



EL PUERTO DE LOS AUSTRIAS: LAS CARENCIAS PORTUARIAS DE LA SEVILLA AMERICANA (1503-1717)

AUSTRIAS PORT: LACKS THE AMERICAN PORT SEVILLE (1503-1717)

Marcos Pacheco Morales-Padrón*

Cómo citar este artículo/Citation: Pacheco Morales-Padrón, M. (2017). El puerto de los Austrias: las carencias portuarias de la Sevilla americana (1503-1717). *XXII Coloquio de Historia Canario-Americana (2016)*, XXII-024. <http://coloquioscanariasmerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9972>

Resumen: Este artículo pretende ofrecer una imagen profunda e inédita de aquel "Puerto y Puerta de las Indias", en palabras de Lope de Vega. La incapacidad física y técnica del Arenal de Sevilla pudo solventarse con la aparición de antepuertos que actuaron como complementos del primero (Cádiz, Coria o Sanlúcar, entre otros). Resulta curioso constatar como a lo largo de los siglos carencias portuarias del siglo XVI no llegaron a solventarse hasta bien entrado el XX. De ahí que la siguiente temática histórica revista mucho de actualidad.

Palabras clave: Sevilla, Guadalquivir, navegación, puertos, carencias

Abstract: This article aims to provide a deep and unprecedented image of the "Port and Puerta de las Indias" in the words of Lope de Vega. Physical and technical inability of Arenal de Sevilla could be solved with the appearance of outer harbors acting as complements to the first (Cádiz, Coria or Sanlúcar, etc.). It is surprising to note how over the centuries port shortcomings of the sixteenth century did not reach solved until well into the twentieth. Hence the following historical theme magazine much of today.

Keywords: Sevilla, Guadalquivir river, navigation, ports, shortcomings

INTRODUCCIÓN

No hay imperios sin sistemas de comunicaciones, y para los dominios ultramarinos de España el mar fue su gran camino. En este sentido el Guadalquivir se convirtió en el primer tramo de la Carrera de Indias: una inmensa red que unía al Viejo con el Nuevo Mundo¹. Se trataba de un tramo lleno de significado y problemática, porque en un extremo estaba Sevilla, símbolo del monopolio, y al otro Sanlúcar con su famosa barra, motivo para romper ese floreciente tráfico, entre otros².

Resulta casi un tópico señalar lo mucho que la ciudad está ligada al Guadalquivir, pero al insistir sobre esta especial relación, ¿no estaremos pasando por alto los inconvenientes de este maridaje?

En este sentido, nuestra investigación pretende ofrecer una visión original sobre aquel puerto atlántico con pies de barro; recurriendo a una frase que en la bibliografía ha hecho fama. Aunque hay varios capítulos libros y unos pocos artículos que hablan tanto de la etapa medieval del puerto de Sevilla³, así como la de mayor esplendor durante el siglo XVI, los

* Graduado en Historia por la Universidad de Sevilla. Av. / de la Reina Mercedes, Nº 17, Esc. A, Piso 6, Puerta 3. 41012. Sevilla, España. Teléfono: +34 635 34 69 48. Correo electrónico: marcospachecomoralespadrón@gmail.com

¹ Más información en CARRASCO (1985), pp. 34-37.

² Para un recorrido de este tramo consultar ESCALANTE DE MENDOZA (1985), p. 26 en adelante.

³ LADERO QUESADA (1989), pp. 133-140 y ABULAFIA y GARÍ (1966), pp. 213-222, aunque especialmente el clásico PÉREZ EMBID (1979) entre otros.



autores obvian sus problemas técnicos. Este es el principal motivo que nos lleva a redactar las siguientes líneas que, repetimos, deseamos que sean innovadoras.

UN PUERTO INSUFICIENTE PARA UN IMPERIO MUNDIAL

Si deficientes eran las condiciones de navegabilidad del Guadalquivir⁴, sus prestaciones portuarias no eran mejores. No obstante, dichas instalaciones corren el riesgo de parecernos insignificantes si perdemos de vista el contexto técnico de la época. Pese a ello, el puerto hispalense fue elevado a la categoría de mundial como cabecera del comercio con el Nuevo Mundo y lo que es más importante, parece ser que el sistema de tráfico marítimo organizado a partir de él funcionó durante 200 años.

Apropiadas zonas de almacenamiento

El puerto prácticamente carecía de almacenes para sus productos, por lo que el Arenal cumplía con esta improvisada función. Ya desde época islámica de murallas para afuera no debía de haber edificaciones y no solo por razones militares, sino porque las frecuentes crecidas del Guadalquivir ponían en peligro las vidas y bienes de quienes en ellas morasen. Sin embargo, en esta zona poco a poco se fueron levantando casetillas destinadas como almacenes y a refugio de los guardianes de tales. El hecho se produjo por la conjunción de dos intereses: por un lado a los comerciantes les resultaba cómodo mientras que de otro, al Ayuntamiento le convenía sacar provecho arrendando solares o construcciones. No obstante, el Cabildo no dejaba de discutir el riesgo que esto suponía, pues no era raro que la riada fuese tan grande que venciese las puertas. A pesar de ello, a finales de siglo había prevalecido el criterio de buscar el incremento de los fondos y en 1590, con ocasión de la reedificación de la Puerta de Triana, el Cabildo hizo construir junto a ella una serie de almacenes⁵.

Esta carencia de lugares para el amontonamiento parece que pudo paliarse con las posibilidades que ofrecían las Atarazanas. A pesar de su antigüedad y deterioro, los 30.000 m² de sus naves parcialmente paliaron las necesidades de los comerciantes, aunque su poca cota con respecto al río con frecuencia la hacían inundarse⁶.

Deficientes conexiones entre ambas orillas: un proyecto para un puente de piedra

Uno de los problemas crónicos que siempre adoleció Sevilla fue la dificultad de disponer de un paso seguro y estable sobre el Guadalquivir. Hasta que en 1852 el puente de Isabel II solventó este asunto, desde la inauguración del puente de barcas en la segunda mitad del siglo XII ¡no se construyó ninguno otro!⁷

Es decir, entre 1171 y 1852 tan solo existió esta pobre infraestructura, cuyas continuas reparaciones, unidas a las crecidas del río que la arruinaban, entorpecían de sobremanera el tráfico⁸. Sorprende constatar como una ciudad como era la Sevilla de aquellos siglos, no tuviera un puente de piedra acorde con su importancia como Córdoba, Toledo o Mérida.

⁴ CARRASCO (1985), pp. 48-53.

⁵ Archivo Municipal de Sevilla (a partir de ahora A.M.S.), Sección X, 1590, Tº 1, 1 (20 y 24 de marzo).

⁶ Sobre diversos aspectos históricos de las Atarazanas, consultar los recientes artículos publicados por el profesor Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno.

⁷ Más información en PÉREZ AGUILAR (2014).

⁸ Un repaso general en FRANCO (1999), pp. 11-29.

El por qué a tan dilatada vida operativa de esta obra islámica tenemos que encontrarla en la técnica de aquella época. A pesar de la imperiosa necesidad que había, los avances humanos no daban de sí para construir un gran puente de piedra en esta zona. El suelo inestable y limoso, sumado a la fuerte corriente que en el meandro de Triana el río adquiría, impedía una construcción de tal envergadura. De esta manera, durante 681 años el puente de barcas, junto con una flotilla de barquillas, suplió esta carencia.

Como remedio definitivo a los problemas de comunicación y comercio que ocasionaba el puente, en 1586 don Juan Hurtado de Mendoza, conde de Orgaz y Asistente de Sevilla (1582-8), estableció contactos para solicitar de Felipe II la licencia necesaria para levantar un puente de piedra a la altura de lo que hoy es Chapina. La ciudad si tenía la certidumbre, estaba dispuesta a aventurarse en esta obra. El Asistente aducía que a veces el de barcas: “ocasiona muchas caydas con riesgo de los bagajes y daño de las mercaderías que llevan... y con riesgo de que son muchos los que de noche se caen en el río...”⁹. No obstante, a pesar del empeño puesto por las autoridades hispalenses, el monarca hizo oídos sordos a esta petición, y el proyecto se postergó durante 43 años.

Sin embargo en 1629, tras el desastroso “año del diluvio” que en 1626 azotó Sevilla, los planos se volvieron a rescatar. Viendo que las comunicaciones entre ambas orillas nuevamente habían quedado rotas, don Diego Hurtado de Mendoza, vizconde de la Corzana y nuevo Asistente (1629-34), hizo el intento que más posibilidades tuvo de levantar un puente de piedra.

A iniciativa suya le pidió a su amigo don Gaspar de Guzmán, conde-duque de Olivares, apoyo en la Corte para llevar a buen puerto dicha obra. Con la colaboración de Andrés de Oviedo, Maestro Mayor de Obras del Concejo, se trazó la planta y monte de la obra. Su ubicación se mantuvo para la zona conocida como el “bañaderío” (Chapina), unos cien metros aguas arriba del puente de barcas, donde el río tenía menor profundidad, aunque era más ancho (1.150 pies por solo 550 a la altura de la Torre del Oro)¹⁰.

El puente diseñado era de sillería almohadillada con más de 25 arcos, unos apuntados y otros, los que cruzaban el cauce, semicirculares. Las enjutas de estos últimos se ornamentaban con motivos renacentistas. Tenía fuertes estribos para cortar las crecidas, con tajamares y dos rampas de acceso por la margen de Triana. Para que se hagan una idea de sus dimensiones, sólo el puente romano de Córdoba tiene 16 arcos, que suman 331 metros de largo; el sevillano hubiera sido uno de casi 450 m.

Para su construcción se redactó un presupuesto para recaudar los 50.000 ducados que se suponía tendría de coste. Mediante el impuesto del portazgo¹¹ cada bestia pagaría dos maravedíes, tres cuartos el carro cargado y un real cada cien carneros; además, se impondría un real al mes en cada taberna y bodegón y ocho maravedíes por cada arroba de vino. Los doce mil ducados que se cobraban de la entrada del pescado para las fortificaciones de Cádiz se aplicarían a la dicha obra y la Lonja de los Mercaderes prestaría los cuatro mil ducados restantes. Con todo ello, a la larga la ciudad se ahorraría los seis mil ducados que le costaban el mantenimiento y constante reparación del puente de barcas¹².

Finalmente el 2 de septiembre de 1631 el vizconde de la Corzana le envió a don Gaspar de Guzmán una carta con el boceto del futuro puente; impreso por Francisco Lyra. El proyecto definitivo, aunque resolvía los problemas técnicos (poca profundidad del cauce, corrientes suaves y cimentación adecuada), fue rechazado por Madrid. Lo impopular de sufragar la obra

⁹ MORALES PADRÓN (1981), pp. 204-205.

¹⁰ MORALES PADRÓN (1980), p. 51.

¹¹ El portazgo (como el pontazgo o barcaje), era un antiguo impuesto de naturaleza indirecta, que podía gravar los derechos de tránsito que satisfacían los que iban de camino, pisaban terreno del rey o del señor, o entraban en la ciudad.

¹² DOMÍNGUEZ ORTIZ (1984), pp. 62-63.

grabando las mercancías de consumo, dejaba a la ciudad con su antiguo puente, que 37 años después, en 1671, ¡cumpliría los 500 años!

Falta de espacio en el Arenal

En una apreciación física, esta zona aproximadamente es un rectángulo de 300 varas de ancho por 900 de largo o lo que en medidas actuales es lo mismo, una distancia entre la Torre del Oro y el puente de barcas de 720 metros. Ello encerraba una extensión de 172.800 m²¹³. En lo que a superficie de flotación se refiere, si tomamos como ancho la longitud del citado puente, 200 metros, nos quedaríamos con 160.000 m² de espacio para las maniobras navales¹⁴.

No queremos caer en el error de tomar como científicamente válido el siguiente ejercicio, pero hemos realizado un recuento de las embarcaciones que aparecen en algunos de los más famosos cuadros y grabados que se hicieron sobre Sevilla en los siglos XVI, XVII y XVIII. Recordemos que el lienzo o lámina es una obra artística, por lo que muchas veces no se correspondía con la realidad. Sin embargo, no nos hemos resistido a elaborar tal análisis. Para ello hemos seleccionado tres vistas, una por cada siglo.

En las siguientes tablas resumimos dichos resultados:

CUADROS					
<i>Autores y fechas de los lienzos</i>	<i>Naos y galeones</i>	<i>Galeras</i>	<i>Barcas</i>	<i>Otras</i>	<i>Calafateándose</i>
A. Sánchez Coello (1576-1600) ¹⁵	48	3	20	17	7
Anónimo (1660) ¹⁶	12	3	15	4	--
Anónimo (1726) ¹⁷	4	--	9	--	--

GRABADOS					
<i>Autores y fechas de las láminas</i>	<i>Naos y galeones</i>	<i>Galeras</i>	<i>Barcas</i>	<i>Otras</i>	<i>Calafateándose</i>
Hogenberg y Braun (1588) ¹⁸	24	9	--	--	--
S. W. de Vries (1617) ¹⁹	25	3	24	--	--
W. J. Blaeu (1617)	23	2	45	1	4

En resumen, todo lo anteriormente expuesto da a entender que el Arenal era un lugar desahogado para las operaciones marineras. No cabe la menor duda de que para una flota de hasta 100 navíos de esta época la zona era suficiente. No obstante, no lo sería si los bajeles atracasen encostando a la orilla (como en la actualidad), pues como queda reflejado en las fuentes pictóricas, estos hundían la proa en el fango.

¹³ BABÍO WALL (1990), p. 185.

¹⁴ *Ibidem*, p. 186.

¹⁵ Anónimo (1576-1600) atribuido a Alonso Sánchez Coello. Museo de América (Madrid). Óleo sobre lienzo 150 x 300 cm.

¹⁶ Anónimo (1660). Fundación Focus-Abengoa (Sevilla). Óleo sobre lienzo 163 x 274 cm.

¹⁷ Anónimo (1726). Casa Consistorial del Ayuntamiento (Sevilla). Óleo sobre lienzo. 1,08 x 2,42 cm.

¹⁸ F. Hogenberg y G. Braun (1588) en "Civitates Orbis Terrarum" (Colonia 1572-1617). Biblioteca Universitaria (Sevilla).

¹⁹ Anónimo atribuido a S. Wynhoutsz de Vries editado por Joannes Janssonius (La Haya 1617). The British Library (Londres).

Dificultades para el mantenimiento y carenado de las embarcaciones

Deficiencia que precisamente se debía a la masificación del Arenal. Todos los barcos periódicamente requieren ser revisados, pero a raíz de las navegaciones por aguas americanas a estas se les detectó un grave peligro que debía ser arrancado: la broma (*Teredo Navalis*). Se trataba de un pequeño molusco que se adhería al casco y perforaba la obra viva.

En 1533 encontramos una relación en la que el piloto Esteban Gómez pedía al Consejo de Indias que en el puerto sevillano se habilitase un lugar donde a los barcos se les pudiera dar carena. Nuestro personaje argumentaba que “a causa de las mareas y por la manera que viene el agua del Guadalquivir no se pueden reparar los navíos que vienen a esta ciudad”. Como consecuencia, las embarcaciones tenían que realizar estas actividades tres leguas río abajo ocasionando no solo distorsiones a la marinería, sino teniéndose que trasladar a los maestros y oficiales careneros al lugar con costes y pérdida de dinero y por lo general, trabajar sin ser inspeccionados por los dueños de tales naos. Por ello en Sevilla se pedía “...hacer un artificio en el dicho río y ribera del Guadalquivir para que allí se pueda calafatear, varar y reparar y adobar, ensebar y dar carena a los navíos y enderezarlos con menos costas y más provecho y en presencia de sus dueños y maestros, de manera que los tales puedan ir bien reparados y seguros de su viaje...”²⁰.

Por lo que este documento nos deja ver, se pretendía excavar un dique seco o varadero. Desde el Cabildo sugerían que el mejor lugar para tal propósito era el paraje de San Telmo, “porque allí las naos quedarían más resguardadas de las avenidas”. Después de pasar por varias manos, el expediente de Esteban Gómez quedó en suspenso²¹, no sabiéndose hoy si realmente entre el arroyo Tagarete y el campo de Tablada se llegaron a construir dichas instalaciones²².

Desprovista Sevilla de un lugar adecuado para reparaciones navales, estas actividades se situaron en San Juan de Aznalfarache y la Puebla del Río²³. Allí, aunque con la marea baja los navíos quedaban en seco, el lodo no dejaba descubrir la quilla por completo, y no se podía calafatear el casco tan bien como fuera de desear. Para solucionar esto surgió el carenado sobre pipas, que supuso “nueva vida para la gente de mar”, como llega a decir uno de los declarantes en esta información.

Inexistencia de muelles

A pesar de la importancia del tráfico del puerto de Sevilla, éste carecía de apropiados puntos de atraque. El Arenal no era más que una llanura casi pantanosa. Como era norma general en los puertos medievales, el del Guadalquivir carecía de dársenas para la carga y descarga de mercancías. No obstante, sí que existían plataformas pavimentadas sobre las riberas utilizadas por los pescadores, pero que no permitían el atraque directo²⁴. Cuando no, los navíos permanecían en el centro del cauce, lo que obligaba a que los géneros fuesen transbordados mediante barcas. De esta manera, el río suponía una pérdida de tiempo de millones de horas de trabajo innecesarias.

²⁰ Archivo General de Indias (a partir de ahora A.G.I.), Indiferente General, 1.961 (en la Real Provisión de 1 de julio de 1533).

²¹ CAVACIOCCHI (1987), p. 786.

²² No obstante, y no deja de ser interesante, para 1519 Manuel Babío Walls recoge el pago de 13.482 maravedís a Fdez. Navarrete por la construcción de una fosa de astillero. ¿Se haría al final? En BABÍO WALL (1990), p. 215.

²³ NAVARRO (1966), p. 30.

²⁴ VV.AA (2000), p. 181.

rias empleadas en las múltiples manipulaciones de las mercancías. Según un informe de 1587, se calculaba en seis días la operación de carga de un buque de mediano porte²⁵.

Desde la década de 1430 hasta finales del siglo XVIII, en el Arenal no existió más muelle que el que estaba situado junto a la Torre del Oro. Tenía unos 15 metros de frente y estaba fabricado en madera. Según la documentación de la época, se le conocía como “muelle de la Yglesia” (sic) o de la “Fábrica”, aunque más tarde también de la “Aduana” o de “las dos ruedas”.

Durante la Edad Media la mayor parte de los puertos no tenían instalaciones adecuadas para realizar las tareas de carga y descarga, y ésta fue la situación vivida en Sevilla hasta el siglo XV. La construcción de la Catedral obligó al Cabildo Eclesiástico a dotar al Guadalquivir de las infraestructuras necesarias para recepcionar los sillares que procedían del Puerto de Santa María²⁶. En este proyecto debemos incluir la construcción de un muelle y una grúa, de la que luego hablaremos.

Su ejecución se vio favorecida por la concesión de Juan II de una estratégica parcela junto a la Puerta de Jerez. Las razones de su donación así como la localización del muelle, quedan claras en una real cedula emitida por la reina Isabel en Sevilla el 30 de agosto de 1477. En esta se confirma la licencia otorgada por su padre a los canónigos: “...en nombre de la Fábrica de la Yglesia e como administradores de ella, pudiessen edificar un molle en término de las mis Atarazanas..., en el qual e por el qual pudiessen cargar e descargar la cantería e otras necesarias para la edificación de la dicha Yglesia...”²⁷.

Curiosamente, solo dos años más tarde la misma Reina ordenaba al Almirante D. Alfonso Enríquez que a sus expensas construyera otro muelle. El privilegio decía así: “...en la playa y ribera del Río Guadalquivir cerca de la muy noble cibdad de Sevilla es menester un muelle para fazer carga y descarga de los mantenimientos e mercaderis e otras cosas que van y vienen en cualquier fustas en el dicho rrio...”²⁸.

Finalmente este último no se construyó, pero en 1478 de forma súbita se optó por incorporar el existente a la jurisdicción de la Corona²⁹. Se aprovechó el contexto para arreglar la infraestructura a base de ladrillos con bajadas muy suaves para los carros y mulos de carga. Pero esta “expropiación” haría brotar los problemas entre el Cabildo, los oficiales de la Aduana, los alcaides de las Atarazanas y los mercaderes³⁰. Finalmente la Corona retrocedió, y el caso quedó dictado a favor de su antiguo dueño eclesiástico, que a partir de entonces lo arrendaría.

Aunque la Fábrica había acometido la realización y el mantenimiento de este muelle, como afirma Florentino Pérez-Embid, rápidamente se convirtió en el de toda la ciudad³¹. Tal inversión fue doblemente útil ya que además de facilitar la descarga de los materiales para la obra, después su alquiler para mercancías ajenas supuso unos ingresos adicionales. El primer arriendo, que data de 1473, le reportó 22.000 mrs. y el último, en 1700, 86.666 mrs³².

Desconocemos hasta cuando pudo estar en funcionamiento la dicha estructura, pero su presencia se rastrea en los *Anales eclesiásticos y seculares...* redactados por Justino Matute. A

²⁵ CAVACIOCCHI (1987), p. 787.

²⁶ Juan Clemente Rodríguez Estévez sostiene que solo en la primera mitad del siglo XVI del Puerto de Santa María partieron 1.500 embarcaciones cargadas con piedra de las canteras de San Cristóbal con destino a este muelle. Más concretamente, señala que en el verano de 1513 al Arenal llegaron unos 60 barcos. En RODRÍGUEZ ESTÉVEZ (1998), pp. 210 y 212.

²⁷ Archivo Catedralicio de Sevilla (a partir de ahora A.C.S.), Caja 32, 3 (carta de la Reina Católica concediendo a la fábrica de la Catedral de Sevilla la totalidad de la renta del muelle. Sevilla, 30 de agosto 1477).

²⁸ A.M.S., Sección I, Tombo de los RR.CC., 1, fol. 6 (carta de los RR. CC. al Almirante. Segovia, 15 de febrero 1475).

²⁹ PÉREZ EMBID (1979), p. 159.

³⁰ GESTOSO PÉREZ (1993), pp. 30-31.

³¹ PÉREZ EMBID (1979), p. 160.

³² CAVACIOCCHI (1987), p. 801.

través de esta obra, sabemos que en 1719 la Real Junta de Incorporaciones planteó a la Corona el tema de la propiedad del muelle, resolviéndose el pleito en 1749³³.

Escasas ayudas a la manipulación de las mercancías

En cuanto a este tipo de instalaciones, en las cercanías de la Torre del Oro los grabados y cuadros de los siglos XVI, XVII y XVIII delatan la existencia de una grúa. Los testimonios visuales que recogen su estructura mecánica se remontan al año 1500, fecha en la que -aproximadamente- se sitúa la pintura sobre las Santas Justa y Rufina que se halla en la iglesia de Santa Ana. En ella las Patronas flanquean una vista de Sevilla y Triana bañadas por el río donde a orillas de este aparece nuestro ingenio catedralicio. Esta grúa se convirtió en un elemento insistentemente reproducido en las numerosas vistas de la ciudad. Gracias a ellas, hoy podemos hacernos una idea muy aproximada de cómo era.

Sobre un sólido basamento de piedra de forma circular, se erguía un mástil del que partía un brazo más o menos reforzado donde en su extremo se hallaba un juego de poleas. Esta estructura fue concebida para trasladar mercancías del barco al muelle o viceversa, y hallaba su elemento más característico en una gran rueda de madera. Era accionada por un operario que caminaba en su interior, proporcionando la fuerza para elevar los materiales³⁴.

No deja de sorprendernos la cantidad de láminas y cuadros en los que nuestro artilugio ha quedado reflejado. Entre los grabados lo detectamos en el de Georg Braun y Frans Hogenberg recogido en su famosísimo *Civitas Orbis Terrarum* (1572) y en el de Ambrosius Brambilla (1585). De las obras pictóricas a señalar la ya estudiada *Vista de Sevilla* (entre 1576-1600) de Sánchez Coello y *Puerto de Sevilla* (siglo XVII), anónimo, de la Hispanic Society of America (Nueva York). Curiosamente de una manera muy simple pero con su particular fisonomía, nuestra machina también aparece en el bello pergamino de la Real Cedula de 1549³⁵.

Pero creemos que el artilugio no siempre fue el mismo. En algunos cuadros como *Toma de Sevilla* (siglo XVII), de Francisco Pacheco, *Visión de Sevilla* (1725), anónimo, ubicado en el edificio del Ayuntamiento hispalense, *Vista de Triana desde el Arenal* (1660), sin autor de la Fundación Cajazol, e igualmente *Vista de Sevilla* (1660), sin firma, de Focus-Abengoa, la grúa aparece representada sin sus características ruedas; se encuentra soportada por cuatro maderos y techada, aunque mantiene el mástil con la polea. Esto tal vez puede atribuirse a un error del autor o a un cambio de aspecto que desconocemos. Resulta muy curiosa su similitud con las actuales grúas portacontenedores tipo Panamax.

En resumen, el redescubrimiento de la máquina de ruedas formó parte de la revolución técnica que rodeó la construcción de las grandes catedrales góticas. Su llegada a la ciudad hispalense fue tan tardía como su magno templo, pero los beneficios que su instalación produjo no tardaron en sentirse en un puerto que pronto tuvo que abastecer a la mayor flota comercial jamás conocida. Su papel en la Sevilla americana se vería ampliamente sobrepasado, demostrando que su puerto necesitaba dotarse de instalaciones aptas a su voluminoso tráfico mercantil.

³³ MORALES PADRÓN (1980), p. 27.

³⁴ Como curiosidad, en el Centro de Interpretación de la Autoridad Portuaria de Sevilla existe una réplica casi a tamaño natural.

³⁵ GARCÍA y NAVARRO (1992), p. 10.

Indefensión de la zona portuaria ante las riadas: la crecida de 1626

No olvidemos del Guadalquivir que sus aguas, al decir el historiador Joaquín Guichot, siempre fueron “gloria y azote de Sevilla”³⁶. Trajeron riqueza y poder, pero también la dura secuela de las inundaciones.

En épocas de grandes lluvias el viejo Betis, sin desnivel apreciable, se expandía por una amplísima zona dejando a la ciudad como un islote defendido por sus murallas. Ninguna defensa tenían los arrabales, y menos aún Triana, que siempre era la más afectada. Además las mareas hacían el efecto de tapón, por lo que impedían el normal desagüe de las aguas prolongando sus efectos durante semanas. Francisco de Borja Palomo, un erudito sevillano del siglo XIX, pudo escribir un denso libro sobre las riadas y estuvo lejos de agotar la materia³⁷.

Por sus recuentos, parece que las crecidas fueron de especial frecuencia y peligrosidad en el siglo XVII. Ya sea por las bruscas alternativas climáticas de aquella centuria o porque la progresiva obstrucción del cauce dificultaba la evacuación de sus aguas, en esta época Sevilla sufrió la cara más dionisiaca del Guadalquivir. Según los referidos datos de Palomo, completados por Pierre Chaunu, entre 1587 y 1650 hubo dieciséis riadas. Siguió más de un cuarto de siglo de relativa calma, rota con la gran avenida de 1684, seguida de las de 1691, 1692 y 1697³⁸. Todas ellas causaron muchos destrozos y pérdidas, pero ninguna como la de 1626, que dejó triste recuerdo y de la que hay varias relaciones³⁹. Para el siglo XVIII la cifra descendería hasta cuatro; en 1708, 1758, 1783 y 1796.

“Entró el diluvio en Sevilla”: así describía Francisco de Borja la riada de 1626⁴⁰. El pueblo atribuyó esta catástrofe a la negligencia del Asistente y a sus regidores, que no habían cuidado de cerrar y calafatear las puertas y husillos. Precisamente fue por esas zonas por donde las aguas, crecidas por muchos días de lluvias torrenciales, el 25 de enero penetraron en la ciudad. La población se despertó a media noche y se echó a la calle despavorida buscando algún refugio. Como en tales casos suele suceder, lo dramático y lo grotesco se daban la mano. Las monjas fueron evacuadas a templos y casas particulares; hubo casos de heroísmo, y también saqueo de casas abandonadas. Muchos expusieron su vida para salvar la de vecinos encaramados a los tejados de sus viviendas y por el contrario, hubo barqueros que se enriquecieron transportando gente a precios desorbitados. A pesar de todos los auxilios, fueron muchas las personas que perecieron ahogadas o aplastadas por el derrumbamiento de sus domicilios. Ortiz de Zúñiga cifraba en tres mil el número de casas derruidas⁴¹.

En aquella ocasión, las pérdidas del comercio fueron enormes porque acababa de llegar una flota. Una relación contemporánea nos cuenta que “desde la torre del Arenal (la Torre del Oro) hasta la puente no había sino montes de palo de Brasil, de cajas de azúcar, de infinidad de corambre y otras mil cosas de valor; de todo esto no pudo retirarse de veinte partes la una, con haber mercader que dio en un día cien reales a cada ganapán para recoger lo que pudiera”⁴². Según este informe, escrito por el administrador de los almojarifazgos, ya unos días antes debido al cariz amenazador de la crecida, del Arenal se habían desmontado las aduanillas. También se retiraron los géneros de más valor, como la zarzaparrilla, el tabaco y unos 3.500 cajones de grana y añil, poniéndolos en las partes más altas de la Aduana, pero que al entrar en ella tam-

³⁶ CASTILLO MARTOS; RODRÍGUEZ MATEOS y SUÁREZ JAPÓN (2012), p. 78.

³⁷ Véase DE BORJA PALOMO (2001).

³⁸ DOMÍNGUEZ ORTIZ (1984), p. 56.

³⁹ Especialmente famoso los *Originales y copias de cartas de Rodrigo Caro*, donde su autor le relata la catástrofe al mismísimo Quevedo (Fondo Antiguo Universidad de Sevilla (Consultado el 03/09/2016)).

⁴⁰ DE BORJA PALOMO (2001), p. 231.

⁴¹ ORTIZ DE ZUÑIGA (1988), p. 214.

⁴² BERNAL RODRÍGUEZ y ESPEJO CALA (2003), p. 157.

bién el agua se sacaron y llevaron en barcas a la Lonja⁴³. Aun así, las pérdidas se calcularon en torno a ocho millones de ducados. Es seguro que aquella riada, la más terrible que ha experimentado Sevilla, dejó en ella grandes ruinas y tristes recuerdos. Los daños ocasionados por otras posteriores quedarían muy por debajo de la que acabamos de hablar.

La devastación del Guadalquivir no solo se limitaba a la pérdida de las mercaderías; el comercio también sufría por los retrasos en las salidas y entradas de navíos. En la primavera de 1669 a los pies de la Torre del Oro se aprestaba la flota de Tierra Firme. De Madrid llegaban órdenes apremiantes para que partiera con la mayor celeridad, pero la Casa de la Contratación informaba que cuarenta días seguidos de lluvias “no solo han impedido las faenas exteriores de sacar la ropa y llevarla al Arenal a que se pese, y después de pesada y marcada se embarque, sino aun aquellas disposiciones domésticas del surtir y componer los fardos, frangotes y cajones, porque necesitando para esto de aprovecharse de los patios de las casas lo han impedido las lluvias”⁴⁴.

No deja de sorprender la incapacidad de una ciudad como Sevilla, tan populosa y rica, para resolver o aminorar los daños de estas (porque así fue durante muchos siglos). Las riadas regulaban y hasta cierto punto condicionaban la vida urbana y agraria. Estos desastres no hacían sino manifestar las características de su peculiar régimen hidrológico que una y otra vez se manifestaba más poderoso que las acciones que los hombres habían emprendido para paliar sus efectos. Pues por lo visto, la técnica de la época no tenía la solución, y no debe de extrañarnos porque el problema ha llegado hasta el siglo XX.

CONCLUSIÓN

Nuestra primera deducción puede parecer obvia, pero no por ello queremos dejar de explicarla. De todo lo anterior escrito, podemos afirmar que Sevilla y el Guadalquivir no estuvieron preparados, ni lograron estarlo, para el cometido marítimo que en 1503 sobre ellos había recaído. La rapidez con que el tráfico naval aumentó no se vio seguida de un idéntico desarrollo en los medios portuarios. No obstante, al final el puerto hispalense no quedó insuficiente por causa de su organización como tal, sino del condicionante fluvial. Esta frase refleja la incapacidad de una metrópoli por mantener su puerto a la altura del peso comercial que tenía. Muchos de los problemas ya enumerados tardarían siglos en solventarse, y es por ello que en las siguientes líneas recurriremos a una comparación con la actividad portuaria actual para saber cómo éstas se han logrado subsanar.

En lo que a apropiadas zonas de almacenamiento se refiere, la cada vez más difícil navegación por el Guadalquivir, unido al traspaso en 1717 de la Casa de la Contratación a Cádiz, trajo consigo un descenso en los intercambios comerciales hispalenses, por lo que hizo menguar la demanda de estos espacios. Los almacenes diseminados por el Arenal unidos a las Atarazanas servirían eficazmente hasta mediados del siglo XIX. Solo a finales del XVIII y en la zona del Barranco, por orden del Rey Carlos III se levantaría el Real Almacén del Rey para las maderas del Segura, dedicado a la recepción de las almadías que bajaban por el río⁴⁵.

No sería hasta la construcción del muelle del Arenal (1863), llevado a cabo por el ingeniero Manuel Pastor y Landero, cuando a esta zona por fin se le dotaría de almacenes específicos para el tráfico portuario. Solo con la ejecución de la corta de Tablada y su equipamiento con tinglados, ya en 1926, el eterno problema de mantener las mercancías a salvo de las inclemencias meteorológicas y sobre todo de las riadas pudo solventarse. Después de esta vendrían los

⁴³ ZAMORA RODRÍGUEZ (2014), pp. 407-431.

⁴⁴ A.G.I., Contratación, 5.180, fol. 66 (carta de 16 de abril de 1669).

⁴⁵ Véase ARAQUE JIMÉNEZ (2007), pp. 81-105.

muelles de las Delicias (1928) y la dársena del Batán (1973). Actualmente la Autoridad Portuaria Sevilla posee 316.209 m² de almacenamiento al descubierto, 375.515 m² cubiertos, 51.683 m³ frigoríficos y 95.248 m³ en silos.

Sobre las conexiones entre ambas orillas, ya comentábamos que durante 680 años (1172-1852) el insuficiente puente de barcas permaneció en activo. Aunque hubo varios intentos por levantar uno de piedra, este finalmente fue desechado. Sin embargo, Sevilla no abandonó la idea de unir ambas orillas a través de un puente hecho y derecho; nunca mejor dicho. Los proyectos siguieron sucediéndose hasta que en 1844 los ingenieros franceses Gustavo Steinacher y Ferdinand Bernadet presentaron la idea de un puente con arcos de hierro y dos pilares en el río. A la larga, esta obra se convertiría en el de Isabel II o de Triana: emblema de la ciudad.

Después de la construcción de este, en el siglo XIX le seguirían el puente ferroviario de Alfonso XII (1880) y el puente-pasarela del Agua (1898); ambos en la actual zona de Chapina⁴⁶. No obstante, para la conexión entre el Arenal y la pequeña zona portuaria de Triana y los Remedios el nuevo puente de fundición seguía siendo insuficiente. Debido al paulatino éxodo rural y a la consiguiente presión por la ocupación de los márgenes, a principios del XX surgirá el conflicto entre la actividad portuaria y el desarrollo urbanístico. Así, para sortear ambos problemas se construyeron los puentes levadizos de Alfonso XIII (1926) y San Telmo (1931). Sobre la ya dársena del Guadalquivir no se construiría otro más hasta 1968. Este último fue de los Remedios o “Generalísimo”, que sin ser abatible limitaba el tráfico portuario aguas arriba, por lo que el Arenal quedaba inmerso en la ciudad.

El siguiente punto resulta ser uno de los más drásticos. Si para los siglos XVI, XVII, XVIII e incluso parte del XIX el puerto de Sevilla prácticamente se limitaba a los terrenos aledaños a la Torre del Oro, hoy en día, extendido hacia el sur a lo largo de la dársena del Guadalquivir, se ha convertido en el tercero con mayor superficie de España (solo por detrás de Huelva y Barcelona). En este crecimiento, como ya decíamos, el primitivo puerto del Arenal acabó quedando desafectado del dominio portuario, transformándose en un lugar de ocio, deporte y turismo. Mientras tanto, la actividad se ha desplazado hacia la corta de Alfonso XIII con la dársena del batán y diferentes terminales privadas. En total el puerto de Sevilla cuenta con 4.454 hectáreas de superficie de flotación y 850 terrestres.

En lo que a la construcción y sobre todo reparación de barcos se refiere, hasta la inauguración en 1953 de los astilleros Elcano, Sevilla apenas contó con varias carpinterías de ribera y algunos pequeños astilleros locales. Esta es una de las más notables carencias portuarias que siempre ha adolecido la ciudad pues los barcos, especialmente los de madera, no disponían de un apropiado lugar para calafatear. Solo los talleres de la entonces Junta de Obras del Puerto, situados en terrenos del actual Círculo de Labradores, parcialmente pudieron paliar esta falta.

La labor iniciada en tiempos de Alfonso X el Sabio con las Atarazanas del Arenal resurgiría en 1953 no ya para mantener una flota de galeras o aderezar galeones, sino absorber el enorme paro de la provincia. Los astilleros Elcano, luego Españoles y finalmente IZAR, a lo largo de sus 57 años de actividad (2010) construyeron casi 300 barcos. Por fortuna esta profesión tan centenaria y propia del Guadalquivir recientemente ha vuelto a reactivarse con la remodelación de su dique, siendo el *Bahía de Algeciras* en 2015 su primera nueva construcción⁴⁷.

Sobre la inexistencia de muelles, Sevilla no contó con uno de sillaría hasta la fecha tan tardía de 1863, y no pudo ser sino en el Arenal. El ya mencionado Manuel Pastor y Landero fue el encargado de levantar unos apropiados atracaderos en toda la ribera que desde tiempos inmemoriales había servido a la ciudad. Un nuevo frente fluvial que en los siguientes decenios

⁴⁶ FRANCO (1999), pp. 87-100.

⁴⁷ “La botadura del Bahía de Algeciras rescita el Astillero de Sevilla” (13/11/2015), en *ABC de Sevilla*, p. 56.

transformaría las orillas más cercanas en los futuros muelles de Nueva York, Delicias, Tablada, Armamento, Esclusa, Centenario y Norte, contando actualmente el puerto de Sevilla con casi 4 km de atraque general y 1.200 metros privados.

Si no había muelles, no cabía la posibilidad de que hubiera grúas. Como ya dijimos, solo tenemos constancia de la existencia de la del Cabildo a los pies de la Torre del Oro, pero desconocemos su fin de operatividad. Sería igualmente durante el mandato de Manuel Pastor y Landero cuando al remozado Arenal se le dotaría de varios cabrestantes a vapor, entre ellas en aquel momento la más potente de España⁴⁸. Actualmente el puerto de Sevilla cuenta con dos grúas portainer tipo panamax de 40 toneladas, 8 automóviles tipo Liebherr de hasta 400 tn., mas luego otras 14 de diferentes potencias, además de un sinfín de palas cargadoras y carretillas para la manipulación de mercancías muy diversas.

Por último la carencia portuaria que más tiempo tardó en subsanarse, y que también afectaba de lleno a la ciudad, fue la protección eficaz contra las riadas. Antes de 1868 solo los arrabales y por supuesto los pueblos ribereños resultaban ser los más perjudicados. Una vez que la urbe derribó sus puertas y murallas, esta quedó a merced del Guadalquivir. Una y otra vez, repitiéndose casi cada invierno, sus aguas anegaban los barrios, levantaban los barcos por encima de los muelles y echaba a perder las mercancías en ellos depositadas. Fueron muchos los proyectos que se presentaron y aplicaron, pero no sería hasta 1948 cuando se practicaría el definitivo, pero a la postre más doloroso. Se cegó el cauce del río a la altura de la estación Plaza de Armas, desviándose su corriente por la nueva corta de la Vega de Triana para entroncarse en la punta del Verde con el canal de Alfonso XIII, que quedaba cerrado por una esclusa. De esta manera, las aguas del Guadalquivir al llegar al meandro de San Jerónimo se “dividían” en dos ramales: uno artificial pero vivo que corría paralelo a San Juan de Aznalfarache y Gelves hasta llegar al Copero y otro, el trazado que discurre por la ciudad, conferido en una dársena de aguas estables y reguladas. Todo ello rodeando a la ciudad por un dique de contención compuesto por miles de toneladas de arenas y fangos extraídos de estas obras.

Como vemos el río y el puerto cambiaron radicalmente, pero la ciudad con sus habitantes también. Hoy en día la actividad portuaria se desarrolla ante el desconocimiento general de muchos sevillanos. Por olvido, lejanía, o falta de difusión, poco a poco se ha fraguado un virtual divorcio entre ciudad-río-puerto. Ese Guadalquivir al que cantaban los poetas ya en poco o en nada se parece al que ahora nos venden en las postales. En la escena su agua hoy muerta, no es sino un espejo en el que se mira con devoción una ciudad que “se ama y mimas a sí misma”, en palabras de don Francisco Morales Padrón.

Más de doscientos años después de la primera gran obra hidráulica de nuestro estuario (la corta Merlina en 1795), los puertos ubicados tierra adentro vuelven a recuperar especial interés en el contexto del transporte ecológico. La ubicación de muelles, almacenes y grúas en el interior, todo ello unido por un cuidado acceso al mar, supone una importante baza contra los puertos de costa a la hora de redistribuir la mercancía. Vuelve a ser el momento de estos puertos y puede que también el de Sevilla, para que así la ciudad y sus habitantes nuevamente se vean reflejados en su río.

Para cerrar este escrito recurrimos a la siguiente frase de Fernán Pérez de Oliva: “Haced vuestro Río navegable, y abriréis caminos por donde venga a vuestras casas gran prosperidad.”⁴⁹

⁴⁸ Se trata de la grúa Nº1, Sin Nombre o Fairbairn. Adquirida por la Junta de Obras del Puerto de Sevilla alrededor de 1875, fue construida por la empresa William Fairbairn & Sons. Su potencia era de 40 toneladas. Originalmente se montó en el muelle de la sal, junto al puente de Triana y en 1904 se trasladó al de Nueva York, donde ha permanecido hasta el año 2005. Actualmente está situada en el muelle de las Delicias, en una zona fuera de servicio como objeto de museo del patrimonio histórico del puerto. En RUBIALES TORREJÓN (1989), p. 41.

⁴⁹ RUÍZ PÉREZ (1988), p. 97.

BIBLIOGRAFÍA

- ABULAFIA, D. y GARÍ, B. (Coord.) (1996). *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*. Barcelona: Omega, pp. 213-222.
- ARAQUE JIMÉNEZ, E. (2007). “Conducciones fluviales de madera desde las Sierras de Segura y Cazorla (1894-1949)”, en *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada*, N° 40, pp. 81-105.
- BABÍO WALL, M. (1990). *Aproximación etnográfica del puerto y río de Sevilla en el siglo XVI*. Sevilla: Los libros del Caballero de La Sierpes. Editorial Don Quijote, pp. 185 y 215.
- BERNAL RODRÍGUEZ, M. y ESPEJO CALA, C. (2003). “Tres relaciones de sucesos del siglo XVII. Propuesta de recuperación de textos preperiodísticos”, en *IC Revista Científica de Información y Comunicación*, N° 1, p. 157.
- CASTILLO MARTOS, M.; RODRÍGUEZ MATEOS, J. y SUÁREZ JAPÓN, J. M. (2012). *Sevilla y su río en el siglo XVIII. Un proyecto ilustrado para la mejora del cauce del Guadalquivir*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, p. 78.
- CARRASCO, D. (1985). *El Río. El Bajo Guadalquivir*. Sevilla: Equipo 28, pp. 34-37 y 48-53.
- CAVACIOCCHI, S. (Coord.) (1987). *I Porti come impresa economica: atti della "Diciannovesima Settimana di Studi"*, 2-6 maggio 1987. Firenze: Le Monnier, pp. 786-7 y 801.
- DE BORJA PALOMO, F. (2001). *Historia crítica de las riadas de Sevilla. Tomo I y II*. Sevilla: Colección Clásicos Sevillanos, Área de Cultura y Fiestas Mayores, Ayuntamiento de Sevilla.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. (1984). *Historia de Sevilla. La Sevilla del siglo XVII*. Dos Hermanas (Sevilla): Publicaciones de la Universidad de Sevilla (Colección de bolsillo), pp. 56 y 62-63.
- ESCALANTE DE MENDOZA, J. (1985). *Itinerario de Navegación de los Mares y Tierras Occidentales. 1575*. Madrid: Museo Naval, p. 26.
- FRANCO, E. A. (Coord.) (1999). *Los puentes sobre el Guadalquivir en Sevilla*. Sevilla: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, pp. 11-29, 17 y 87-100.
- GARCÍA, L. y NAVARRO, L. (1992). *Sevilla entre dos mundos*. Sevilla: Algaida, p. 10.
- GESTOSO PÉREZ, J. (1993). *Curiosidades antiguas sevillanas: (Serie Segunda)*. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla, Servicio de Publicaciones, pp. 30-31.
- MORALES PADRÓN, F. (1981). *Memorias de Sevilla: (1600-1678)*. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, pp. 204-205.
- MORALES PADRÓN, F. (1980). *Sevilla y el Río*. Sevilla: Servicio de Publicaciones del Ayuntamiento de Sevilla, Biblioteca de Temas Sevillanos, pp. 27 y 51.
- NAVARRO, L. (1966). “El Puerto de Sevilla a fines del siglo XVI”, en *Archivo hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, Tomo 45, N° 139-140. Sevilla: p. 30.
- ORTIZ DE ZUÑIGA, D. (1988). *Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla, metrópoli de Andalucía*. Sevilla: Guadalquivir, 1988, p. 214.
- PÉREZ AGUILAR, F. (2014). *El puente de barcas de Sevilla (1171-1852) y puentes de barcas de Sevilla y Cádiz*. Sevilla: Los Libros de Umsaloua.
- PÉREZ EMBID, F. (1979). *Estudios de historia marítima*. Sevilla: Real Academia Sevillana de Buenas Letras, 1979, pp. 159-160.
- RODRÍGUEZ ESTÉVEZ, J. C. (1998). *Los canteros de la catedral de Sevilla. Del Gótico al Renacimiento*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, pp. 210 y 212.
- RUBIALES TORREJÓN, J. (1989). *Historia Gráfica del Puerto de Sevilla*. Sevilla: Junta del Puerto de Sevilla y Equipo 28, 1989.
- RUÍZ PÉREZ, P. (1988). *El “Razonamiento de la navegación del Guadalquivir” de Fernán Pérez de Oliva*. Córdoba: Publicaciones del Excmo. Ayuntamiento de Córdoba, Ediciones de La Posada, p. 97.
- VV.AA (2000). *Itinerarios medievales e identidad hispánica: XXVII Semana de Estudios Medievales*. Estella, Navarra: Gobierno de Navarra, Institución Príncipe de Viana, p. 181.
- ZAMORA RODRÍGUEZ, F. J. (2014). “Quando el Agua llegare aquí Sevilla...”. “La avenida del río Guadalquivir en 1626 según un documento de la Biblioteca da Ajuda (Portugal)”, en *Revista Historia. Instituciones. Documentos*, N° 41, pp. 407-431.