercio se refiere, fue pasando de un ámbito regionalista a otro continental. Por dar algunas pinceladas sobre esta incipiente actividad, de entre las importaciones tuvieron prioridad las de trigo de Escocia y del Mar Negro; aparejos, estaño, plomo, agujas y pescado de Inglaterra; artillería, pólvora y alquitrán de los Países Bajos; mercerías, cobre y cerveza de Alemania; maderas de Noruega; telas de Francia; armas de Milán; quesos de Cerdeña y, por último, galletas, papel y vidrio de Italia. Mientras tanto, las exportaciones se centraban en sal y jabón a Inglaterra; caballos a Alemania; vino a Portugal y lana a Flandes, Francia e Italia<sup>31</sup>. De todos los productos agrarios exportados, el aceite ocupaba el primer puesto. Entre 1489 y 1515 se han conservado 198 fletamentos correspondientes, en su mayoría, a oleos cargados en 42 naves<sup>32</sup>.

27. En referencia al título de la obra de don Ramón Carande y Thovar: “Sevilla, fortaleza y mercado”.

28. Antonio Collantes de Terán Sánchez, *Una gran ciudad bajomedieval: Sevilla* (Sevilla, 2008), 57.

29. Florentino Pérez Embid, *Estudios de historia marítima* (Sevilla, 1979), 43.

30. Ramón Menéndez Pidal, *Historia de España: antología* (Madrid, 1982), 769.

31. Pérez Embid, *Estudios*, 157.

32. Antonio Miguel Bernal Rodríguez y Antonio Collantes de Terán Sánchez, “El puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVII)”, en Simonetta Cavaciocchi

Desgraciadamente, la falta de documentación impide cualquier tipo de valoración de lo que estos tráficos pudieron suponer. Es más, ni siquiera qué significó el puerto hispalense en todo el entramado portuario de la baja Andalucía; lo que ya sería un dato indirecto de su importancia como ruta de comercio. La única vía posible son las cifras de arriendo del almojarifazgo, pero como éstas incluyen todos los puertos de la zona, no es posible individualizar al de Sevilla. Solo la publicación de las cifras de 1502 lo permite. Según los cálculos realizados por Rodríguez Llopis sobre dicho año, mientras que el valor de Cádiz estaba en 1.221.150 maravedíes y el de los puertos onubenses en 269.941, el de Sevilla alcanzaba los 4.803.839<sup>33</sup>. Esta cantidad revela el gran volumen de mercancías que, en dicho año, entraron o salieron por Bonanza.

En esta época inicial (siglos XIII y XIV) el tráfico en el puerto de Sevilla era verdaderamente rudimentario y no siempre estuvo a la altura de lo que la ciudad era y representaba. Entre las razones que mejor lo defienden, se encontraban la carencia de una infraestructura financiera, la falta de modernidad en la burocracia bancaria (letras de cambio y pagarés) y, sobre todo, el anquilosado sistema judicial que demoraba por años las decisiones. Alejándonos de todo afán triunfalista, y a pesar de su crecimiento, la Sevilla comercial de la baja Edad Media dejaba mucho que desear.

### *LOCALIZACIÓN Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL PUERTO DE SEVILLA*

Si deficientes eran las condiciones de navegabilidad del Guadalquivir, sus prestaciones portuarias no eran mejores<sup>34</sup>. Pese a tales dificultades, fácilmente reconocibles, el puerto hispalense fue elevado a la categoría de mundial como cabecera del monopolio y, lo que aún es más importante, parece ser que el sistema de tráfico marítimo organizado a partir de él funcionó durante 200 años; de ahí que nos planteemos las siguientes cuestiones:

¿Fue capaz el puerto hispalense de llevar adelante las necesidades exigidas en un comercio continentalista? o, por el contrario, ¿tuvo necesidad de aceptar la incapacidad de sus muelles por motivos de otra índole que no fueran los propiamente mercantiles? ¿Qué relación hay en numerosos documentos que

---

(ed.), *I Porti come impresa economica: atti della "Diciannovesima Settimana di Studi"* (Florenca, 1988), 182.

33. Miguel Rodríguez Llopis, "At the limits of the Europe. Trade and taxation in the southern ports of Castille at the beginning of the XVIth century", en Denis Menjot (ed.), *Les villes frontiere (Moyen Age-Époque Moderne)* (Paris-Montréal, 1996), 93.

34. Para una mayor profundización sugerimos nuestra aportación: "El puerto de los Austrias: las carencias portuarias de la Sevilla americana (1503-1717)", en Elena Acosta Guerrero (Coord.), *XXII Coloquio de Historia Canario Americana* (Las Palmas de Gran Canaria, 2016), 1-12.

señalan otros puntos aguas abajo como Coria, La Horcada o El Borrego? En cuanto a las características técnicas, ¿qué cantidad de metros cuadrados de río tenían las embarcaciones para atracar en el Arenal?, ¿qué superficie terrestre les correspondía? o, ¿cuántas naos se podían acoger?

Estas son solo algunas de las preguntas que en las siguientes líneas vamos a intentar contestar.

### *Compás de las Naos*

En una de sus últimas acepciones, la palabra “compás” significa espacio adjunto a monasterios o casas de religión, pero muchas veces es sinónimo de atrio, soportal, cobertizo o, en ciertas provincias como la de Sevilla, zaguán. También se daba nombre de “compás” a sitios no adyacentes a iglesias o conventos, encontrando en los muchos papeles y documentos relativos a la capital el de La Laguna, que es al que Cervantes se refiere<sup>35</sup>. El Compás que nos interesa era el del Arenal que, en pocas palabras, se trataba de una llanura malsana, abandonada y pantanosa; en palabras del prestigioso americanista Ramon María Serrera Contreras: “una mezcla de estercolero y Wall Street”<sup>36</sup>. También se le llamó “Compás del Río” más luego, tras los charcos que las lluvias en ella dejaban estancadas, se le empezó a conocer como el ya mencionado “Compás de La Laguna”. Era un lugar frecuentado por “todas las lenguas del universo”<sup>37</sup>. Allí se daba un continuo ir y venir de mercaderes, marineros, soldados, vendedores ambulantes, forasteros, frailes, etc., atraídos por las historias de riquezas que contaban del Nuevo Mundo mientras respiraban un aire lleno de campestres olores y pestilencias provenientes de los cercanos muladares. Con estas palabras se puede esbozar una imagen mental de lo que era esta zona. (Fig. 3)

En cuanto a la geografía portuaria, es bien sabido que Sevilla y Triana son dos cosas diferentes como lo es Buda de Pest, en Hungría, y esta diferenciación también se aplicaría en la especialización de sus orillas. Desde la punta de Los Remedios hasta el castillo de San Jorge esta estrecha franja de tierra va a ir tomando varios nombres, quizás, por las diferentes actividades relacionadas con el río que en ellas se realicen. Existieron dos zonas:

35. Narciso Campillo, “Noticia del Compás de Sevilla mencionado por Cervantes en su Ingenioso Hidalgo”, en VV.AA. Aniversario de Cervantes. Fiesta literaria verificada en el Instituto de Cádiz para conmemorar la muerte del príncipe de nuestros ingenios. 1616-1874 (Cádiz, 1874), 32-40.

36. Diario de Sevilla (08/11/2015), edición digital (consultada el 20/01/2018).

37. Francisco Morales Padrón, *Historia de Sevilla. La ciudad del quinientos* (Dos Hermanas, 1989), 102.

Por un lado, el puerto Camaronero. Creemos que su situación estaba entre lo que hoy es el puente de San Telmo y el de Isabel II. De esta afirmación se parte de una forma indirecta y poco concreta por encontrar documentación referente a una zona donde se armaban, carenaban y calafateaban navíos. Así, en el Archivo General de Indias encontramos un documento evidenciador del hecho “[...] por mi orden hizo Benito del Río, carpintero de Ribera, vecino de Sevilla en Triana en el Puerto de Camaroneros en la banda de Triana para servicio de [...]”<sup>38</sup>. Sobre su curioso nombre, el cronista Félix González de León cita textualmente “porque los que viven en él se dedican a la pesca de estos animalitos”<sup>39</sup>, siendo esta una opción que tampoco descartamos, aunque bien pudieran darse varias actividades a la vez.

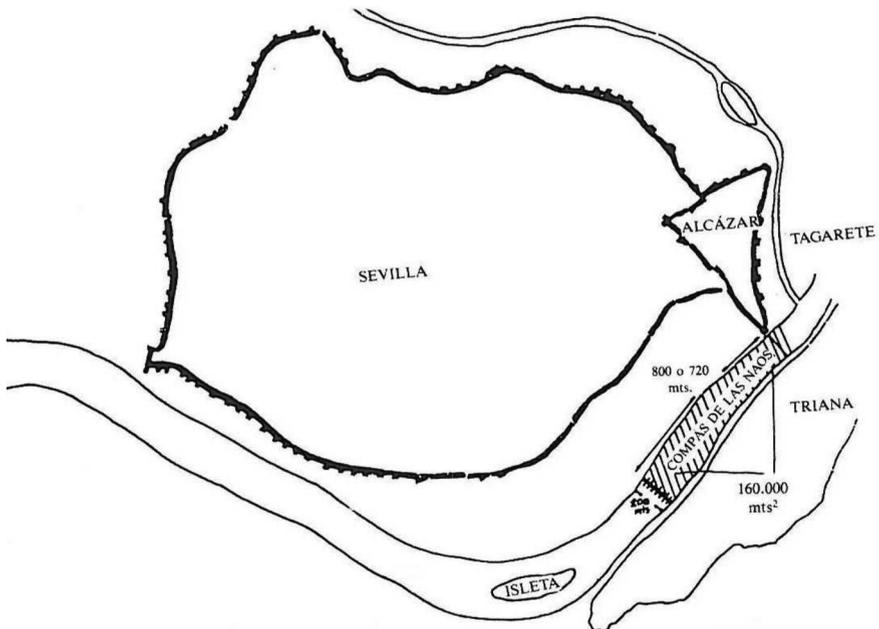


Figura nº 3: hipótesis de superficie de flotación; elaboración propia basándonos en el plano de Olavide (1771).

38. Archivo General de Indias (a partir de ahora A.G.I.), Contratación, legajo 4.792, s. fol., carta dirigida al Consejo Municipal de Sevilla, Sevilla, sin día/mes 1587.

39. Fray González de León, *Noticia artística, histórica y curiosa de todos los edificios públicos, sagrados y profanos de esta Muy Noble, Muy Leal, Muy Heroica e Invicta Ciudad de Sevilla, y de muchas casas particulares* (Sevilla, 2008), 48.

Junto a este se encontraba el puerto de las Muelas/Mulas. Hay muchas referencias sobre dicha zona, pero no existe una localización concreta. Debía tratarse de un espacio solado, quizás con ruedas de molinos; de ahí su nombre. Creemos que era la orilla que hoy ocupan las instalaciones deportivas del Real Círculo de Labradores<sup>40</sup>. Sobre este “muelle” es reseñable que el 17 de agosto de 1513 Vicente Yáñez Pinzón arribó a él con la carabela Concepción, y que pagó un real de plata (34 maravedíes) a unos hombres para que le ayudaran a amarrarla<sup>41</sup>. También en 1519 de aquí partió la famosa armada de las Molucas, comandada por Fernando de Magallanes que lograría completar la primera circunnavegación de la Tierra, aunque esta terminaría de aprestarse en Sanlúcar de Barrameda.

En contraposición, por la banda de Sevilla estaba el puerto del Arenal, lo que el cronista Luis de Peraza llama “Real Puerto de la Cibdad de Sevilla”<sup>42</sup>. Dicho autor sobre esta zona afirma que:

[...] hay una gran playa, donde están las atarazanas para conservar las Galeas en tiempo de invierno, obra del sapientísimo rey D. Alfonso. Así mismo en esta playa adosan las Naos, y hacen de nuevo barcos, quando se quieren hazer, es alabada este Rio de quasi todos los historiadores, cosmografthos y de riadores y profetas [...]<sup>43</sup>.

Sin embargo, y a pesar de ser el corazón económico de la ciudad, en esta zona el cambio político castellano de 1248 no fraguó en ningún nuevo elemento, a excepción de las Atarazanas. Las orillas hispalenses siguieron prácticamente intactas hasta la llegada de Isabel I de Castilla. Entre los siglos XIII y XV el uso portuario Arenal queda determinado por el empleado en tiempos almohades, destacando la inexistencia de cualquier tipo de infraestructura en la que se llevara a cabo el atraque o desatraque de naves. Aunque el grueso de este tipo de operaciones se localizaría entre la Torre del Oro y el puente de barcas, hay que considerar que las márgenes desde el arroyo Tagarete hasta la punta de Los Remedios también servirían para tales menesteres, como se ha venido haciendo hasta hace menos de 100 años<sup>44</sup>.

40. El profesor Morales Padrón muestra sus reservas sobre esta ubicación y no le extrañaría que estuviese junto a la Torre del Oro, al lado del arroyo Tagarete, donde debieron de existir unas ruedas o muelas de molino. En Morales Padrón, *Historia de Sevilla*, 27.

41. Francisco José Iáñez Llamas, “1514.- Honorarios de los pilotos prácticos del Guadalquivir, “de casta le viene al galgo”; algunas consideraciones sobre la prestación del servicio en los siglos XVI y siguientes”, *Revista Prácticos de Puerto*, no. 62 (2010): 38.

42. Luis de Peraza, *Historia de Sevilla* (Sevilla, 1996), 189.

43. Luis de Peraza, *Historia de Sevilla*, 189.

44. Un amplio repaso fotográfico en Javier Rubiales Torrejón (coord.), *Historia Gráfica del Puerto de Sevilla*, Sevilla, 1989.

No sería hasta los primeros decenios del siglo XV cuando, de verdad, una zona se defina como “muelle”. El motivo de tal erección vino dado por la necesidad por parte del Cabildo Eclesiástico de disponer de una instalación en el Arenal para recibir las piedras que iban destinadas a la construcción de la Catedral<sup>45</sup>. Un primer muelle sería construido a los pies de la Torre del Oro, pero dado su gran interés, pronto pasaría a ser de uso general denominándose “Muelle de la Aduana”. La Iglesia entonces pasaría a cobrar un canon por el uso del mismo, pero tal impuesto acabaría en manos de los oficiales de las Atarazanas por considerar que el malecón estaba en zona de su jurisdicción<sup>46</sup>. Por otro lado, el resto de las orillas quedaban armadas con estacadas y planchetas de madera con el fin de mejorar el apomamiento de las naves a lo largo de toda la banda<sup>47</sup>.

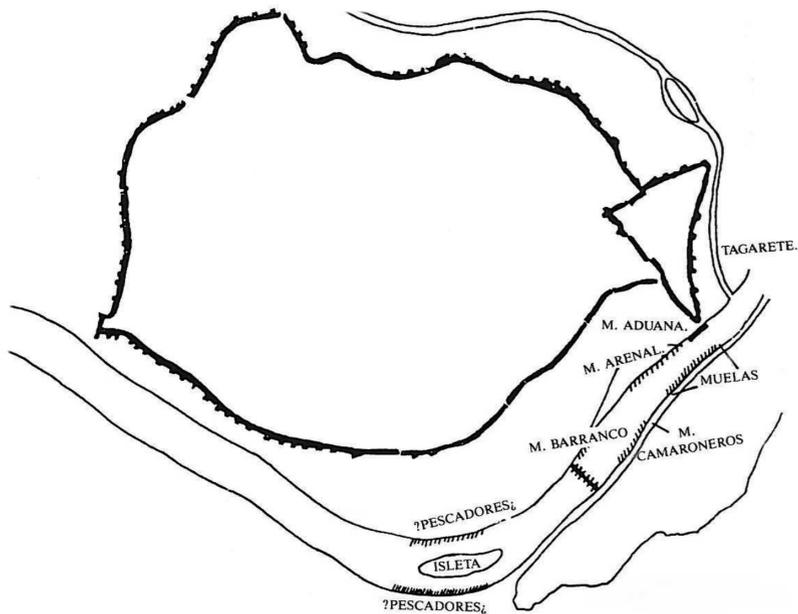


Figura nº 4: muelles o zonas portuarias de la Sevilla del siglo XVI; elaboración propia basándonos en el plano de Olavide (1771).

45. A.M.S., sección I, tomo de los Reyes Católicos, documento nº 1, fol. 6, carta de los Reyes Católicos al almirante Segovia, 15 de febrero de 1475.

46. No será hasta 1473, fecha en la que Isabel I visita Sevilla, cuando el Cabildo Eclesiástico obtiene la cesión de los ingresos.

47. Sobre estos desperfectos, consultar la Cédula de Juan II en A.M.S., sección V, carpeta 1, documento nº 6, sobre los daños que causan los navíos que atracan en zona ribereña y causan daños a la agricultura poniéndose una pena de 2.000 maravedíes a aquellos que lo hagan.

Así vemos que, tanto a un lado como a otro, Sevilla y Triana, la vocación marinera se va a ir perpetuando hasta el siglo XX. Las dos orillas van a adquirir especial importancia en el contexto portuario del Guadalquivir, siendo el lugar de partida o llegada de numerosas expediciones de conquista/exploración o flotas de la Carrera de Indias. Las diferencias a veces son nulas, cuando no es la misma documentación la que de una forma poco específica confunde puerto con muelle; de ahí quizás la trabazón de Camaroneros, Muelas/Mulas y Arenal. Al fin y al cabo, estos lugares encerraban en sí lo que se denominó “el Compás de las Naos”.

Gracias a las aportaciones del hispanista Enrique Otte, que estudió las fuentes notariales para las últimas décadas del siglo XV y primeras del XVI, tenemos información precisa sobre el tráfico portuario del Guadalquivir. Aunque resulta difícil para estos años, entre 1474 y 1500 se registraron 42 salidas; en cambio, de 1500 a 1515 se tienen datos de 377, lo que evidencia el influjo que el “Descubrimiento” pudo tener en la proyección mundial del río, además del propio incremento de la documentación conservada. Es precisamente a partir de este hecho cuando se percibe el mayor aumento: 41 salidas en 1506, 42 en 1510, 40 en 1512 y, dándose el máximo, 53 en 1515<sup>48</sup>.

Una constatación más tardía de este tráfico hemos podido verificarla a partir de un documento de gran valor fechado en 1597<sup>49</sup>. El motivo de su realización fueron las medidas de control establecidas para salvaguardar las flotas que venían de América tras el saqueo inglés de Cádiz (1596). En la fecha del documento la situación parecía crítica, y se ordenó al duque de Medina Sidonia, señor de Sanlúcar de Barrameda, que anotara todos los barcos extranjeros que navegaran por el Guadalquivir desde el 7 de octubre al 19 de noviembre del mismo año. En apenas un mes, el número total de embarcaciones que atravesaron la barra, recordemos que solo foráneos, fue de 94, lo que supone un trasiego muy intenso. La afluencia diaria oscila entre 16 y 24 navíos, aunque hay días en que no llega barco alguno. Por nacionalidades la mayoría son naves hanseáticas, en primer lugar, destacando las de Hamburgo con 23; le siguen las francesas, muchas de las cuales proceden de Terranova; de los países nórdicos –Noruega, Dinamarca y Suecia- hay 21; el resto se reparten en pequeñas cantidades entre Irlanda, Países Bajos, Escocia y Flandes. El tamaño de los navíos oscila entre las 100 y 160 toneladas, aunque también los hay de 40 y menos, y los que sobrepasan las 400, aunque estos sean la excepción. En líneas generales, la carga la constituyen cuatro tipos de mercancías: bacalao, madera, cereales y ropa.

48. Bernal Rodríguez y Collantes de Terán Sánchez, *El puerto de Sevilla*, 812.

49. A.G.I., Indiferente General, legajo 744, consulta del Consejo de Indias sobre el movimiento de barcos en la barra de Sanlúcar al duque de Medina Sidonia, Madrid, sin día/mes 1597.

*LOS ANTEPUERTOS DE SEVILLA*

Si como puerto entendemos una determinada zona en la que el comercio se desarrolla gracias a una infraestructura específica en orden a una cualidad geográfica (fluvial o marítima) sustentada todo ello por un apretado esquema económico, demográfico y político, en el triángulo Sevilla-Cádiz-Huelva encontraremos varios centros portuarios que, sin lugar a dudas, pueden ofrecer tales perspectivas. Si a estos añadimos un cualificado tráfico comercial, centrado en dos vectores como son América y Euro-África, los puertos andaluces atlánticos ofrecen unas cualidades en su estudio dignas de encomio.

Si bien, y como en líneas anteriores ya habíamos visto, una cierta tradición histórica había considerado al puerto de Sevilla como cabeza de serie entre las nuevas tierras conquistadas de Andalucía, esta decisión obedeció a una determinante político-estratégica: estar cerca y permanecer dominando el paso del Estrecho frente a las costas del Magreb. Esta necesidad bélica se va a ir perpetuando a lo largo de los siglos XIII, XIV y XV hasta que un nuevo argumento irrumpa: América. El Nuevo Mundo aparece de repente, no es el fruto de una idea de estado pacientemente madurada como podría haberlo sido Granada. Y esta concepción de improvisación a todos los niveles, político, económico, social e incluso religioso, de los que nuestra larga historia contemporánea está llena, va a ser decisiva en relación al puerto de Sevilla en los siglos que nos interesan.

Hemos querido subtítular este apartado “los antepuertos” creyendo que en el golfo de Cádiz, y más concretamente en el Bajo Guadalquivir, no hubo una unidad independiente entre sí, sino que todos funcionaron estructuralmente, como ocurre en otras partes de Europa. En nuestro viejo continente, y desde épocas remotas, en aquellos ríos que son navegables las grandes ciudades se han solido asentar en la parte alta de sus estuarios y muy próximas a la zona donde desaparecen las pleamares. En relación con ellas, hasta la desembocadura se fueron estableciendo pueblos ribereños siendo los ejemplos muy cuantiosos: en el Elba tenemos a Hamburgo y en su delta a Cuxhaven y Brunsbuttel; en el Wesser a Bremen con Bremerhaven y Geestemünde; en el Rin y en el Escalda a Rotterdam y Amberes respectivamente; en el Sena Rouen y Le Havre; en el Loira a Nantes con Saint Nazaire; en el Garona a Burdeos y Le Verdon y, finalmente, en el Guadalquivir Sevilla con Sanlúcar y Chipiona.

No obstante, en nuestro estuario el protagonismo siempre estuvo aguas arriba, no dándose el caso de un desarrollo industrial en la desembocadura que pudiera rivalizar con Sevilla. Aquí, al contrario que el resto de Europa donde los puertos de interior decayeron a mediados del siglo XVI por falta de calado, las instalaciones hispalenses tal vez se mantuvieron como cabeza rectora por la falta de peso portuario de Sanlúcar o demográfico de Cádiz. Aunque en un principio el de Sevilla era considerado como el puerto de llegada o partida de toda navegación hacia América, hay que tener en cuenta que ya desde mediados del

siglo XVI, y quizás antes, a lo largo del tramo final del Guadalquivir empezaron a surgir “puertos” menores de apoyo.

Quien mejor los ha analizado, con planteamientos propios de un extranjero, ha sido el francés Albert Girard en su obra “La rivalidad comercial y marítima entre Sevilla y Cádiz hasta finales del siglo XVIII” (1932, 2006 reedición), aunque principalmente enfocado en Cádiz. Su idea central, discutible, está en determinar un solo antepuerto Sanlúcar-Cádiz contraponiéndolo a Sevilla, creando así la dialéctica Sevilla-Cádiz en un solo apartado: el comercial. Nosotros pensamos que la cuestión central a discutir no era el hecho de encontrarnos en los siglos XVI y XVII con dos centros económicos diferenciados, sino con un único polo de desarrollo económico.

Pero, ¿en qué basamos esta idea?

### *Puerto político y administrativo*

En 1503 nace lo que se ha venido a llamar “período monopolístico”, que no sería derogado hasta el Reglamento de Libre Comercio (1778). Pero la elección de un único puerto para el envío y recepción de las mercancías americanas no fue mas que una consecuencia desencadenada por etapas anteriores en las que ya se habían tanteado diversas posibilidades. Por ejemplo, entre 1492 y 1503 el lugar de partida de las exploraciones era declarado en las capitulaciones e instrucciones dadas siendo, por lo general, Sevilla, Sanlúcar o Cádiz (dejada ya Huelva), no reflejándose en la mente del legislador desde un primer momento las posteriores dificultades o sugerencias de salida. Aunque, como ya vimos, el “período monopolístico” centró en Sevilla el núcleo político-administrativo, esta idea encontrará su primera ruptura solo cinco años después, cuando en 1508 los colonos de La Española protesten sobre el hecho de tener que salir obligatoriamente del Guadalquivir. Juana de Catilla recularía mediante una Real Provisión dada el 15 de mayo de 1509 por el que los navíos que fueran a las Indias y no quisieran registrarse en Sevilla lo pudieran hacer en Cádiz ante Pedro de Águila y Antón Romi<sup>50</sup>.

¿Qué acaba de ocurrir? Simplemente que desde 1509 ya se ha diferenciado orgánicamente el hecho monopolístico. Aunque Sevilla tiene el control político, en numerosas ocasiones hasta el traslado de la Casa de la Contratación en 1717 esta cederá el poder administrativo a Cádiz. Por el contrario, Sanlúcar no era más que un núcleo intermedio y parada técnica: cambio de pilotos o espera de condiciones favorables para poder sortear la barra. De lo que no cabe duda, es

50. Manuel Babío Wall, *Aproximación etnográfica del puerto y río de Sevilla en el siglo XVI* (Sevilla, 1990), 57.

que a nivel oficial la Casa de Contratación se va a ir perpetuando a lo largo de las márgenes del Guadalquivir hasta llegar a las del Guadalete y San Pedro, en la bahía de Cádiz.

### *Geográficamente*

El complejo puerto-río-antepuertos (Arenal - Bajo Guadalquivir - Sanlúcar de Barrameda/bahía de Cádiz si queremos poner nombres propios) hay que entenderlo como una homogeneidad total. Bien es verdad que debemos advertir varias notas diferenciadoras:

- El Arenal no contaba con espacio suficiente como para poder sostener el incremento de tráfico naval, por lo que su zona de operaciones se va a ir alargando río abajo, y más allá.
- El cauce empieza a presentar problemas infranqueables para los cada vez mayores barcos (bajos arenosos, meandros retorcidos, etc.)<sup>51</sup>.

En cuanto a los antepuertos, estos también reúnen condiciones de comercio difíciles:

- Los parajes y villas intermedias del río, si no contaban con población, apenas llegaban a un centenar de habitantes, cuando no para llegar sus accesos eran a través de las marismas.
- Sanlúcar con la famosa barra arenosa que lleva por nombre, que se convirtió en un frecuente lugar de naufragios y accidentes.
- Cádiz con su amplia y desprotegida entrada a la bahía, cualidades que serían aprovechadas por los ingleses en sus dos devastadores ataques de finales del siglo XVI.

Sin embargo, la totalidad geográfica es única en relación a una misma producción agrícola (aceite, trigo y vid), conexión viaria con el resto de España (excepto tal vez con la singularidad de Cádiz), idiosincrasia social en la baja Andalucía o unas mismas realidades climáticas. Sin embargo, lo que sí es cierto es que el Compás de las Naos se fue quedando pequeño tan pronto como la Carrera de Indias cobró un mínimo de vitalidad y, aún más, cuando las naves empezaron a crecer en tonelaje. Además, allí difícilmente se podía dar cabida

51. Para más información sugerimos nuestra aportación “La navegación por el río Guadalquivir: Siglos XVI, XVII y XVIII”, *Archivo Hispalense. Revista Histórica, Literaria y Artística*, no. 303-305, tomo C, (2017), 233-269.

a las embarcaciones llegadas del norte de Europa y del Mediterráneo cuando coincidían con las flotas de Indias. Las operaciones de carga y descarga, carenas o simples maniobras requerían de un espacio que no podían encontrar por lo que, como más allá del puente de barcas el puerto no se podía ampliar, hubo que habilitar como tales varias leguas al sur, lejos de la protección y control de los oficiales de la Casa de la Contratación, con lo que ello conllevaba (contrabando, irregularidades en la estiba de mercancías o embarque de pasajeros, etc.).

Además de la falta de espacio, para explicar el origen de estos últimos puertos auxiliares río abajo tenemos que entender que el Guadalquivir en el siglo XVI ya era un medio de acceso deficiente cuya degradación fue a peor. Como consecuencia surgieron estas improvisadas “terminales fluviales” pero no para hacer la competencia, sino para permitir el atraque de muchos barcos que, por su calado, no podían atravesar algunos bajos arenosos.

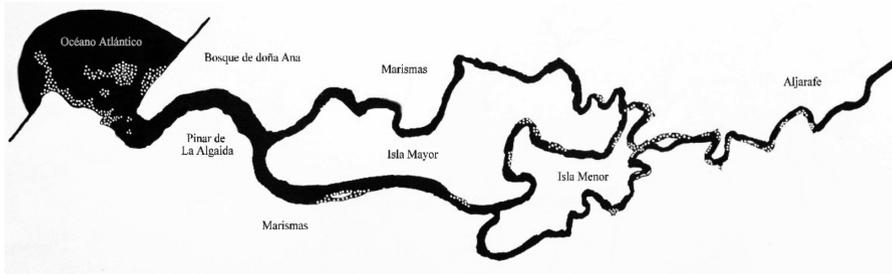


Figura nº 5: principales bajos arenosos del Bajo Guadalquivir; elaboración propia partiendo del plano con signatura MP-EUROPA\_AFRICA,20 depositado en el Archivo General de Indias.

Ya en los contratos de finales del siglo XV y comienzos del siguiente Enrique Otte identifica hasta una quincena de estos “puertos”<sup>52</sup>. De todos los lugares reseñados, solo Coria y Sanlúcar eran villas, siendo las restantes meras designaciones espaciales sin ningún tipo de hábitat salvo, quizás, la presencia de algunas chozas. Los cuatro lugares más importantes fueron la ya mencionada Coria, los parajes de La Horcada y El Borrego y, como no, Sanlúcar con el puerto de Bonanza. El primero se encuentra muy próximo a Sevilla, ya que por dicho lugar tenían salida una reseñable cantidad de productos del Aljarafe como el aceite y las leguminosas<sup>53</sup>. El segundo era La Horcada, paraje ubicado a la altura de la localidad de Lebrija (a unos 40 km del Arenal). Aquí fondeaban

52. Una relación se puede encontrar en Enrique Otte Sander, *Sevilla, siglo XVI: Materiales para su historia económica* (Sevilla, 2008), 24.

53. Mercedes Borrero Fernández, *El mundo rural sevillano en el siglo XV: Aljarafe y Ribera* (Sevilla, 1983), 67.

los barcos de mayor porte<sup>54</sup> bien para aligerar su carga en los casos de arribada antes de seguir remontando el Guadalquivir, o para completarla si partían<sup>55</sup>. Según los cuadernos de condiciones de arriendo de rentas concejiles, este punto delimitaba el espacio fiscal sevillano<sup>56</sup>. En el siglo XVII la zona del Borrego le tomará el relevo. Existe un documento firmado por Pascual Romero, diputado de la Universidad de Mareantes, que resulta bastante esclarecedor sobre la importancia de este nuevo embarcadero. Indicaba que en ese lugar “están los almacenes de su Majestad”<sup>57</sup>. Nuestro personaje temía que estos se incendiasen debido a la quema de rastrojos que en los campos se daba, ya que en agosto de ese mismo año ardió un cobertizo con vergas y que éste luego se propagó a una nao cercana. El documento nos da una idea de la presencia tanto de barcos, como de posibles edificios realengos. Como curiosidad, en 1618 precisamente en esa zona se proyectó el establecimiento de unos almacenes para los pertrechos de los galeones pero que, al final, no se llevó a cabo<sup>58</sup>.



Figura nº 6: principales cargaderos del Bajo Guadalquivir; elaboración propia partiendo del plano con signatura MP-EUROPA\_AFRICA,20 depositado en el Archivo General de Indias.

No obstante, antes de llegar a Sanlúcar parece ser que también existían otros dos atracaderos de menor importancia y peso en la documentación de la época: Alventus/Albina y El Puntal. El primero, muy cerca de Trebujena<sup>59</sup>, mientras que el segundo en las proximidades del actual pinar de La Algaida. A destacar que

54. Otte Sander, *Sevilla*, 105, 106 y 126.

55. En un contrato sobre carga de aceite se dice: “por quanto es grande nao para salir de este río de Sevilla (...) hasta salir de esta ribera, hasta llegar a las Horcadas, donde es costumbre de se cargar las naos de semejante porte”, Otte Sander, *Sevilla*, 131.

56. Miguel Ángel Ladero Quesada, *Legislación hacendística de la Corona de Castilla en la baja Edad Media* (Madrid, 1990), 370-372.

57. A.M.S., sección IV, tomo 16, legajo 20, declaración del diputado de la Universidad de Mareantes don Pascual Romero, Sevilla, 1604.

58. A.G.I, Mapas y Planos, MP-EUROPA\_AFRICA, 9, plano del río Guadalquivir en su sector final, desde el límite de la provincia de Córdoba con la de Sevilla, 1757.

59. “Como dos leguas de Horcadas, de nueve codos de agua...”, en Carlos Pereyra, “El Guadalquivir en la historia de América”, 29.

el primero servía para embarcar los vinos de Jerez, evitándose así los aranceles que en Sanlúcar se ponían a los caldos foráneos<sup>60</sup>. Ya en la desembocadura estaba Bonanza, última parada antes de lanzarse a la inmensidad del Atlántico<sup>61</sup>. Hablando de este último puerto y jugando con lo metafórico fray Pedro Beltrán, autor de un largo poema en tres cantos titulado “La Charidad Guzmaná”, en 1611 describía el comercio que por el Guadalquivir transitaba como “aliento”, considerando que Sevilla era el estómago de la monarquía española y aun de toda Europa. En estos términos al referirse a Sanlúcar afirmaba que:

En la boca que es su orilla/se parte, corta y amasa/y en una y otra barquilla/  
luego al estómago pasa/que es la espaciosa Sevilla”. Esa comida que en Sanlúcar se amasaba –según los términos del dominico- se componía, entre otras muchas cosas, del oro, la plata y las especias venidas de las Indias. Así, en esta misma obra se afirma, siempre en indirecta alusión a Bonanza, que “ella sola es quien sustenta/a España, que sin su ayuda/fuera una mísera venta, /fuera una imagen desnuda/y un hombre noble sin renta<sup>62</sup>.”

Todo esto en cuanto a las fuentes documentales, pero ello no lo es todo. Gracias al análisis del lienzo “Curso del río Guadalquivir desde Sevilla hasta su desembocadura” (1760)<sup>63</sup>, única obra pictórica que retrata el tramo navegable,

60. Juan Abellán Pérez, *Poblamiento y administración provincial en Al-Andalus: la cora de Sidonia, Málaga* (2004), 257-300.

61. Sobre la importancia de este en los años que nos interesan ver Alfonso Franco Silva y Antonio Moreno Ollero, “Datos sobre el comercio del puerto de Sanlúcar de Barrameda en el primer tercio del siglo XVI”.

en *Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza: hacienda y comercio. Sevilla, 8-10 de abril 1981* (Sevilla, 1981), 283-296.

62. Luis Salas Almela, “La casa de Medina Sidonia y el paso de la barra de Sanlúcar (siglos XVI y XVII)”, en Javier Rubiales Torrejón (coord.), *El Río Guadalquivir. Del mar a la marisma. Sanlúcar de Barrameda*, volumen II (Sevilla, 2011), 146.

63. Se encuentra en la sala capitular de la casa consistorial de Sevilla (tal vez su ubicación es lo que provoca que sea una obra un tanto desconocida). Mide 1,10 x 0,44 cm y no está firmada. Su formato apaisado permite un pormenorizado desarrollo del estuario, reseñándose los principales accidentes geográficos, poblaciones y cortijos ribereños, así como los afluentes y arroyos que engrosan el caudal del Guadalquivir. En definitiva, la obra, trabajada con gran precisión, hace suya las descripciones literarias de la época. Según el inventario sobre el patrimonio artístico municipal elaborado en 1970, este cuadro está catalogado como obra anónima. Sin embargo, se le atribuye su autoría a Juan de Espinal. El antecedente inmediato a esta pintura es un mapa del ingeniero militar Francisco de Gozar, que sirvió como modelo para la realización del lienzo. Actualmente la obra podría relacionarse con un dibujo cartográfico de Adolfo Moreno Muñagorri donde recoge el perfil longitudinal del Guadalquivir. Según estos datos, Teodoro Falcón Márquez sostiene que se trata de un original de Gozar, pero pasado a lienzo por Juan de Espinal. Los escudos de la Casa Real y del Ayuntamiento aclaran, respectivamente, la procedencia del mapa original. Quizás por ello, al tratarse de una simple copia, Espinal no lo firmó. En José Hernández Díaz, Antonio Sancho Corbacho y Francisco Collantes de Terán y Delorme, *Catálogo arqueológico y artístico de la provincia de Sevilla*, volumen IV (Sevilla, 1970), 39.

podemos comprobar que para esta tardía fecha existían bastantes más puertos intermedios que en los siglos precedentes; concretamente 20. Esclarecedor si comprendemos el progresivo azolvamiento del río y el traslado, aguas abajo de Sevilla, de la actividad portuaria. Sin embargo, no hallamos respuesta al por qué en un siglo sí aparecen determinados cargaderos y al siguiente no. Lugares que quedan reflejados como puntos de embarque para el siglo XVI desaparecen para el XVII o XVIII. No sabemos si “camuflados” con otro nombre o simplemente abandonados, pero lo cierto es que este aspecto continúa siendo un enigma.

Según el referido lienzo, en el siguiente cuadro detallamos los parajes indicados:

| <b>Cargadero/Paraje</b>  | <b>Distancia en leguas</b> |
|--------------------------|----------------------------|
| San Telmo                | ---                        |
| San Juan de Aznalfarache | 0,5                        |
| Gelves                   | 1                          |
| Puerto de Parra          | 1,2                        |
| El Coper                 | 1,5                        |
| La Merlina               | 2                          |
| Los Herberos             | 2,5                        |
| Coria                    | 3                          |
| La Puebla                | 3,5                        |
| Venta de La Negra        | 5                          |
| Junqueras                | 6,5                        |
| Caño de Las Suertes      | 7,5                        |
| Paredoncillo             | 4,5                        |
| El Rubio                 | 5                          |
| Caño Salado              | 6                          |
| Labradillo               | 6,5                        |
| Caño Nuevo               | 9                          |
| Caño del Yeso            | 11                         |
| Caño de Los Diablos      | 12                         |

Figura nº 7: parajes indicados, así como distancias en leguas en relación con Sevilla, que aparecen en el cuadro “Curso del río Guadalquivir desde Sevilla hasta su desembocadura” (1760, signatura PH31\_C99\_0031), ubicado en la casa consistorial del Ayuntamiento de Sevilla.

De todas formas, al menos en cuanto a estos se refiere, para principios del siglo XVI el predominio indiscutible corresponde a Sevilla. De los 158 documentos analizados por Otte en los que estos parajes se mencionan, 104 corresponden al muelle de la ciudad. Con 22 le sigue a gran distancia Sanlúcar de Barrameda, por solo 32 alusiones de otros lugares intermedios entre ambas ciudades<sup>64</sup>.

64. Los datos están tomados del apéndice VI (columna cargaderos) de Otte Sander, *Sevilla: siglo XVI*, 126.

En la otra cara de la moneda, y más avanzado en el tiempo, por nuestra parte hemos realizado un conteo parcial gracias al Portal de Archivos Españoles (PARES) del Ministerio de Fomento que, por supuesto, habría que completar y que por falta de espacio no podemos adjuntar. De los 235 registros de ida de navíos analizados fechados entre 1545 y 1689 y que indican sus lugares de partida, ¡solo 53 hacen referencia a Sevilla! Por ejemplo, la ciudad se queda muy atrás con respecto al Borrego, con 107 documentos. No sabemos si será por mera casualidad de los legajos cotejados en el Archivo General de Indias o que el resto de los 210 documentos donde no se especifica el paraje podrían corresponderse con el Compás de las Naos, pero resulta del todo claro el predominio, por primera vez, de un “antepuerto” sobre la propia Sevilla.

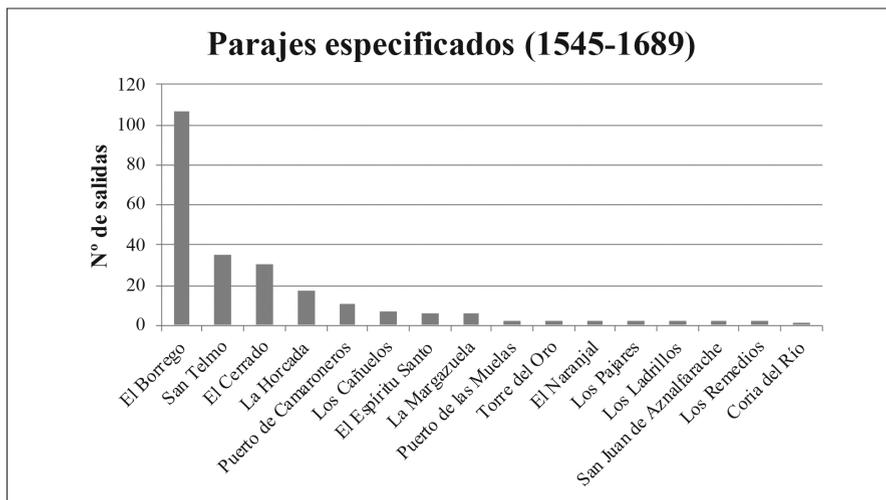


Figura nº 8: resultado del análisis de 235 registros de ida de navíos digitalizados por el Portal de Archivos Españoles en el que extraemos el lugar de partida.

En resumidas cuentas, la existencia de estos puntos intermedios entre la Torre del Oro y la del Homenaje del castillo de Santiago, en Sanlúcar, podía deberse a las siguientes razones:

- La proliferación de bajos arenosos y la dificultad de los meandros que en líneas anteriores ya vimos: esto hacía que a las embarcaciones de gran porte no les fuera fácil remontar el río, sobre todo a plena carga. Por tanto, en algún punto del recorrido tenían que transbordar parte de ella<sup>65</sup>.

65. Comparemos esta situación dada en los siglos XVI, XVII y XVIII con la que actualmente experimenta la Autoridad Portuaria de Sevilla. Muchos buques se ven en la necesidad de descargar

- Servidumbre de la marea: como estos dependían de la pleamar para tener más coeficiente de agua (mayor calado), en ocasiones tenían que esperar en medio del río.
- Evitar los impuestos: existía la posibilidad de embarcar directamente los productos agrícolas de la comarca por la que el río cruzaba. Así los comerciantes se ahorraban parte de los costes del transporte al no tener que ir hasta el Arrenal<sup>66</sup>. En el siglo XV los arrendatarios del diezmo del aceite del Aljarafe denunciaban que grandes cantidades de este producto, en vez de ser llevadas a Sevilla como estaba establecido, eran desviadas aguas abajo con el fin de evitar pagar los correspondientes impuestos. Paradójicamente, en sentido inverso muchos artículos se descargaban antes de avistar la Torre del Oro para luego meterlos en la ciudad como procedentes de la tierra y, por tanto, abonando menos<sup>67</sup>.

### *Perspectiva americana*

Al productor de materias primas del Nuevo Mundo no le interesaba solo un mercado, sino varios, y esta diversidad que burlaba las normas monopolísticas debía estar en función de los puertos en los que las mercancías podían tocar. Así, y como en líneas antes ya vimos, en 1508 a los colonos de la isla de La Española se les permitió que pudieran desembarcar pieles y azúcar en Cádiz. Esta excepcionalidad se confirmaría en 1533, cuando a partir de entonces los navíos que entrasen en la Bahía podrían descargar sus mercancías con la sola condición de que luego las llevaran hasta la Casa de la Contratación para su registro.

Resumiendo: creemos que los antepuertos están en función paralela en importancia a la propia Sevilla. Este protagonismo, sin duda compartido, es lo suficientemente determinante como para comenzar a entender Sevilla-Sanlúcar-Cádiz como una única puerta de América. Sin embargo, la homogeneidad que defendemos no la hubo en dicha época, pues la discusión fue intensa:

[...] no puede dexar de advertir a S.M. por lo que a vuestro real servicio y a la larga yspiriencia que tengo desto e, por exemplo que tenemos en las manos el

---

parte de su cargamento en otros puertos cercanos como Huelva o Cádiz para así poder remontar la ría. Después, esas mercancías, trasvasadas a camiones, tienen que llegar a la capital. Como dice el dicho: “*nada nuevo bajo el sol*”. Hay barcos que ni con mareas, de momento, pueden llegar a plena carga al corazón del valle del Guadalquivir. Un claro ejemplo de ello en Manuel Ruesga, “Un buque deja carga en Huelva para poder atracar en el Puerto”, *Diario de Sevilla* (12/09/2014), edición digital (consultado el 20/01/2019).

66. Collantes de Terán Sánchez, *Una ciudad bajomedieval*, 170-171.

67. Ladero Quesada, *Legislación*, 376-377.

daño que a sucedido a la flota que fuel el año pasado a la nueva España como en la que ésta para tierra firme cinco meses en el puerto por no ser capaz para salir del cada vez que quieren respecto que, cuando tienen aguas les falta el viento y cuando tienen esto les falta las aguas. Lo qual me parece se podía remediar con que V.M. mandase que la capitana y la almiranta [ilegible o borrado] con mucha faria retiene dentro todas las cosas necesarias para su viaje y se veniere a esta bahía e así mismo se venieren acabar de cargar en ellas las naos que fueren de cuatrocientas toneladas arriba trayendo echa la primera y segunda visita por los oficiales de Sevilla. La una seria de gran efecto para ponellos gran temor a las quedaren cargando en Sanlúcar de Barrameda porque desta manera se darían priesa en facilitar mas su despacho y lo otro que desta bahía saldrían habiendo tiempo cada vez que quisiesen sin aguardar mareas ni aguas V.M. lo mandará ver y proseer en ello lo que mas convenga a su Real servicio<sup>68</sup>.

Queda pues sin solucionar el único problema sin remedio, al menos en aquellos momentos por falta de avances tecnológicos: lo puramente geográfico. Creemos que es en este factor donde nace la histórica contradicción Sevilla-Cádiz que Manuel Ravina pacientemente ha estudiado para finales del siglo XVII y principios del XVIII<sup>69</sup>. El hecho de aceptar este determinismo no es solo por parte de Sanlúcar y su barra arenosa, sino que incluso Cádiz ofrecía las mismas consideraciones:

[...] que si las flotas y armadas han de tomar puerto, no lo es la bahía, bien se conoce de lo anchuroso, asiento y poco segura dela, y bien lo prueba las resoluciones que se tomaron por el recelo de las armadas enemigas, mandando que los galeones y flotas, que estaban ya en la bahía, pasasen a asegurarse a Sanlúcar, y que el puerto que hoy es llamado Bonança... lo sea verdaderamente con todas las calidades que debe tener el que hubiere de merecer este nombre [...]<sup>70</sup>.

Por lo tanto, para las constantes disputas entre Sevilla-Cádiz como puerto de arribada, así como Sanlúcar-Cádiz para el de salida, no solo las podemos basar en las imposibilidades físicas, puesto que la función a desempeñar por cada uno de ellos a veces era bien diferente, debido, sobre todo, a que el calado del río determinaba el tipo de buque admisible:

[...] en cuanto a los tiempos de salir, aconseja lo mismo que está mandado por las ordenanzas y refiere que la navegación se comienza desde Sevilla a donde

68. A.M.S., sección I, carpeta 172, documento 138, carta de 29 de abril de 1579.

69. "El pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de la Contratación. Memorial de Francisco Manuel Herrera. 1726" (Cádiz, 1984).

70. José Veitia Linaje (notas de Francisco de Solano), *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, (Madrid, 1982), 273.

los navíos se ponen a la carga (pero esto era en tiempo que ellos eran de menor porte y el río estaba mas navegable) que tiene de seis hasta ocho Braças de fondo el Río [...]”<sup>71</sup>.

## CONCLUSIONES

Según lo visto, el trasiego de todo tipo de embarcaciones debió de ser una constante a lo largo del río. A *grosso modo*, no sería extraño ver todo el Guadalquivir cubierto de velas desde el puente de barcas hasta la ermita de Bonanza, e incluso hasta la playa de La Caleta. Hay que tener en cuenta que la dispersión de los puntos de atraque a lo largo del estuario hizo que por el mismo pululasen barcos de diferentes dimensiones<sup>72</sup>. De todo ello deducimos que en la vida diaria de la Carrera de Indias las flotas se hacían y deshacían casi a todo lo largo del río, y en el siglo XVII cada vez más alejados de Sevilla, acercándose poco a poco a la bahía de Cádiz. Los navíos descendían desde uno de estos puntos intermedios hasta Bonanza, donde después de muchos días de ansiosa espera de viento y mareas favorables, se aventuraban a franquear la barra de Sanlúcar.

De esta manera Sevilla, en los siglos que nos interesan, más que un puerto fue un complejo de pequeños atracaderos a lo largo del estuario que actuaron como complemento del primero. La Horcada, el Borrego, San Telmo, Coria o Bonanza a veces funcionaron con una increíble homogeneidad. Creemos, pues, que la cuestión central a discutir no era el hecho de encontrarnos con varios centros portuarios diferenciados, sino con un único complejo portuario con diversas sedes que geográficamente quedaba determinado por la barra y el puente de barcas, pudiéndose alargar, como en tantas ocasiones ocurrió, hasta la bahía de Cádiz. Estos eran eslabones en una cadena que, como correa transmisora, primero enriqueció a Sevilla, después a Andalucía occidental (Sanlúcar de Barrameda y Cádiz) y, por contrapartida, al resto de España y Europa.

Si para explicar el traslado de la cabecera de las flotas de Indias (1680) y después el de la Casa de la Contratación (1717) a la Bahía tuviésemos que ponerlo en relación con el Guadalquivir, no encontraríamos a los “antepuertos” como factores negativos. Al revés, ya que fueron estos lugares los que, por decirlo de alguna manera, o ayudaron a los galeones a llegar hasta el Arenal, o hicieron que sus mercancías descargadas pudieran ser registradas en Sevilla. Si en estos no hubiese existido una mínima infraestructura relacionada con la

71. Veitia, *Norte de contratación*.

72. Sobre la tipología de estas barcas consultar Eduardo Aznar Vallejo, “Barcos y barqueros de Sevilla”, *Historia. Instituciones. Documentos*, no. 21 (1994): 1-12.

redistribución (recuas o barcas), es muy probable que los “caxones” alijados no habrían podido llegar tan rápido e intactos hasta la capital. Por el contrario, serían las propias condiciones y características físicas e hidrológicas del Guadalquivir las que hicieron que, poco a poco, el comercio americano faltara del río de Andalucía.

### BIBLIOGRAFÍA

- Abellán Pérez, Juan. *Poblamiento y administración provincial en al-Andalus: la cora de Sidonia*. Málaga, 2004.
- Aznar Vallejo, Eduardo. “La conexión marítimo-terrestre en la Baja Andalucía. El ejemplo de Sevilla”. En Aznar Vallejo, Eduardo y González Zalacain, Roberto J. (coords.), *De mar a mar: los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, 125- 145. La Laguna, 2015, 125-145.
- “Barcos y barqueros de Sevilla”. *Historia. Instituciones. Documentos*, no. 21 (1994): 1-12
- Babío Wall, Manuel. *Aproximación etnográfica del puerto y río de Sevilla en el siglo XVI*. Sevilla, 1990.
- Bernal Rodríguez, Antonio Miguel. “El itinerario de Sanlúcar a Sevilla”. En Lopezosa Aparicio, Concepción (coord.), *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*, 381-389. Madrid, 1999.
- Bernal Rodríguez, Antonio Miguel y Collantes de Terán Sánchez, Antonio. “El puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV- XVII)”, en Cavaciocchi, Simonetta (ed.), *I Porti come impresa económica: atti della “Diciannovesima Settimana di Studi”*, 779-824. Florencia, 1988.
- Borrero Fernández, Mercedes, *El mundo rural sevillano en el siglo XV: Aljarafe y Ribera*, Sevilla, 1983.
- Campillo, Narciso. “Noticia del Compás de Sevilla mencionado por Cervantes en su Ingenioso Hidalgo”. En VV.AA., *Aniversario de Cervantes. Fiesta literaria verificada en el Instituto de Cádiz para conmemorar la muerte del príncipe de nuestros ingenios 1616-1874*, 32-40. Cádiz, 1874.
- Carande y Thovar, Ramón. *Sevilla, Fortaleza y Mercado. Las tierras, las gentes y la administración de la ciudad en el siglo XIV*. Sevilla, 1982.
- Carrasco, Diego (coord.). *El río, el Bajo Guadalquivir*. Sevilla, 1985.
- Cervera de la Chica, Pascual. “El puerto de Sevilla y el comercio atlántico (aspectos y reflexiones)”. En Navarro Antolín, Luis (coord.). *Orbis incognitus: avisos y legajos del Nuevo Mundo: homenaje al profesor Luis Navarro*, vol. 2, 175-180. Huelva, 2007.
- Collantes de Terán Sánchez, Antonio. *Una gran ciudad bajomedieval: Sevilla*. Sevilla, 2008.

- “De Betis a Guadalquivir: la victoria de Mercurio”. En Ferreira Priegue, Elisa María (coord.). *Itinerarios medievales e identidad hispánica. XXVII Semana de Estudios Medievales, Estella, 17 a 21 de julio de 2000*, 159-188. Pamplona, 2001.
- Espinosa de los Monteros, Pablo. *Historia y grandezas de la ciudad de Sevilla*. Sevilla, 2009.
- Estrabón, *Geografía. 6, Libros XV-XVII*. Madrid, 2015.
- Franco Silva, Alfonso y Moreno Ollero, Antonio. “Datos sobre el comercio del puerto de Sanlúcar de Barrameda en el primer tercio del siglo XVI”. En *Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza: hacienda y comercio (Sevilla, 8-10 de abril 1981)*, 283-269. Sevilla, 1981.
- Fray González de León. *Noticia artística, histórica y curiosa de todos los edificios públicos, sagrados y profanos de esta Muy Noble, Muy Leal, Muy Heroica e Invicta Ciudad de Sevilla, y de muchas casas particulares*. Sevilla, 2008.
- García Gómez, Emilio y Lévi-Provençal, Évariste, Sevilla a comienzos del siglo XII. El tratado de Ibn` Abdún, Sevilla, 1992.
- García-Baquero, Antonio y Serrera Contreras, Ramón María. “Sevilla, Puerto y Puerta de las Indias”. En Serrera Contreras, Ramón María y Sánchez Mantero, Rafael (coord.), *V Centenario. La Universidad de Sevilla. 1505-2005*, 101-133. Sevilla, 2005.
- Girard, Albert. *La rivalidad comercial y marítima entre Sevilla y Cádiz hasta finales del siglo XVIII*. Sevilla, 2006.
- González Dorado, Antonio. *Sevilla centralidad regional y organización interna de su espacio urbano*. Sevilla, 2001.
- González Jiménez, Manuel y Bello León, Juan Manuel. “El puerto de Sevilla en la Baja Edad Media (siglos XIII-XV)”. En Abulafia, David y Garí, Blanca (coords.). *En las costas del Mediterráneo occidental: las ciudades de la Península Ibérica y del Reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, 213-241. Barcelona, 1996.
- Hernández Díaz, José; Sancho Corbacho, Antonio y Collantes de Terán y Delorme, Francisco. *Catálogo arqueológico y artístico de la provincia de Sevilla*, volumen IV. Sevilla, 1970.
- Iáñez Llamas, Francisco José. “1514.- Honorarios de los pilotos prácticos del Guadalquivir, “de casta le viene al galgo”; algunas consideraciones sobre la prestación del servicio en los siglos XVI y siguientes”. *Revista Prácticos de Puerto*, no. 62 (2010): 35-42.
- Ladero Quesada, Miguel Ángel. *Legislación hacendística de la Corona de Castilla en la baja Edad Media*. Madrid, 1990.
- Melchor Gil, Enrique. “La navegación por el Guadalquivir en época antigua y medieval”, en Moniz Sánchez, Carmen (coord.), *Patrimonio histórico hidráulico de la cuenca del Guadalquivir*, 319-347. Sevilla, 2002.
- Menéndez Pidal, Ramón. *Historia de España: antología*, Madrid, 1982.

- Montoto, Santiago *El Arenal de Sevilla en la Historia y en la Literatura*. Sevilla, 1934.
- *Sevilla en el Imperio (Siglo XVI)*. Sevilla: Nueva Librería, 1938.
- Morales Padrón, Francisco. *Sevilla y el río*. Sevilla, 1980.
- *Historia de Sevilla. La ciudad del quinientos*. Dos Hermanas, 1989.
- Navarro, Luis. “El Puerto de Sevilla a fines del siglo XVI”. *Archivo hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, tomo 45, no. 139-140 (1966): 141-178.
- Ortiz de Zúñiga, Diego. *Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla, metrópoli de Andalucía*. Sevilla, 1988.
- Otte Sander, Enrique (edición a cargo de Antonio Miguel Bernal Rodríguez, Antonio Collantes de Terán Sánchez, José Ignacio Martínez Ruiz y María del Carmen Ruiz León). *Sevilla, siglo XVI: Materiales para su historia económica*. Sevilla, 2008.
- Peral López, José (coord.). *Guadalquivir. Mapas y relatos de un río. Imagen y Mirada. Exposición*. Sevilla, 2017.
- Peraza, Luis de. *Historia de Sevilla*. Sevilla, 1996.
- Pérez, Joseph. “El discutido monopolio de Sevilla”. *Revista de Indias*, vol. IX, no. 218 (2000): 85-90.
- Pérez Aguilar, Francisco. *El puente de barcas de Sevilla (1171-1852) y puentes de barcas de Sevilla y Cádiz*. Sevilla, 2014.
- Pérez Embid, Florentino. *Estudios de historia marítima*. Sevilla, 1979.
- “Navegación y comercio en el puerto de Sevilla en la Baja Edad Media”. En VV.AA., *Las rutas del Atlántico: trabajos del noveno Coloquio Internacional de Historia Marítima, (Sevilla, 24-30 septiembre 1967)*, 43-96. Sevilla, 1969.
- Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio. “Auge y decadencia del puerto de Sevilla como cabecera de las rutas indianas”. *Caravelle*, no. 1 (1997):15-39.
- Pereyra, Carlos. “El Guadalquivir en la Historia de América”. *Revista de Indias*, no. 1 (1940):15-34.
- Rodríguez Llopis, Miguel. “At the limits of the Europe. Trade and taxation in the southern ports of Castille at the beginning of the XVIth century”. En Menjot, Denis (ed.), *Les villes frontière (Moyen Âge-Époque Moderne)*, 91-109. Paris- Montréal, 1996.
- Rubiales Torrejón, Javier (coord.). *Historia Gráfica del Puerto de Sevilla*. Sevilla, 1989.
- *El Río Guadalquivir*, volumen I. Sevilla, 2008.
- *El Río Guadalquivir. Del mar a la marisma. Sanlúcar de Barrameda*, volumen II, Sevilla, 2011.
- Serrera Contreras, Ramón María. “El Arenal de Sevilla, puerto de las Indias”. En Acosta Guerrero, Elena [et al] (coords.), *XX Coloquio Historia canario-americana*, 171-179. Las Palmas de Gran Canaria, 2012.
- Suárez Japón, Juan Manuel. “Los ríos de La Puebla”, en Escacena Carrasco, Luis (coord.), *La Puebla del Río: Miscelánea Histórica*, 115-138. Sevilla, 2010.

- Valor Piechotta, Magdalena. “El puerto de la ciudad”. En Valor Piechotta, Magdalena (coord.), *El último siglo de la Sevilla 1147-1248. Exposición Real Alcázar de Sevilla 5 diciembre 1995-14 enero 1996*, 265-267. Sevilla, 1995.
- Vega Carpio, Félix Lope de. *El peregrino en su patria*. Madrid, 2016.
- Veitia Linaje, José (notas de Francisco de Solano). *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*. Madrid, 1982.