ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA

2.ª ÉPOCA

Año 1966 - Números 139-40

SEVILLA

PUBLICACIONES

DE LA EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA

HISTORICA, LITERARIA

Y ARTÍSTICA

EJEMPLAR NÚM. 412

DEPÓSITO LEGAL, SE-25-1958

Publicaciones de la
EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SEVILLA
DIRECTOR: MANUEL JUSTINIANO Y MARTÍNEZ

Impreso en España, en los Talleres de la IMPRENTA PROVINCIAL. — San Luis, 29. — SEVILLA

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA

HISTÓRICA, LITERARIA

Y ARTÍSTICA

PUBLICACIÓN BIMESTRAL

2.ª Epoca
Año 1966

Tomo XLV
Núms. 139-40

PUBLICACIONES
DE LA EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL
DE SEVILLA

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA

2.ª ÉPOCA

1966 | SEPTIEMBRE - OCTUBRE - NOVIEMBRE - DICIEMBRE | Núm. 139-40

CONSEJO DE REDACCIÓN

Excmo. Sr. D. Carlos Serra y de Pablo-Romero, Presidente de la Diputación Provincial.—Excmo. Sr. Dr. D. José Hernández Díaz.—Sr. Dr. D. Jesús Arellano Catalán.—Sr. Dr. D. Francisco López Estrada.—Sr. Dr. D. Antonio Muro Orejón.—Sr. D. Luis Toro Buiza.—Sr. D. Leonardo Catarineu Valero.—Sr. Secretario de la Diputación Provincial.—Sr. Interventor de la Diputación Provincial.

Director—Sr. D. Manuel Justiniano y Martínez.

Secretario de Redacción.—Sr. Dr. D. José Manuel Cuenca Toribio.

Administrador.—D.ª Araceli Shaw García.

Vicesecretario de Redacción.—Srta. María del Carmen Rodríguez López.

Viceadministrador:—Srta. Francisca Cabrera Fernández.

SUMARIO

ARTICULOS

Págs.

Luis Navarro García.—*El Puerto de Sevilla a fines del siglo XVI* ... 141

Joseph L. Laurenti - Joseph Siracusa.—*Ensayo de una bibliografía del sevillano Mateo Alemán* (1547-¿1614?). 179

Manuel Teruel y Gregorio de Tejada.—*Ideología del diputado Manuel López Cepero* ... 217

MISCELANEA

Antonio Herrera García.—*La incorporación eclesiástica de Villanueva del Ariscal al Arzobispado de Sevilla en 1875* ... 249

Antonio Domínguez Ortiz.—*La Alcaicería de la Seda, de Sevilla, en 1679* ... 259

Pablo Antón Solé, Pbro.—*La capilla del nuevo Sagrario de la Catedral vieja de Cádiz* ... 269

Rogelio Reyes.—*Una traducción italiana de poetas sevillanos.* 273

LIBROS

Reseñas bibliográficas... 279

En cumplimiento de lo que dispone el artículo 24 de la vigente Ley de Prensa e Imprenta, y como derecho del público, se inserta la presente nota informativa, advirtiendo al lector que estando retrasada la publicación, en obediencia a lo dispuesto por la Dirección General damos cuenta, dentro del año 1968, de los detalles financieros que se refieren a la totalidad del año natural anterior.

Los nombres de las personas que constituyen los órganos rectores de la revista se insertan en todos números y preceden a la presente nota.

Siendo ARCHIVO HISPALENSE una revista fundada y sostenida por la Excma. Diputación Provincial de Sevilla, carece de patrimonio social, y sus ingresos están constituídos por una consignación en el Presupuesto ordinario de gastos corporativo y con el producto de las suscripciones y venta de ejemplares, que viene a redundar en beneficio de la misma publicación.

Se exponen a continuación los ingresos y gastos del año 1967.

INGRESOS

Conceptos	Pesetas
Consignación presupuestaria para honorarios de colaboraciones, papel y tirada	75.000
Idem para premios del Concurso de Monografías	18.000
Ingresos por suscripciones	31.418
Idem por venta de ejemplares y separatas	6.337
Total	130.755

GASTOS

Conceptos	Pesetas
Honorarios por colaboraciones	14.298
Gastos de personal	25.220
Facturas de fotograbados	4.919
Gastos de correo	5.180
Imprevistos y varios	1.163
Papel y cartulina para cubiertas	49.317
Concurso de Monografías	36.000
Total	136.097

EL PUERTO DE SEVILLA A FINES DEL SIGLO XVI

PREOCUPACION INDIANA DEL CABILDO HISPALENSE

TAN escasamente se han sondeado los fondos documentales referentes a la historia de la ciudad de Sevilla en la Edad Moderna —sensiblemente mermados, por desgracia, los que debía conservar el Archivo Municipal— y tan habituados estamos a considerar la historia de las Indias como algo dirigido por el Consejo correspondiente y la Casa de la Contratación, que difícilmente se nos ocurre pensar que muchas otras entidades y personas oficiales y extraoficiales debieron influir en todo momento en la marcha de los asuntos del gobierno de las Indias.

Desde los grandes banqueros, hasta las órdenes religiosas, y desde los Consejos y Ministerios de asuntos no indianos hasta los concejos de las ciudades y villas de la península e islas adyacentes, afectaban a toda la sociedad española la existencia y los problemas americanos, y toda ella acudía en cada momento a solventar los negocios de su interés. Desgraciadamente, las investigaciones hechas para esclarecer planteamiento tan interesante —como que de él se desprende toda una visión hasta ahora inédita de la historia de las Indias como vivida por los españoles— han sido muy escasas y debidas, en la casi totalidad de los casos, al azar. En ocasiones concretas, nuestra ignorancia de algunos puntos capitales en este campo se debe positivamente a la incuria. Tal, por ejemplo, el caso de la actuación de la Universidad de Mercaderes o Consulado de Sevilla, cuyo archivo se encuentra conservado pero sin posibilidad de ser utilizado. ¡Y estamos hablando de la pieza básica para el conocimiento de la marcha de vida económica del Imperio!

Pero ahora sólo trataremos del Cabildo hispalense, cuya vida, por lo que se deja entender de las historias y anales que de él existen, nada tuvo que ver con el desenvolviminto de los dominios ultramarinos de Castilla, idea tal falta de fundamento y de verdad, como inconcebible para cualquier persona que se pare a meditar un solo momento la inconsecuencia de que la ciudad a través de la cual pasa

toda la corriente de gentes, mercancías, oro y plata yentes y vinientes de las Indias —la ciudad de la que con razón se dice fue puerto y puerta de las Indias—, hab'a de conservarse como un conducto inocuo, aséptico, que nada puso en ese movimiento, que no se interesó por él, que no se benefició con él, que por ningún motivo procuró inmiscuirse en él.

Si tal idea no fuese contradicha con la sola memoria de la existencia de los barrios marineros de Sevilla, de la Universidad de Mareantes y del Consulado de Mercaderes, y de toda la actividad que estos dos grupos desarrollan en todos los órdenes de la vida política, social, artística, religiosa o económica —actividad que de manera inmediata afecta a Sevilla—, bastaría puntualizar, a guisa solo de botón de muestra, que la ciudad de Sevilla, Sevilla como corporación municipal, se había de ocupar de los asuntos indianos, directa o indirectamente, al menos por tres motivos: porque la ciudad posee —y consiguientemente ha de cuidar—, el río y el puerto por los cuales se hace todo el comercio con el Imperio; porque la ciudad se hace cargo en determinadas circunstancias de la administración, en arrendamiento, de la real renta del Almojarifazgo Mayor de las Indias; porque, en fin, al cabildo sevillano tienen acceso natural, como caballeros veinticuatros o como jurados, gentes relacionadas con el comercio o con la navegación de las Indias, que van a utilizar su cargo municipal como palanca de sus intereses ante las supremas autoridades del reino.

En cuanto al río y al puerto se refiera, como quiera que el presente capítulo les está dedicado, no será preciso anticipar noticias aquí. Respecto del Almojarifazgo Mayor —estudiado por Adolfo Rubio Gil en reciente trabajo en vías de publicación—, puesto que es hecho de siempre sabido que el cabildo sevillano lo arrendó al rey durante décadas, sólo necesitamos hacer presente que, convirtiéndose de este modo no ya los particulares, sino la corporación municipal, en negociante sobre la entrada y salida de mercancías por su puerto, raro sería que esto no la hubiese llevado a procurar todo lo que pudiese hacer prosperar este negocio, y es seguro que lo procuró. En tercer lugar, el ayuntamiento no podía permanecer indiferente a los deseos o sugerencias de sus representados en orden a la gobernación de las Indias, antes bien, había de convertirse en portavoz autorizado de muchas de estas aspiraciones, y su interés será luego más eficaz desde el punto que personas que se benefician del negocio ultramarino toman asiento en el cabildo.

Repasando las actas capitulares hemos hallado numerosas pruebas de los antecedentes asertos, y haremos mención de algunas muestras, tomadas de los últimos años del siglo.

En el cabildo celebrado el lunes 22 de enero de 1590 dijo Melchor del Alcázar, administrador del Almojarifazgo, que de la plata venida en las últimas flotas de Indias se había entregado por la Casa de la Contratación a sus dueños la que pertenecía a los mercaderes de Sevilla, pero hasta entonces no se había entregado la de los mercaderes venidos de las mismas Indias a comprar en España —a los que se llamaba "pasajeros"—, y esto sería causa bastante para que en ese año no se despachase ninguna flota, al estar detenida buena parte de los caudales en las arcas de la Casa, lo cual dañaría a las rentas reales; había disminuído el ritmo de fabricación de moneda, de suerte que había mercaderes que, teniendo plata pasta, no podían pagar sus letras, ni aprestar sus cargazones. La cuestión fue tomada con tal interés que se decidió hablar de ello con el secretario del rey, Juan de Ibarra, que a la sazón se hallaba en Sevilla, y fue de nuevo suscitada ya a fines de febrero (1).

Por las mismas fechas, se comisionó a Melchor del Alcázar para que escribiese a Felipe II pidiendo enviase ocho o diez navíos de los que estaban en El Ferrol, para que acompañasen a las naves cargadas de plata que estaban inmovilizadas en Tierra Firme, por el temor de caer en manos de corsarios; y se dispuso hacer presente esta misma solicitud a los Consejos de Indias y de Hacienda. El cabildo estaba, por otra parte, en contacto con el prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes, que habían ofrecido costear todos los gastos por cuenta de la avería (2). El negocio también interesaba en gran medida a la ciudad, hasta el punto de aprontar fondos de sus propios para ayudar a la expedición de los galeones de escolta, con condición de que tales dineros no podían ser invertidos en otro asunto (3).

A mitad de 1590, el Asistente de Sevilla pronunció un discurso que ocupa no menos de seis páginas del libro de Actas, para hacer ver el perjuicio que seguía causando la retención de las platas en la Casa de la Contratación (4), y en octubre se trató de la conveniencia de pagar a los "pasajeros" con el dinero traído por las zabras del general Pedro Meléndez Márquez (5). Mientras que el negocio de los galeones de escolta, que deberían recibir a las flotas en las Terceras, y del despacho de flota no menor de veinticuatro navíos, más capitana y almirante, era repetidamente sacado a debate, así como la idea de suplicar al rey detuviese la orden de confiscación de la ropa venida de las provincias de Flandes, por el perjuicio que esto causaría a la ciudad y al comercio de las Indias (6).

En fin de cuentas, el cabildo no sólo habló de estas cuestiones, sino que efectivamente el asistente de la ciudad y el Banco establecido en Sevilla aprontaron dinero para el despacho de flota a Tierra

Firme, y aún más, el Almojarifazgo de Indias adelantó a los pasajeros del Perú y a los mismos comerciantes sevillanos los caudales precisos para que pudiesen entablar sus negociaciones con objeto de cargar mercancías la misma flota (7). Y al mismo tiempo, el Ayuntamiento, hacíase eco de una instancia del prior y cónsules de los mercaderes para que el rey prohibiese el comercio de Nueva España y Perú con China (8), y pedía también que la armada que era preciso despachar a La Habana no se formase con los navíos surtos en el río de Sevilla, sino con los existentes en El Ferrol y otras partes (9).

Infinidad de ejemplos como los aducidos se encuentran a cada paso leyendo las actas de las reuniones de los regidores, y muestran a las claras que, si bien Sevilla no intervenía en el gobierno de las Indias, sí acudía ante los organismos oportunos para gestionar aquellos asuntos que directamente le afectaban por la mera razón de ser cabeza del comercio indiano.

LA ZONA PORTUARIA DE SEVILLA.

En el siglo XVI, Sevilla, contenida casi en su totalidad por su ya plurisecular muralla almohade, tenía al mismo tiempo un cinturón de agua, el Guadalquivir, que la circuía en las dos terceras partes de su perímetro. Se decía que la ciudad tenía la forma de una punta de lanza, dirigida al sur. El río limaba sus filos corriendo del sudeste al sudoeste; el punto de inflexión, el recodo del río, venía aproximadamente marcado por la famosa Torre del Oro, y los muros que la enlazaban al Alcázar dividían la orilla entre el Arenal —aguas arriba— y San Telmo —aguas abajo—. El Arenal era el puerto, y esta realidad de primer orden condicionaba el desarrollo de Sevilla y su topografía.

El corazón de la ciudad lo constituía la Iglesia Mayor, la Catedral, en cuyas gradas se congregaban diariamente los mercaderes para convenir sus tratos, incomodando el sosegado rezo de los canónigos en el coro. En las proximidades de la Catedral, la Casa de la Contratación —en unas dependencias del Alcázar— y las Casas Capitulares significaban los dos polos mundanos de la actividad de los sevillanos. El Cabildo presidía la vida municipal, la Casa de la Contratación el movimiento de su comercio indiano. En la misma zona nuclear de la capital se hallaban la Audiencia y el Palacio Arzobispal. Y en este casco comercial urbano se tejían las calles de Génova, de Alemanes, de los Placentines, de los Francos, de las Sierpes, donde tenían su morada y sus tiendas los miembros de la

amplia burguesía mercantil cosmopolita, que se lucraba en el gran negocio de las Indias y que atendía a las crecientes necesidades de la rica población hispalense.

Entre las calles de Génova y de las Sierpes y el río, la calle de la Mar y la calle Ancha de San Pedro llevaban hasta las puertas de la muralla, que no estaba lejos; las puertas del Arenal y de Triana, las más importantes para el tráfico indiano, porque por ellas se salía al Arenal y al puerto, y desde la segunda se pasaba al famoso puente de barcas que daba acceso al barrio trianero.

De murallas afuera no debía haber edificaciones, no solo por razones militares, defensivas, sino porque las crecidas frecuentes del río ponían en peligro las vidas y bienes de quienes en tales edificaciones morasen. Sin embargo, en el Arenal, poco a poco, se fue formando una pequeña concentración de casas y casillas, destinadas en su mayor parte a almacén de mercancías y a refugio de los guardianes de tales bienes. El hecho se produjo por conjunción de dos intereses: de un lado, a los comerciantes les resultaba cómodo; de otro, al Ayuntamiento le convenía, por cuanto el contorno de la muralla y el río eran propiedad municipal, de la que se podía sacar provecho vendiendo o arrendando solares o construcciones. Sin embargo, el cabildo no dejaba de discutir el riesgo que esto suponía, pues no era raro que la avenida de aguas fuese tan grande que lamiese la muralla y aún venciese las puertas (10).

Pero a fin de siglo había indudablemente prevalecido el criterio de buscar el incremento de los fondos municipales, y en 1590, con ocasión de la reedificación de la Puerta de Triana, el cabildo hizo construir junto a ella una serie de almacenes y cuatro casas de pisos, encima de ellos, con ánimo de sacarlos en arriendo (11); pero procuró evitar que tales edificaciones se hiciesen en el mismo terreno llano del Arenal. Cuando en abril un Hernando de Jaca, alguacil de la Audiencia, solicitó un solar extramuros de la ciudad, entre la Puerta de Triana y la Puerta Real, algunos regidores se inclinaron por la concesión, con tal que sólo se diese terreno para una casa moderada; pero los más estuvieron por que el asunto debía ser estudiado con más detenimiento, "y siendo en el Arenal, por ninguna vía se dé lugar a que se dé... pues de lo contrario sabe y entiende / la Ciudad / los inconvenientes que se pueden seguir". Y cuando se llegó a la revisión de la solicitud, aunque destacados capitulares, con don Silvestre de Guzmán y don Francisco del Alcázar, la apoyaron, prevaleció el criterio manifestado por don Andrés de Monsalve de ser de gran inconveniente acceder a tal demanda, y de que Hernando de Jaca debía buscar sitio que le acomodase "en tierras montosas" (12).

Sin embargo, existían catorce casillas fuera de la Puerta del Arenal, y los vecinos que vivían ya extramuros de la Puerta de Triana habían pedido que ésta no se cerrase por la noche, por las incomodidades que ello les causaba (13). Más elevada era la orilla entre la Puerta de Triana y la Puerta de Goles (o Puerta Real, como ya en esta fecha se denomina), pero en cualquiera de estos sitios se padecía otro inconveniente y era que las salidas de la ciudad solían convertirse en vaciadero de escombros e inmundicias; en 1590 era motivo de preocupación para el cabildo el muladar que se había formado afuera de la Puerta del Arenal, pese a que la ciudad tenía guardas que evitasen o debían evitar el vaciado de las basuras junto a las murallas, por el peligro que representaba para la salud de la población, ya de por sí muy castigada por la humedad de filtraciones y crecidas del río, que daban lugar a la formación de grandes lagunas en calles y plazas.

Viendo la inutilidad de sus esfuerzos en este sentido, la ciudad acordó el 5 de abril de 1590 suprimir los "guardas de la inmundicia", y con este motivo se quejaron los que lo eran: Hernando de Soto, que cuidaba del sector comprendido entre la Puerta de Triana y la de la Carne, y Andrés de Reinoso, encargado de vigilar entre la Puerta de la Carne y la de la Macarena. "Y luego —25 de junio de 1590— dijo el jurado Andrés Núñez Zarzuelo que en el sitio de la Puerta de Triana, en el muladar que está junto a las Casas de Colón se ha echado tanta inmundicia de parte de afuera junto a la puerta, que no se puede pasar por allí; y asimismo junto al río, donde se hizo cementerio para la peste, hay otro muladar, y junto a la casa de la puente hay otro muy grande; y junto a la puente nueva, donde Sevilla hizo el husillo, hay otro mayor, y detrás de las casas que están junto a la Puerta de Triana hay otro más mayor, y que estos se han hecho de tres años a esta parte, y junto a la Puente del Pasaje, so color de que se mandó echar allí cierto muladar que se sacó de la mancebía, se va haciendo otro que ha de tapar el pasaje de la puente, y éstos y otros muchos que hay están en lo mejor de Sevilla, que es junto al río y a las casas, donde por su mal olor pueden hacer mucho daño, demás que es contra el ornato público". Era evidente la conveniencia de que aquellos sitios estuviesen limpios "para la navegación del río y vista de él" (14).

A espaldas de las Puertas de Triana y Real, intramuros de la ciudad, se hallaban los dos más antiguos barrios marineros de Sevilla, los que la prepararon para su destino oceánico: son los barrios o collaciones de la Magdalena y San Vicente. En la Magdalena residieron los cómitres, y todavía en la Edad Moderna estas dos collaciones —junto con la de Santa María, de la Catedral— son la

residencia más frecuente de la gente de mar sevillana que no vive en Triana.

En las proximidades de la Puerta Real, el llamado barrio de Colón recibe este nombre por encontrarse allí las casas y huerta que fueron de don Fernando Colón, hijo del descubridor. Su más antigua denominación, barrio de los Humeros, lo identifica como barrio de los pescadores, que desembarcado el fruto de su trabajo se dedicaban a ahumarlo, procedimiento rudimentario de conservación de la pesca; pero el término Humeros también puede convenir al hecho de que con frecuencia radican en aquella zona los hornos de la loza donde se fabricaban las grandes vasijas, las pipas para conservación y transporte de los aceites y vinos que produce la campiña sevillana. Estos hornos de cocer loza y vidriado no se podían establecer sin licencia del cabildo, y pregonada la solicitud del ceramista, solían contradecirla los vecinos por razón de las molestias que el humo les causaba, y a fin de siglo se aseguraba que "de tiempo inmemorial a esta parte estos hornos se han hecho en Triana, y no están cerca de la ciudad, por que haya campo por donde (el humo) salga" (15).

El puerto antiguo sólo abarcaba de la Torre del Oro a la Puerta de Triana. La fortísima Torre se había construído precisamente para cerrar el paso al puerto a cualquier enemigo, y quizá se dio la mano en un tiempo con otra torre o castillo situado en la ribera opuesta. En el siglo XVI servía, además, como primer depósito del oro y plata recién desembarcados de las naves de Indias. La Puerta de Triana es el otro límite del puerto, toda vez que en aquel lugar se encuentra el puente de barcas que une a Sevilla con Triana y con el Aljarafe e impide que las naves llegadas de río abajo puedan continuar navegando más allá.

Pero este puerto antiguo, por fuerza, ha de quedarse estrecho tan pronto como la Carrera de las Indias cobra un mínimo de vitalidad, y aún más cuando las naves empiezan a crecer de tonelaje. Cuando embarcaciones llegadas del norte de Europa y del Mediterráneo coinciden con las procedentes de los puertos africanos y con las flotas de Indias y los galeones de guerra de escolta, difícilmente dará cabida a todos estos buques el kilómetro escaso de doble orilla que se ofrece entre la Torre del Oro y el puente de barcas. Las operaciones de carga y descarga, las carenas y las simples maniobras de los buques requerían un espacio que allí no podían encontrar, y como río arriba no se podía ampliar el puerto, hubo que habilitar como tal varias leguas río arribajo, fuera de la protección de las torres y murallas de la ciudad.

Lógicamente, el primer lugar afectado, más que la orilla tria-

nera de los Remedios, fue el paraje de San Telmo, aguas abajo de la Torre del Oro. San Telmo, extramuros de Sevilla, era un arrabal escasamente poblado al que se salía por la Puerta de Jerez, donde estaba situada la Universidad. Este terreno había sido cedido en el siglo XIII al obispado de Marruecos, que no teniendo vigencia como tal en Africa, asentó su sede en San Telmo hasta el punto de que este lugar se llegó a llamar arrabal de Marruecos. Derribadas las edificaciones de este lugar —palacio episcopal, casas, almacenes, iglesia— a fines del XVII, en este lugar radicaría desde entonces la Universidad de Mareantes en el llamado Colegio de San Telmo. Antes de este cambio de decorado, en la iglesia del arrabal se daba efectivamente culto a San Telmo —devoción, por cierto, de arraigo marinero—, y en ella estaba fundada la Cofradía de la Caridad —que daba sepultura a los muertos desamparados— y anejo estaba el renombrado Hospital de las Tablas, de enfermos incurables.

En 1860, por la bula de Pío IV, todo el barrio pasó a ser propiedad de la Inquisición de Sevilla (16), y con la Inquisición tendrá, pues, el cabildo los roces originales por la utilización de esta ribera como lugar de atraque de las naves. Por lo demás, al convertirse San Telmo en propiedad de la Inquisición —que ya señoreaba el castillo de Triana, a la medida del puente—, se convirtió también en lugar de las ejecuciones, y allí estuvo el "quemadero" de los reos. En 1590, el cabildo comisionó al jurado Rodrigo Suárez para que hiciese quitar el quemadero viejo, "que está fuera de la Puerta de Jerez, por la fealdad y embarazo que hace" (17).

Al año siguiente, el secretario del Santo Oficio, Ortuño de Espinosa Briceño, se presentó ante el cabildo para protestar, en nombre de los inquisidores, por el daño que en las tierras de San Telmo causaban las estacas y barracas que en ellas clavaban los barcos que allí atracaban (18). Entonces la ciudad respondió a la Inquisición que el uso de amarrarse allí las naos era antiquísimo y no podía ser estorbado, y así se dijo al familiar del Santo Oficio que tenía arrendadas aquellas tierras, que ofreció no poner más impedimento (19).

Más allá de San Telmo, la orilla del río era la de la ciudad, hasta el Campo de Tablada, y también la dehesa de este nombre, dehesa para pasto del ganado que la ciudad sacrificaba en su Matadero. Y, por supuesto, ante Tablada anclaban igualmente que en San Telmo las naves. Tablada era, fuera de esto, lugar de constantes preocupaciones para la ciudad, por ser el paraje de donde los ceramistas de Triana se proveían de barro.

Frente a la ciudad, al otro lado del Guadalquivir, estaba y está Triana, "guarda y collación de Sevilla", collación nueva, puesto que

no existía al tiempo de la Reconquista, y que debe su nacimiento a las Indias, ya que surgió para albergar a los marineros de las flotas y a los fabricantes de cerámica en la que se envasaban los caldos y aceites que tan buen mercado hallaban en América.

Desde el XVI, y durante siglos, Triana se extendía frontera a Sevilla desde la Puerta de su nombre hasta algo menos de la Torre del Oro. La zona poblada se alargaba, aguas arriba, hasta enfrente de la Puerta Real, pero las ilustraciones muestran solo dos hileras de casas que flaqueaban el camino hasta la Cartuja de las Cuevas, —que precisamente quedaba más o menos frente a la casa de don Fernando Colón. El corazón del barrio trianero estaba en la popular Plaza del Altozano, al que se ascendía pasando ante el castillo de la Inquisición —castillo de Triana— que guardaba ese extremo del puente. Y siendo Triana el barrio marinero por excelencia, en la Plaza del Altozano se leían los pregones convocando a los pilotos examinados para que se contratasen en los barcos que no lo tenían. La pila bautismal de la parroquia de la collación, Santa Ana, hizo cristianos a miles de pilotos y tripulantes de las naos de la Carrera de las Indias.

La falta de espacio, como se ha dicho, obligó a anclar las naos a bastante distancia de Sevilla; con ocasión de la preparación de alguna nutrida flota o armada, los barcos se concentraban en el puerto en las Horcadas, río abajo, así como se desplazaban río abajo varias leguas, hasta la Puebla, para ser carenadas, ya no sería extraño ver todo el Guadalquivir cubierto de velas, desde el puente de Triana hasta Sanlúcar de Barrameda.

EL ALCALDE DEL RIO O DE LA MAR.

Las Ordenanzas de Sevilla señalan la existencia de varios alcaldes de la mar y de los barqueros del río, estatuídos por el rey Don Alfonso para entender en los pleitos de la mar y del río. Tales jueces eran nombrados por el rey, o, en su nombre, por los alcaldes mayores de la ciudad, a los que llegaban las apelaciones de las sentencias de aquéllos, según ordenanza del rey Don Sancho (20).

A fines del XVI sólo existe un alcalde de río, designado por votación secreta de los miembros del cabildo en los primeros días de cada año. En 1590 esta votación tuvo lugar el 17 de enero, y antes de procederse a ella, el jurado Juan de Lugo hizo leer una petición en que requirió a la ciudad para que se nombrase para este oficio a un piloto examinado y con las demás calidades requeridas. La interesante invitación de Lugo no prosperó, aunque hubo votos

por una renovación de las ordenanzas. La resolución adoptada indica que el alcalde del río no tendría salario por tal alcalde, sino como guarda del barro, y esto último no debería durar. "Y luego dijo el jurado Juan de Lugo que de no haber proveído la ciudad que el que se nombrase sea piloto examinado por las razones que ha dicho en su petición, apela como tiene apelado con las protestaciones y requerimientos que tiene hechos."

El elegido por el cabildo, Hernando del Castillo, tuvo diecinueve votos (21). Meses después, el propio Hernando del Castillo se dirigiría a la ciudad para manifestar como los jurados pretendían impedirle el portar vara de justicia. "Y luego dijo el jurado Carlos de Lesana, como mayordomo de los jurados, que suplica a la ciudad y con el debido acatamiento le requiere no mande que por ciudad se salga a defender esta causa, siendo como costumbre es y de tiempo inmemorial a esta parte no traer vara y lo tiene probado ante los señores alcaldes del crimen ante quien se tiene querellado. Y si así la ciudad lo hiciere, hará lo que de justicia está obligado de lo contrario apela para ante quien y con derecho debe y pídelo por testimonio y protesta que de lo que en esto se gastare sea a cargo de los caballeros que lo votaren. Y asimismo con el acatamiento que debe requiere a la ciudad no trate de ninguna cosa en este negocio, atento que hay autos pendientes en la audiencia ante los señores alcaldes, con protestación que hace de querellarse de quien lo contrario votare, y requiere a don Pedro de Pineda, escribano mayor y su teniente, no den testimonio sin que vaya esto inserto."

Este requerimiento de corte tradicional no tuvo éxito. Contra él se elevó la voz de don Francisco del Alcázar, que "dijo que atento a que le consta que es muy necesario y útil para esta república que el alcalde del río traiga vara de justicia por cuanto es juez de los barqueros y porque en el tiempo de avenidas asista al pasaje del río y es muy necesaria su asistencia y ha hecho mucho provecho, porque para todo le tienen mucho respeto viéndole con vara, lo que no sería si estuviese sin ella; y que el dicho don Francisco del Alcázar no le consta que por traerla haya hecho cosa mal hecha, y si alguna ha hecho, cuando se le probare la ciudad le podrá quitar el oficio, y por esto es que el procurador mayor de la ciudad salga a esta causa, con parecer de un letrado de la ciudad y la defienda en la audiencia y en cualquier tribunal donde pasare por todas instancias; y en cuanto el requerimiento de Carlos de Lesana responde que no le consta que haya autos en la audiencia ni en otra parte en que se prohiba a la ciudad que no salga a defender sus preeminencias en la audiencia y en otras partes, y si hubiere algunos

autos que los prohiba, que los presente, que está presto de cumplirlos".

A las palabras de Alcázar se sumaron otros regidores —don Pedro Ponce de León el primero, don García Cerezo, don Pedro de Céspedes de Figueroa— y, en particular, don Luis de Herrera, que manifestó que el procurador debería alegar ante la audiencia "que conviene que (el alcalde del río) traiga la dicha vara para la guarda del barro de la dehesa de Tablada y para que los hombres de la mar y forasteros que entran en el río le conozcan y respeten, y que sus antecesores la han traído". Y como remate del diálogo, Carlos de Lesana apeló y protestó como era de rigor (22).

LAS BARCAS DEL MUNICIPIO

Como uno de los elementos que el cabildo había de cuidar al modo de las actuales preocupaciones de Obras Públicas, se cuentan las barcas que aseguraban el permanente enlace de Sevilla con las localidades circundantes. Sevilla tenía barcas en Villanueva del Camino, San Antón y Borrego —estas últimas, para pasar a las islas Mayor y Menor, en otro tiempo llamadas de Captiel y Captor—; y debía atender también a la travesía del Guadalquivir, que se hacía más arriba del Puente de Triana, desde la puerta de Vib-Arragel, por otro nombre La Almenilla, aunque en este lugar el Municipio no ponía la embarcación (23). Claro que en esta organización de su cabildo se determinaba a los vecinos de Sevilla una serie de privilegios de exención de pago de la travesía, etcétera.

En el XVI el número de barcas de servicio regular en los lugares de su contorno eran bastante más. Así se cuentan las de La Puebla, Cantillana, Alcalá de Guadaira y Alcalá del Río y Tocina, y así se halla la propuesta para hacer mayor la barca de San Antón, para que con facilidad pudiera entrar en ella ganado. Por el estilo es la preocupación que el cabildo ha de tener en obras de otro tipo, como son los puentes, y en particular el del río Salado, cuya diferente edificación le procuró bastantes problemas.

LA PUENTE DE TRIANA

La puente rota por Ramón Bonifaz había sido rápidamente reconstruída por los cristianos a raíz de la Reconquista, como que su existencia era de vital importancia para el abundante abastecimiento de una ciudad tan populosa como desde la Antigüedad era

Sevilla y que ahora, en el XVI, habíase convertido en emporio del comercio mundial.

Desde el siglo XIII estaba legislado que la forma habitual de atender a la conservación de la puente sería contratar a una persona para que se tomase este cuidado, pagándole lo que fuese menester —por terceras partes, a lo largo del año—. El arrendador de la puente recibe con frecuencia el nombre de "amo de la puente". Por disposición de don Alfonso el Sabio, sacado el arreglo de la puente a pública almoneda, se adjudicaría a quien la abonase por menos contía, con condición de que fuese rico y abonado, y con obligaciones, fiadores y recaudo cierto, y que tuviese barcos, madera, áncoras y demás instrumentos que le permitiesen llenar su cometido; y se le obligaría a que, si el río se llevase la puente, pusiese barcos en que gratuitamente pudiesen pasar de una a otra orilla los sevillanos y trianeros.

El 1.° de enero de 1501, siendo asistente de Sevilla el conde de Cifuentes, entró en vigor un contrato, que por sus características fue considerado modelo, hasta el punto de que su articulado fue incluído en las Ordenanzas de la ciudad. En dicho contrato, que tendría de validez siete años, se estipulaba que siempre habría bajo la puente trece barcos buenos, nuevos y renovados, cada uno de los cuales mediría treinta y un codos de longitud, y de costados del grosor de un ladrillo desde la línea de flotación a la quilla, y de dos dedos de espesor de la línea de flotación arriba, y siempre de madera de roble. Cada barco tendría de anchura en el fondo dieciséis palmos, y diez de altura, y en cubierta su anchura sería de dieciocho palmos.

La puente misma tendría de anchura cincuenta palmos y constaría de un tablado de roble, de grosor de un ladrillo, colocado sobre un armazón de diez y más órdenes de vigas. El arrendador, que nunca podría ser alcalde, regidor, alguacil, contador, ni escribano de la ciudad, recibía la puente en buen uso; su obligación consistía en renovar sucesivamente los barcos, de modo que al cabo de los siete años se hubiesen cambiado los trece recibidos; cada vez que fuese a colocar uno nuevo lo avisaría a la ciudad, para que lo viese y diese su aprobación; por cuenta del arrendador serían, lógicamente, todos los gastos de carpintería y calafatería, para la puente y para los barcos, cuya conservación exigía fuesen embreados del agua arriba una vez al año, y que todos estuviesen reparados ocho días antes de la fiesta de Santa Ana.

El arrendador o teniente de la puente adquiría el compromiso de poner barcas para la travesía si el puente se quebraba. Pero además, se especificaba que debería tener en todo momento trece

anclas de hierro y cinco estreñales de esparto nuevos, y cuatro quindalezas de cáñamo que pesasen diez quintales, más otras dos guindalezas viejas, y dos pies de cabra de hierro, un martillo, una sierra, una barrena, todo en buen uso, y una barca para el servicio del mismo puente.

Para evitar desperfectos se prohibía que nadie pudiese amarrar sus barcas y navíos a la puente o a los barcos o estacada de ella; y se ordenaba que quienes tuviesen barcos hacia la Puerta de Goles cuidasen de dejarlos bien amarrados, no fuese que el río los lanzase contra la puente, de lo cual no habría disculpa, ni aun con ocasión de crecida. Y por último se disponía que nadie amarrase sus barcos ni navíos de la banda de Triana en la acera de la puente, en tiempo de avenidas, desde la calleja enfrente de Santa Ana hasta la puente, "porque si con algún tiempo de avenidas la dicha puente se quebrara y se quisiere volver a la banda de Triana, no halle barcos ni navíos que la ocupen".

A fin de 1501, en cabildo de 30 de diciembre, acordó Cifuentes precisar en lo estipulado que si la puente se quebrase el arrendador debería poner dos barcas de compuertas y cinco barcos para enlace de las dos orillas. Las barcas deberían dar cabida a ocho o más bestias, los barcos servirían para la travesía de la gente de a pie; y siempre sería gratuito el pasaje. Por otra parte se autorizó al arrendador a cortar madera del Robledo de Constantina y otros lugares, para que pudiese atender al cumplimiento de su contrato.

Indicación que ya contaba en éste es la referente al paso de ganados, pues se detalla que las ovejas podrían pasar de cincuenta en cincuenta; los puercos, de veinte en veinte; las reses, de cinco en cinco. Así se evitaban accidentes y entorpecimientos del tránsito (24).

Para vigilar el cumplimiento de lo contratado por el arrendatario, el cabildo designaba a principios de cada año dos diputados. Los elegidos el 4 de enero de 1557 fueron el veinticuatro Antonio de Vergara y el jurado Alonso Pérez de Medina (25).

La puente traía preocupaciones de dos tipos a la ciudad: por un lado el problema del acopio de la madera necesaria, cuestión que analizaremos seguidamente; por otra parte, el problema de que la propia ciudad pudiese acudir a tiempo a pagar al "amo del puente" las cantidades estipuladas. En 1557 se aseguraba que la única madera útil para las constantes reparaciones de la puente era la procedente del Robledal de Constantina, muy reducido ya por las continuas talas, y que sufría entonces nuevas pérdidas por las cortas de madera que se hacían para entibar la vecina mina de plata de Guadalcanal. El cabildo estudiaba la manera de hacer frente

a las órdenes de la princesa gobernadora de los reinos de Castilla que por supuesto, daba más importancia a la mina que a la puente. La ciudad proponía que el mismo concejo de Constantina escribiese a la princesa, informando que no convenía dar más licencias para cortar madera —la última había sido para sacar cien carretadas—; y no faltaban regidores precavidos, como Diego López de las Roelas que sugería enviar carpinteros que cortasen la madera suficiente para conservación del puente en siete u ocho años (26).

El mismo 5 de marzo en que estos asuntos se trataron dijo el jurado Pérez de Medina, en el cabildo, que por demoras de los contadores no había podido revisar aún la cuenta del asentista que en 1556 se había obligado a suministrar la madera necesaria para la puente; "que la puente tiene siete barcos que se están anegando y no hay madera para poderlo remediar, y que los oficiales le dicen que si se hunde uno irá gran parte de la puente tras él, y no se podrá remediar sino con mucho dinero". Por otra parte, todos los oficiales que habían trabajado en las reparaciones motivadas por la última crecida se dolían de que aún no les había pagado la ciudad, y por consiguiente no se hallaban dispuestos a hacer ahora los arreglos precisos en la puente.

Estas palabras del jurado causaron gran sensación en el cabildo, y todos los regidores, uno tras otro, requirieron al asistente para que sin falta compeliese a los contadores a dar razón de la madera recibida, y al mayordomo Tomás de Baeza para que pagase los libramientos que se le hiciesen para pagar las reparaciones necesarias. Juan Alonso de Medina y Luis de Monsalve propusieron que Baeza desembolsase ciento cincuenta o doscientos ducados, que se depositarían en el banco de Alonso y Pedro de Espinosa a disposición de los diputados de la puente; y Monsalve y otros hablaron de encarcelar y poner grillos al mayordomo si se negaba a pagar.

El asistente se conformó con ordenar a los contadores y a Baeza diesen las cuentas y pagasen los libramientos en cuestión, pero Monsalve insistió en que desde hoy se pusiese manos al arreglo de los siete barcos anegados, "y si por defecto de no entender los señores diputados en ello y si algún daño tuviere la puente, sea a su cargo y culpa y lo paguen de sus bienes, y si por no mandarlo el señor asistente sucediere algún daño a la puente será a carga y culpa del dicho señor asistente, y lo pide por testimonio". La más inmediata consecuencia de tales palabras fue que Antonio de Vergara renunciase a la diputación de la puente, dando como seguro que las libranzas no serían pagadas y los barcos se irían al fondo (27).

De la deliberación que hemos glosado se puede inferir que ya para estas fechas no se arrendaba la puente, sino que la misma

ciudad, por medio de dos diputados, se hacía cargo de su conservación. Como faltan casi en su totalidad las Actas Capitulares anteriores al año de 1557 es imposible señalar en qué fecha se cambió lo costumbre.

Para la reparación necesaria entonces se recurrió a los fiadores del contratista de la madera, Juan Suárez, a quienes una vez que dieron fianzas, se les entregaron cédulas de comisión para que los alcaldes de Constantina les permitiesen cortar los árboles precisos (28). Pero el asunto se llevó tan lentamente que el 14 de julio el jurado Alonso Pérez hubo de manifestar de nuevo que la puente seguía en malas condiciones y se acercaba la mala estación. Evidentemente la ciudad estaba mal de fondos, y el regidor Gaspar Antonio propuso que de unas cobranzas que se estaban haciendo en Villamartín se depositasen seiscientos ducados en el banco de los Espinosa a la orden de los diputados de la puente; "por ser cosa tan importante a esta república, y que luego los señores diputados de la puente envíen por tablas y provean todo lo que convenga con toda brevedad, y avisen a la ciudad de lo que acerca de esto se haga, y suplica al señor asistente la vea esta tarde la dicha puente, para que dé más autoridad para que se haga". Luis de Monsalve elevó la cantidad consignada al puente a mil ducados, y el asistente resolvió apremiar al mayordomo para que aprontase los caudales precisos hasta tanto llegasen los de Villamartín (29).

El problema había de complicarse por el transporte de la madera. Entrando agosto, Alonso Pérez de Medina comunicaría que los carreteros de Constantina que solían traer la madera para la puente no querían ahora hacerlo, y algunos de ellos se habían ido a cargar lanas en Córdoba y los otros procuraban excusarse de traer "leña", y se hacía preciso enviar a Constantina un alguacil para que los obligase a transportar los troncos y tablas. "Otrosí dijo que hace saber a la ciudad que la puente estaba muy destrozada y para el día de Santa Ana hizo meter dos barcos y los carpinteros que en ello trabajaron los trajo por fuerza con dos alguaciles, y ahora no los han pagado y piden que les paguen". La ciudad resolvió enviar mandamiento a Constantina, obligando a los carreteros a traer la madera, y compeler al mayordomo al pago de los gastos de reparación (30).

El poco crédito de que gozaba el Ayuntamiento de Sevilla en aquellos días era la causa general de todos los trastornos. Se debía dinero a los carpinteros, como al cordonero que proporcionaba la estopa, y los carreteros no estaban seguros de cobrar el trabajo que hiciesen. Por eso en diciembre de 1557, aunque se habían cortado en Constantina dos mil piezas, en Sevilla no había ninguna y no

había quien la transportase, pese a que se habían despachado ya tres mandamientos con este encargo, y hubo que enviar un comisionado para hacerla traer (31).

Treinta y tres años después, en enero de 1590, lo primero que se discutía es si la ciudad podía nombrar —como lo había hecho el año anterior— un diputado que, con sueldo señalado, se ocupase en la conservación de la puente. El 10 de enero, llegado el momento de decidir, el asistente don Juan Sarmiento de Valladares hizo salir del cabildo al veinticuatro Diego Caballero de Cabrera, que entorpecía el negocio pretendiendo que se volviesen a ver todos los papeles. El diputado estaba nombrado hasta el 11 de marzo, y se ordenó a los contadores librar cuanto este comisionado —era el jurado Carlos de Lesana— les ordenase (32). El último arrendador de la puente, Jerónimo Ruiz Garrobo, había puesto pleito a la ciudad, mientras que Sevilla habíase visto precisada a nombrar un administrador por tres meses (33).

Por los días en que se deliberaba qué solución definitiva se daría a este asunto ocurrió una grave crecida del Guadalquivir, que rompió la puente y obligó a una serie de medidas de urgencia para tapar los husillos y reforzar las puertas, y luego a proporcionar ocho barcos que gratuitamente transportasen personas y mercancías de banda a banda. Le costó a Sevilla a razón de dieciséis reales cada día uno de los cuatro barcos grandes, y a diez reales cada uno de los cuatro pequeños, y el jurado Pedro Suárez Venegas fue el encargado de contratarlos y pagarlos (34).

En cuanto al nuevo administrador, la discusión concluyó con votación secreta en que por mayoría de veinte votos se confirmó a Carlos de Lesana por comisionado para el nuevo año. Tenía el diputado de la puente como salario dos mil reales al año, en atención a que tenía que acudi ra los pleitos que ponía a la ciudad el último arrendador; se trataba de reducir estos emolumentos a mil quinientos reales, pero se veía que los pleitos serían largos. Por otra parte, los hechos acreditaban que la administración de Lesana había resultado más beneficiosa y económica que el antiguo arrendamiento, aunque esto último era lo prevenido por Ordenanzas (35).

Al parecer, el fin de los arrendamientos había venido impuesto por incumplimiento por parte de Sevilla de los pagos que tres veces al año debía hacer al arrendador de la puente, pues el último "amo" de ella, Jerónimo Ruiz Garrobo, había hecho embargar judicialmente las rentas de Sevilla con objeto de cobrar lo que la ciudad le adeudaba, cantidad que en mayo de 1590 ascendía a quinientos dieciséis ducados (36).

El cuidado de la puente se hizo, a partir del cese del arrenda-

miento, entre un jurado diputado para ello, y un guarda o pontero a quien ahora siguió dándosele nombre de "amo de la puente". El contratado a este fin por Lesana tenía derecho a casa, que la ciudad le dio en la Puerta de Triana, junto con un almacén, donde guardaría las maderas y utensilios necesarios para las reparaciones de la puente (37). Habían sido éstas de consideración en 1590, por las muchas avenidas que se padecieron el año anterior, de modo que casi había habido que rehacer todos los barcos antes de mitad de septiembre, fecha en que acababa la estación buena para hacer las composturas necesarias (38).

Lesana cumplió su año de diputación en 28 de febrero de 1591, y el 2 de marzo fue provisto para otro año en el mismo puesto, con instrucción acerca de los asuntos que se le encomendaba. En ella se prevenía que anualmente hiciese fabricar para la puente dos barcos nuevos, pero se le advirtió que si pudiera excusarlos, lo hiciese (39).

Pero 1591 fue año de gran avenida del Guadalquivir, y a pocos días de renovarse la comisión de Lesana, el río se llevó la puente. El jurado aseguró en el cabildo que la crecida había sido la mayor que se había visto y, sin embargo, el daño de la puente era muy corto, por el cuidado que de ella se había tenido, y la reparación sería cuestión de días, pues se habían puesto más de veinte oficiales de carpintería a la tarea. El veinticuatro Diego Caballero de Cabrera advirtió que, entretanto, la ciudad debía poner seis u ocho barcos en los que gratuitamente se pudiese pasar el río (40). No deja de ser curiosa la explicación de la riada: en cabildo de 28 de marzo dijo Carlos de Lesana que, según algunas personas, las grandes avenidas padecidas se debían a que en la sierra de Segura de León los tratantes en pinos, para transportarlos con más comodidad, habían roto una sierra y comunicado con el Guadalquivir otros dos ríos de gran fuerza y pujanza. Ante tal información, los regidores ordenaron averiguar la verdad que sobre ello hubiere.

Parece increíble que ciudad tan rica como lo era entonces Sevilla anduviese tan escasa de dinero como para desatender algo de importancia vital para ella como el puente. Y, sin embargo, en julio de aquel año, Lesana tenía que declarar que toda la madera traída hacía tres años del Robledo se había consumido ya y era preciso enviar urgentemente a cortar más, y no había dinero disponible, así como tampoco lo había para pagar a los carpinteros que se ocupaban en mantener la puente en buen estado (41).

A fin de año el problema de la administración de la puente daría lugar a una seria controversia en el seno del cabildo. El veinticuatro don Juan Escalante de Mendoza declaró en noviembre que,

por provisión real, estaba dispuesto que ningún regidor ni jurado pudiese tener una determinada comisión por más tiempo de un año, y Lesana había rebasado este período como encargado de la puente, por lo que se hacía preciso nombrar otro, y aun estudiar si convendría volver a arrendar la puente. Lesana no tuvo empeño en replicar que llevaba como diputado de la puente tres años, que se cumplirían en fin de febrero de 1592, y que ello había redundado en beneficio de la ciudad, pues era notorio y probado que su administración resultaba más económica que el arrendamiento; y que había tenido salario, no sólo por la administración, sino por seguir once o doce demandas que había presentado Ruiz Garrobo, que reclamaba a la ciudad diez o doce mil ducados, y él había logrado ya ganar varios de estos pleitos para la ciudad; pero sobre todo hacía Lesana constar que su comisión no era de las contenidas en la provisión real, sino administración y trabajo y presencia personal muy grande extramuros de la ciudad.

Al siguiente cabildo, varios regidores dejaron oir su voz en apoyo del jurado. Don Luis de Guzmán dijo que cuando Lesana había sido reelegido dos veces sería porque desempeñaba muy bien su comisión. Don Andrés de Monsalve atestiguó que la puente se hallaba entonces mucho mejor atendida que nunca, y costaba mucho menos que cuando había arrendadores, y se evitaban los continuos pleitos con éstos. En consecuencia, la ciudad determinó mantener a Carlos de Lesana en su diputación hasta fin de febrero siguiente, aplazando para entonces la decisión en esta materia. Pero Escalante llevó el asunto a la audiencia, y ésta expidió auto para que el cabildo deliberase la remoción o no de Lesana en su primera reunión.

Tal ingerencia de la audiencia fue rechazada por los regidores. El veinticuatro don Cristóbal Mexía manifestó que el auto en cuestión era nulo, pues por asiento de Sevilla con el rey en 1573 y ejecutoria real de que hacía presentación, constaba que en todo lo relativo a la gobernación de la ciudad y administración de sus propios la audiencia quedaba inhibida, y los casos que no feneciesen ante las justicias de la ciudad irían en apelación al Consejo Real. Y en apelación de estos principios el cabildo suplicó del auto de la audiencia y recurrió al mismo tiempo al rey. Por eso, a fines de 1591, todavía Escalante no había conseguido retirar a Lesana de la administración de la puente (42).

Nuestros datos documentales, las fuentes de que hasta hoy hemos podido disponer para conocer los problemas del sostenimiento de la puente por el Ayuntamiento de Sevilla, concluyen aquí. Pero podemos aún preguntarnos por qué tan gran ciudad,

perfectamente conocedora del interés vital que para ella tenía su enlace con la orilla de Triana, no resolvió construir un puente de piedra que definitivamente resolviese la preocupación constante de los barros y maderas y que no se hallase en peligro cada invierno al llegar la época de las crecidas. Un puente así no debía ofrecer especiales dificultades técnicas de construcción en esta época y, sin embargo, ni se intentó.

La razón es clara. Lo que siempre deseóse fue, por el contrario, hacer navegable aún para grandes naos el tramo entre Sevilla y Córdoba, de modo que esta última ciudad pudiese también convertirse en un importante puerto interior. La edificación de un puente más sólido que el de los trece barcos planos hubiera sido una vuelta de llave sobre este propósito mucho más ambicioso. Por eso Sevilla conservara a todo trance su puente de barcas hasta mediado el siglo XIX, y entonces lo sustituyó por otro sólo a medias fijo, con un tramo central levadizo, que permitiese el libre tránsito del uno al otro lado del río.

Conviene, sin embargo, recoger el testimonio de Alonso Morgado, según el cual "como quiera que ningún maestro ha podido hallar Sevilla que se haya atrevido a dar de piedra puente segura y permanente (por la mala situación del sitio, que es todo muy llano, terrizo y arenoso), no ha podido esta gran ciudad otro que pasar con ella, así como es de madera en todo nuestro tiempo, como los moros en el suyo". Según Morgado, la ciudad solía pagar a los arrendadores de la puente tres mil seiscientos ducados anuales (43).

LA LIMPIEZA DEL RIO

Puesto en los términos que acabamos de representar, el problema de la conservación de la puente era un puro problema económico. Sólo se trataría de ver si la ciudad tenía en cada momento los caudales necesarios para pagar el arrendador o para hacer cortar y conducir las maderas de Constantina y abonar sus salarios a los carpinteros dedicados a las obras de reparación. La limpieza del río, en cambio, la otra cuestión a que ha de hacer frente el Ayuntamiento, era asunto de poca monta en cuanto a su coste, pero de mucha mayor importancia en los aspectos técnico y político.

El río era el pulmón del comercio sevillano, sobre todo del comercio sevillano con las Indias, y el cabildo, representante de los intereses de los ciudadanos, no podía ser indiferente a la necesidad de conservar el río en el mejor estado posible de navegabilidad;

entorpecerse el tráfico fluvial sería como asfixiar toda la vida mercantil de Sevilla, y de hecho así ocurría en el siglo XVIII.

El río —su utilización como vía del comercio mundial— se veía amenazado por tres factores. De un lado, sus propias crecidas o crecientes; del otro, los continuos hundimientos de naves en su cauce; y junto a esto el deterioro producido por la extracción de barro de sus orillas con fines industriales.

Es fácil comprender que las casi anuales crecidas del río arrancaban de las riberas de éste gran cantidad de materiales que, al cabo, iban a depositarse en buena parte en su cauce, creando otros tantos peligros para la navegación. No siendo el río de curso rápido, de acentuada pendiente, antes bien, río de llanura y de amplio vagar en meandros, la formación de bancos de arena es en él fenómeno ordinario al que los pilotos han de prestar la mayor atención; y este proceso se agudizaba con cada avenida, que haría disminuir en varios centímetros el calado posible de las naves. Estos bancos y bajos, prolongación oculta de cada curva del río, no eran, al mismo tiempo, más que dificultades adicionales a la más conocida Barra de Sanlúcar, verdadero problema de la navegación de las flotas y armadas, problema que creció en importancia conforme crecía el tonelaje de las naos, y que acabará por pesar definitivamente en el traslado de la Casa de Contratación a Cádiz.

Sin necesidad de aludir a la Barra, el tráfico de los buques por el río —verdadero cementerio de ellos— era notablemente difícil. Juan Escalante de Mendoza, hombre que debía conocer al dedillo los accidentes del Guadalquivir, escribió en forma de diálogo los trastornos y pérdidas que a la navegación causaban los obstáculos del curso del río. Escalante cita tres parajes de gran peligro, en el viaje descendente: el primero es el llamado de los Pilares, a poco de salir de Sevilla. El nombre era apropiado; la dificultad consistía en hacer pasar el barco entre los pilares sumergidos de un antiguo puente. El segundo paraje peligroso era el de Albayle, al llegar a Coria, lugar en que el río se dividía en dos brazos, de poca profundidad. Finalmente, estaba el lugar del Naranjal, donde se daba igual circunstancia. En cada uno de estos pasos podía hacerse preciso descargar al menos parcialmente la nave, para disminuir su calado, y esto dará idea de la incomodidad del viaje en las solas catorce leguas del recorrido fluvial entre Sevilla y Sanlúcar (44). Gracias a las galeras —que en ocasiones debían ayudar a remolcar y maniobrar las grandes naos— saetías, lanchas, fustas, gabarras, etc., se podían desarrollar todas las operaciones necesarias de subida de un buque hasta Sevilla o descenso hasta el mar.

El segundo factor del empeoramiento de las condiciones de

navegabilidad del río es, como se ha dicho, el de los constantes naufragios de naves en los ochenta kilómetros de recorrido fluvial: en Sevilla, San Juan de Aznalfarache, Coria, Chipiona, Salmedina y la Barra de Sanlúcar se hundieron en el siglo XVI treinta naos grandes, al menos de la Carrera de las Indias. Dado que la extracción de sus cascos resultaba casi imposible y costosísima en la época, cada nave semisumergida era una nueva asechanza para el barco que bajaba o remontaba la vía fluvial.

En este sentido, naturalmente, el deterioro del río es pura consecuencia de su amplia utilización como puerto, y todos los puertos han de padecer estos tan lógicos desperfectos, con la única desventaja para Sevilla y su río de que los medios técnicos de la época no permitían hacer una limpieza regular de tales obstáculos.

EL BARRO DE TABLADA

El "desgaste" del río como puerto por las crecidas y por los naufragios debe ser un fenómeno constante desde principios de siglo, pero nosotros no tenemos constancia de ello —y quizá los contemporáneos tampoco adquirieron conciencia de lo mismo— hasta la fecha del "Diálogo" escrito por Escalante Mendoza. En esta fecha, por esta u otras vías, el mal estado del Guadalquivir iba a hacerse idea lo suficientemente arraigada y difundida como para llegar a conocimiento del rey. Felipe II nos dejará testimonio de ello en decreto de mayo de 1578 en que, sin precedente propuesta, espontáneamente, escribe al Consejo de Indias: "Yo he entendido que conviene mucho limpiar el río de Sevilla, porque de ella a las Horcadas diz que se ha hecho innavegable para navíos grandes con los bajos que tiene y por otras muchas causas: bien será que si hay algo en Consejo que toque a esto se vea, y si será bien escribir sobre ello a Gamboa para que se informe de lo que hubiere y avise de ello con su parecer" (45). El "Yo he entendido" y el "diz que" indican claramente que la noticia llegó a oidos del rey por conductos privados. En cuanto a las "otras muchas causas", deben hacer referencia a los restos de naufragios; y respecto al tamaño de las naves, conviene tener presente que hacia 1570 se alcanza el tonelaje máximo de los galeones en todo el ciclo de 1500 a 1650, y empiezan a verse los buques de mil toneladas.

No conocemos la réplica del Consejo de Indias a esta orden real. Puede, y puede que no, se escribiera a Sevilla sobre esta materia. Pero es seguro que poco después, al año siguiente, la Casa de la Contratación informará que, para el retorno de la armada que

se espera de don Cristóbal de Eraso harán falta "barcos de alijo", barcos que reciban parte de la carga de los galeones para que éstos puedan llegar hasta Sevilla, "por el ruín estado en que el río está" (46). Estos datos bastan para dar por hecho que en 1580 el rey, el Consejo y la Casa están enterados de que el río exige unos cuidados. Veamos ahora la actuación de la ciudad.

Lo típico de la actitud del cabildo es su interés concretado en un solo punto: la dehesa de Tablada, sobre la que va a legislar una y otra vez contra la resistencia de un grupo determinado, los olleros o ceramistas de Triana, de cuya importante función ya hemos hablado anteriormente.

Solían los fabricantes de vasijas abastecerse de su materia prima, el barro, en las orillas arcillosas de la dehesa, lugar que para ellos tenía dos ventajas: la de la calidad de sus tierras y la del cómodo transportes del cargamento obtenido. Efectivamente, los "barreros", como se les llaman, acudían con barcos a Tablada, los llenaban de barro y regresaban a descargar en Triana, donde tenían un muelle al efecto. Desde el descargadero, el barro se llevaba a los talleres y hornos en carretas.

En 1567 los obreros de Triana, encabezados por Juan Muñoz, reclamaron por habérseles dificultado el uso del puerto del descargadero de barro y del lugar donde dejaban las carretas. El cabildo se dispuso a considerar esta demanda, pero además quiso saber "las partes de donde éstos sacaban el barro, si es perjudicial para Tablada, o si habrá otras partes de donde se pueda sacar que no haga perjuicio". Y de esta gestión fueron encargados Luis de Monsalve, Diego López de las Roelas y el jurado Alonso Pérez de Mendoza. La pesquisa de los comisionados salió desfavorable a los barreros, porque la ciudad consideró enseguida que las sacas de barro resultaban en detrimento de la dehesa de Tablada y desde entonces empezaron a tomarse medidas contra los alfareros de Triana (47).

Repetidamente se colocaron en la dehesa guardas cuya misión era evitar que los barreros llegasen a cargar allí sus barcos, pero la vigilancia resultó incompleta y los guardianes eran habitualmente sobornados por los ceramistas. En 1590, viendo la ciudad de reducir gastos, decidió suprimir tales guardas; y a raíz de esto, en cabildo de 12 de febrero "dijo el jurado Andrés de Barrasa que hace saber a la ciudad que por haberse quitado las guardas que defendían sacar el barro de la dehesa de Tablada, hoy lo están sacando los barreros públicamente con mayor libertad que antes, y suplica a la ciudad mande tratar del remedio que esto tendrá, *porque se va el puerto perdiendo* y la dehesa de Tablada recibe el daño

que es notorio, y lo dice como diputado de este negocio". Hemos subrayado la clara alusión al puerto. A continuación habló nuestro conocido Juan de Escalante de Mendoza, también diputado en lo del barro, que se sumó a lo dicho por Barrasa, pero considerando que las guardas eran muy costosas, porque cada una ganaba dieciséis reales diarios, "el remedio que esto podrá tener que fuese durable sería hacer allí una estacada de madera de roble, como está hecha en la Almensilla, cerrada con mimbre, y que entre la estacada que así se hace y el barranco se echase todo el estiércol que sale de Sevilla, y haciéndose así sería de mucho provecho para que no se consumiese la dehesa de Tablada y se excusarían los muladares que se hacen cerca de la ciudad".

La mera conservación de la finca de pastos de Tablada era asunto importante para Sevilla. Por eso el regidor don Luis de Monsalve estuvo de acuerdo con Escalante y pidió, además, que Francisco de León y el procurador mayor don Cristóbal de Mexía, acudiesen con escribano, alguaciles y la gente que fuese menester "y quemase todos los barcos que estuvieren sacando barro y prendan a todas las personas que en ellos se hallaren, precediendo primero información". Era preciso, además, que algunos maestros informasen sobre la utilidad de la estacada que se pensaba hacer y calculasen el costo que tendría; y también convenía saber si la ciudad podía construir la estacada y quemar los barcos antes de finalizar el pleito que los barreros le habían puesto. Y entre tanto había que volver a poner guardas (48).

En junio, atendiendo nuevamente a la necesidad de reducir gastos, se acordó que Escalante y Barrasa quitasen las guardas del barro y pusiesen en cambio en el río un barco con varios hombres con vara de justicia y autoridad para prender a quienes sacaren o pretendieren sacar barro (49). Claro está que los olleros —perdido el pleito ante la Audiencia— pidieron ahora licencia para sacar barro, pero el cabildo tuvo por ociosa esta demanda, y así lo declaró en julio y agosto (50). Al mes siguiente, el lunes 17 de septiembre, Escalante declaró que a las dos de la madrugada del sábado se presentó un barco a sacar barro con supuesta licencia dada por la Inquisición. Aunque los guardas lo resistieron, los barreros consiguieron su propósito, pero luego aquéllos y el alcalde del río se hicieron con el barco y lo llevaron a la puerta de San Juan, y a la mañana, Escalante, con parecer de los diputados y del alcalde mayor don Andrés de Monsalve hizo abrir al barco varias vías de agua para que se anegase y quedase en seco. Los inquisidores habían declarado no tener nada que ver en tal asunto. Escalante propuso que el asistente instruyese detalladamente al alcalde del río y a los guardas de lo

que debían hacer, "y les mande que guarden todo el sitio que hay desde el muelle de esta ciudad hasta el último del rincón de Tablada, para que en todo lo que baña y enjuga el río se saque ningún barro" (51).

Lo más extraño de este caso es la actitud de los miembros del Santo Oficio, porque el 11 de septiembre se había presentado un barco a cargar barro con licencia de los inquisidores, y como se pidiese explicación a estos, "respondieron que aquella ribera y sitio de alrededor de San Telmo es suyo y su jurisdicción, y que así han dado y darán licencia para que se saque el dicho barro". Escalante hizo notar que con este proceder el río se ensolvaría y se perdería la navegación (52). Y el 17 de octubre se quemó el barco sorprendido el 15 de septiembre, y que durante un mes había estado varado ante la puerta de San Juan, pues todos los del cabildo estuvieron concordes en que era de la mayor importancia proceder con el máximo rigor en este asunto (53).

La ciudad, pues, no vacilaba en aplicar los medios conducentes a salvaguardar la navegación del río y la integridad de Tablada, pero se veía enfrentada al problema que levantaba su actitud: el 26 de septiembre, el prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes pidieron al cabildo dispusiese la forma en que se proveerían de barro los fabricantes de botijas, pues éstas eran necesarias para el comercio. El cabildo se conformó con encomendar a Monsalve explicase a los mercaderes las razones de la actitud de la ciudad (54).

El problema se planteó ya seriamente en noviembre, por boca del mismo Escalante de Mendoza, que manifestó que la ciudad debía indicar de dónde podrían sacar barro los olleros, que no fuese en perjuicio de la dehesa, ni de la navegación. El cabildo acordó buscar respuesta a esta cuestión y acudir al mismo tiempo a reparar el daño hecho por los barreros en Tablada, por donde la navegación decían estaba perdida. Y para todas estas diligencias se libraron cien ducados a Hernando del Castillo, alcalde del río (55).

Las obras de defensa de Tablada se comenzaron el 8 de enero de 1591, y al mismo tiempo se procuró proveer de barro a los ceramistas, por el interés que en ello había para poder despachar la flota a Tierra Firme. Ambas tareas se continuaron durante seis meses. (56) El 22 de mayo el cabildo consideró con interés la proposición de un Pascual Montaña, que se ofreció a dar al río una braza más de fondo de las que a la sazón tenía. Los del Ayuntamiento comisionaron a Escalante y al jurado Andrés de Paz para estudiar este proyecto junto con el maestro Jerónimo y Francisco del Alcázar (57).

Poco después todo el asunto entró en una fase altamente po-

lémica, pues los jurados presentaron el 27 de mayo un escrito contradiciendo la orden dada para que se pusiese una estacada y valla de mimbres en la ribera de San Telmo para defensa de la dehesa de Tablada, aduciendo para ello varias razones. Simultáneamente los olleros insistían para que de una vez se les dijese cómo se abastecerían de barro. Y a continuación reclamaron el alcalde del río Hernando del Castillo y los guardas por la custodia de Tablada (58).

El 9 de agosto, el principal diputado para este negocio, Juan de Escalante de Mendoza, declaró que se debía investigar si era cierto, como se había dicho en el cabildo, que los guardas del barro y otras personas habían vendido barcadas de barro. Mientras que el mayordomo de los jurados reclamó que inmediatamente se despidiese a los guardas, dejando la custodia de Tablada al alcalde del río, que por este concepto ganaba diez mil maravedís anuales. El plan para conservación de la dehesa se había presupuestado en dos mil ducados, cantidad que deberían pagar los mismos barreros; la obra consistiría en echar ostiones en la ribera y plantar mimbres para consolidar la orilla. Escalante y Barrasa eran los encargados de realizar la idea y, al mismo tiempo, experimentar si se podría sacar barro para los olleros en Triana, frente a la Barranca, o en otros lugares (59).

Los ceramistas habían declarado que harían dejación de la renta y cabezón o encabezamiento de su oficio, puesto que por falta de barro no podían fabricar vasijas. Encabezaba a los olleros Antonio Ortiz. Pero los jurados —representados esta vez por Andrés Núñez Zarzuela— exigieron que se mantuviese la negativa a sacar barra de Tablada, actitud sancionada por la Audiencia. En cambio, la ciudad encomendó al mismo Zarzuela buscar un lugar del que se pudiese extraer barro de buena calidad y que se hallase a no más de seis leguas de Sevilla, río arriba o río abajo, llevando consigo asesores de experiencia (60).

En septiembre, los jurados consiguieron, por auto de la Audiencia, que sólo quedase en Tablada un guarda del barro, al que auxiliaría como justicia más próxima el aguacil de Triana. Escalante estaba convencido de que los guardas anteriores no habían cumplido con fidelidad. Ahora el que se nombrase sería un marinero con su barco para vigilar la orilla (61).

Los hasta aquí perjudicados, los botijeros de Triana, pidieron unas veces que se rebajase el precio de su renta; ofrecieron otras hacerse cargo ellos mismos de la guarda del barro, y declararon por último que no había lugar que proporcionase barro de la calidad del de Tablada, pues el que se había sacado de Merlina y otras partes era malo (62).

Así quedaba la cuestión sin resolver a fin de 1591, habiendo prevalecido al menos el interés de la ciudad de preservar la dehesa y la navegabilidad del río. Este último problema, no obstante, se agravaría poco después, al punto que a principios del XVII la ciudad habría de suscribir contratas para dragar o limpiar el cauce del río.

LA CARENA DE LAS NAOS

Siendo Sevilla puerto de tan intenso movimiento, y donde por fuerza se hacía preciso proceder a reparaciones de las naos, no es extraño que sucesivamente se fuesen introduciendo innovaciones y mejoras de toda índole en la manera de recorrerlas, carenarlas, protegerlas, etc., y en esto radica el interés que a este respecto debe suscitar el puerto sevillano. Son estos trabajos de artilleros los propios de este lugar, y resulta extraño que tan desconocidos hayan quedado hasta hoy, cuando la navegación de Indias debía presentar problemas cuya solución quedaba sin duda a la inventiva de los técnicos que en Sevilla entendían de ello.

El primer problema que la Carrera planteó a los armadores, constructores y careneros de buques fue la preservación de los cascos de los buques del daño que en los puertos indianos les causaba la broma (terado navalis), molusco que se adhería a los maderos y los perforaba, llegando a producir auténticas vías de agua, haciendo siempre peligrosos los retornos. Muy pronto se presentaron remedios para este daño: en 1505, un Juan Francés de Rebolledo ofreció experimentar un betún que debía preservar a los navíos de la acción de la broma; el rey acogió con interés la proposición y prometió recompensar el invento si resultaba provechoso (63). La prueba, sin embargo, no debió parecer satisfactoria, y si se llegó a adoptar este sistema sería por poco tiempo, pues nueve años más tarde se había llegado a poner en práctica una defensa mucho más eficaz. En 12 de julio de 1514 se expidió a un Antonio Hernández patente de "emplomador de naos", con 25.000 maravedís de sueldo. Al parecer, Hernández había concebido la idea de dar a cada casco un revestimiento o forro de plomo, metal barato y abundante y fácilmente adaptable a todas las superficies. El primer barco que se benefició de este sistema fue la carabela "Santa María", que llevó a Pedrarias Dávila a Tierra Firme aquel mismo año de 1514 (64).

La siguiente innovación de que tenemos noticia se relaciona con el desagüe o achique de las naves, y nos vuelve a la figura del cosmógrafo de origen portugués Diego de Ribero, que en 1531 ex-

perimentó en el Guadalquivir, ante cómitres, maestres, marineros y otros expertos de la navegación de Indias, una bomba de metal, que debía desalojar más rápidamente mayor cantidad de agua que los aparatos hasta entonces utilizados. Las pruebas fueron satisfactorías, y el emperador concedió patente del oficio de fabricante de tales bombas, con 70.000 maravedís de salario al año. Pero Rivero murió poco después, y una real cédula vino a otorgar a Vicente Baneros, vecino de Sevilla, la exclusiva para fabricar otro tipo de bombas, de madera, que resultaban mucho más baratas, pues las de Rivero venían a costar cincuenta ducados, y las de Baneros ocho o diez. El privilegio por cinco años que se dio a éste le obligaría a venderlas a siete y cinco ducados —según el tamaño del aparato—, pero además hacía constar que si alguien inventase bombas más baratas o mejores, podría fabricarlas con licencia real (65).

Pero sobre emplomados y bombas estaba el verdadero problema del carenado de las naves, cosa al parecer nada fácil con el instrumental y técnicas de que entonces se disponía. La primera exposición amplia sobre este particular la tenemos gracias al piloto y descubridor Esteban Gómez, que en 1533 se dirigió al Consejo de Indias, proponiendo habilitar un lugar junto a Sevilla en el que la carena pudiera darse con toda perfección. El Consejo dirigió una provisión a la Casa de la Contratación en estos términos:

"Señores oficiales de Sus Majestades que residís en la Ciudad de Sevilla, en la Casa de la Contratación de las Indias. Esteban Gómez, piloto de S. M., ha hecho relación en este Consejo, que como era notorio a causa de las mareas y por la manera que viene el agua del Guadalquivir no se pueden calafatear y dar carena y varar, aderezar y reparar los navíos que vienen a esa ciudad, y así para éstos los vuelven más de tres leguas el río abajo a los reparar, lo cual no puede bien hacer por estar como están los maestres de los tales navíos en esa ciudad, ausentes de ella, y no buena disposición donde ahora se hace y mucha más costa y quedar mal hecho; y por no estar bien reparados los tales navíos corren mucho peligro y riesgo, especialmente en la navegación de las Indias, que es largo camino, y hacen agua y se pierden muchas mercaderías y se siguen otros mayores inconvenientes, para el remedio de lo cual se ofrece de dar orden como se pueda hacer un artificio de esa ciudad en el dicho río y ribera del Guadalquivir para que allí se puedan calafatear, varar y reparar y adobar, ensebar y dar carena a los navíos y aderezarlos con menos costa y más provecho y en presencia de sus dueños y maestros, de manera que los tales navíos puedan ir bien reparados y seguros su viaje, que no peligren por falta del reparo y aderezo, lo cual él quiere hacer a su costa guar-

dándose con él ciertos capítulos que con la presente se os envían señalados de Juan de Sámano, secretario de S. M., y porque queremos ser informados de la utilidad y provecho que se seguiría en se hacer lo susodicho e inconveniente que se pueden seguir, de parte de S. M. os mandamos que luego que éste veáis os informéis de maestres y personas que sepan y tengan experiencia en la navegación, si conviene y es útil y provechoso para todos que el dicho artificio se haga en el sitio y según y de la manera que el dicho Esteban Gómez se ofrece de lo hacer, tomando de los tales maestres y personas sus pareceres de aquello que conviene al servicio de S. M. y segura navegación que acerca de lo susodicho se deba hacer, y juntamente con el que vosotros diéredes lo dad y entregad a la parte del dicho Esteban Gómez escrito en limpio, signado, cerrada y sellado en manera que haga fe para que lo pueda presentar en este Consejo; y visto se provea lo que al servicio de S. M. convenga. Y lo hagades ende al. Fecho en Madrid a 1.° de julio de 1533".

Este documento (66) es sobradamente explícito en cuanto a los propósitos de Gómez. Lo que no indica es el lugar exacto adonde por entonces se llevaban a carenar los barcos; otros textos nos indicarán que dicho lugar era la orilla de San Juan de Aznalfarache. El proyecto del piloto fue muy bien acogido en la Casa y en los medios marineros de Sevilla. Lo pedido por el solicitante era: un lugar junto al río y próximo a la ciudad, que quedaría de su propiedad, y en el que instalaría los talleres para la carena; la exclusiva del procedimiento que él iba a emplear; la libertad para concertar el precio de la reparación de cada barco, y la autorización para comprar algunas naves que se habían construído en La Coruña y habían quedado allí sin utilidad.

En marzo de 1534 la Casa sometió estas propuestas a una serie de expertos. Fueron los consultados Diego Sánchez Colchero, Cristóbal Romero, Ginés de Carrión, Diego Sánchez Colchero el Mozo, Sebastián Rosero, Lope Sánchez, Francisco Pavón, Hernando Blas, Pedro Agustín, Tomé de la Isla, Diego Márquez, Diego Pérez, Francisco de Santana, Gonzalo Ruiz y Francisco Martínez, todos los cuales figuran como maestres, y estuvieron contestes en asegurar que si lo que Esteban Gómez pretendía hacer era una fosa donde dar carena, sería de gran utilidad; y que si pensaba hacer un varadero, también sería de provecho, pero siempre deberían quedar los dueños de las naos en libertad de llevar sus barcos a ponerlas a monte o vararlas en otros lugares. Desde luego era preferible la fosa, y los maestres se adelantan a sugerir que el mejor lugar para el propósito de Gómez sería en el terreno entre el Tagarete y la

Chamiza, es decir, junto al paraje donde el río Tagarete desembocaba en el Guadalquivir, porque allí las naos quedarían más resguardadas de las avenidas por el muelle y la Torre del Oro. Suponían que en la fosa deberían caber ocho naos, y en la carena cuatro. Finalmente, los Oficiales de la Casa informaron "que hacerse dicha fosa y edificio donde se pueda meter las naos a monte para calafatear y dar fuego y adobar de carpintería es muy útil" y dieron por bueno el lugar señalado por los maestres, pero juzgaron bastante que cupieren en él cuatro naos.

Esteban Gómez se presentó con esta información ante el Consejo de Indias, todavía residente en Toledo, y el Consejo, naturalmente, hubo de dirigirse a la ciudad de Sevilla, como propietaria que era del terreno de que se trataba, y en este paso queda suspenso el expediente de tal materia (67).

Aquel mismo año de 1534 hubo de legislar el emperador sobre la navegación a las Indias, atendiendo a remediar los muchos daños y peligros que en ella se sufrían, "porque —entre otras razones— los navíos que siguen el viaje de las nuestras Indias comúnmente son viejos, y des que lo son los dueños de ellos los traen a vender a la ciudad de Sevilla por los muchos compradores y grandes precios que allí se ofrecen por ellos y tiene así mucho daño encubierto, por razón que donde los ponen a monte, que es en San Juan de Aznalfarache, no pueden descubrir la quilla, ni aun dos tablas encima de ella, y a esta causa no los pueden bien aderezar, ni las personas que por nuestro mandado ven y visitan los tales navíos no pueden ver bien el daño que tienen para lo hacer remediar, y se descubre en la mar el tal daño a tiempo que no hay remedio, de que se sigue mucho peligro y daño a las personas, navíos y mercaderías; para seguridad de esto, porque es cosa conveniente y necesaria ordenamos y mandamos que todos los navíos que no fuesen nuevos, cuando hubieren de partir para las nuestras Indias, ante todas las cosas sean varados en tierra y puestos sobre picaderos, de manera que descubran toda la quilla para que se vea la falta que en ella hubiere, pues es poca costa que ponerlos a monte, y allí se aderecen, reclaven, breen y calafateen conforme al viaje que van a seguir" (68). Estas disposiciones se complementaban con otras referentes a la carga, tripulación, armamento, etc., que deberían llevar las naves, y habían sido tomadas previa consulta de pilotos y otros navegantes de la Carrera.

En todo caso, en la parte referente a las carenas no llegaron a tener un año de vigencia, pues en 14 de agosto de 1535 la reina gobernadóra las modificó en el sentido de que "en cuanto por los dichas Ordenanzas se manda que todos los navíos que no sean nue-

vos sean varados en tierra y puertos sobre picadero de manera que descubran toda la quilla para que se vea toda la falta que en ellos hubiere y que hasta que allí se aderecen, se reclaven bien y calafateen, y sin ser este así proveído conforme al viaje que van a seguir vos los nuestros oficiales no diéredes licencia para cargar los tales navíos para las dichas nuestras Indias, declaramos y mandamos que en lo que toca al varar de los dichos navíos suspendáis el efecto de la dicha Ordenanza, que nos por la presente suspendemos hasta tanto se haya instrumento y aparejos para ello, y con los dichos oficiales entretanto haréis las diligencias que pudiéredes para evitar los daños que las dichas naos pueden tener antes que comiencen su viaje" (69).

Por algún motivo desconocido, el proyecto de Esteban Gómez no se llevó nunca a efecto, y ahora la reina tenía que anular la orden para que todos los barcos fuesen sacados a monte, puestos en varadero seco sobre picaderos, por no haber "instrumento y aparejos" para hacerlo así. Y por eso continuará largo tiempo la práctica de calafatear malamente los cascos en la madre vieja del río a varias leguas de Sevilla, con gran daño, además, de las naves. Después, el progreso en la técnica de las carenas se produjo en dos etapas: la primera fue la introducción de la carena sobre pipas, hacia 1550; la segunda, "un ingenio aún más sutil", que fue patentado en 1560.

La carena en varadero en el río tenía graves inconvenientes, que los defensores de los nuevos sistemas pusieron de manifiesto. El lugar de estas reparaciones se sitúa a tres o cuatro leguas de Sevilla, río abajo, en San Juan de Aznalfarache o la Puebla Vieja, y en otros lugares, donde con la marea baja quedaban los navíos en seco, de lo cual la misma nave se resentía, y además la reparación nunca era perfecta, porque el lodo no dejaba descubrir por completo la quilla y no se podía calafatear el casco tan bien como fuera de desear, de modo que después "en el Golfo", los barcos descubrían vías de agua, y la nao "se comía de broma". Y a las veces "acontecía venir hechos pedazos del trabajo que recibían" en la carena de la Puebla navíos que entraron nuevos a ella.

En 1563, Cosmes Buitrón atestiguó que "podrá haber 10 años, poco más o menos", que se había introducido en el río de Sevilla el sistema u orden de dar carenas a las naos arrimándoles pipas. El innovador fue un Pablo Matías, de quien un antagonista dijo que "no es natural de estos reinos, sino es extranjero levantisco", lo cual puede significar un veneciano o griego. En real cédula de 14 de febrero de 1563 se asienta que Matías había venido a Sevilla "hace más de doce años", estando entonces avecindado en Triana.

Del procedimiento de la carena sobre pipas pidió privilegio, pero no le fue concedido. Todo el ingenio consistía en sujetar a la nao en reparación una serie de barcos, botas, pipas y toneles vacíos que elevasen la línea de flotación de la nave hasta el punto de dejarla con la quilla en el aire. Esta técnica resultó mucho más rápida, ventajosa y económica que la del varadero de La Puebla, que poco después había caído en desuso. Sus inconvenientes, no obstante, tampoco quedaron ocultos: "con los clavos que se metían en el costado de la nao para atar las pipas, se rajaban los maderos de la nao y era muy grande inconveniente y daño para las naos, porque a dos o tres veces que se daba carena a una nao no había dónde hincar los clavos para atar las pipas". Pero de todos modos, en comparación con el calafateado que hasta entonces se había dado en varadero, el carenado sobre pipas fue un gran adelanto y una notable seguridad para la navegación, "nueva vida para la gente de mar", como llega a decir uno de los declarantes en esta información.

A poco, en 16 de octubre de 1560, se expedía a un Jácome Francesco, estante en la ciudad de Sevilla, privilegio por diez años para dar carenas a las naos sin poner debajo carenas, ni botas, con lo cual se podrían arreglar barcos en lugares donde no había estas cosas y resultaba la reparación aún más barata; Francesco se había comprometido a depositar cuatrocientos ducados en concepto de indemnización que se entregaría al dueño de la primera nao o bajel que él carenase, si no quedase tan bien como con las pipas.

Lo curioso es que veintiocho meses después, el 14 de febrero de 1563, se ordenaba a la Casa recibir probanza de Pablo Matías que pretendía ahora haber inventado la carena sin pipas, procedimiento "con el cual cada maestre y oficial de cualquier navío, con saberlo, podrá reparar y adobar su navío en cualquier puerto, sin poner barcos, ni pipas, ni toneles, más de con solas las jarcias y aparejos del mismo navío". El inventor deseaba obtener la exclusiva por todos los días de su vida.

En consecuencia, los Oficiales de la Casa fueron con Matías a ver ciertas naos que éste estaba carenando en el río, y era una de Cosme Buitrón y otra de Sancho de Villamonte, más dos urcas de Bernardo de Andino. Después llamaron a otros marinos —Marcos Falcón, Diego de Lepe, Jácome Buitrón, Alonso Pérez Cenizo— para que diesen su parecer, y todos aseguraron que este nuevo invento era mucho más fácil y menos costoso que el de las pipas, y además se podría dar así carena a las naves en los puertos de Indias, antes del retroceso, lo que antes no se podía hacer porque allí no se encontraban pipas y los demás utensilios necesarios. Bas-

taría hallar un lugar donde el mar, tranquilo, no estorbase la operación.

En vista de tales aseveraciones, y consultadas otras personas de la mar, los Oficiales de la Casa informaron favorablemente la petición de Matías, proponiendo se tasase en veinte ducados la carena de un navío por cada cien toneladas. El inventor no consiguió que se elevase esta tarifa, y en conformidad con ella se le expidió privilegio real por diez años, para que sólo él o sus poderhabientes pudiesen utilizar el nuevo sistema de carenar; pero los maestres podrían dar esa misma carena con sólo pagar dos ducados a Matías por cada vez. Dicho privilegio, fechado el 17 de junio de 1563, fue obedecido por la Casa de la Contratación y publicado en las gradas de la Catedral de Sevilla el 29 de julio inmediato.

El 12 de mayo de 1564, Pablo Matías dio poder a Andrés Martín y Hernando Páez para que nombrasen en La Habana a una persona que se encargase de aplicar el nuevo sistema de carenado y cobrase los derechos del inventor (70).

En 1567, Pablo Matías empezó a proveerse de buenos informes para solicitar prórroga temporal o vitalicia de su exclusiva, y con este motivo el 17 de octubre del año citado presentó ante los jueces oficiales una detallada solicitud, acompañada de interrogatorio, para que se procediese a recoger declaraciones sobre sus méritos. Son estos los más significativos documentos sobre la materia y por eso los transcribimos a continuación:

"Muy Ilustres Señores: Pablo Matías, maestro de dar carenas, digo que a mí me conviene que S. Majestad sepa el servicio que le he hecho en dar orden de hacer ingenios cómo se dé carena a los navíos que van a Indias, Levante, Poniente y el gran provecho y utilidad que ha venido así a los señores de navíos, como a los mareantes y cómo esto se ha hecho y hace a muy menos costa de lo que antiguamente se solía hacer, porque antes de que yo hiciese el dicho ingenio las naves se llevaban a monte, cuatro o cinco leguas de Sevilla, y se sacaban en tierra, y las se quebrantaban, a cuya causa en medio de los viajes se perdían en la mar con el oro y plata y mercancías que llevaban y ahora por hacerse el ingenio en el agua y sin sacarlas a tierra van más bien calafateadas y aderezadas y ha mucho tiempo que ninguna de las naos que con mi ingenio se han dado carena se haya perdido en la mar.

A V. S. suplico los testigos que presentare se examinen por los artículos y preguntas siguientes y lo que dijeren y depusieren ad perpetuam rei memoriam y como mejor hubiere lugar de derecho se me mande dar en pública forma interponiendo sobre todos su

autoridad y decreto judicial, para lo cual el oficio de V. S. imploro y pido justicia.

I. Primeramente, si conocen al dicho Pablo Matías y cuánto tiempo.

II. Item si saben que antes que el dicho Pablo Matías viniese a esta Ciudad de Sevilla, los maestros y señores de navíos llevaban las naos y navíos tres leguas de Sevilla y a otras partes más lejos y les dar carena y para dar las carenas sacaban los navíos a tierra, en lo cual, demás del peligro de sacarlos a tierra y de quebrantarse los navíos se hacían muchas y muy excesivas costas y los navíos no quedaban estancos ni como era menester para hacer la navegación el testigo diga lo que sabe y lo que cerca de esto se hacía antiguamente ante que el dicho Pablo Matías viniese a esta ciudad.

III. Iten si saben que venido que fue el dicho Pablo Matías a esta ciudad de Sevilla dio orden cómo a las carenas se diesen a los navíos en el río y sin sacarlos a tierra sobre pipas y este ingenio y artificio se tuvo por cosa nueva y que era muy provechosa para las naos y para la navegación de ellas y de menos costa que las carenas antiguas, y así se dieron las dichas carenas hasta que el dicho Pablo Matías dio otro ingenio más útil.

IV. Iten si saben que el dicho Pablo Matías, después que hizo el ingenio contenido en la pregunta antes de ésta, hizo otro ingenio más sutil y de menos costa porque dio orden para que los navíos estando en el río y sin pipas se diese la dicha carena como se ha dado y da al presente, el cual ingenio, demás de ser muy sutil y que nunca se había hecho en estos reinos, las carenas se dan muy mejores y a menos costa que nunca se dieron: el testigo diga lo que sabe y le parece cerca del dicho ingenio y el servicio que en ello se ha hecho a Su Majestad, y el pro y utilidad que se ha seguido y sigue a los mareantes y señores de navíos.

V. Iten si saben que el ingenio que el dicho Pablo Matías ha hecho, después que lo hizo y se entendió cuán provechoso y poco costoso era, se ha usado de él y usa en todos los puertos de Indias y de estos reinos: el testigo diga lo que sabe y en qué partes y lugares se usa de el dicho ingenio y cómo todos lo han sabido y deprendido del dicho Pablo Matías porque antes que él lo hiciese no se sabía ni nadie de ello tenía noticia.

VI. Iten si saben que después que el dicho Pablo Matías hizo el dicho ingenio, por ir las naos muy estancas y muy bien calafateadas, no se ha perdido ningún navío, ni se ha quedado en la mar, como se hacía antes que el dicho Pablo Matías hiciese el dicho ingenio, porque de ordinario por ir las naos quebrantadas y mal calafateadas se perdían en la mar con el oro y plata de Su Majestad y

de particulares, lo cual todo ha sido por la industria e ingenio del dicho Pablo Matías: el testigo diga lo que sabe y cerca de lo susodicho.

VII. Iten si saben que de haber hecho el dicho Pablo Matías el dicho ingenio ha resultado muy gran pro y utilidad a todo el reino y acrecentamiento en las ventas reales, porque antes que se hiciere el dicho ingenio se perdieron muchas naos en la mar con oro y plata y otras muchas mercancías: el testigo diga lo que sabe y para cerca de lo susodicho.

VIII. Iten si saben que la merced que Su Majestad hizo al dicho Pablo Matías por el dicho ingenio fue que de las carenas que él hiciere pudiere llevar a veinte ducados por cada cien toneladas, y que los señores de navíos si quisiesen pudiesen dar carena a sus navíos con que diesen y pagaren al dicho Pablo Matías dos ducados, y no más.

IX. Iten si saben que la merced le ha sido y es al dicho Pablo Matías de poco interés, asi respecto del tiempo que es solamente, por diez años, como por los navíos a que se da carena y lo poco que por ello se le da, y lo mucho que el dicho Pablo Matías ha menester para sustentarse, así porque es viejo y no puede ya trabajar, como por lo mucho que ha menester para sustentar su mujer y siete hijos que tiene: el testigo diga lo que sabe y le parece.

X. Iten si saben que susodicho es pública voz y fama.

El Licenciado Diego Hernández."

Por este pedimento e interrogatorio (71) sabemos lo poco que se nos alcanza del nuevo método de carenar. Pablo Matías y sus testigos se conforman generalmente con decir que es un ingenio más sutil y de menos costa. De los doce declarantes presentados por el carenero entre el 21 y el 30 de octubre de 1567, sólo tres arrojan alguna más luz: Juan de Palacios, vecino de Ayamonte, dice que es mucho más cómodo para el navío la nueva carena, "porque sin las pipas, sino solamente con un cabo y el lastre que tiene dentro se le da sin pesadumbre ninguna" —es decir, sin que el casco del bajel sufriera quebranto. Andrés Martín, carenero y navegante de la Carrera, dice que ahora se carenan las naves "solamente con el lastre que tienen dentro y un cabo que se le da a un barco que le arriman a la nao, y sin las dichas pipas". Finalmente, el piloto trianero Juan de Valladares expresa cómo Matías "dio orden cómo los dichos navíos, estando en el río sin pipas, los pudiesen trastornar". De todo ello parece desprenderse que el nuevo sistema consistía en acostar o tumbar la nave en reparaciones sobre un barco, de modo que toda la quilla quedase al aire. Los testigos aseguran que

el invento de Matías era ya aplicado no solo en Sevilla, sino en Nombre de Dios, Cartagena de Indias, Nueva España, Santo Domingo y La Florida, y que con él se había disminuído el riesgo de la navegación y se habían incrementado las rentas al no perderse tantas embarcaciones como antes.

El maestro de dar carenas, sin embargo, no obtuvo el éxito esperado en esta gestión. El 27 de julio de 1570 la ámara de Indias le expidió prórroga por veinte años de su privilegio (72), pero cuando acudió solicitando del Consejo confirmación de esta merced, el Consejo había recibido consulta de la Casa sobre ello, pues el año anterior el Prior y Cónsules de la Universidad de Mercaderes había informado —con evidente ignorancia o mala fe— que Pablo Matías carenaba por poder recibido de Jácome Francesco, que se lo había concedido por diez años, y que convenía pensar en quién desempeñaría este oficio a partir de 1570.

La Casa informa que "Jácome Francesco, primer inventor del dar carenas sin pipas, ni botas, ni barcas, ni otras invenciones de que se solía usar" había obtenido en 1560 privilegio por diez años, pero poco después se había ausentado de Sevilla y nunca más había vuelto. Después, Matías había declarado ser el inventor y obtenido la patente en 1563, y usado desde entonces el oficio sin ninguna contradicción. Según la Casa, también Andrés Barroso y Diego Felipe sabían dar iguales carenas. Fuera de esto, un carenero llamado Juan Guillermo, vecino de Sevilla, se dirigió al Concejo para protestar contra la pretensión de prórroga de Matías, diciendo que no convenían los monopolios ,ni Matías había sido el inventor del sistema, "sino un Batista veneciano, y antes de él otro guipuzcoano", y que el suegro de guillermo, llamado Damián Ambrosio, y su cuñado Juan Guillén Veran, y un Bernardo Servido, habían dado iguales carenas antes de que lo hiciera Matías, y que ahora el mismo Guillermo y otros muchos sabían darlas.

Pablo Matías no tuvo más remedio que acudir en defensa de sus derechos afirmando haber inventado los dos métodos de carenar, con pipas y sin ellas; que usó este último procedimiento cuatro años antes que Francesco, antes incluso de que este viniese de Venecia a Sevilla. Además, Francesco se había marchado luego porque su técnica fracasó, pues "calafateaba el bordo, y de este modo defiende que no entre agua dentro de la cubierta". El interesado aclaraba además que por poder y permiso suyo habían aplicado esta carena Bernardo Cerrudo y Juan Guillén Verán —citados por Guillermo—, pero que Andrés Barroso y Diego Felipe —propuestos por la Casa— no eran maestros ni entendían en el oficio.

La suerte, no obstante, había vuelto la espalda a Matías, pues en autos de 5 de julio y 3 de octubre fue denegada la confirmación de su privilegio por el Consejo (73).

LA CARGA Y DESCARGA DE LAS NAVES.

Para concluir el panorama del puerto y su ajetreo, bastará tratar someramente de la masa de mozos de cuerda, jornaleros, que se dedicaban a llenar o vaciar las embarcaciones de su contenido. Conocemos su norma de gobierno gracias al esfuerzo del investigador don Celestino López Martínez, que halló sus ordenanzas en el Archivo de Protocolos de Sevilla y las publicó en 1961 (74).

Constan dichas Ordenanzas de diecinueve artículos y un proemio en que se dice cómo fueron acordadas en domingo 1.º de setiembre de 1566 por los compañeros de la carga y descarga de las mercaderías que de Sevilla salían o a esta ciudad llegaban de las Indias y Flandes. Los cargadores, que tenían por patrona a la Virgen de la Estrella, del templo de San Jacinto, en Triana, asientan en el artículo 3.º que "por cuanto por cartas y provisiones de Su Majestad y por ejecutorias suyas está mandado que seamos catorce compañeros y no más, que no podamos meter ni recibir en esta Gran Compañía más número, contando en ellos a enfermos y jubilados". Es de suponer que los compañeros capitulantes son capataces de cuadrillas de peones. La Gran Compañía recibe además el título de Hermandad.

La reglamentación que se dan abarca extremos de información de habilidad, de previsión social —muerte, enfermedad, jubilación— y de piedad —entierros y sufragios— y aún de moral pública —prohibición de amancebamientos aún a los solteros—. Los cargadores quedan en congregarse para el trabajo, en el verano, desde 1.º de abril hasta fin de setiembre, a las cinco de la mañana de cada día en la casa de la Compañía; y en el invierno, en el mismo lugar a las seis de la mañana; y los que no compareciesen a la hora prevista no podrían incorporarse ya al trabajo de aquella jornada, salvo si los demás los admitiesen a él previa votación.

El número cerrado de los cargadores hacía que el oficio pudiera ser vendido y traspasado, pero la Compañía se reservaba la aprobación del nuevo propietario; la admisión le costaría un ducado, que podría ser invertido en un almuerzo o merienda de todos los compañeros. La comunidad nombraba anualmente dos depositarios de las escrituras de la Compañía, y estos serían además jueces de

cualquier diferencia surgida entre los cargadores, y a quienes los demás habían de recurrir antes que a cualquier tribunal.

Muy poco sabemos de la historia de estos cargadores, pero sí que en 1591 continuaba existente la Gran Compañía y el mayordomo de los jurados de la ciudad aludía a los inconvenientes que acarreaba el estanco y monopolio que aquéllos habían constituído, hasta el punto que la ciudad traía pleito con ellos (75).

LUIS NAVARRO GARCIA
Profesor agregado de la Universidad de Murcia

NOTAS

1.—Archivo Municipal de Sevilla (A.M.S.), Actas Capitulares (Actas), 1590, escribanía 1.ª (1.ª), tomo 83 (83), 22 enero y 29 febrero.
2.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 83, 24 enero y 12 febrero.
3.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 83, 17 abril.
4.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 83, 13 junio.
5.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 84, 24 octubre.
6.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 84, 31 mayo, 24 julio y 14 agosto.
7.—A.M.S., Actas, 1591, 1.ª, vol. 1, 15 febrero, 19 marzo; vol. 2, 29 noviembre.
8.—A.M.S., Actas, 1591, 1.ª, 2, 18 y 30 setiembre.
9.—A.M.S., Actas, 1591, 1.ª, 2, 27 noviembre.
10.—Véase uno de estos debates sobre ciertas casillas del Arenal en A.M.S., Actas, 1557, 1.ª, 3, lunes 16 agosto.
11.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 1, 20 y 24 marzo.
12.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 1, 17 abril y 2 mayo.
13.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 2, 5 y 7 noviembre.
14.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 2, 25 junio.
15.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 1, 28 febrero, 5 y 24 marzo, 2 y 9 mayo, y 1.º junio.
16.—Serrano Ortega, *Seminario de Mareantes*, 7 - 14.
17.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 1, viernes 8 junio.
18.—A.M.S., Actas, 1591, 1.ª, 1, viernes 25 enero. El asunto se había planteado ya por la Ciudad el 29 de octubre de 1590.
19.—A.M.S., Actas, 1591, 1.ª, 1, miércoles 20 febrero.
20.—*Recopilación de las Ordenanzas de Sevilla*, hecha por orden de los Reyes Católicos. Título "De los Alcaides de la mar".
21.—Alonso Galán tuvo 12. Hubo un voto en blanco. A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 1, 17 enero.
22.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 2 ,3 agosto.
23.—*Ordenanzas*, título "De las barcas de Sevilla".
24.—*Ordenanzas*, título "De la puente y de las condiciones con que se suele arrendar".
25.—A.M.S., Actas, 1557, 1.ª, 1, lunes 4 de enero.
26.—A.M.S., Actas, 1557, 1.ª, 1, 5 y 8 marzo.
27.—A.M.S., Actas, 1557, 1.ª, 1, 5 marzo.

28.—A.M.S., Actas, 1557, 1.ª, 1, 26 marzo y 23 abril; 1557, 1.ª, 2, 7, y 17 mayo y 7 julio.
29.—A.M.S., Actas, 1557, 1.ª, 2, 14 julio.
30.—A.M.S., Actas, 1557, 1.ª, 2, 2 y 4 agosto.
31.—A.M.S., Actas, 1557, 1.ª, 3, 30 agosto, 12 noviembre y 3 diciembre.
32.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 1, 10 enero.
33.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 1, 2 marzo.
34.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 1, 5 y 13 marzo.
35.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 1, 5 marzo.
36.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 1, 17 abril; 2, 16 y 21 mayo.
37.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 1, 14 mayo.
38.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 2, 29 agosto.
39.—A.M.S., Actas, 1591, 1.ª, 1, 28 febrero y 2 marzo.
40.—A.M.S., Actas, 1591, 1.ª, 16 marzo.
41.—A.M.S., Actas, 1591, 1.ª, 2, 1.° y 15 julio y 9 setiembre.
42.—A.M.S., Actas, 1591, 1.ª, 2, 13 y 15 noviembre, 2 y 20 diciembre.
43.—Morgado, Alonso. *Historia de Sevilla*, Sevilla, 1587, fol. 57 v.

4.—El Itinerario en forma de diálogo de Juan de Escalante de Mendoza, de 1573, fue parcialmente publicado por Cesáreo Fernández Duro en sus *Disquisiciones Náuticas*, V, 427-432.—Dice escalante, el veinticuatro de Sevilla, en la Introducción a su "Itinerario" (que nunca fue publicado) que es descendiente de las familias de Noriega y Mendoza y de la Concha de Colombres, en el valle de Deva (Asturias), y se educó en la villa de Potes; muy pronto vino a Sevilla, y navegó en las naos de su tío Alvaro de Colombres, y a los dieciocho años empezó a navegar en nao propia, haciendo ordinariamente la carrera de Honduras. Así ganó fortuna, emparentó con uno de los oficiales de la Casa de la Contratación y alcanzó un puesto en el cabildo de Sevilla. Es, pues, Escalante, uno de los típicos comerciantes, armadores y pilotos de Indias que tuvieron acceso al gobierno de la Ciudad.

45.—Resolución a Consulta del 17 mayo 1578. A.G.I., Indiferente 739.—Las quejas sobre mejoramiento de la navegabilidad del río parece se habían apuntado ya desde 1558. Vid. Chaunu, Huguette et Pierre. *Séville et l'Atlantique*. 8 vols. VIII - 1, página 299. París, 1959.

46.—Contratación 5186.
47.—A.M.S., Actas, 1557, 1.ª, 1, 17 y 19 marzo; 1.ª, 2, 19 mayo.
48.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 1, 12 febrero.
49.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 1, 1.° junio.
50.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 2, 11 julio y 13 agosto.
51.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 2, 17 setiembre.
52.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 2, 12 setiembre.
53.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 2, 17 y 19 octubre.
54.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 2, 26 setiembre. En 5 octubre se denegó una solicitud de Antonio Hernández y otros botijeros en igual sentido.
55.—A.M.S., Actas, 1590, 1.ª, 2, 28 noviembre y 17 diciembre.
56.—A.M.S., Actas, 1591, 1.ª, 1, 11, enero y 5 marzo; 1.ª, 2, 15 mayo.
57.—A.M.S., Actas, 1591, 1.ª, 2, 22 mayo.
58.—A.M.S., Actas, 1591, 1.ª, 2, 27 mayo, 1.ª, 5 y 8 julio y 5 agosto.
59.—A.M.S., Actas, 1591, 1.ª, 2, 9 agosto.
60.—A.M.S., Actas, 1591, 1.ª, 2, 14 y 26 agosto y 4 septiembre.
61.—A.M.S., Actas, 1591, 1.ª, 2, 11, 13 y 23 septiembre.
62.—A.M.S., Actas, 1591, 1, 2, 27 y 30 septiembre, 9 octubre y 2 diciembre.
63.—Real cédula de 3 agosto 1503. Col. Muñoz, XV, fol. 38 v.
64.—Fernández Duro, *Disposiciones Náuticas*, V, 299.
65.—Ibid, 358. Real cédula de 22 enero 1536.
66.—A.G.I., Indiferente General 1961. Real provisión de 1.° julio 1533.
67.—El expediente, 1.° julio 1533 a 20 mayo 1534, fue transcrito por don Pedro Torres Lanzas en el "Boletín del Centro de Estudios Americanistas", VIII, n.° 40-41, pág. 50-56, Sevilla, 1921.
68.—Real provisión de 2 septiembre 1534. *Codoin*. América, II, tomo 10, pá. 221-222.
69.—Real cédula de 14 agosto 1535. Ibid, 283-284.
70.—Todo este expediente, en A.G.I., Escribanía 100 7 A, con el título: "Pablo Matías con Juan Guillermo, vecino de Sevilla y Prior y Cónsules, sobre la prorrogación del oficio de carenero de los navíos. Consejo, año de 1571". 79 fols. El privilegio de Jácome Francesco, en fol. 42; el de Pablo Matías, en fols, 35-36, 41 y 74 v-76 v.
71.—Ibid, fols. 2-2 v.
72.—Ibid, fols. 37-38 v.
73.—Ibid, fol. 1 v.
74.—Se encuentran estas Ordenanzas en el Archivo de Protocolos, escribanía 2.ª, libro 2, folio 1360.
75.—A.M.S., Actas, 1591, 1.ª, 1, 8 febrero.