

ESPACIOS PORTUARIOS BAJOMEDIEVALES ENTRE EL ESTUARIO DEL GUADALQUIVIR Y EL ESTRECHO DE GIBRALTAR (SS. XIII-XVI).

Enrique José Ruiz Pilares

En el siglo XV tuvo lugar el despegue y desarrollo del comercio marítimo en las costas de la Andalucía atlántica. A partir de ese momento, esta región se convirtió en uno de los mercados más dinámicos y atrayentes de Europa.¹ Este escenario estuvo marcado por diferentes factores interconectados. El primero de ellos era su posición estratégica en las rutas del comercio internacional. Este espacio era un lugar de paso obligatorio para aquellos comerciantes que conectaban el Mediterráneo y el Atlántico.² En segundo lugar, esta región contaba con unas tierras muy productivas que la convertían en uno de los principales exportadores de cereal, aceite, vino o cuero, alimentos y productos básicos en el consumo de la sociedad medieval europea.³ Estos elementos impulsaron el asentamiento de numerosas comunidades foráneas —maestros de embarcaciones del Cantábrico y del Algarve portugués o mercaderes de la corona de Aragón, Génova, Flandes o Inglaterra— que dinamizaron la vida económica del litoral andaluz.⁴ Desde el Guadiana, en la frontera con Portugal, hasta el Estrecho de Gibraltar, el litoral andaluz se extiende a lo largo de casi 300 kilómetros (Figura 1). Cuenta con unos condicionantes naturales que favorecieron el establecimiento de importantes enclaves portuarios para las diferentes sociedades históricas.⁵ En especial, destacan las bahías de Cádiz y Algeciras,

- 1 Antonio Collantes de Terán Sánchez; Antonio García-Baquero González (1992). *Andalucía 1492: razones de un protagonismo*. Sevilla: Algaída; Enrique Otte Sander (1996). *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Sevilla: Universidad de Sevilla; Eduardo Aznar Vallejo (2003). «Andalucía y el Atlántico Norte a fines de la Edad Media», *Historia. Instituciones. Documentos*, 30, pp. 103-120. Este trabajo forma parte del proyecto de investigación financiado por el Ministerio de Educación que lleva por título «La integración sociedad-medio ambiente en la cuenca del Guadalete en la Edad Media (GUADAMED)», cofinanciado por la Unión Europea en el marco del Programa Operativo FEDER 2014-2020 y por la Consejería de Economía, Conocimiento, Empresas y Universidad de la Junta de Andalucía (Referencia del proyecto: 108201).
- 2 Juan Manuel Bello León (1995). El Reino de Sevilla en el comercio exterior castellano (siglos XIV y XV), en H. Casado Alonso (ed.). *Castilla y Europa. Comercio y Mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*. Burgos: Diputación Provincial de Burgos, pp. 57-80; Raúl González Arévalo (2020). «Del Adriático al Atlántico: Venecia y Cádiz entre navegación, diplomacia y comercio (siglos XIV-XV)», *Hispania*, 80 (264), pp. 11-45.
- 3 Mercedes Borrero Fernández (2003). *La organización del trabajo. De la explotación de la tierra a las relaciones laborales en el campo andaluz (siglos XIII-XVI)*. Sevilla: Universidad de Sevilla; Emilio Martín Gutiérrez (2004). *La organización del paisaje rural durante la Baja Edad Media*. Sevilla: Universidad de Sevilla-Cádiz; *Ibidem* (2015). *Paisajes, ganadería y medio ambiente en las comarcas gaditanas. Siglos XIII al XVI*. Cádiz: Universidad de Cádiz-Universidad de Extremadura; Emilio Martín Gutiérrez y Enrique José Ruiz Pilares (2019). *El viñedo en Jerez de la Frontera en el siglo XV. Un mercado de trabajo entorno al vino*. Jerez de la Frontera: Peripicias Libros.
- 4 Juan Manuel Bello León (2012). ¿Quiénes eran los mercaderes de Sevilla a finales de la Edad Media?, en J. Solórzano Telechea; M. Bochaca y A. Andrade (coords.). *Gentes del mar en la ciudad atlántica medieval*. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, pp. 249-274; Raúl González Arévalo (2013). «Presencia diferencial italiana en el sur de la Península Ibérica en la Baja Edad Media. Estado de la cuestión y propuesta de investigación», *Medievalismo*, 23, pp. 175-208.
- 5 Una descripción y lectura de este litoral desde la perspectiva de la historia ambiental en Emilio Martín Gutiérrez (2019). «Los Paisajes costeros interpretados desde la riparia. Reflexiones sobre el Golfo de Cádiz a finales de la Edad Media», *Riparia*, Suplemento 2, pp. 47-79. Véase también del mismo autor (2018). «El

el estuario del Guadalquivir y las rías onubenses del Tinto y el Odiel.⁶ Formaban un amplio complejo portuario donde la ciudad de Sevilla, a pesar de encontrarse en la ribera del Guadalquivir, a más de 80 kilómetros de la costa, destacaba por su protagonismo como gran centro financiero y sede de las principales compañías del comercio internacional de todo el sur peninsular.⁷ Los últimos estudios desdibujan el binomio Sevilla y sus antepuertos, y proponen lecturas históricas marcadas por conceptos como interconexión o interdependencia, no exentas de una fuerte competitividad y conflictividad a causa de los beneficios del auge del comercio y el desarrollo de las actividades pesqueras.⁸ A todo ello debemos sumar una fragmentada realidad jurisdiccional y fiscal, dado que la mayor parte de las ciudades y villas del litoral estaban en manos de diferentes linajes de la alta nobleza.⁹

Figura I. Los principales puertos del litoral andaluz y su jurisdicción.



Fuente: Elaboración propia.

Estrecho de Gibraltar durante el siglo XIV: medio ambiente y redes comerciales en Algeciras», *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 30, pp. 51-69.

- 6 Víctor Muñoz Gómez (2013). «Para el conocimiento de la costa de Andalucía atlántica (siglos XIV-XVI), descripciones, relaciones y documentación náutica», *Historia. Instituciones. Documentos*, 40, pp. 179-205.
- 7 Antonio Miguel Bernal Rodríguez; Antonio Collantes de Terán (1988). El puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVII), en S. Cavaciocchi (ed.). *I porti come impresa economica*, Florencia: Fundación Datini, pp. 779-824.
- 8 Roberto González Zalacain (2015). De puerto a puerto. Las relaciones entre los puertos de la Bahía de Cádiz (siglos XV-XVI), en E. Aznar Vallejo y R. González Zalacain (coords.). *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. La Laguna: Universidad de La Laguna, pp. 147-177.
- 9 Juan Manuel Bello León (2015). «El marco jurídico y fiscal en los puertos andaluces a finales de la Edad Media», en E. Aznar Vallejo y R. González Zalacain (coords.). *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. La Laguna: Universidad de La Laguna, pp. 17-58.

Centrándonos en el tema que nos ocupa, en ese contexto de expansión económica los puertos atlánticos andaluces, y más concretamente los situados entre el estuario del Guadalquivir y el estrecho de Gibraltar, a pesar de contar con condiciones naturales que favorecieron el fondeado de las embarcaciones apenas contaban con infraestructuras artificiales que pudiesen facilitar las actividades de estiba. En todo caso, eran muelles de madera tan expuestos tanto a las inclemencias del tiempo como a las malas prácticas de los marineros. Por ello, no podían garantizar las actividades de carga, descarga y almacenamiento de modo eficiente. Esta realidad no era muy diferente a la existente en otros espacios meridionales europeos. Los puertos del Cantábrico, con un tráfico marítimo intenso con el norte de Europa desde el siglo XIII y con una climatología mucho más desfavorable que la existente en la costa gaditana, no contaron con muelles en piedra en sus principales enclaves portuarios hasta el siglo XV.¹⁰ Antes de la segunda mitad de esa centuria tampoco se localizan en Portugal¹¹ o en el litoral de la Corona de Aragón.¹² En contraste, en los grandes centros portuarios del norte de Europa, especialmente en Flandes o Inglaterra, a lo largo de la Baja Edad Media gozaron de instalaciones portuarias sólidas que favorecieron el auge comercial en estas regiones atlánticas.¹³

En la mayor parte de los espacios portuarios lo habitual fue la utilización de una playa o la ribera de un río guarnecida de los vientos y protegida de posibles ataques piráticos para realizar estas actividades, lo que hacía necesaria la utilización de toda una serie de pequeñas embarcaciones para conectar las naves de cierto calado con la costa.¹⁴ La necesidad de favorecer un tráfico marítimo cada vez más intenso y con un volumen mayor, explica las iniciativas llevadas a cabo por los diferentes poderes que gobernaban estos puertos gaditanos —la monarquía, los señores, las élites urbanas e incluso las instituciones eclesiásticas—, para promover la construcción de infraestructuras que sirviesen para obtener más beneficios de la nueva realidad económica.¹⁵

- 10 Beatriz Arizaga Bolumburu; Jesús Ángel Solórzano Telechea (2007). La construction d'infrastructures portuaires dans les villes du nord de la Péninsule Ibérique à la fin du Moyen Age, en M. Bochaca; Jean Louis Sarrazin (eds.). *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XV^e siècles)*. Rennes: Universidad de Rennes, pp. 121-140.
- 11 Amélia Polónia; Sara Pinto (2016). Harbour construction policies and funding agency in Early Modern Portugal (1400-1800), en A. Polónia y A. M. Rivera Medina (eds.). *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX*. Madrid: La Casa de Velázquez, pp. 9-24.
- 12 José Ramón Hinojosa Montalvo (1989). Ciudades portuarias en la Corona de Aragón durante la Baja Edad Media: los ejemplos de Mallorca, Valencia y Alicante, en E. Poleggi (ed.). *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*. Génova: Ed. Sagep, pp. 151-165.
- 13 Philippe Contamine (1988). Équipements et installations portuaires en France, de la fin du Moyen Age aux Temps modernes, en S. Cavaciocchi (ed.). *I porti come impresa economica, Op. Cit.*, pp. 7-19; Maryanne Kowalkeski (2017). Port labor in Medieval England, en M. Balard (ed.). *The Sea in History - The Medieval World*. Woodbridge: Boydell & Brewer, pp. 619-628.
- 14 David Igual Luis (2014). «Non ha porto alcuno, ma solo spiaggia. La actividad marítima valenciana en el siglo XV», *Aragón en la Edad Media*, 25, pp. 101-134.
- 15 Véase Jesús Ángel Solórzano Telechea; Javier Añibarro Rodríguez (2008). Infraestructuras e instalaciones portuarias, fluviales e hídricas en las villas del norte peninsular a finales de la Edad Media: las obras públicas como instrumento de poder, en M. I. Del Val Valdivieso; O. Villanueva Zubizarreta (coords.). *Musulmanes y cristianos frente al agua en las ciudades medievales*. Santander: Universidad de Cantabria-Universidad de Castilla La Mancha, pp. 277-280.

Los puertos gaditanos: del estuario del Guadalquivir al Estrecho de Gibraltar

En el estuario y desembocadura del Guadalquivir, en el extremo más septentrional de nuestro estudio, se encontraba la villa de Sanlúcar de Barrameda. Esta localidad estaba situada en un punto estratégico, controlando la única entrada fluvial navegable que conectaba el Atlántico y Sevilla. Apenas unos años después de pasar de manos andalusíes a castellanas en la segunda mitad del siglo XIII, quedó integrada en los señoríos de la poderosa familia nobiliaria de los Guzmán —futuros duques de Medina Sidonia— y fue la capital de sus estados nobiliarios durante toda la Baja Edad Media.¹⁶

Como ya se ha comentado en la introducción, Sanlúcar, al igual que la mayor parte de puertos andaluces, no gozaba a finales de la Edad Media de infraestructuras portuarias a modo de muelle de cierta entidad que permitiese los trabajos de carga y descarga. Ello explica, como aún podía observarse en la segunda mitad del siglo XVI gracias a la vista de la villa pintada por el flamenco Anton van de Wyngaerde en 1567, que las embarcaciones fondeadas en la ensenada que se formaba en la desembocadura del Guadalquivir realizasen sus labores de estiba a través de pequeñas barcas que conectaban estos barcos de mayor entidad con la playa existente a los pies de la villa.¹⁷ En la ladera que conectaba la playa con el núcleo urbano se formó el llamado *Arrabal de la Ribera* o *Barrio Bajo*, en el cual se acumulaban toda una serie de almacenes para facilitar las labores de estiba, así como la aduana de los Guzmanes para controlar la fiscalidad generada por el tráfico marítimo. Asimismo, hay constancia de la existencia de un astillero de poca entidad conforme la villa se adentraba en el Guadalquivir. Estaba situado junto al cercano caño de Henares, junto a una venta llamada de Zanfanejos que servía de hospedaje tanto a los viajeros como a la gente de mar.¹⁸

A unos diez kilómetros de Sanlúcar, costeano en dirección sur, se fundó en 1477 la villa de Chipiona. Esta nueva población fue erigida por decisión del linaje nobiliario de los Ponce de León, señores de Arcos de la Frontera, y principales rivales por el control del litoral andaluz con los anteriormente mencionados señores de Medina Sidonia. Chipiona fue desgajada del término de la villa de Rota, también perteneciente a los Ponce de León, y de la que hablaremos a continuación. El objetivo prioritario de esta fundación no era otro que vigilar e intentar entorpecer los enormes beneficios que les generaba a Sanlúcar y a sus señores el control del acceso al Guadalquivir y, por tanto, a la ciudad de Sevilla. Para fomentar la prosperidad

16 Antonio Moreno Ollero (1983). *Sanlúcar de Barrameda a fines de la Edad Media*. Cádiz: Diputación de Cádiz; Véase también para conocer los numerosos beneficios económicos y privilegios que gozaban los señores de Medina Sidonia sobre esta villa en Antonio Moreno Ollero; Alfonso Franco Silva (1982). Datos sobre el comercio del puerto de Sanlúcar de Barrameda en el primer tercio del siglo XVI, en Varios Autores, *Hacienda y comercio: actas del II coloquio de Historia Medieval Andaluza*, 8-10 de abril 1981, Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, pp. 283-296.

17 Este tipo de paisajes portuarios son habituales en la práctica totalidad de las pinturas realizadas por este autor en el litoral gaditano durante sus viajes a las localidades andaluzas durante la segunda mitad del siglo XVI. Para el caso concreto de Sanlúcar véase su imagen en la obra de compendio realizada por Richard L. Kagan (1986). *Ciudades del Siglo de Oro: las vistas españolas de Anton van den Wyngaerde*. Madrid: Editorial El Viso, p. 324.

18 Antonio Moreno Ollero (2018). «Los nombres del Puerto de Sanlúcar en el siglo XVI: Barrameda, Zanfanejos y Bonanza», *Cartare*, 8, pp. 1-11.

de la nueva villa, sus señores le otorgaron toda una serie de privilegios para favorecer los negocios marítimos además de la construcción de un muelle, que en sus inicios debió ser de madera, que favoreció que las mercancías pudiesen cargarse y descargarse «desde tierra en la mar». La necesidad de esta instalación portuaria era tal que en las primeras ordenanzas otorgadas por los señores a la villa se señala la necesidad de construir ese «molle donde los navíos pueden estar, porque de su venida a los tales lugares redunda mucha utilidad, provecho y ennoblecimiento».¹⁹

Conforme descendemos por el litoral gaditano se situaba la villa de Rota. Esta localidad, junto a Cádiz, que se situaba justo enfrente, custodiaban al norte y al sur la Bahía de Cádiz. Este espacio era la ensenada o fondeadero natural más importante de toda la costa atlántica andaluza. Rota se encontraba exactamente en el extremo más septentrional y exterior de la Bahía. Como ya se ha indicado, era propiedad de los Ponce de León. Pertenecía a la familia desde comienzos del siglo XIV-1303-.²⁰ Al igual que Sanlúcar, tampoco contó con unas instalaciones sólidas durante la Baja Edad Media. Las primeras noticias sobre infraestructuras construidas en piedra se remontan a comienzos del siglo XVI. Parece que en la segunda década de esa centuria ya había finalizado la construcción de un muelle de piedra, según lo describe Hernando de Colón en obra dedicada a los itinerarios castellanos fechada aproximadamente en 1517: «Tiene un muelle: lo mejor que ay en aquella costa».²¹ Esta construcción fue financiada en su mayor parte por Luis Ponce de León, señor de la villa. Con unas palabras semejantes a las referidas con anterioridad a la villa de Chipiona, el concejo de Rota señalaba en 1527 que «de hazerse se esperaba mucho provecho en las rentas de aquella villa e creçimiento de los vecinos». Su coste superó los seis millones y medio de maravedís.²² A pesar de su construcción, solo sirvió para las labores de estiba de las naves de pequeño y medio tamaño, según se recoge en un documento de 1524 donde se indicaba que los barcos de mayor entidad debían fondear frente a la «Playa de los Galeones». Esta se encontraba cercana al muelle y al abrigo de sus murallas, lo que les brindaba a las embarcaciones mayor protección frente a los ataques, ya habituales en esas fechas, de los norteafricanos berberiscos.²³

Frente a Rota, como acabamos de indicar, se encontraba la ciudad de Cádiz. Prácticamente desde la conquista castellana, en torno a 1260, se había convertido en un puerto de referencia en los circuitos de navegación entre el Mediterráneo y el Atlántico debido a las características favorables de la Bahía de Cádiz.²⁴ Esta ventaja estratégica le permitió convertirse a partir de la segunda mitad del siglo XIV, y de manera evidente ya en la siguiente centuria, en un centro comercial de gran

19 Alfonso Franco Silva (1999). *Estudios sobre ordenanzas municipales (siglos XIV-XVI)*. Cádiz: Universidad de Cádiz, p. 261.

20 Una de las pocas excepciones es la de Alfonso Franco Silva (1983). *Rota en la Edad Media*. Rota.

21 Hernando de Colón (1910). *Descripción y cosmografía de España por Fernando Colón*. II, Madrid, p. 296.

22 Archivo General de Simancas, Fondo Osuna, caja 183, documento 81.

23 *Ibidem*, documento 78.

24 Una visión de conjunto sobre la situación de Cádiz y su Bahía a mediados del siglo XIII en Enrique José Ruiz Pílares (2021). «La cuenca del Guadalete y los fallidos proyectos de expansión marítima de Alfonso X», *Alcanate. Revista de Estudios Alfonsois*, 12, pp. 101-124.

importancia.²⁵ Al igual que en Sanlúcar o en Rota, las naves de mayor tonelaje no podían acercarse a la ciudad. Este tipo de embarcaciones fondeaban en la zona central de la Bahía donde el calado era mucho mayor, evitándose así cualquier tipo de incidente. La conexión entre el litoral y los navíos se realizaba como venimos mencionando a través de pequeñas embarcaciones a remo, como bien ha quedado reflejado en diferentes dibujos y grabados que se han conservado fechados a lo largo del siglo XVI. Garantizar el buen calado de este fondeadero era crucial para las diferentes localidades de la Bahía, lo que explica la promulgación de unas ordenanzas por parte del concejo de Cádiz —cuyas disposiciones *antiguas* es posible que se remontasen a finales del siglo XV— para controlar las actividades de deslastre de las embarcaciones y evitar la colmatación de espacios claves para la navegación y anclado en la zona.²⁶ La gran cantidad de rocas existentes en los alrededores de la ciudad y el poco calado localizado en las inmediaciones de la playa donde realizaban la estiba las mencionadas barcas ayuda a explicar la inexistencia, aunque también la ausencia de necesidad, de muelles. Los diferentes poderes que controlaron la ciudad a finales de la Edad Media —aunque pertenecía al realengo los Ponce de León consiguieron incluirla dentro de sus estados señoriales entre 1466 y 1493— no parece que se viesen en la necesidad de afrontar la construcción de infraestructuras que sirviesen de muelle para las labores de amarre, carga y descarga. Y no por falta de interés en invertir en el desarrollo urbano y edificio de la ciudad. Se han constatado la construcción de diferentes infraestructuras —remodelación del castillo, la iglesia mayor o la torre de una almadraba— durante el señorío de los Ponce de León.²⁷ La propia orilla era un espacio más que suficiente para este tipo de labores, como podemos observar en el grabado anónimo conservado en el Archivo General de Simancas cuya data aproximada se sitúa en el año 1513 (Figura 2).

25 Daniel Ríos Toledano (2019). «Apud Cadese: paisaje marítimo y navegación genovesa en el puerto de Cádiz en el s. XIII», *Riparia*, Suplemente 2, pp. 81-111.

26 Estos capítulos y el pleito que enfrentó a Cádiz y El Puerto de Santa María respecto a su interpretación han sido estudiados por Emilio Martín Gutiérrez (2022). *Poner puertas al mar: gobernanza y medio ambiente en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media*. En prensa. Agradezco al autor la consulta de este trabajo.

27 Rafael Sánchez Saus (2005). «Dependencia señorial y desarrollo urbano en la Andalucía Atlántica. Cádiz y los Ponce de León en el siglo XV», *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, 26, pp. 903-928. Sin embargo, no hay referencias a proyectos de construcción de muelles o infraestructuras similares para este tipo de labores. Reflexiones sobre esta problemática y una descripción del espacio natural de la Bahía de Cádiz en Emilio Martín Gutiérrez (2022). *La Bahía de Cádiz a finales del siglo XV: una propuesta desde la historia ambiental*, en R. Sánchez Saus y Daniel Ríos Toledano (coords.). *Entre el mar y la tierra*. Cádiz, frontera atlántica de la Castilla bajomedieval, en prensa.

Figura 2. El puerto de Cádiz a comienzos del siglo XVI (c. 1513).



Fuente: Material Cartográfico del Archivo General de Simancas, <http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=180503> [Consultado el 20 de septiembre de 2022].

El puerto de Cádiz a comienzos del siglo XVI (c. 1513)

En contraste con la ausencia de un muelle, tenemos constancia de que el crecimiento del tráfico marítimo sí hizo necesaria la aparición de otro tipo de estructuras vinculadas a este género de actividades. Aunque algunas infraestructuras portuarias debían remontarse a época andalusí,²⁸ es a partir del siglo XIV cuando contamos con mayor certeza documental. Recientemente, se ha constatado la existencia de unas atarazanas en pleno funcionamiento en 1339, según un documento procedente del Archivo del Reino de Mallorca. Es bastante probable que tuviera origen musulmán y fuesen reutilizadas desde la conquista por parte de los castellanos en la segunda mitad del siglo XIII. Se situaban en la parte de la ciudad que se encontraba orientada hacia la Bahía, a los pies del recinto murado medieval.²⁹ Asimismo, sabemos que en el año 1500 el concejo de Cádiz solicitó a los monarcas un aporte económico para llevar a cabo la construcción de un faro que evitase que las embarcaciones se perdiesen y encallasen de noche. La construcción se ejecutó en la torre de la ermita existente en el islote de San Sebastián, en la zona más septentrional de la

28 Francisco Cavilla Sánchez-Molero (2019). «Fondeadero de época islámica en la Bahía de Cádiz. Fuentes documentales y arqueológicas», *Riparia. Suplemento 2*, pp. 5-46.

29 Agradezco a Daniel Ríos Toledano la información inédita sobre el particular. Véase de este autor (2018). «Cádiz y el comercio marítimo genovés en el siglo XIV», *Medievalismo*, 28, pp. 271-293.

ciudad y a la entrada de la Bahía. Para sufragarlo los monarcas impusieron una tasa a todos los navíos que descargasen mercancías en Cádiz y El Puerto de Santa María para pagar la infraestructura, aunque quedaron exentos los pescadores.³⁰ Junto a las atarazanas y al faro aparecieron toda una serie de infraestructuras vinculadas a este despegue comercial como almacenes u hospederías, especialmente para alojar a mercaderes y a la gente de mar. Asimismo, parece que ya en el siglo XV, al igual que se ha descrito para el caso de Sanlúcar, contaba con una aduana que servía para el control comercial y la recaudación de impuestos.³¹ En las primeras representaciones de la ciudad aparecen en las proximidades de la playa existente en el interior de la Bahía una serie de instalaciones que conformaban lo que podemos denominar como zona portuaria (Figura 2).

Conforme nos adentramos en la Bahía, en la desembocadura del río Guadalete, se encontraba la villa de El Puerto de Santa María, la segunda más importante de la zona. En esta localidad ambas riberas del río eran los espacios habilitados para las labores de estiba por parte de los grandes navíos anclados en el interior de la Bahía. Al igual que Cádiz, la villa debía contar con una infraestructura que sirviese de astillero. El erudito Pedro de Medina recogía en su obra fechada a mediados del siglo XVI que en la villa existían «unas grandes atarazanas cerca del río», según su opinión, erigidas en tiempos de Alfonso X.³² Más allá de las palabras de este autor, tenemos noticias en unas ordenanzas datadas en 1525, pero que recogían toda una serie de prácticas que venían siendo habituales años atrás, la existencia de unas zonas en la ribera del río cerca de la villa para que los «navyos puedan adobar y dar carena».³³ Una conocida pintura realizada por el ya mencionado pintor flamenco Van den Wingerde en 1567 refleja perfectamente este paisaje que venimos describiendo.³⁴

La importancia del río en la economía de la villa explica la constante preocupación del concejo y de sus señores desde el siglo XIV, los duques de Medinaceli, para favorecer el intercambio de mercancías.³⁵ Las mencionadas ordenanzas de la segunda década del siglo XVI centraron su atención principalmente en la conservación de las riberas del Guadalete como espacio portuario. La mayor parte de sus disposiciones tenía como objetivo prioritario evitar que los barcos y los vecinos

30 Emilio Martín Gutiérrez (2022). «Poner puertas al mar: gobernanza y medio ambiente en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media», *Op. Cit.* En este trabajo que todavía se encuentra en prensa se reconstruyen los conflictos existentes entre las diferentes localidades que conformaban la Bahía respecto a la construcción, y especialmente financiación, de este tipo de infraestructuras.

31 José Sánchez Herrero (1981). *Cádiz: la ciudad medieval y cristiana (1260-1525)*. Cádiz: Caja de Ahorros de Cádiz, pp. 67 y 127.

32 Leopoldo Torres Balbás (1946). «Atarazanas hispanomusulmanas», *Al-Andalus*, XI, pp. 175-209, p. 164.

33 Raúl Romero Medina (2016). Documentos inéditos para el estudio de la temprana Edad Moderna en El Puerto de Santa María (1515-1525), en A. Aguayo Cobo (ed.). *El legado de Jano. Actas de las I Jornadas de Historia—Commemoración del 50º aniversario del fallecimiento de D. Hipólito Sancho*. Jerez de la Frontera: Centro de Estudios Históricos Jerezanos—Aula de Historia Menesteo/Ayuntamiento de Jerez de la Frontera, pp. 155-175, p. 173.

34 Miguel Ángel Caballero Sánchez (2008). «Las vistas de El Puerto de Santa María en 1567, de Antón Van den Wingerde: pautas interpretativas y análisis de contenidos», *Revista de historia de El Puerto*, 41, pp. 109-147.

35 Juan José Iglesias Rodríguez (2003). *Monarquía y nobleza señorial en Andalucía: estudios sobre el señorío de El Puerto (siglos XIII-XVIII)*, Sevilla: Universidad de Sevilla, p. 77.

arrojasen lastre —piedras, grava o arena que servían para mantener estable los navíos— y suciedades al río.³⁶

La escasez de infraestructuras existentes en El Puerto, como en el resto de la Bahía de Cádiz y la costa andaluza, contrasta con la situación que encontramos pocos kilómetros río arriba. En los límites entre el señorío de los Medinaceli y la jurisdicción de la ciudad de Jerez de la Frontera, en el mismo lugar en el que los duques construirían en 1504 el Monasterio de la Victoria, se había erigido a mediados del siglo XV una de las más complejas instalaciones portuarias de todo el litoral. Su construcción fue costeada por parte del cabildo catedralicio sevillano, que había adquirido los derechos para explotar las canteras de la Sierra de San Cristóbal, en la ladera del Guadalete, para la construcción de la catedral gótica de Sevilla. Aunque en los primeros momentos parece que solo contaba con un muelle de madera, el embarcadero de «las Canteras de Abajo» necesitó rápidamente unas infraestructuras más consistentes que facilitasen las actividades de carga y descarga de un producto tan pesado.³⁷ Ya en 1467 los canónigos encargaron la construcción de un basamento de piedra que a modo de muelle acompañase la plataforma de madera que se adentraba en el río. Parece que se trataba de una obra menor, que apenas superó los 30.000 maravedíes. Décadas después, en el segundo cuarto del siglo XVI se instaló una grúa para facilitar la colocación del material pétreo para posibilitar el cargamento de los llamados «fletes de cantos». Cuando el mencionado Wyngaerde retrató el paisaje de la villa en la segunda mitad de la centuria, todas esas infraestructuras habían prácticamente desaparecido. Poco debe extrañarnos, si tenemos en cuenta que el abandono de las canteras por parte del cabildo hispalense —que empezó a utilizar el producto procedente de las canteras jerezanas de Martelilla— trajo aparejado la vertiginosa decadencia de unas estructuras castigadas continuamente con las inclemencias del tiempo y el azote constante del río.³⁸ Río arriba, dejando atrás la villa de El Puerto, se entraba en los términos de la ciudad de Jerez de la Frontera, la más poblada y rica de la comarca a finales de la Edad Media. Era el gran centro productor —especialmente de vino, cereal y cuero— y redistribuidor hacia el interior de la región de los productos que penetraban por la Bahía de Cádiz.³⁹ Jerez no era una ciudad portuaria. Su principal embarcadero,

36 Raúl Romero Medina (2016). Documentos inéditos para el estudio de la temprana Edad Moderna en El Puerto de Santa María (1515-1525), en A. Aguayo Cobo (ed.). *El legado de Jano, Op. Cit.*, pp. 160-161.

37 Enrique José Ruiz Pilares (2019). «El paisaje portuario en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media: los muelles fluviales», *Riparia. Suplemento 2*, pp. 192-194.

38 Juan Clemente Rodríguez Estévez (1996). «Los canteros de la obra gótica de la Catedral de Sevilla (1433-1528)», *Laboratorio de Arte*, 9, pp. 49-71; Juan Clemente Rodríguez Estévez (2007). Los constructores de la Catedral, en A. Jiménez Martín; A. Collantes de Terán Sánchez; J. C. Rodríguez Estévez; F. Pinto Puerto; J. A. Ruiz de la Rosa; A. L. Ampliato Briones (eds.). *La catedral gótica de Sevilla: fundación y fábrica de la obra nueva*. Sevilla: Universidad de Sevilla, pp. 183-184.

39 Emilio Martín Gutiérrez (2015). *Paisajes, ganadería y medio ambiente en las comarcas gaditanas. Siglos XIII al XVI, Op. Cit.*; Enrique José Ruiz Pilares (2016). La sociedad jerezana y su implicación en las actividades comerciales. La producción y la comercialización del vino, (finales ss. XV-inicios s. XVI), en J. Á. Solórzano Telechea; B. Arizaga Bolumburu; M. Bochaca (coords.). *Las sociedades portuarias en la Europa Atlántica*. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, pp. 337-364.

El Portal, estaba situado en el río Guadalete a más de 4 kilómetros de la ciudad, lo que le obligaba a depender de sus caminos y sus puertos fluviales para dar salida a sus excedentes.⁴⁰ El Portal era una pequeña aldea caracterizada por una población dispersa que vivía de las actividades vinculadas al transporte fluvial, la pesca, y el cultivo de viñas, olivares o huertas.⁴¹ En la ribera del río debió existir probablemente con anterioridad a la conquista castellana estructuras de madera que sirviesen de embarcadero, cuya fragilidad denunció el encargado de su mantenimiento reiteradas veces a mediados del siglo XV, alegando la necesidad de edificar «un molle de piedra».⁴² Habrá que esperar al desenlace final de la Guerra de Granada para que el concejo jerezano tuviese los caudales suficientes para abordar este tipo de intervenciones. En el año 1500 pidieron a los Reyes Católicos que les permitiesen solicitar impuestos extraordinarios para construir «un muelle de piedra [...] como en Sevilla» para evitar así que en las labores de estiba las mercancías «se pierden e mojan e dannan e avn los bueyes de los carreteros que aquellas cosas lleuan a cargar e descargar al dicho río se afogan».⁴³ La ejecución de la infraestructura tuvo que extenderse en el tiempo. Ello puede explicar que no se haya documentado contratos de fletes de navíos de cierto calado, como las carabelas, que viniesen a cargar sus mercancías en El Portal hasta 1514. Hasta la fecha mencionada, solo se tiene constancia de pequeñas barcazas que se encargaban de realizar las interconexiones con la Bahía de Cádiz. A pesar de los diferentes proyectos de mejora y consolidación de las infraestructuras, ya fuese por la escasa cualificación de los operarios o los maestros, o debido a causas medioambientales, como las constantes escorrentías invernales procedentes del Guadalete, la navegación por el río fue cada vez más impracticable por navíos que superasen las 50 toneladas de cargamento.⁴⁴ A finales del siglo XVI la colmatación en algunos tramos del río evitaba el tráfico de embarcaciones de cierto calado.⁴⁵ Descendiendo el Guadalete, y en la zona más interna de la Bahía de Cádiz, se encontraban la villa realenga de Puerto Real, fundada por los Reyes Católicos en 1483, y el pequeño señorío de La Puente, dominio del linaje Ponce de León desde 1490. Ninguno de los dos asentamientos contaba en esas fechas con infraestructuras destacables, más allá de pequeñas barcas para mover mercancías y personas por la comarca.⁴⁶ Saliedo de la Bahía hacia el sur, existían toda una serie

40 Enrique José Ruiz Pilares (2018). «Jerez de la Frontera: el gran centro productor del complejo portuario de la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media», *Estudios sobre Patrimonio, Cultura y Ciencias Medievales*, 20, pp. 355-386.

41 Emilio Martín Gutiérrez (2004). *La organización del paisaje rural durante la Baja Edad Media*. Op. Cit., pp. 75 y 191.

42 Enrique José Ruiz Pilares (2019). «El paisaje portuario en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media: los muelles fluviales», *Riparia. Suplemento 2*. Op. Cit., p. 190.

43 José Antonio Mingorance Ruiz (2013). *Los extranjeros en Jerez de la Frontera a fines de la Edad Media*. Sevilla: Universidad Pablo de Olavide, pp. 2153-2154.

44 Enrique José Ruiz Pilares (2019). «El paisaje portuario en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media: los muelles fluviales», *Riparia. Suplemento 2*. Op. Cit., p. 190.

45 Enrique Pérez Fernández (2018). «Las intervenciones antrópicas en el Curso Bajo del Guadalete y en San Pedro durante la Edad Moderna», *Riparia*, 4, pp. 146-190.

46 Alfonso Franco Silva (1995). *La Isla de León en la Baja Edad Media*. San Fernando: Ayuntamiento de San Fernando, p. 126; María Dolores Rojas Vaca (2018). «El pasaje de la ciudad de Cádiz a la villa de El Puerto de Santa María y otros pasajes entre los siglos XVI y XVII», *Trocadero: Revista de historia moderna y contemporánea*, 30, pp. 121-146, pp. 122-124; Una relación las barcas existentes Emilio Martín Gutiérrez (2022). *La Bahía*

de embarcaderos menores, cuya existencia, como en el caso de Vejer, se remontaba a tiempos de Alfonso X. Esta localidad seguía funcionando a pleno rendimiento a comienzos del siglo XVI cuando se convirtió en uno de los puntos habituales de salida del cereal que los portugueses compraban, con el permiso de su señor el duque de Medina Sidonia, para abastecer sus plazas fronterizas norteafricanas⁴⁷. También fue un espacio puerto con un tráfico habitual Conil, donde se cargaba el atún pescado en las almadrabas de los Guzmán.⁴⁸

En la punta o saliente que marcaba el inicio del Estrecho de Gibraltar se situaba la villa de Tarifa. Era el punto más cercano de la Península Ibérica a la costa norteafricana. Sin embargo, el envite constante del viento no lo convertía en el fondeadero más adecuado para los navíos. Ello explica que, tras su conquista por los castellanos en 1292, su situación fronteriza y los mencionados problemas para favorecer el tráfico comercial evitasen que se convirtiese en un núcleo bien poblado. Ni las fuentes escritas ni los restos arqueológicos han podido confirmar la existencia de infraestructuras portuarias relevantes en la zona. Todo ello explica que la monarquía castellana no hiciese muchos reparos en cederla para su protección al almirante de Castilla y al linaje de los Enríquez en 1447.⁴⁹

Más importancia para la navegación marítima en los últimos siglos medievales tuvo la Bahía de Algeciras. Esta se localizaba en el extremo más meridional del litoral gaditano. Al igual que la Bahía de Cádiz, contaba con un gran valor geoestratégico tanto para la protección y tráfico naval entre el Atlántico y el Mediterráneo como por sus excelentes condiciones naturales para la protección de las embarcaciones de los vientos. En 1309 fue conquistada por Fernando IV Gibraltar, que se encontraba en la zona más oriental de esta Bahía. Este monarca ordenó la construcción de unas atarazanas para el mantenimiento de sus galeras.⁵⁰ En 1344, tras la Batalla del Salado y un largo sitio de dos años, fue incorporada la ciudad de Algeciras a la Corona. Era, sin duda, el puerto más importante del Estrecho de Gibraltar, con atarazanas que se remontaban a época musulmana. Sin embargo, este emplazamiento solo estuvo unos pocos años en manos castellanos. En 1369 fue ocupado por los musulmanes nazaríes que una década después se vieron obligados a destruir la ciudad, sus infraestructuras portuarias y a cegar el fondeadero existente frente a ella ante la imposibilidad de poder contener las acometidas cristianas. En 1374 Gibraltar también fue recuperada por los granadinos.⁵¹ La destrucción de Algeciras la convirtió en el principal puerto de la región. Tras ser conquistada definitivamente

de Cádiz a finales del siglo XV: una propuesta desde la historia ambiental. *Op. Cit.*, en prensa.

47 Manuel H. Corte-Real (1967). *Feitoria de Andalucía. A feitoria portuguesa na Andaluzia (1500-1532)*. Lisboa: Instituto de Alta Cultura, pp. 185-188.

48 Juan Manuel Bello León (2005). «Almadrabas andaluzas a finales de la Edad Media», *Historia. Instituciones. Documentos*, 32, pp. 81-114.

49 Fernando Villada Paredes (2015). Los puertos del Estrecho de Gibraltar en los siglos XIV y XV. Una perspectiva arqueológica, en E. Aznar Vallejo y R. González Zgalacáin (coords.). *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. La Laguna: Universidad de La Laguna, pp. 231-233.

50 Francisco Giles Pacheco; Francisca Piñatel Vera; María Isabel Gómez Arroquia y Clive Finlayson (2001). «Las atarazanas medievales de Gibraltar», *Almoraima*, 25, pp. 221-238.

51 *Ibidem*, pp. 229-230.

por los castellanos en 1462, jugó un papel clave en el abastecimiento de las diferentes posesiones que fueron tomando castellanos y portugueses en el norte de África. Es probable que existiesen toda una serie de almacenes y un muelle para facilitar las labores de estiba y reparación de los barcos.⁵²

Reflexiones finales

En el tránsito del siglo XV al siglo XVI, la situación geoestratégica que ocupaba el litoral atlántico andaluz y muy especialmente la Bahía de Cádiz en las rutas de navegación del comercio internacional está fuera de toda cuestión. Funcionaba tanto como nexo de enlace entre el Mediterráneo y el Atlántico como punto de referencia para las rutas que conectaban Europa con África y América. Todo ello explica las diferentes iniciativas tomadas por los concejos realengos como el de Jerez de la Frontera o los poderes señoriales que gobernaban El Puerto de Santa María o Rota para mejorar sus infraestructuras portuarias. Es un proceso paralelo y contemporáneo a lo que estaba ocurriendo en otros espacios de la Península Ibérica, tanto en Castilla como en Portugal y Aragón. Los embarcaderos de madera fueron dejando su lugar en los principales puertos a muelles más consistentes construidos en piedra. Todo ello fue favoreciendo el trabajo de los estibadores y limitando los problemas ocasionados por la climatología y la continua llegada de embarcaciones. En el transcurso de la Edad Moderna los espacios portuarios fueron cada vez más complejos, con la presencia de astilleros, almacenes, aduanas, tabernas o mesones para recibir a las gentes de mar que llegaban de los más variados destinos.

A pesar de todo lo expuesto, las playas y las riberas de los ríos siguieron siendo durante mucho tiempo la principal infraestructura con la que contaron las localidades del litoral gaditano y andaluz para llevar a cabo las actividades portuarias. Espacios donde el protagonismo recaía en las pequeñas barcazas que se encargaban de las labores de estiba ante las imposibilidades técnicas y naturales existentes para las embarcaciones de mayor calado que surcaban el Atlántico y el Mediterráneo. Una realidad que perfectamente podemos observar en el grabado de Cádiz de 1513 o las pinturas flamencas de la segunda mitad del siglo XVI. La necesidad de proteger las actividades comerciales explica la aparición de normativas para evitar la colmatación y pérdida de los espacios de estiba y los fondeaderos naturales, como ocurrió en el caso del Guadalete por parte de los duques de Medinaceli o en la ensenada de la Bahía de Cádiz por parte del concejo gaditano.

BIBLIOGRAFÍA

ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel (2007). La construcción d'infrastructures portuaires dans les villes du nord de la Péninsule Ibérique à la fin du Moyen Age, en *M. Bochaca; J. L. Sarrazin (eds.). Ports et*

52 Fernando Villada Paredes (2015). Los puertos del Estrecho de Gibraltar en los siglos XIV y XV. Una perspectiva arqueológica, en *E. Aznar Vallejo y R. González Zagalacain (coords.). De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media. Op. Cit.*, pp. 232-233.

- littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XV^e siècles)*. Rennes: Universidad de Rennes, pp. 121-140.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo (2003). «Andalucía y el Atlántico Norte a fines de la Edad Media», *Historia. Instituciones. Documentos*, 30, pp. 103-120.
- BELLO LEÓN, Juan Manuel (1995). El Reino de Sevilla en el comercio exterior castellano (siglos XIV y XV), en H. Casado Alonso (ed.). *Castilla y Europa. Comercio y Mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*. Burgos: Diputación Provincial de Burgos, pp. 57-80.
- BELLO LEÓN, Juan Manuel (2005). «Almadrabas andaluzas a finales de la Edad Media», *Historia. Instituciones. Documentos*, 32, pp. 81-114.
- BELLO LEÓN, Juan Manuel (2012). ¿Quiénes eran los mercaderes de Sevilla a finales de la Edad Media?, en J. Solórzano Telechea; M. Bochaca y A. Andrade (coords.). *Gentes del mar en la ciudad atlántica medieval*. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, pp. 249-274.
- BELLO LEÓN, Juan Manuel (2015). «El marco jurídico y fiscal en los puertos andaluces a finales de la Edad Media», en E. Aznar Vallejo y R. González Zgalacáin (coords.). *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. La Laguna: Universidad de La Laguna, pp. 17-58.
- BERNAL RODRÍGUEZ, Antonio Miguel; COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, Antonio (1988). El puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVII), en S. Cavaciocchi (ed.). *I porti come impresa economica*. Florencia: Fundación Datini, pp. 779-824.
- BORRERO FERNÁNDEZ, Mercedes (2003). *La organización del trabajo. De la explotación de la tierra a las relaciones laborales en el campo andaluz (siglos XIII-XVI)*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- CABALLERO SÁNCHEZ, Miguel Ángel (2008). «Las vistas de El Puerto de Santa María en 1567 de Antón Van den Wyngaerde: pautas interpretativas y análisis de contenidos», *Revista de historia de El Puerto*, 41, pp. 109-147
- COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, Antonio; García-Baquero González, Antonio (1992). *Andalucía 1492: razones de un protagonismo*. Sevilla: Algaida.
- CONTAMINE, Philippe (1988). Équipements et installations portuaires en France, de la fin du Moyen Age aux Temps modernes, en S. Cavaciocchi (ed.). *I porti come impresa economica*. Florencia: Fundación Datini, pp. 7-19.
- CORTE-REAL, Manuel H. (1967). *Feitoria de Andalucía. A feitoria portuguesa na Andaluzia (1500-1532)*. Lisboa: Instituto de Alta Cultura.
- DE COLÓN, Hernando (1910). *Descripción y cosmografía de España por Fernando Colón*, Tomo II. Madrid.
- FRANCO SILVA, Alfonso (1983). *Rota en la Edad Media*. Rota.
- FRANCO SILVA, Alfonso (1995). *La Isla de León en la Baja Edad Media*. San Fernando: Ayuntamiento de San Fernando.
- FRANCO SILVA, Alfonso (1999). *Estudios sobre ordenanzas municipales (siglos XIV-XVI)*. Cádiz: Universidad de Cádiz.
- GILES PACHECO, Francisco; PIÑATEL VERA, Francisca; GÓMEZ ARROQUÍA, María Isabel y FINLAYSON, Clive (2001). «Las atarazanas medievales de Gibraltar», *Almoraima*, 25, pp. 221-238.

GONZÁLEZ ARÉVALO, Raúl (2013). «Presencia diferencial italiana en el sur de la Península Ibérica en la Baja Edad Media. Estado de la cuestión y propuesta de investigación», *Medievalismo*, 23, pp. 175-208.

GONZÁLEZ ARÉVALO, Raúl (2020). «Del Adriático al Atlántico: Venecia y Cádiz entre navegación, diplomacia y comercio (siglos XIV-XV)», *Hispania*, 80 (264), pp. 11-45.

GONZÁLEZ ZALACAÍN, Roberto (2015). De Puerto a Puerto. Las relaciones entre los puertos de la Bahía de Cádiz (siglos XV-XVI), en E. Aznar Vallejo y R. González Zalacaín (coords.). *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. La Laguna: Universidad de La Laguna, pp. 147-177.

HINOJOSA MONTALVO, José Ramón (1989). Ciudades portuarias en la Corona de Aragón durante la Baja Edad Media: los ejemplos de Mallorca, Valencia y Alicante, en E. Poleggi (ed.). *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*. Génova: Ed. Sagep, pp. 151-165.

IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José (2003). *Monarquía y nobleza señorial en Andalucía: estudios sobre el señorío de El Puerto (siglos XIII-XVIII)*. Sevilla: Universidad de Sevilla.

IGUAL LUIS, David (2014). «Non ha porto alcuno, ma solo spiaggia. La actividad marítima valenciana en el siglo XV», *Aragón en la Edad Media*, 25, pp. 101-134.

KAGAN, Richard L. (1986). *Ciudades del Siglo de Oro: las vistas españolas de Anton van den Wyngaerde*. Madrid: Editorial El Viso.

KOWALKESKI, Maryanne (2017). Port labor in Medieval England, en M. Balard (ed.). *The Sea in History - The Medieval World*. Woodbridge: Boydell & Brewer, pp. 619-628.

MARTÍN GUTIÉRREZ, Emilio (2004). *La organización del paisaje rural durante la Baja Edad Media*. Sevilla: Universidad de Sevilla-Cádiz.

MARTÍN GUTIÉRREZ, Emilio (2015). *Paisajes, ganadería y medio ambiente en las comarcas gaditanas. Siglos XIII al XVI*. Cádiz: Universidad de Cádiz-Universidad de Extremadura.

MARTÍN GUTIÉRREZ, Emilio (2018). «El Estrecho de Gibraltar durante el siglo XIV: medio ambiente y redes comerciales en Algeciras», *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 30, pp. 51-69.

MARTÍN GUTIÉRREZ, Emilio (2019). «Los Paisajes costeros interpretados desde la riparia. Reflexiones sobre el Golfo de Cádiz a finales de la Edad Media», *Riparia*, Suplemento 2, pp. 47-79.

MARTÍN GUTIÉRREZ, Emilio (2022). La Bahía de Cádiz a finales del siglo XV: una propuesta desde la historia ambiental, en R. Sánchez Saus y Daniel Ríos Toledano (coords.). *Entre el mar y la tierra. Cádiz, frontera atlántica de la Castilla bajomedieval*, en prensa.

MARTÍN GUTIÉRREZ, Emilio; RUIZ PILARES, Enrique José (2019). *El viñedo en Jerez de la Frontera en el siglo XV. Un mercado de trabajo entorno al vino*. Jerez de la Frontera: Peripecias Libros.

MINGORANCE RUIZ, José Antonio (2013). *Los extranjeros en Jerez de la Frontera a fines de la Edad Media*. Sevilla: Universidad Pablo de Olavide.

MORENO OLLERO, Antonio (1983). *Sanlúcar de Barrameda a fines de la Edad Media*. Cádiz: Diputación de Cádiz.

MORENO OLLERO, Antonio (2018). «Los nombres del Puerto de Sanlúcar en el siglo XVI: Barrameda, Zanfanejos y Bonanza», *Cartare*, 8, pp. 1-11.

- MORENO OLLERO, Antonio; Franco Silva, Alfonso (1982). Datos sobre el comercio del puerto de Sanlúcar de Barrameda en el primer tercio del siglo XVI, en *Varios Autores, Hacienda y comercio: actas del II coloquio de Historia Medieval Andaluza*, 8-10 de abril 1981. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, pp. 283-296.
- MUÑOZ GÓMEZ, Víctor (2013). «Para el conocimiento de la costa de Andalucía atlántica (siglos XIV-XVI), descripciones, relaciones y documentación náutica», *Historia. Instituciones. Documentos*, 40, pp. 179-205.
- OTTE SANDER, Enrique (1996). *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- PÉREZ FERNÁNDEZ, Enrique (2018). «Las intervenciones antrópicas en el Curso Bajo del Guadalete y en San Pedro durante la Edad Moderna», *Riparia*, 4, pp. 146-190.
- POLÓNIA, Amélia; PINTO, Sara (2016). Harbour construction policies and funding agency in Early Modern Portugal (1400-1800), en A. Polónia y A. M. Rivera Medina (eds). *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX*. Madrid: La Casa de Velázquez, pp. 9-24.
- RÍOS TOLEDANO, Daniel (2018). «Cádiz y el comercio marítimo genovés en el siglo XIV», *Medievalismo*, 28, pp. 271-293.
- RÍOS TOLEDANO, Daniel (2019). «Apud Cadesse: paisaje marítimo y navegación genovesa en el puerto de Cádiz en el s. XIII», *Riparia*, Suplemente 2, pp. 81-111.
- RODRÍGUEZ ESTÉVEZ, Juan Clemente (1996). «Los canteros de la obra gótica de la Catedral de Sevilla (1433-1528)», *Laboratorio de Arte*, 9, pp. 49-71.
- RODRÍGUEZ ESTÉVEZ, Juan Clemente (2007). Los constructores de la Catedral, en A. Jiménez Martín; A. Collantes de Terán Sánchez; J. C. Rodríguez Estévez; F. Pinto Puerto; J. A. Ruiz de la Rosa; A. L. Ampliato Briones (eds.). *La catedral gótica de Sevilla: fundación y fábrica de la obra nueva*. Sevilla: Universidad de Sevilla, pp. 147-208.
- ROJAS VACA, María Dolores (2018). «El pasaje de la ciudad de Cádiz a la villa de El Puerto de Santa María y otros pasajes entre los siglos XVI y XVII», *Trocadero: Revista de historia moderna y contemporánea*, 30, pp. 121-146.
- ROMERO MEDINA, Raúl (2016). Documentos inéditos para el estudio de la temprana Edad Moderna en El Puerto de Santa María (1515-1525), en A. Aguayo Cobo (ed.). *El legado de Jano. Actas de las I Jornadas de Historia —Conmemoración del 50º aniversario del fallecimiento de D. Hipólito Sancho*. Jerez de la Frontera: Centro de Estudios Históricos Jerezanos—Aula de Historia Menesteo/Ayuntamiento de Jerez de la Frontera, pp. 155-175.
- RUIZ PILARES, Enrique José (2016). La sociedad jerezana y su implicación en las actividades comerciales. La producción y la comercialización del vino. (Finales s. XV-inicios s. XVI), en J. Á. Solórzano Telechea; B. Arizaga Bolumburu; M. Bochaca (coords.). *Las sociedades portuarias en la Europa Atlántica*. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, pp. 337-364.
- RUIZ PILARES, Enrique José (2018). «Jerez de la Frontera: el gran centro productor del complejo portuario de la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media», *Estudios sobre Patrimonio, Cultura y Ciencias Medievales*, 20, pp. 355-386.
- RUIZ PILARES, Enrique José (2019). «El paisaje portuario en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media: los muelles fluviales», *Riparia. Suplemento 2*, pp. 173-210.

RUIZ PILARES, Enrique José (2021). «La cuenca del Guadalete y los fallidos proyectos de expansión marítima de Alfonso X», *Alcanate. Revista de Estudios Alfonsíes*, 12, pp. 101-124.

SÁNCHEZ HERRERO, José (1981). *Cádiz: la ciudad medieval y cristiana (1260-1525)*. Cádiz: Caja de Ahorros de Cádiz.

SÁNCHEZ SAUS, Rafael (2005). «Dependencia señorial y desarrollo urbano en la Andalucía Atlántica. Cádiz y los Ponce de León en el siglo XV», *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, 26, pp. 903-928.

SÁNCHEZ-MOLERO, Francisco Cavilla (2019). «Fondeadero de época islámica en la Bahía de Cádiz. Fuentes documentales y arqueológicas», *Riparia. Suplemento 2*, pp. 5-46.

SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel; ANÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier (2008). Infraestructuras e instalaciones portuarias, fluviales e hídricas en las villas del norte peninsular a finales de la Edad Media: las obras públicas como instrumento de poder, en *M. I. Del Val Valdivieso; O. Villanueva Zubizarreta (coords.). Musulmanes y cristianos frente al agua en las ciudades medievales*. Santander: Universidad de Cantabria-Universidad de Castilla La Mancha, pp. 275-306.

TORRES BALBÁS, Leopoldo (1946). «Atarazanas hispanomusulmanas», *Al-Andalus*, XI, pp. 175-209.

BIOGRAFÍA DEL AUTOR

Doctor en Historia Medieval por la Universidad de Cádiz (2017), es investigador posdoctoral del Grupo PAIDI *Medievalismo Gaditano* y del Seminario Agustín de Horozco de la mencionada institución. Sus principales líneas temáticas son el estudio de las sociedades políticas bajomedievales, especialmente en el ámbito del litoral atlántico andaluz. Actualmente es IP emergente del proyecto «La interacción sociedad-medio ambiente en la cuenca del Guadalete en la Edad Media (GUADAMED)», cofinanciado por la Unión Europea en el marco del Programa Operativo FEDER 2014-2020 y por la Consejería de Economía, Conocimiento, Empresas y Universidad de la Junta de Andalucía.

RESUMEN

Las infraestructuras portuarias en la Baja Edad Media eran, salvo excepciones, muy precarias. Las actividades de estiba —carga y descarga— estaban limitadas por regla general a frágiles estructuras de madera o directamente al desembarco en playas y riberas de los ríos a través de embarcaciones de menor entidad. Estos solían ser espacios poco aptos y peligrosos debido a los continuos procesos de sedimentación debido a los malos hábitos en la práctica marinera. En el espacio litoral de la Andalucía atlántica esta realidad se convertía en un gran inconveniente para toda una serie de núcleos de población que a lo largo del siglo XV fueron prosperando económicamente gracias a las actividades mercantiles. La documentación escrita y arqueológica conservada para algunos de estos enclaves nos ha permitido conocer el estado de sus infraestructuras portuarias en los últimos siglos medievales y analizar las actuaciones realizadas para paliar estas carencias.

PALABRAS CLAVE

Puertos, Muelles, Andalucía, Cádiz, Baja Edad Media.

ABSTRACT

Port infrastructures in the late Middle Ages were quite precarious, with few exceptions. Stevedoring activities –loading and unloading freight– were generally limited to fragile wooden structures or directly to disembarkation on beaches and riverbanks by means of smaller vessels. These were usually unsuitable and dangerous places due to the constant sedimentation processes caused by bad seafaring habits. Throughout the fifteenth century, this situation posed a significant challenge for a number of coastal population centers in Atlantic Andalusia that were experiencing economic growth as a result of their mercantile activities. Thanks to written and archeological records preserved for some of these enclaves, we are able to gain insight into the state of their port infrastructures during the final centuries of the Middle Ages, as well as the measures taken to address these shortcomings.

KEYWORDS

Ports, Docks, Andalusia, Cadiz, Late Middle Ages.

الملخص

كانت البنى التحتية للموانئ في أواخر العصور الوسطى، مع استثناءات قليلة، شديدة الهشاشة. فقد اقتصرَت أنشطة الرص -شحن و تفريغ- كقاعدة عامة على هياكل خشبية هشة، أو على الإنزال مباشرة على الشواطئ وضفاف الأنهار بواسطة مراكز صغيرة. كانت هذه المساحات غير مناسبة وخطيرة بسبب عمليات الترسب المستمرة الناجمة عن العادات السيئة في الممارسة البحرية. في الفضاء الساحلي الأطلسي للأندلس، تحول هذا الواقع إلى مصدر إزعاج كبير لعدد كبير من المجموعات السكانية التي ازدهرت اقتصادياً طوال القرن الخامس عشر بفضل الأنشطة التجارية. وقد سمحت لنا الوثائق المكتوبة والأثرية المحفوظة لبعض هذه الثغور بالتعرف على حالة البنى التحتية المينائية في القرون الوسطى الأخيرة، وتحليل الإجراءات التي تم اتخاذها للتخفيف من تلك النواقص.

الكلمات المفتاحية

موانئ، مرفأئ، الأندلس، قادس، أواخر العصور الوسطى.