

LA INFLUENCIA HISTÓRICA DE SEVILLA EN EL MAR

Guillermo GIMÉNEZ DE LA CUADRA



SEVILLA ha sido y es una ciudad marinera y fue la adelantada en la expansión de Indias. El primer almirante de Castilla, Ramón de Bonifaz, fue quien la incorporó a la Corona por voluntad de un rey, Fernando III, que luego sería santo, y que, junto a los Fechos Navales de Alfonso X el Sabio, fue quien acabó de modelar su imagen.

Fue asimismo don Pedro I de Castilla, que tan enamorado estaba de Sevilla, quien fundó el Almirantazgo en los Reales Alcázares un siglo antes que los Enríquez lo institucionalizaran en Valladolid y Medina de Rioseco, haciendo de Sevilla la ciudad más próspera y cosmopolita, que asumiría los logros y responsabilidades de la aventura atlántica.

Sevilla, Cádiz, Huelva y Granada fueron los polos que abrieron el camino de las Indias y la carrera del Pacífico: Sevilla, con el Almirantazgo, el Consejo de Indias, la Casa de Contratación, las Atarazanas, sus carpinteros trianeros de rivera y la Torre del Oro, por citar las instituciones más relevantes; Cádiz, heredera natural del cosmopolitismo de Sevilla, hacia 1620, y puerto de arribada de los galeones; Huelva, con La Rábida, Palos y Moguer, piedras angulares del Descubrimiento, y por último Granada, residencia ocasional de Isabel y Fernando, enfrascados en la guerra morisca, donde por fin se fraguaron las decisivas Capitulaciones de Santa Fe con el Almirante. Y ello gracias a la decisiva intervención del racionero mayor de la Reina Isabel, el valenciano Luis de Santángel, quien, agotados todos los recursos de la Corona y empeñadas hasta las joyas reales, adelantó de su peculio la financiación de la aventura del apesadumbrado Colón, agotadas sus ilusiones de otros reinos. Y de esta forma providencial se emprendió la salida de las naves desde Huelva un 3 de agosto de 1492, con la conjugación de las cuatro ciudades enunciadas.

En los siglos XVI y XVII, el comercio marítimo era tan sólo de mercancías lujosas, sedas, metales preciosos y especias; aunque se transportaban pequeñas cantidades, se obtenían muy buenos beneficios. Pero la seguridad era



precaria, y la ley y el orden no estaban preparadas para hacer frente a la actividad paralela que se vino generando a medida que el comercio iba en aumento. La presencia de corsarios, la falta de control de las autoridades consulares, la carencia de normativa aplicable y el inusitado trasiego de navíos y de mercancías de fácil apropiación vinieron a provocar que los Reyes Católicos dictaran las Reales Cédulas de 20 de enero y 3 de junio de 1503 por las que se crearon la Real Audiencia en Alcalá de Henares y la Casa de la Contratación en Sevilla, y 21 años después, el Consejo de Indias (1524).

La Real Audiencia vino a constituirse como un alto tribunal, al que le competía conocer todas las infracciones de las leyes del comercio de Indias, además de tener atribuida la jurisdicción en todas las causas civiles relativas a los armadores, capitanes y tripulantes que intervenían en la Carrera de Indias.

La Casa de Contratación venía a ser como un ministerio de Colonias, Comercio y Marina Mercante, como lo tildó Salvador de Madariaga.

A la par de estos organismos públicos se creó la Escuela de Cosmógrafos en la primera Universidad de Mareantes, ubicada en la calle Pureza de Sevilla, en el núcleo portuario de la ciudad, de donde se pasó al Palacio de San Telmo, en que se impartían clases de náutica, formación de pilotos, capitanes y toda la gente de mar, acuciados por la aventura marinera de Indias, el salario y la estabilidad en una época en que los oficios eran contados.

El Archivo de Indias, sitio de reunión para los aventureros que querían embarcarse en las expediciones que se reclutaban por los armadores, dispone de una amplia documentación, informatizada, donde puede estudiarse porme-

norizadamente todo el tráfico de mercancías traído y llevado al Nuevo Mundo y las contrataciones de cargamentos, así como sus navíos, sus navegantes, planos de las ciudades creadas, sus urbanizaciones, censos, etcétera.

El primer director de la Casa de Contratación fue el piloto mayor Américo Vespucio, pues, tras haber tomado la nacionalidad castellana, el rey Fernando el Católico, aun contando con pilotos españoles experimentados como Juan Díaz de Solís, el cántabro Juan de la Cosa o Vicente Yáñez Pinzón, optó en 1508 por el florentino, ya que en aquellas fechas existía el favoritismo y la influencia en la Corte, postergando a nuestros conterráneos.

La enseñanza náutica en España en aquella época crucial se impartía básicamente en el Colegio de Pilotos Vizcaínos, establecido en Cádiz por Real Cédula de los Reyes Católicos, dictada en Sevilla el 18 de marzo de 1500, si bien la auténtica Universidad de Mareantes fue la creada en la Casa de la Contratación, siguiendo el estilo de la portuguesa de Sagres.

Posteriormente, por Real Cédula de Carlos II en 1681, se creó el Colegio de San Telmo para la enseñanza náutica, cuyo edificio fue adquirido posteriormente por los duques de Montpensier y cedidos por éstos a la Iglesia sevillana, donde residió el Seminario Diocesano, y por convenios pasó finalmente a la sede de la Junta de Andalucía.

La Casa de Contratación, tras haber pasado a depender del Consejo Real y de Indias como rama aislada del Consejo de Castilla, se suprimió en 1790 tras una pérdida paulatina de poder, pasando a Cádiz en 1717. El documento fundacional de la Casa de Contratación se halla en el Archivo de Simancas. Se fecha alrededor de 1502, y su autor fue el sevillano Francisco de Pinelo, jurado y tesorero en los preparativos del segundo viaje de Colón. La Casa de Contratación contaba con un Tribunal que dilucidaba los pleitos civiles entre comerciantes y marinos, fletamentos, seguros, asuntos de baratería (comprar fiado para vender fiado a menos de su valor para hacerse con dinero contante y sonante). En el año 1552 se reforma el Reglamento de la Casa de la Contratación, regulando la inspección de los navíos, tripulaciones, control de carga, destinos, etcétera.

De igual modo, el Consejo Real y de Indias sobrevivió hasta 1834; por si fuera poco la labor que hubo de desarrollarse con el Nuevo Mundo, España se embarcó en la aventura de Filipinas, lo que situó a nuestro país en el primer imperio marítimo de la Historia, en declive tras la derrota de Trafalgar.

Sería muy prolijo dedicar a este importante evento el tiempo que merecería, por lo que sólo haremos referencia a sus motivos y desdichado final.

De una parte, el poderío de la escuadra española vino incentivado por el descubrimiento de América, ya que llevó consigo aunar todos los esfuerzos al alcance de nuestros regidores para dotar a nuestras incipientes fuerzas navales para hacer frente al señuelo del Nuevo Mundo y su tráfico de personas y mercancías e incrementar así las arcas reales. Esta política creó malestar entre los tradicionales países marítimos, Inglaterra, Francia y Holanda, entre otros,

TEMAS GENERALES

que se unieron para retar a España. Y bien la meteorología, o los hados, vinieron a cambiar los vientos y la flota de Nelson dio una lección de humildad al duque de Medina-Sidonia, que también gracias a los hados vino a relevar, incomprensiblemente, al marqués de Santa Cruz, don Álvaro de Bazán, cuya postergación le llevó a una muerte prematura. Y hay quien afirma que si el mando de la flota hubiese sido asumido por este último, la batalla de Trafalgar estaría hoy día en los anales victoriosos de la Armada española.

La memoria del marqués de Santa Cruz ha dejado un recuerdo vivo en el palacio que se hizo construir en plena Mancha, en El Viso del Marqués, donde existe un Museo de la Armada en el que se recogen el historial marítimo de don Álvaro de Bazán y las batallas ganadas por el almirante. Cuenta la tradición que, además de haber heredado de su familia los terrenos en que edificó el palacio, con mármol traído de Carrara, decidió instalarlo allí por estar ubicado en una posición geográfica más o menos equidistante de los sitios en los que, por su condición de almirante de la Armada, debía frecuentemente personarse: Valladolid, como lugar de la corte de Felipe II; Cartagena, sede de la flota española, y Lisboa, subse de la Armada española, y que entonces pertenecía a España. Y como punto intermedio geográfico podía atender en mejor medida las continuas llamadas de su rey. Y así, a golpe de caballerizas y pesadas jornadas, despachaba con su majestad los complicados asuntos de Estado.

Por el Tratado de Tordesillas de 1494, Castilla y Portugal fijaron los límites de expansión mundial. Se eligió Sevilla como puerto de salida, por su estratégica situación geográfica, como señala el profesor Domínguez Ortiz. Gracias a su puerto interior podía evitarse el contrabando, así como el asalto de los corsarios que proliferaron en aquellas fechas. A la larga, Cádiz, mejor situada, arrebató a Sevilla esta prerrogativa. En esta última se ubicaban los principales centros de poder, preparación e influencia, como la Universidad de Mareantes, la Casa de Contratación y el Tribunal del Almirantazgo, gozando de una larga tradición mercantil, a más de disponer de gran número de prestamistas, cambistas y banqueros.

De esta forma, en 1520 las Cortes de Castilla y León y, más tarde, en 1595, las Cortes de Valladolid vinieron a confirmar los derechos y privilegios de Sevilla. No obstante, parte de ese monopolio sevillano fue pasando paulatinamente a Cádiz, auspiciado por los comerciantes de la bahía, que venían comerciando con seda, repujados y vinos, a más de disponer de unos derechos portuarios más bajos, menor distancia y mejor embarque.

Es cierto que la mayoría de los procuradores en Cortes rechazaban las peticiones de otros puertos, ya que los impuestos para la Corona venían a representar un 20/30 por 100 del capital invertido. Se calcula que para hacer un viaje remunerable, la diferencia de precios entre España y América debía de ser un 200 por 100 como mínimo. Y el régimen de monopolio permitía a la Corona llevar a cabo arbitrarias incautaciones de metales preciosos a su arribo

a España, y consignado a particulares.

Sevilla vio con malos ojos las concesiones a Cádiz, que también se extendieron a las islas Canarias, «el comercio silencioso», como lo tildó el profesor Morales Padrón. Los comerciantes no españoles estaban excluidos del tráfico marítimo en estos territorios, por reales cédulas de la Corona, desde 1517 a 1614, que posteriormente se extendieron al Derecho Internacional.

Este monopolio de Sevilla fue atemperado al permitirse la libertad de comercio en ciertos productos —ganado y víveres, fundamentalmente— con sólo pagar determinados derechos de descarga, aunque vedada la exportación de herramientas, ropas y vinos, que quedaba sujeta al monopolio estatal.

Hasta 1620 la supremacía de Sevilla en el comercio indiano fue absoluta, y a partir de esa fecha se comenzó a erosionar el sistema monopolístico, aunque gracias a la creación de la Casa de Contratación pudo consolidarse el comercio con las Indias, a pesar de sus críticas y basados en la regulación marítima, que desde las vetustas Reglas de Olerón y Visby, y del Consulado del Mar de Barcelona y Valencia, de finales del siglo XIII y principios del XIV prodigaron los primeros códigos marítimos —iniciados en el Mediterráneo— que sirvieron de base para poder regularizar el transporte por mar y el manejo de las naves.

Todo este conglomerado de antecedentes nos lleva a afirmar que Sevilla siempre ha mirado al mar, y éste se ha compenetrado con Sevilla. Y que



TEMAS GENERALES

América debe su consolidación a Sevilla, desde donde se materializó la gran aventura del almirante genovés, cuyos restos reposan entre los muros de la tercera catedral más grande del mundo, junto a los centros neurálgicos que presidieron su hazaña: Casa de Contratación, Reales Alcázares y Archivo de Indias.

Aunque sea de pasada, traemos a colación las relaciones del Almirante con el Vaticano, por cuanto que su magnífica preparación marinera tuvo su base en los archivos de que disponía su biblioteca, la más completa del mundo. Y ello debido a sus relaciones familiares con Juan Bautista Cibo —Inocencio VIII—, quien no pudo conocer la hazaña de Colón, ya que falleció en el mes de julio de 1492, sucediéndole Alejandro VI en el papado el 26 de agosto de ese mismo año.

Sus relaciones con las máximas autoridades eclesiásticas facilitaron al Almirante muchos de sus contactos con las cancellerías de todo el mundo, y fundamentalmente con sus principales patrocinadores, los Reyes Católicos y los monjes de La Rábida, entre otros.

No queremos pasar por alto los indicios de que el genovés ya había pisado las Indias antes de la fecha histórica del 12 de octubre, lo que le facilitó en gran manera preparar su itinerario vía las islas Canarias, no por las Azores u otra latitud, a fin de seguir las corrientes que le llevarían en dos meses largos al primer lugar del Nuevo Mundo: La Isabela, República Dominicana.

Y ya en el siglo en que vivimos, Sevilla sigue mirando al mar, orgullosa de su río Guadalquivir, con sus ochenta millas que le separan de su hermana Cádiz, con sus mareas diarias, con sus marismas, con sus atardeceres ribereños...

Por ello se ha hecho imprescindible ir mejorando sus condiciones de acceso al puerto, al ser el único interior de la Península. Así, gracias a los dragados y aumentos de calado correspondientes, recortes de meandros, balizamientos y señalizaciones, se ha conseguido rebajar a cinco horas lo que antes requería 23 para recorrer los 119 km que separaban Sevilla de Bonanza, con las tres mareas correspondientes que había que soportar para salir de la capital andaluza.

La instalación de una nueva esclusa, con 400 m de eslora, doble que la actual, y 35 de manga, va a facilitar el acceso de barcos de mayor calado y el transporte de mayor tonelaje, con entrada de cruceros turísticos de indudable interés económico para la ciudad. De esta forma se podrán superar con creces los 5.000.000 de toneladas que actualmente se mueven al año. Estadísticamente, podemos señalar que el mayor buque que ha tenido acceso al puerto de Sevilla ha sido el granelero maltés *Cyclades*, de 197,70 metros de eslora. Y el de mayor calado fue el *Slavianka*, mercante búlgaro de siete metros de calado.

El puerto de Sevilla es el que dispone de mayor extensión entre los puertos españoles, ya que tiene 500 hectáreas de superficie de atraque a lo largo de cinco kilómetros, 28 hectáreas de muelles y 500 hectáreas de superficie de flotación, habiendo movido 100.000 contenedores, 1.500 buques de carga y

2.500 pasajeros en el último ejercicio, y cinco millones de toneladas. Con estas cifras, y fomentando la utilización del transporte por la vía fluvial, se ha evitado el movimiento diario de unos 3.000 camiones entre Sevilla, Cádiz y Huelva, con reducción de accidentes y costes.

Seguimos afirmando, como corolario, que Sevilla mira al mar gracias a su río, y dentro de media década nuestro puerto estará situado entre los primeros de Europa, sin tener mar abierto. De ahí la influencia histórica que Sevilla ha ejercido sobre el mar. Pero para ello ha sido necesario no solamente la hazaña colombina, sino la preocupación de nuestras



autoridades marítimas de atender la privilegiada situación de Sevilla para acercarla más al mar, facilitando su acceso y sus disponibilidades dentro del recinto portuario. Pero hay que dotarla además de los medios materiales estructurales, también de medios de adaptación y formación del personal adscrito a este estamento. De ahí que por mediación de las autoridades académicas se están fomentando cursos de especialización en todas las ramas de la navegación. En el próximo curso académico, a través de la Universidad Pablo de Olavide, se van a efectuar cursos dirigidos por profesionales del sector que permitan que la asistencia del personal a las clases pueda ser compatible con sus tareas diarias.

Las asociaciones nacionales e internacionales relacionadas con el Derecho Marítimo han venido eligiendo en diversas ocasiones a Sevilla como sede de sus conferencias por razones obvias. Concretamente en el año 2008, el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, fundado en Sevilla en 1987, celebró su XII Congreso en nuestra ciudad, en su 20 aniversario, y reunió a los mayo-

TEMAS GENERALES

res expertos del mundo marítimo para analizar la situación actual del sector y estudiar la nueva Ley de Navegación Marítima Española, actualmente en las Cortes.

Sevilla seguirá mirando al mar, y en los albores del siglo XXI trataremos de seguir construyendo una ciudad marinera, con su nuevo puerto, con sus hombres forjados en la ciencia náutica, y recibiendo con alborozo a nuestros hermanos de allende los mares, para que disfruten y contemplen los dones que la naturaleza nos ha prodigado, y que sirva de vínculo entre el Viejo y el Nuevo Continente, en donde un Almirante y nuestros Reyes Católicos pusieron la primera piedra.

Nota de la REVISTA GENERAL DE MARINA.—Este artículo es un extracto de la conferencia pronunciada en el Salón de Plenos del Ayuntamiento de Chipiona en los cursos de «Temas Sevillanos» organizados por el Ateneo de Sevilla, bajo la dirección de don Antonio Bustos.

