



# **LA SEVILLA AMERICANA Y SU MUNDO INMEDIATO: NOTAS PARA UN PUERTO FLUVIAL OCEÁNICO (SIGLOS XVI-XVIII)**

## **THE AMERICAN SEVILLE AND ITS IMMEDIATE WORLD: NOTES FOR AN OCEANIC RIVER PORT (XVI-XVIII CENTURIES)**

**Marcos Pacheco Morales-Padrón\***

**Cómo citar este artículo/Citation:** Pacheco Morales-Padrón, M. (2020). La Sevilla americana y su mundo inmediato: notas para un puerto fluvial oceánico (siglos XVI-XVIII). *XXIII Coloquio de Historia Canario-Americana* (2018), XXIII- 011.

<http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10406>

**Resumen:** En Hablar del Guadalquivir en función de América equivale a analizar el auge económico, urbanístico y demográfico de Sevilla y Sanlúcar de Barrameda, explicar el régimen impuesto al tráfico marítimo, mencionar todas las expediciones de descubrimiento y conquista del nuevo continente, juzgar el problema de la navegación fluvial, etc. Sin embargo, y dado los límites impuestos, con esta comunicación vamos a intentar sintetizar el paisaje portuario y comercial de la Sevilla del siglo XVI, por aquel entonces sede del monopolio con las Indias. Conocedores de que esta temática ya ha sido ampliamente tratada, solo deseamos aportar una nueva visión actualizada donde la actividad marinera sea nuestro eje vertebrador pues, al fin y al cabo, todo se debió a este río andaluz.

**Palabras clave:** Río Guadalquivir: puerto de Sevilla: Sevilla siglo XVI: Carrera de Indias.

**Abstract:** Talking about the Guadalquivir in terms of America is equivalent to analyzing the economic, urban and demographic boom of Seville and Sanlúcar de Barrameda, explaining the regime imposed on maritime traffic, mentioning all the expeditions of discovery and conquest of the new continent, judging the navigation problem river, etc. However, and given the limits imposed, with this communication we will try to synthesize the port and commercial landscape of Seville in the 16th century, at that time the seat of the monopoly with the Indies. Knowing that this theme has already been widely discussed, we only want to provide a new updated vision where marine activity is our backbone because, after all, it was all due to this Andalusian river.

**Keywords:** Guadalquivir river: port of Seville: Seville 16th century: Race of the Indies

### INTRODUCCIÓN

No es el continente americano quien catapulta al Guadalquivir a los grandes sistemas de comunicaciones del siglo XVI y XVII. No. La llegada al Nuevo Mundo solo acentúa o actualiza este protagonismo a la par que lo hace universal. El “río grande”<sup>1</sup>, según Morales Padrón, “ya estaba cansado de sostener sobre sus aguas diversas culturas cuando las naos de las Indias comienzan a herir su curso”<sup>2</sup>. Pero, es entonces, repetimos, cuando su cauce se hace universal y Sevilla comienza a ser un don del río, cobrando esa grandeza que la lleva en el siglo XVI a ser una de las primeras urbes del mundo.

Sevilla, por su tradición marinera, colonias de mercaderes extranjeros, experiencia en tratos comerciales, situación tierra adentro que la libera de los golpes de mano piráticos, por

---

\* Universidad de Sevilla. Av. Reina Mercedes, nº 17, esc. A, piso 6, p. 3-4. 41012. Sevilla. España. Teléfono: +34635 34 69 48; correo electrónico: [marcospachecomoralespadron@gmail.com](mailto:marcospachecomoralespadron@gmail.com)

<sup>1</sup> Traducción literal al castellano del árabe *ال وادي الك ب ير* (al-wādi al-kabīr).

<sup>2</sup> MORALES PADRÓN (1980), p. 47.



ser la más opulenta ciudad del reino de Castilla y la más cercana a las regiones centrales, es escogida para ser la metrópoli con América. Dicha elección se ratifica en 1503 con la creación y establecimiento en, primero las Atarazanas, el Real Alcázar de la Casa de la Contratación, organismo encargado de regular todo el comercio y la emigración atlántica. De Sevilla debe salir todo, a Sevilla debe arribar todo. El Guadalquivir entra así en la historia de América y se convierte, como escribió el mexicano Carlos Pereyra, “en el más americano de los ríos”<sup>3</sup>.

#### LAS ZONAS PORTUARIAS

Aunque documentalmente no existen muchas referencias que hablen concisamente sobre el puerto de Sevilla en estos años áureos, podemos intentar conocerlo a través de una imagen tópica. No faltan los testimonios pictográficos —siempre más expresivos— que autorizan a recrear la famosa orilla del Arenal, a parte de la conocida obra teatral de Lope de Vega. Existen pinturas y grabados para cada siglo, espléndidas y detallistas, donde tan solo están ausentes el ruido y el olor.

Sentemos, en primer lugar, estas dos previas premisas o, mejor dicho, hagamos constancia en primer lugar de dos noticias esclarecedoras:

A. En esta época lo fundamental del puerto sevillano se situaba entre la Torre del Oro y el puente de barcas.

B. La orilla trianera era un complemento de la anterior y se extendía desde la punta de los Remedios hasta el castillo de San Jorge.

Este era el espacio acuático clave, conociéndose como el “Compás de las Naos”, ya que más allá del puente de barcas los barcos no podían pasar. En cambio, por tierra la zona operacional y logística se extendía hasta la puerta Real o de Goles (casa-palacio de Hernando Colón) e, incluso, hasta la de la Almenilla o La Barqueta. A pesar de que en Triana la anchura entre la orilla y el caserío no era mucha, en ella los barcos varaban para ser aderezados, como perfectamente se aprecia en el cuadro atribuido a Alonso Sánchez Coello<sup>4</sup>.

Basándose en el plano de Olavide (1771)<sup>5</sup>, Manuel Babío Wall calculó la superficie acuática del Arenal en 160.000 m<sup>2</sup> (800 x 200 m), mientras que en 172.800 m<sup>2</sup> (800 x 240 m) la terrestre<sup>6</sup>. No obstante, a estas 17,80 Has habría que restarle los solares ocupados por las Atarazanas, edificios surgidos a la sombra de la muralla (arrabales de la Carretería, Baratillo y Cestería) más el Cerrillo<sup>7</sup>. De este modo, quedaba pues una superficie útil de 10 Has terrestres más 16 de agua; espacio —y ello se aprecia bien en la iconografía— bastante holgado para los movimientos portuarios. No obstante, solo nos estamos refiriendo a las dimensiones, y con ello no bastaba. Otras condiciones ausentes eran precisas y que con los años convirtieron al Arenal en un puerto muy precario.

A ambos lados del “Compás de las Naos” se situaron muelles o puertos concretos; la denominación como tales alude a lugares dotados de mejores condiciones o acondicionados expresamente para ciertas actividades, pero que nunca llegaron a urbanizarse<sup>8</sup>. En la margen de

<sup>3</sup> PEREYRA (1940), p. 17.

<sup>4</sup> Véase anexo figura nº 1.

<sup>5</sup> Primer plano topográfico de Sevilla. Real Academia de la Historia, Colección: Departamento de Cartografía y Artes Gráficas, Signatura: C-011-002-17.

<sup>6</sup> BABÍO (1990), p. 186.

<sup>7</sup> Muladar a extramuros de tan crecido porte, que se convirtió en una colina.

<sup>8</sup> Habría que esperar hasta 1868 para ver el primer muelle de piedra, obra del ingeniero Manuel Pastor y Landero.

Sevilla vagamente se citan los muelles de la Aduana, el Arenal y el del Barranco. El primero se construyó a principios del siglo XV con una grúa para descargar los materiales pétreos destinados a la fábrica de la Catedral. En la iconografía no se aprecia mucho su existencia, aunque se rastrea en los “Anales eclesiásticos y seculares” de Justino Matute y Gaviria, pues en 1719 la Real Junta de Incorporaciones le planteó a la Corona el tema de su propiedad, resolviéndose el pleito con el Cabildo Eclesiástico en 1749<sup>9</sup>. Los dos restantes quedaban junto a la puerta del Arenal y puente de barcas, respectivamente, aunque solo eran meras designaciones espaciales.

En la ribera trianera se encontraba el muelle Camaronero, situado frente a la Torre del Oro. Allí, por su etimología, embarcaban aquellos que se dedicaban a la pesca de estos moluscos, aunque de él también salían las barcas que regularmente cruzaban al Arenal. En sus alrededores se calafateaban y carenaban navíos de pequeño porte, como bien se ve en el cuadro de Coello<sup>10</sup>. Por último, el puerto de las Muelas/Mulas tradicionalmente se ubica en la zona correspondiente al convento de Los Remedios. Entre sus gestas más reseñables atesora ser el lugar de partida en 1519 de la expedición Magallanes-Elcano, que en 1522 lograría volver al mismo lugar tras completar la primera circunnavegación al globo terráqueo.

En líneas generales, el Arenal, era el espacio terrizo limitado por la Torre del Oro, su coracha, que la unía a la de la Plata, y la muralla de la ciudad hasta llegar a la puerta de Triana. El límite sur, pues, lo fijaba el lienzo que enlazaba a los citados torreones con el postigo del Carbón o de los Azacanes. A partir de este punto, la muralla corría hacia el norte separando a la urbe de la explanada y sus arrabales, que se comunicaban con esta mediante el citado postigo unido al del Aceite, más las puertas del Arenal y de Triana. Aquí, a la altura de esta última entrada, terminaba el Arenal por excelencia. No obstante, la llanura se prolongaba hasta La Barqueta, accesible al urbanismo sevillano a través de los pasos habilitados de Goles o Real, San Juan y Almenilla.

Entre la muralla y la orilla del río la planicie no se extendía totalmente despejada. Si observamos los testimonios pictóricos observaremos:

A. La ya mencionada grúa catedralicia junto a la Torre del Oro que, según Antonio Collantes de Terán, antes estuvo muy cerca de la puerta de San Juan (o del Ingenio)<sup>11</sup>. Tal “machina” persiste en el siglo XVII e incluso en el XVIII como bien se aprecia en el proyecto para elevar el primer puente de piedra conservado en el Archivo Municipal<sup>12</sup> y en una vista panorámica que hay en la casa consistorial, respectivamente, aunque en esta última ya aparece algo cambiada<sup>13</sup>.

B. Tiendecillas y palenques para almacenar productos propios del movimiento portuario o exigido por las industrias y tareas que en el abigarrado escenario se desarrollaban. Llamaban la atención las lonas con formas cónicas vigiladas por soldados armados de alabardas a las que los curiosos se acercaban<sup>14</sup>. Debieron ser habitáculos circunstanciales donde se custodiaban objetos desembarcados o listos para su envío.

C. Las Reales Atarazanas en las que, a su vez, radicaba la Aduana, la lonja del pescado y algunos almacenes de la Casa de la Contratación y alquilados —las naves— a mercaderes.

D. Las casas adosadas a la muralla, a las que progresivamente se irán uniendo otras hasta formar verdaderos arrabales pese al veto del Concejo hispalense. Así surgen los de la Carretería y la Cestería o Espartería. El primero se puede divisar perfectamente junto a la

<sup>9</sup> MATUTE (1997), Tomo II, pp. 21-22.

<sup>10</sup> Véase anexo figura nº 1 (Esquina inferior izquierda).

<sup>11</sup> COLLANTES DE TERÁN (200), p. 168.

<sup>12</sup> Archivo Municipal de Sevilla (a partir de ahora A.M.S.), Sección IX, Papeles del Conde del Águila, tomo 38, nº 14, Puente de Andrés de Oviedo, Maqueta de Alardo de Poma.

<sup>13</sup> A.M.S., “Vista de Sevilla” (1726), anónimo, inventario municipal GPA 32739.

<sup>14</sup> Véase anexo figura nº 3.

puerta del Arenal, que enmarca, mientras que el segundo junto a la de Triana, donde a partir de 1666 se empezará a construir el convento del Pópulo. Entre ambos suburbios se elevan unos montículos —el Cerrillo— en cuya parte inferior se construyen las casas del Baratillo y una calzada sobre un puentecillo para salvar un terreno encharcado<sup>15</sup>.

Realmente, en esta época el equipamiento del puerto de Sevilla era mediocre o pobre. A menudo la falta de manos especializadas o de materiales útiles en la industria naval se hará notar, a lo que había que unir el deterioro del propio río como vía de comunicación, con los años acentuado y que los pilotos intentaban sortear<sup>16</sup>. Los contratiempos fueron múltiples. En primer lugar, la dificultad para carenar los navíos en el propio “Compás de las Naos”. Los barcos no podían partir a los mares caribeños sin antes ser puestos a punto. Hasta mediados del siglo XVI calzar los navíos en seco en el Arenal fue una operación excepcional. Y, en segundo, sobre todo pesaba el calado; hacia 1670 el Guadalquivir ya no era accesible sino para los navíos cuyo porte no excediera de 200 toneladas.

Una queja que se repite en la documentación de la época es la relativa al “ruin estado del río”<sup>17</sup>. En contraposición, la red viaria de la región era buena. La llana orografía, unida a la pervivencia de las antiguas calzadas romanas y al sistema tractor de la época (carretas tiradas por parejas de bueyes) facilitaban las conexiones de Sevilla con el resto del territorio. Sin embargo, cuando ya entramos en el complejo puerto-río la cosa cambiaba.

En el estuario el viejo puente de barcas de Triana, que el Cabildo arrendaba a un particular para mantenerlo y explotarlo (no siempre a gusto de todos)<sup>18</sup>, permitía una frágil unión entre ambas orillas completada con un servicio regular de barcas<sup>19</sup>. La problemática, sin embargo, se centraba en el cauce. Sus aguas discurrían por una depresión plagada de meandros producto de la escasa pendiente, lo que provocaba que los materiales de acarreo se depositaran en el fondo sin cesar<sup>20</sup>. Los sistemas de dragado empleados en esta época no habían resultado eficaces. Las innumerables máquinas y técnicas ofrecidas por los ingenieros no resolvieron nada, o incluso lo agravaron<sup>21</sup>. Otro gran problema lo protagonizaban las riadas, que hasta hace muy poco representaron un azote para la ciudad y pueblos ribereños, pero también para el propio río, cuyo calado se veía disminuido. A ello se unían los cascos de las naos hundidas distribuidos en una serie de puntos negros, entre los que sin duda destacaba Sanlúcar. La mejor muestra de estos peligros fluviales lo define Pierre Chaunu, historiador francés especializado en el tráfico sostenido entre Sevilla y América: “el ocho por ciento del tonelaje

<sup>15</sup> Seguramente, restos de un antiguo brazo del río desecado por los visigodos que entraba por la Alameda, discurría por las actuales plazas del Duque y Nueva y desembocaba en el Arenal.

<sup>16</sup> Para más información, véase BERNAL RODRÍGUEZ, A. M. (1999). “El itinerario de Sanlúcar a Sevilla”. En LOPEZOSA APARICIO, C. (coord.). *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*. Madrid: Fundación ICO, pp. 381-389.

<sup>17</sup> Archivo General de Indias (a partir de ahora A.G.I.), Sección Contratación, legajo 5.186.

<sup>18</sup> Para más información, véase PÉREZ (2014), pp. 45-61.

<sup>19</sup> Para más información, véase AZNAR VALLEJO, Eduardo (1994). “Barcos y barqueros de Sevilla”, *Historia, Instituciones, Documentos*, N° 21, pp. 1-11.

<sup>20</sup> Sirva de ejemplo que, tras una lluvioso invierno y primavera, en 2011 la Autoridad Portuaria tuvo que retirar 40 cm de lodos depositados en el canal navegable con el fin facilitar el acceso hasta el puerto de Sevilla. *Diario de Sevilla*, 25/07/2011.

<sup>21</sup> Sirva de ejemplo el proyecto del ingeniero francés Antonio Bobón (1687), quien en Sanlúcar levantó un muelle de 3.000 pies de largo (914,4 m) por 100 (30,4 m) de ancho con el fin de estrechar el canal practicable, lo que daría lugar a un aumento del calado por auto dragado. Una vez terminado, y aunque la corriente se volvió más rápida, las aguas navegables se desplazaron hasta la otra banda, Doñana, por lo que no aumentó la profundidad de la canal, cumpliéndose así todas las advertencias que formalizaron los pilotos. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E. (1977), pp. 33-40.

perdido se malogró en el Guadalquivir. Mientras el calado del río disminuía y la barra crecía, también aumentaba el tonelaje de los barcos”<sup>22</sup>.

A partir de la segunda mitad del siglo XVII, la degradación del Guadalquivir sentencia que el puerto del Arenal no reúna idóneas condiciones marineras y que sus aguas no puedan considerarse como un fondeadero seguro. La zona portuaria, pues, se expandirá aún más río abajo, hasta Bonanza. A lo largo del estuario surgen puntos clave para todas las operaciones como eran San Juan de Aznalfarache, Coria del Río o los meandros de Las Horcadas, el Borrego y, ya cerca de Sanlúcar, el Puntal/Alventus. Las dos primeras localidades, a solo unos 15 kilómetros la más distante de la capital, ya fueron utilizadas desde la primera mitad del siglo XVI, en cuyas orillas los barcos podían recibir reparaciones y productos del Aljarafe<sup>23</sup>. En el “Compas de las Naos” era imposible por falta de espacio, la corriente y hasta el mismo peligro que significaba el uso del fuego en la preparación de los alquitranes<sup>24</sup>. A estas dos villas les tomaría el relevo los parajes anteriormente mencionados, donde las naos de gran porte solían concentrarse para tomar avituallamiento.

### LA INDUSTRIA Y EL COMERCIO

La situación estratégica de Sevilla, la facilidad de sus comunicaciones y las condiciones agrícola-ganaderas de su entorno, entre otros muchos factores que por falta de espacio no podemos incluir, fueron decisivos para su elección como puerto del monopolio con América<sup>25</sup>. El terreno llano, los caminos de la antigüedad, el río, las recuas y los barcos constituyeron todo el engranaje, siendo los productos agrícolas como el trigo, el vino o el aceite los lubricantes de dicha maquinaria.

El mercado del pan era famoso, gozando sus diversos productos de merecido prestigio. Bartolomé de las Casas evocará la hogaza de Alcalá de Guadaíra y las roscas de Utrera cuando glose el diario del primer viaje colombino. Sevilla estaba rodeada de villas dotadas de molinos (Gandul, Marchenilla, etc.) de donde salía la harina que se enviaba a las Indias o con la que se hacía el pan y las galletas que la población y marineros consumían. En cuanto al vino, a finales del siglo XVI este producto se convirtió en el segundo más exportado tras el trigo. Desde Sevilla salen caldos hacia México, Galicia, Vizcaya o Portugal. Le sigue el aceite, tercer artículo, que llega a rentarle a la Corona unos beneficios de 32.000 ducados anuales por derechos de alcabala, soliendo ser su cosecha de unas 8.000 arrobas, a veces incluso de 15.000<sup>26</sup>. Esta triada, sumada a las carnes y maderas<sup>27</sup>, formaba la base de la economía que liga a la capital del Guadalquivir con el Nuevo Mundo.

A estas le seguían las industrias textiles, militares y papeleras. En cuanto a la primera, Sevilla, desde luego, contó con una notable y selecta producción sedera y de paños, además de ser exportadora de lanas a Francia. En la segunda, la rápida decadencia de la producción artillera vizcaína impulsó a la Casa de la Contratación, que debía pertrechar a los navíos, a buscar armas fuera (Italia) y a establecer una propia fundición que nunca pasó de ser mediocre

<sup>22</sup> CHAUNU (1983), p. 296.

<sup>23</sup> La figura nº 4 comúnmente ha sido identificada con dichas localidades.

<sup>24</sup> ORTIZ (1988), p. 241.

<sup>25</sup> Información ampliada en PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E. (1997). “Auge y decadencia del puerto de Sevilla como cabecera de las rutas indianas”, *Revista Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien*, Nº 69, pp. 15-23.

<sup>26</sup> RODRÍGUEZ LLOPIS (1996), pp. 101.

<sup>27</sup> Sin embargo, estas últimas, como el chamizo o la leña, aun siendo aptos para los hornos de vidrio o alfareros, resultaron ser inadecuadas para la construcción naval, que desde el siglo XIII en las Reales Atarazanas venía desarrollándose.

(San Bernardo). Por otro lado, tampoco hubo muchas fuentes de materias primas, por lo que el cobre hubo de traerse desde Alemania, Cuba, Venezuela o Chile, y no siempre de buena calidad, mientras que el estaño de Inglaterra. Sin embargo, la pólvora sí adquirió protagonismo, teniendo en el arrabal de Triana sus principales fábricas, a veces en manos extranjeras<sup>28</sup>. En más de una ocasión sufrieron explosiones con cuantiosos daños y pérdidas humanas, por lo que hubo que trasladarlas. En cuanto a la industria naval, que como anteriormente hemos mencionado contaba con las Atarazanas para su aderezo y artillado, no dispuso de buenas maderas y por eso gozó de mala fama, habiéndose de limitar a la fabricación de barcos menores y a reparaciones.

Todo esto, o parte de ello, nos lo confirman los escritos de testigos presenciales. Veamos lo que algunos nos dicen:

El humanista Juan de Mal Lara escribe que de las tierras del Aljarafe a la ciudad llegaban y la nutrían cinco “ríos”: uno de agua, otro de aceite, de vino, leche y, por último, de miel<sup>29</sup>. Alonso de Morgado, en su “Historia de Sevilla”, no olvida esta referencia y la actualiza añadiendo otros tres: azúcar, oro y plata. De estos cinco u ocho “ríos”, solo uno, el de agua, es el que sigue rigiendo la vida de la ciudad, siendo el que permitió la llegada de los tres últimos. El azúcar, el oro y la plata atracaron, y nunca mejor dicho, provenientes de América a través del Guadalquivir, posibilitando con ello que Sevilla pudiera convertirse en un gran centro cultural y diera vida a todo lo que hoy constituye su gran patrimonio artístico: Casa de Pilatos, Ayuntamiento, Capilla Real, Giraldirlo, verja del altar mayor de la Catedral, Casa Lonja, custodia de Arfe, etc.

Tomás de Mercado, un fraile sevillano autor del libro “Suma de tratos y contratos”, expresa así lo que era o fue para Sevilla, y su río, el hallazgo de América:

...casi todos se inclinan a cultivar la tierra, que es gruesa y fértil para cualesquier mieses, o a tratar en todo género de mercería y ropa menuda y gruesa, hallando en ella gran comodidad y aparejo, lo uno como es puerto de mar océano por el río Guadalquivir...: por donde se entra y sale a tantos reinos cercanos y remotísimos es la puerta y puerto principal de toda España, a do se descarga lo que viene de Flandes, Francia, Inglaterra, Italia y Venecia; y por el consiguiente de do se provee todo el reino destas cosas que de fuera se traen. A esta causa siempre hubo en ella grandes, ricos y gruesos mercaderes y fue tenida por lugar de negociantes. Pero de sesenta años a esta parte, que se desubieron las indias occidentales se le rescrescio para ello una gran comodidad y una ocasión tan oportuna, para adquirir grandes riquezas: que combidó y atrajo a algunos de los principales a ser mercaderes viendo en ello pujantísima ganancia<sup>30</sup>.

Continúa Mercado asegurando que en ella muchas provincias ultramarinas se tenían que proveer de ropa, trigo o harina todo lo cual, en Indias valía “un Perú”. También nos dice que en Sevilla los mercaderes han aumentado en número y hacienda además de ennoblecerse, porque bastantes caballeros “por codicia o necesidad de dinero” han tenido que emparentarse con los tratantes mientras que estos, con “apetito de nobleza e hidalguía”, hacían lo posible por fundar mayorazgos e invertir en juro y latifundios del Aljarafe y Sierra Morena.

<sup>28</sup> Archivo General de Simancas, MPD, 34, 014. Plano de la ciudad de Sevilla del otro lado del Guadalquivir con el barrio de Triana, convento de Carmelitas y los molinos de pólvora que se incendiaron.

<sup>29</sup> MAL LARA (1992), p. 190.

<sup>30</sup> DE MERCADO (1975), p. 124.

Andalucía, que antes era el extremo del mundo conocido, ahora, “descubiertas las Indias, es ya como medio, por lo cual, en las otras partes antiguas, aun de Turquía, viene a ella: para que por aquí se lleve a las nuevas, donde todo tiene tan excesivo precio”. El río es la vena y la Casa de la Contratación el cerebro rector. De tal modo, que en la ciudad abunda todo género de negocios y “es como centro de todos los mercaderes del mundo”. La actividad es febril, “los mercaderes despachan naos y urcas con grandísima barbaridad. Y a nadie parezca pesado el término —aclara Mercado— que es muy blando si al hecho se mira”<sup>31</sup>. Chaunu sostiene que el volumen y valor de estas relaciones marítimas entre ambos hemisferios fue el más importante del siglo XVI.

Pero, ¿qué necesitaban los mercados americanos? Libros, cerámicas, ladrillos, aceite, vino, granos, harina, herrajes, azogue... ¿Qué remitían estos? Oro, plata, perlas, cochinillas, cueros, sebos, palo Campeche...

Según Pedro de Medina, otro clérigo sevillano nacido en 1493 y testigo como Mercado de lo que cuenta:

En esta ciudad —Sevilla— es el trato principal de las Indias de su Majestad. Aquí es la Casa de la Contratación, donde ocurren todos los negocios; y se despachan por tres jueces oficiales de esta Casa; los cuales reciben en ella el oro, la plata, perlas, aljófara y otras riquezas que de las dichas Indias vienen. Aquí han venido y vienen muchas naos cargadas de oro y plata; en que ha venido nao con pastas de oro redondas de a cuatro palmos de longura, y con más de cien vasijas de oro entre tinajas y acetres, y con trece ídolos de oro. Había tinaja de oro que cabía ocho cántaros de agua y ídolo que tenía más de tres palmos de largo. Numerose el valor de lo que esta nao trujo quinientas arrobas de plata; y otras muchas naos que han venido y contino vienen con grandes tesoros de aljófara y perlas y otras riquezas, que e han traído y traen, no se pueden numerar<sup>32</sup>.

Para Medina, esta riqueza que el Nuevo Mundo envía al Viejo es el pago por haberle llevado el cristianismo. No supone este religioso —Mercado sí— las desagradables consecuencias que, sobre todo para España, estos tesoros ocasionaron: la famosa revolución de los precios estudiada por Earl J. Hamilton. A este o a Chaunu pudiéramos recurrir para evidenciar el caudal de riquezas que el Guadalquivir vio acarrear camino de Sevilla. No obstante, hemos preferido el testimonio contemporáneo local, protagonizado por Medina y Morgado, entre otros. Incluso la misma literatura de entonces, Cervantes, Tirso de Molina o Lope de Vega, recoge este papel del río y auge de Sevilla.

En el otro extremo de este camino fluvial, a 80 km, se alzaba Sanlúcar de Barrameda. A la zona de la desembocadura también le llega su gran hora en 1492. Ya de antes el almirante Cristóbal Colón la rondó, que vivió en El Puerto de Santa María; una de las villas de señorío que se asientan en el arco que va desde Cádiz hasta Ayamonte y que jugaron un decisivo papel antes del “Descubrimiento”. Fueron años testigos de proyecciones africanas a Canarias o Guinea y de roces con los portugueses, que anhelaban reservarse dichas costas; objetivo que lograrían en 1479 con la firma del tratado Alcáçovas-Toledo.

De Sanlúcar dice Pedro de Medina que es una villa donde:

...habitan casi continuo los duques de Medina Sidonia, cuya es, por ser pueblo muy santo. Es de mucho trato de mercaderes y gentes forasteras de todas naciones, que vienen por la mar con sus mercaderías. Cerca de esta villa es el puerto, y escala de los

<sup>31</sup> DE MERCADO (1975), p. 125.

<sup>32</sup> DE MEDINA (1944), p. 42.

navíos, así de los forasteros como de todas las naos que van a Indias; aquí acaban de cargar y de aquí salen a todos los viajes para cualquier parte de Indias que vayan<sup>33</sup>.

“Aquí acaban de cargar...”, en efecto: escogida Sevilla como puerto único —con diversas excepciones—, todo el tráfico con el Nuevo Mundo discurrió a través del Guadalquivir y de cara a Sanlúcar. Inútil citar la totalidad de las expediciones que, formadas río arriba, terminaban de avituallarse en el puerto de Bonanza antes de adentrarse en la inmensidad del Atlántico. Basta mencionar los últimos viajes del propio Colón, Nicolás de Ovando, Sebastián Caboto, Pedro Arias Dávila, Fernando de Magallanes, Francisco de Montejo, Pánfilo de Narváez, Pizarro, Orellana, Hernando de Soto, etc., etc. Detrás de estas travesías bélico-colonizadoras y descubridoras había toda una inmensa teoría de convoyes portadores de productos, cultura y hombres. El Archivo General de Indias y el de Medina Sidonia atesoran toda la documentación referida a la Casa de la Contratación y la Capitanía General del Mar Océano, respectivamente; testimonios documentales de tal tráfico.

### EL SERVICIO DE FLOTAS Y SU ORGANIZACIÓN

Como decíamos, en Sanlúcar de Barrameda se terminaban de cargar las naos. Dicha práctica acabó regulándose como consecuencia del potencial peligro que suponían los barcos de las demás potencias europeas; quienes no aceptaron la exclusividad ibérica. Estas, aunque impedidas de colonizar las tierras americanas, no lo estuvieron de asaltar a los solitarios galeones o de practicar el contrabando. España, como era de rigor entonces, ejercía la doctrina del mercantilismo, lo que explica su política monopolística y de acaparamiento masivo de metales preciosos. Como consecuencia de dicha hegemonía, la protección de los navíos originó la creación de las flotas de Indias. Su ordenamiento se fue perfilando a través de diversas medidas dictadas ya en la primera mitad del siglo XVI como, por ejemplo, el tonelaje de los barcos, su artillería, número, etc., llegándoseles a fijar una armada de guarda que los convoyase. Finalmente, en 1561 estas directrices cristalizaron en el sistema periódico de enviar dos flotas (enero-agosto) a Nueva España y Tierra Firme. A pesar de la oposición inicial mostrada por los maestros, dueños de naos, mercaderes y cargadores debido a los abultados gastos derivados de la escolta, esta medida estuvo vigente hasta 1776. Más tarde, en 1574 se dispuso que esta tuviera una periodicidad cuatrienal por la necesidad de llegar en distintas épocas a causa del régimen de vientos; de abril a mayo zarpaban los navíos que iban a Nueva España, mientras que de agosto a septiembre los de Tierra Firme<sup>34</sup>.

Aunque los barcos no siempre entraron y salieron desde Sevilla, y tampoco navegaron en convoyes, pues pudieron ir como “navíos sueltos”, invariablemente estos tenían que ser visitados y registrados a orillas de la Torre del Oro, frente a Doñana, en la bahía de Cádiz o, en última instancia, el archipiélago canario. Tres inspecciones con diversos objetivos sufrían los buques. La primera la verificaba un juez de la Casa de la Contratación, el general de la Armada y los visitadores. Su finalidad era separar los navíos prohibidos de los autorizados, cuidando que estos últimos estuvieran en condiciones de cargar y navegar con las correspondientes garantías de seguridad. Una vez obtenida la licencia, ya se podía efectuar la estiba. La segunda revista se hizo, desde 1553 debido al aumento del tonelaje de los barcos, en Sanlúcar. Ya solo la certificaban los visitadores y un juez de la Casa de la Contratación, teniendo como objetivo impedir que se sobrecargase el navío aceptado, hacer constar que sus productos eran los autorizados, así como las personas, comprobar si se habían efectuado las obras de carpintería que se hubiesen ordenado en el primer control y, por último, si todo

<sup>33</sup> DE MEDINA (1944), pp. 66-68.

<sup>34</sup> TRUEBA, E. (1989), p. 84.

estaba en su sitio. Igualmente, las armas y municiones también eran inspeccionadas. En el puerto de Bonanza los barcos solían recibir el resto de la carga y, con los mismos objetivos que la anterior visita, se realizaba una postrera inspección.

Una vez que se habían hecho los correspondientes registros, donde quedaban consignadas todas las mercancías y pasajeros que iban a bordo, se entregaba un traslado al dueño de la nao para presentarlo ante la autoridad competente. Cerrado el expediente, ya no se permitía la introducción de nada, aunque las infracciones llegaron a ser muy habituales. Estas comenzaban en la segunda visita cuando, por ejemplo, los maestros se prestaban los unos a los otros la artillería y municiones. En la tercera las anomalías eran aún más flagrantes. El juez, sito en Sanlúcar, no podía abandonar el despacho de las flotas, soliendo delegar el examen en subordinados de fácil corruptela. En estos casos, los pasajeros solían embarcar como marineros, los barcos no cargaban suficiente agua, por la borda se embarcaba lo que el juez por la otra había ordenado sacar, desde lanchas se sobrecargaban las bodegas y así, un largo etc., siendo en Cádiz la desorganización aún mayor. Porque desde la bahía excepcionalmente también zarpaban las flotas, aunque el centro comercial y las grandes firmas exportadoras siguiesen en Sevilla. El progresivo aumento del tonelaje de las embarcaciones, unido al obstáculo de la barra de Sanlúcar, a la larga constituirán la gran razón que obligó a usar Cádiz como puerto de partida.

#### LA DECADENCIA FLUVIAL

En la segunda mitad del siglo XVII el tráfico por el Guadalquivir había languidecido tanto, que muchas veces los barcos no encontraban cargamentos con que ocupar la tercera parte de su volumen, por lo que era preciso recurrir a los exportadores gaditanos. Con el paso del tiempo, los comerciantes extranjeros se acostumbraron a este último puerto porque así les liberaba de tener que llevar sus mercancías tierra adentro, con los consiguientes gastos económicos, temporales y peligros fluviales que ello conllevaba. No obstante, el retorno siempre debía de hacerse hasta los pies de la Torre del Oro, aunque tormentas y piratas obligaran a efectuar arribadas de emergencia en otros fondeaderos<sup>35</sup>. El alarmante aumento de los fraudes cometidos en Cádiz determinó que desde 1630 la Casa de la Contratación presionara para que el juzgado allí establecido fuera trasladado a Sanlúcar. Por fin, en 1664 se pudo cerrar al tráfico indiano dicho puerto, pero en 1679 de nuevo volvió a abrirse gracias a una fuerte dádiva que los gaditanos entregaron al rey. Cádiz logró así mantener su privilegio y acentuarlo primero en 1680 y, definitivamente, en 1717 en que una nueva dinastía determinó que la Casa de la Contratación se trasladase allí. Los papeles parecían haberse trocado y el Guadalquivir dejaba de ser la fantástica vía de antaño.

La decadencia del río y, por consiguiente, la de Sevilla y Sanlúcar, ya se venía dejando sentir desde finales del siglo XVI. A estos factores habría que sumarle las guerras de esa centuria, que obligaron a la Corona a secuestrar barcos y embargar con harta y molesta frecuencia los metales preciosos de América. Por otro lado, después de 1651 la aristocracia mercantil sevillana, menguada en número y caudales, fue casi incapaz de poder organizar una flota anual para México. La crisis general del imperio obedecía a diversas causas que no solo radicaban en la incapacidad de los políticos dirigentes, el absolutismo, la Inquisición o en la expulsión de los moriscos...la decadencia, en gran parte, provenía de los propios tesoros

---

<sup>35</sup> Uno de los casos más sonados fue el de don Antonio de Oquendo, héroe de la batalla de Las Dunas, que en 1633 se negó a subir a Sevilla argumentando: “El hallarse las aguas de quiebra y el mucho porte de esta nao me apremian a tomar la bahía de Cádiz y dejar la barra de Sanlúcar, pues no sería bien exponer a evidencia de perderse”. Esta actitud le valió un periodo de prisión en Alcalá de Henares. CARRASCO (1985), p. 51.

arribados del Nuevo Mundo. Hacia 1580 el oro y la plata habían elevado tanto el coste de la vida y de los salarios por encima del nivel europeo que, como consecuencia, provocaron desventajas para la industria de exportación, la construcción naval y el flete marino. Al no haber progreso técnico para equilibrar esta diferencia, se originó un largo declinar del artesanado. Ciudades industriales del momento como Valladolid, Segovia, Córdoba o Toledo se despueblan. Sin manufacturas propias, el monopolio comercial de flotas y galeones perdió su razón de ser. A veces solo el 5% de lo embarcado era nacional. Mientras los extranjeros se beneficiaban de esta situación, Cádiz pasó a ser el centro rector del tráfico americano.

## CONCLUSIÓN

Resumiendo: aunque las flotas abarrotaron España de metales preciosos, estas provocaron un aumento de los productos más básicos, desquiciando a la industria. Perdida esta, la Corona no quiso abandonar el monopolio de las flotas, satisfaciendo entonces los retornos con mercancías extranjeras. De esta manera, el oro y la plata en tránsito pasaron a manos foráneas.

Sobre el Guadalquivir recaería todo esto: decadencia general del Imperio, traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación (1717), etc., pero fue la mediocridad de los avances hidráulicos e ingenieriles empleados en mejorar las condiciones del río, los que truncaron su porvenir como vía de comunicación privilegiada. Si del Arenal en el siglo XVII Lope de Vega afirma que “toda esta arena es dinero”, ahora se convierte en el más puro fango sucio y encharcado<sup>36</sup>.

El Guadalquivir deja de ser un río americano en el siglo XVIII. Su gran función se debilita. Estamos solo a unas pocas décadas (1817) de un hecho importante en la vida de no solo sus propias aguas, sino de España: la aparición del primer barco a vapor. El viejo y cansado “río grande” muy pronto va a volver a ver sus aguas abiertas por las quillas de unos barcos (“Betis”, “Trajano”, “Teodosio” y “Adriano”) que ya no van a hinchar sus velas al viento, sino que lo ensuciarán con el humo de calderas.

## BIBLIOGRAFÍA

- ACOSTA RODRÍGUEZ, A., GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, A. y VILA VILAR, E. (coords.) (2004). *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla, España: Fundación El Monte, Universidad de Sevilla, CSIC y Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- BABÍO WALL, M. (1990). *Aproximación etnográfica del puerto y río de Sevilla en el siglo XVI*. Sevilla, España: Editorial Don Quijote.
- BERNAL RODRÍGUEZ, A.M. y COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, A. (1988). “El puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVII)”. En CAVACIOCCHI, S. (coord.). *I porti come impresa economica: atti della "Diciannovesima Settimana di Studi", 2-6 maggio 1987*. Firenze: Le Monnier, pp. 779-824.
- BERNAL RODRÍGUEZ, A.M. (1999). “El itinerario de Sanlúcar a Sevilla”. En LOPEZOSA APARICIO, C. (coord.). *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*. Madrid: Fundación ICO, pp. 381-389.

---

<sup>36</sup> LOPE DE VEGA (2007), p. 34. Como curiosidad, véase la comparación entre las figuras nº 1 y 2. En la primera, de finales del siglo XVI, Sevilla está viviendo su máximo esplendor. Mientras tanto, en la siguiente, pintada 9 años después de haberse trasladado el comercio a Cádiz, la ciudad ha visto desaparecer de sus orillas aquel ajetreo americano. Los colores son más apagados y hay menos detalles.

- CARRASCO, D. (coord.) (1985). *El río, el Bajo Guadalquivir*. Sevilla, España: Equipo 28 (Edición patrocinada por la Delegación de Cultura del Ayuntamiento de Sevilla y la Consejería de Cultura y la de Política Territorial de la Junta de Andalucía).
- CHAUNU, P. (1983). *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII*. (Traducción de Rafael Sánchez Mantero). Sevilla, España: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- DE MEDINA, P. (1944). *Libro de Grandezas y Cosas Memorables de España*. (Edición y prólogo de Ángel González Palencia). Madrid, España: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- DE MERCADO, T. (1975). *Suma de Tratos y Contratos*. (Edición preparada por Restituto Sierra Bravo). Madrid, España: Editora Nacional (Clásicos para una Biblioteca Contemporánea).
- DE VEGA, L. (2007). *Arenal de Sevilla*. (Introducción y notas de Ramón María Serrera Contreras). Sevilla, España: Delegación de Cultura del Ayuntamiento de Sevilla.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. (2003). *Orto y Ocaso de Sevilla. Estudio de la prosperidad y decadencia de la ciudad durante los siglos XVI y XVII*. Córdoba, España: Diputación Provincial.
- MATUTE GAVIRIA, J. (1997). *Anales Eclesiásticos y Seculares de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla metrópoli de la Andalucía que contienen las más principales memorias desde el año de 1701, en que empezó a reinar el rey D. Felipe V, hasta el de 1800, que concluyó con una horrorosa epidemia. Tomo II*. Sevilla, España: Ediciones Guadalquivir.
- MORALES PADRÓN, F. (1989). *Historia de Sevilla. La ciudad del quinientos*. Dos Hermanas, España: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla (Colección de Bolsillo).
- MORALES PADRÓN, F. (1980). *Sevilla y el Río*. Sevilla, España: Servicio de Publicaciones del Ayuntamiento de Sevilla (Biblioteca de Temas Sevillanos).
- MORGADO, A. (2007). *Historia de Sevilla: en la qual se contienen sus antigüedades, grandezas y cosas memorables*. Sevilla, España: Editorial Extramuros.
- NAVARRO, L. (1966). “El Puerto de Sevilla a fines del siglo XVI”, *Archivo hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, Tomo 45, Nº 139-140, pp. 141-178.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E. (1997). “Auge y decadencia del puerto de Sevilla como cabecera de las rutas indianas”, *Revista Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien*, Nº 69, pp. 15-23.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E. (1977). “La decadencia del puerto fluvial de Sevilla. Un ingenio para sacar navíos hundidos en el siglo XVII”, *Revista General de Marina*, Tomo 192, pp. 33-40.
- PEREYRA, C. (1940). “El Guadalquivir en la Historia de América”, *Revista de Indias*, Año I, Nº 1.
- ORTIZ DE ZUÑIGA, D. (1988). *Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla, metrópoli de Andalucía*. (Ilustrado y corregido por Antonio María Espinosa y Carzel). Sevilla, España: Guadalquivir.
- OTTE SANDER, E. (Edición a cargo de Antonio Miguel Bernal Rodríguez, Antonio Collantes de Terán Sánchez, José Ignacio Martínez Ruiz y María del Carmen Ruiz León) (2008). *Sevilla, siglo XVI: Materiales para su historia económica*. Sevilla: Centro de Estudios Andaluces y Consejería de la Presidencia de la Junta de Andalucía.
- OTTE SANDER, E. (Edición e introducción Antonio-Miguel Bernal y Antonio Collantes de Terán) (1996). *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Sevilla: Vicerrectorado de Relaciones Institucionales y Extensión Cultural de la Universidad de Sevilla.
- RODRÍGUEZ LLOPIS, M. (1996). “At the limits of Europe. Trade and taxation in the southern ports of Castile at the beginning of the XVI century”. En MENJOT, D. (coord.). *Les villes frontière (moyer age-époque moderne)*. Paris-Montreal: L'Harmattan, pp. 91-109.
- TRUEBA, E. (1990). *Sevilla marítima. Siglo XVI*. Sevilla: Padilla Libros.

TRUEBA, E. (1989). *Sevilla: tribunal de océanos (Siglo XVI)*. Sevilla: Gráficas del Sur.

## ANEXO



Figura nº 1: “Vista de Sevilla” (entre 1576 y 1600), Alonso Sánchez Coello, Museo de América, número de inventario: 00016.



Figura nº 2: “Vista de Sevilla” (1726), anónimo, Casa Consistorial del Ayuntamiento de Sevilla, número de inventario: GPA 32739.



Figura nº 3: “Arenal de Sevilla” (¿?), anónimo, Hispanic Society of America, número de inventario A1830.



Figura nº 4: “Astillero de Sevilla” (¿?), anónimo, Hispanic Society of America, número de inventario A1829.