

EL PAISAJE PORTUARIO EN LA BAHÍA DE CÁDIZ A FINALES DE LA EDAD MEDIA: LOS MUELLES FLUVIALES¹

THE PORT LANDSCAPE IN THE BAY OF CÁDIZ IN THE LATE MIDDLE AGES: THE RIVER PORTS OF THE GUADALETE

ENRIQUE JOSÉ RUIZ PILARES

enrique.pilares@uca.es

UNIVERSIDAD DE CÁDIZ²

http://dx.doi.org/10.25267/Riparia_sup.2019.i2.07

RESUMEN

La bahía de Cádiz era uno de los espacios litorales más dinámicos económicamente a finales de la Edad Media. Su desarrollo comercial no puede entenderse sin la infraestructura portuaria y viaria que permitió la interconexión entre espacios productores y mercantiles. En este trabajo nos centraremos en el análisis de uno los elementos menos conocidos del paisaje portuario gaditano, los embarcaderos fluviales. Entre ellos, destacó El Portal, en el Guadalete, principal muelle de exportación de los productos agrícolas de Jerez de la Frontera, centro productor por excelencia de la región.

173

¹ Este trabajo forma parte del Proyecto I+D «Solidaridad y/o exclusión en las fronteras marítimas. Castilla en la baja Edad Media» (HAR2013-48433-c2-2-P), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad y dirigido por Eduardo Aznar Vallejo.

² Investigador posdoctoral. Historia Medieval. Departamento de Historia, Geografía y Filosofía. Facultad de Filosofía y Letras, Avda. Gómez Ulla, s/n, 11003, Cádiz, ESPAÑA.

E. J. Ruiz Pilares, «El paisaje portuario en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media: los muelles fluviales del Guadalete», *Suplemento RIPARIA* 2 (2019), 173-210.

PALABRAS CLAVES: Puertos. Bahía de Cádiz. Contratos de fletamiento. El Portal. Jerez de la Frontera. Finales de la Edad Media.

ABSTRACT

The bay of Cádiz was one of the most economically dynamic coastal areas at the end of the Middle Ages. Its commercial development can not be understood without the port and road infrastructure that allowed the interconnection between producer and mercantile spaces. In this work we will focus on the analysis of one of the least known elements of the Cadiz port landscape, the river piers. Among them, said El Portal -in the Guadalete-, mainspring export of agricultural products Jerez de la Frontera, the main producer in the region center.

KEY WORDS: Ports. Bay of Cádiz. Charter contracts. El Portal. Jerez de la Frontera. Late Middle Ages.

1. Introducción

El litoral atlántico andaluz era una de las regiones más dinámicas y atractivas de Europa en la Baja Edad Media³. Varios factores interconectados permitieron su desarrollo económico, especialmente desde finales del siglo XIV⁴. En primer lugar, contaba con una posición estratégica en las rutas del comercio internacional. Sus puertos eran lugares de paso obligatorio para aquellos comerciantes que conectaban los mercados del Mediterráneo con los del Atlántico⁵.

En segundo lugar, el reino de Sevilla era uno de los principales productores de cereal de Castilla⁶. Esta realidad, unida a la creciente importancia del cultivo del vino en la campiña jerezana y del aceite en el Aljarafe sevillano, la convertían en un dinámico centro exportador de productos básicos para el consumo de la sociedad medieval⁷. En tercer lugar, se asentaron en la zona numerosos comerciantes foráneos. Entre los castellanos destacaron los procedentes de Burgos, Galicia y la

³ A. COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ y A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ (coords.) *Andalucía 1492: razones de un protagonismo*, Sevilla, 1992; E. AZNAR VALLEJO, «Andalucía y el Atlántico Norte a fines de la Edad Media», *Historia. Instituciones. Documentos*, 30 (2003), 103-120.

⁴ J. M. BELLO LEÓN, *Extranjeros en Castilla (1474-1501): notas y documentos para el estudio de su presencia en el reino a fines del siglo XV*, Tenerife, 1994, 41-42; ÍDEM, «El Reino de Sevilla en el comercio exterior castellano (siglos XIV y XV)», en CASADO ALONSO, H. (ed.), *Castilla y Europa. Comercio y Mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos, 1995, 57-80.

⁵ R. GONZÁLEZ ARÉVALO, «Comercio exterior del reino de Sevilla a través de los manuales de mercaderías italianos bajomedievales», *Historia. Instituciones. Documentos*, 38 (2001), 219-253.

⁶ En el siglo XV la comarca jerezana producía en torno al 20% del cereal del Reino de Sevilla, M. A. LADERO QUESADA y M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *Diezmo eclesiástico y producción de cereales en el reino de Sevilla (1408-1503)*, Sevilla, 1979.

⁷ E. MARTÍN GUTIÉRREZ, «El viñedo en la zona de Jerez a finales de la Edad Media», en A. MALPICA CUELLO, R. G. PEINADO SANTAELLA, R. G. y A. FÁBREGAS GARCÍA (eds.) *Historia de Andalucía. VII Coloquio*, Granada, 2009, 287-300; M. BORRERO FERNÁNDEZ, *La organización del trabajo. De la explotación de la tierra a las relaciones laborales en el campo andaluz (siglos XIII-XVII)*, Sevilla, 2003.

costa cantábrica⁸. Por parte de los extranjeros, fueron los genoveses los protagonistas, seguidos de portugueses y en menor medida de mercaderes del Atlántico Norte⁹.

El protagonismo de Sevilla en las rutas comerciales bajomedievales está fuera de toda cuestión. Los últimos estudios dedicados a las comunidades de mercaderes, banqueros y transportistas instalados en esa ciudad no hacen más que confirmar esta realidad¹⁰. Era el núcleo de población de referencia de la costa atlántica andaluza desde el siglo XIII. Este protagonismo no significaba que las principales ciudades y villas de su entorno, tanto costeras como fluviales, jugasen un lugar subsidiario en el funcionamiento del complejo o sistema portuario del reino hispalense¹¹. Los últimos estudios desdibujan el binomio Sevilla -«antepuertos»¹². La bahía de Cádiz, o más

⁸ Este fenómeno migratorio se conoce mejor para el caso de Sevilla, M. RONQUILLO RUBIO, *Los vascos en Sevilla y su tierra durante los siglos XIII, XIV y XV. Fundamentos de su éxito y permanencia*, Bilbao, 2004; ÍDEM, «Los gallegos en Sevilla en el siglo XV», *Medievalismo*, 17 (2007), 151-186; y N. PALENZUELA DOMÍNGUEZ, *Los mercaderes burgaleses en Sevilla a fines de la Edad Media*, Sevilla, 2003. Algunas referencias para Jerez en J. M. BELLO LEÓN, «Mercaderes del siglo XV de Jerez de la Frontera», *Historia. Instituciones. Documentos*, 41 (2014), 28-32.

⁹ R. GONZÁLEZ ARÉVALO, «Presencia diferencial italiana en el sur de la Península Ibérica en la Baja Edad Media. Estado de la cuestión y propuesta de investigación», *Medievalismo*, 23 (2013), 175-208.

¹⁰ E. OTTE SANDER, *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla, 1996; 167-200 y M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ y J. M. BELLO LEÓN, «El puerto de Sevilla en la Baja Edad Media (siglos XIII-XV), en B. GARÍ y D. ABUFALIA (coords.), *En las costas del Mediterráneo occidental: las ciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, Barcelona, 1996, 213-236.

¹¹ La historiografía ha venido calificando a los enclaves marítimos gaditanos como «antepuertos» de la capital hispalense. Entre los usos más recientes de este concepto para calificar las relaciones portuarias en la zona M. A. LADERO QUESADA, «Sanlúcar de Barrameda, antepuerto de Sevilla, a finales del siglo XV», en *Mundos medievales: espacios, sociedades y poder: homenaje al profesor José Ángel García de Cortázar y Ruiz de Aguirre*, Santander, 2012, v. 2, 1491-1508.

¹² Raúl GONZÁLEZ ARÉVALO señala el protagonismo compartido entre la Bahía y Sevilla a través del análisis de las comunidades extranjeras: «una situación de igualdad, cuando no se superioridad respecto a Sevilla entre finales del siglo XV y principios del siglo XVI», en «La integración de los italianos en las sociedades portuarias andaluzas «El paisaje portuario en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media...»

específicamente el corredor Guadalete-Bahía¹³, era un espacio geohistórico con sus propias jerarquías, problemáticas, mercados y protagonistas¹⁴.

2. El complejo portuario de la bahía de Cádiz

La bahía es un espacio ideal para comprender las interconexiones portuarias (Fig. 1). Cádiz y El Puerto de Santa María eran dos poblaciones que se configuraron en función de su vínculo con el mar. Las actividades marítimas, ya fuesen de carácter comercial, pesquero o militar, influyeron directamente en su urbanismo y economía. Se trataba de auténticas «ciudades o villas portuarias»¹⁵.

El caso de Jerez, la tercera de las grandes ciudades del entorno de la Bahía, era muy diferente. La ciudad se encontraba a poco más de cuatro kilómetros de su embarcadero fluvial principal. Una distancia que no evitó una correspondencia entre

(siglos XIII-XV)», en B. ARÍZAGA BOLUMBURU y J. Á. SOLÓRZANO TELECHEA (eds.), *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media*, Logroño, 2016, 272.

¹³ Agradezco a Emilio MARTÍN GUTIÉRREZ sus reflexiones sobre un concepto que reconoce el protagonismo de Jerez en la comarca. Véase «Paisajes imaginados y paisajes reales a finales de la Edad Media. Humedales y marismas en las comarcas gaditanas», en M. I. VAL VALDIVIESO (coord.), *El agua en el imaginario medieval. Los reinos ibéricos en la Baja Edad Media*, Alicante, 2017, 17-40.

¹⁴ R. J. GONZÁLEZ ZALACAÍN, «De Puerto a Puerto. Las relaciones entre los puertos de la Bahía de Cádiz (Siglos XV-XVI)», en E. AZNAR VALLEJO y R. J. GONZÁLEZ ZALACAÍN (coords.), *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, La Laguna, 2015, 147-177.

¹⁵ La historiografía ha generado diversos conceptos como «ciudades portuarias», «ciudades con puerto» o «puertos sin ciudad» para definir la relación entre el núcleo urbano y su espacio portuario. Para la precisión de estas categorías analíticas nos remitimos a la obra de P. F. SIMBULA, *I porti del Mediterraneo in età medievale*, Milán: Mondadori, 2009, 7-13. Véase también P. RIETBERGEN., «Porto-Città o Città-Porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano», en S. CAVACIOCCHI (coord.), *I porti come impresa...*, 616-624.

el auge de las actividades marítimas y los cambios experimentados en el núcleo urbano¹⁶.

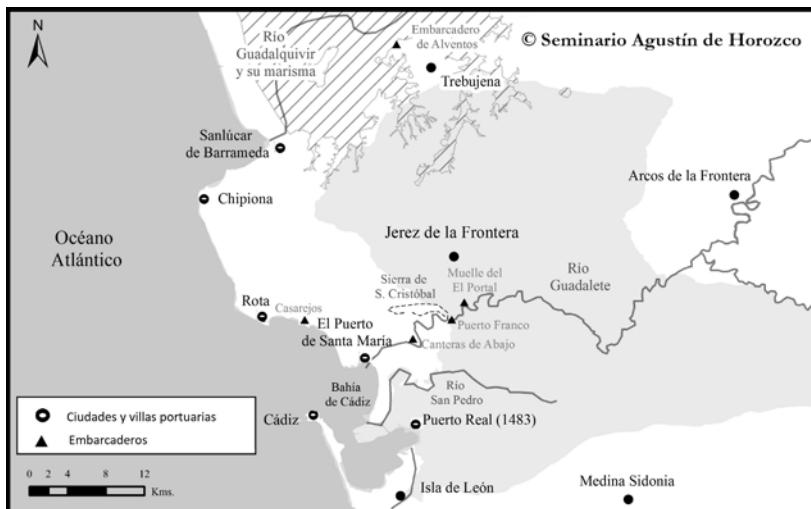


Figura 1. Complejo portuario de la bahía de Cádiz. Finales de la Edad Media

178

En el siglo XV se dio salida a su gran producción agropecuaria a través del Guadalete, que fue la vía de llegada de las comunidades mercantiles foráneas que dinamizaron la vida urbana. Sin embargo, la distancia entre Jerez y los embarcaderos era lo suficientemente amplia para que se configurase una auténtica «ciudad portuaria». Los cambios no fueron drásticos en su urbanismo, menos aún en su sociedad¹⁷. Aunque se fue

¹⁶ R. J. GONZÁLEZ ZALACAÍN y V. GÓMEZ MUÑOZ «Jerez y el Mar en la Baja Edad Media», en J. SÁNCHEZ HERRERO y M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ (dirs.), *750 aniversario de la incorporación de Jerez a la Corona de Castilla: 1264-2014*, Jerez de la Frontera, 2014, 351-372.

¹⁷ En palabras de Roberto J. GONZÁLEZ ZALACAÍN, al igual que ocurría en otra ciudad sin acceso directo al mar como Sevilla, era una «entidad urbana poliédrica, con múltiples orientaciones políticas, económicas y sociales, que configuraron unas sociedades urbanas en las que el papel del mar es importante pero no predominante», en «Violencia y conflicto en las sociedades portuarias de la Baja Andalucía a fines de la Edad Media», en B. ARÍZAGA BOLUMBURU y J. A. SOLÓRZANO TELECHEA (eds.), *Las sociedades portuarias de la Europa...*, 373.

«El paisaje portuario en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media...»

nutriendo de los influjos que le ofrecía el mar, la vinculación con la tierra siguió marcando poderosamente la configuración de su identidad¹⁸. Creemos que sería mucho más adecuado calificarla como una «ciudad con puerto». No por ello su influencia fue menor en el dinamismo comercial de la Bahía de Cádiz, a través de sus puertos fluviales, como se verá a lo largo de este estudio¹⁹.

Las investigaciones realizadas en los últimos años a partir de la documentación cartográfica, derroteros de navegación o manuales sobre el tráfico de mercancías, nos han permitido aproximarnos a los orígenes del desarrollo de esta zona como polo comercial en las rutas que unían el Mediterráneo con el Atlántico Norte²⁰. Según la cartografía náutica, Cádiz y El Puerto de Santa María eran puntos de referencia de los circuitos comerciales desde el siglo XIV. Jerez, por su parte, solo aparece mencionada de manera residual. Ello parece deberse más a criterios de practicidad náutica en la representación de los hitos costeros que al desconocimiento de la jerarquía urbano-portuaria por parte de los navegantes de la época. En este sentido, las menciones habituales a El Puerto, que controlaba la desembocadura del Guadalete, bien pudiesen referirse al lugar al que se debía acceder necesariamente para llegar hasta Jerez²¹. Una

¹⁸ E. MARTÍN GUTIÉRREZ, *La identidad rural de Jerez de la Frontera. Territorio y poblamiento durante la Baja Edad Media*, Cádiz, 2003.

¹⁹ Un caso similar era el de Valencia. Más allá de las diferencias en el flujo comercial, también estaba alejada de su puerto, D. IGUAL LUIS, «Non ha porto alcuno, ma solo spiaggia. La actividad marítima valenciana en el siglo XV», *Aragón en la Edad Media*, 25, 2014, 101-134.

²⁰ V. MUÑOZ GÓMEZ, J. M. BELLO LEÓN y R. GONZÁLEZ ZALACAÍN, «Nuevas propuestas con viejas fuentes: la documentación para el estudio de los puertos andaluces en la Época de los Descubrimientos», en *XX Coloquio de Historia Canario Americana. Homenaje a Francisco Morales Padrón. Sevilla-Canarias-América. El Atlántico como espacio encuentro*, Las Palmas de Gran Canaria, 2014, 180-192; V. MUÑOZ GÓMEZ, «Para el conocimiento de la costa de Andalucía atlántica (siglos XIV-XVI), descripciones, relaciones y documentación náutica», *Historia. Instituciones. Documentos*, 40 (2013), 179-205; R. GONZÁLEZ ARÉVALO, «Comercio exterior...», 219-253.

²¹ Estas reflexiones en V. MUÑOZ GÓMEZ, «Puertos, abras, cabos e islas: la topografía medieval de la costa atlántica de Andalucía a través de las cartas portulanas», en E.

ausencia que se debe también enmarcar dentro de los ritmos de navegación italianos, que elaboraron buena parte de la cartografía conservada. En palabras de Raúl González, los puertos ignorados en la documentación:

«carecerían de todo interés para la navegación atlántica de los convoyes italianos, que se dirigirían desde Cádiz o Sanlúcar de Barrameda hacia el Mar del Norte sin parada alguna o haciendo escala, a lo sumo, en Lisboa o los puertos gallegos»²².

Una imagen más rica en matices se desprende de las páginas dedicadas por los manuales italianos sobre el tráfico de mercancías al Reino de Sevilla. Estos ofrecían una variada información sobre los principales centros comerciales y financieros: gravámenes fiscales, coste de los productos y del transporte, o las equivalencias de las monedas y medidas²³. Aunque la comunidad genovesa estaba asentada en Sevilla ya en el siglo XIII, la presencia de esta ciudad en este tipo de documentación no se registra hasta la primera mitad del XIV. En esas mismas fechas Cádiz empezaba a aparecer en algunos manuales. Estos datos nos confirman que los italianos estaban operando en la bahía de Cádiz desde fechas muy tempranas. Aunque explícitamente no se cita la ciudad de Jerez, buena parte del cereal que adquirían de «Cadisi di Spagna» debía proceder de la campiña jerezana, como se constata documentalmente para el siglo posterior²⁴. En el sistema de fletes de la República de Florencia con destino a Flandes e Inglaterra de 1461, se indicaba

AZNAR VALLEJO y J. GONZÁLEZ ZALACAÍN (coords.), *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, La Laguna, 2015, 198.

²² R. GONZÁLEZ ARÉVALO, «La costa del Reino de Sevilla en la documentación náutica italiana (siglo XV)», en A. MALPICA CUELLO, R. G. PEINADO SANTAELLA, R. G. y A. FÁBREGAS GARCÍA (eds.) *Historia de Andalucía. VII Coloquio*, Granada, 2009, 316-317.

²³ R. GONZÁLEZ ARÉVALO, «Comercio exterior del reino de Sevilla...», 219-253.

²⁴ IBÍDEM, 223-226.

«El paisaje portuario en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media...»

que los cueros que podían cargarse en Cádiz procedían de «Sibilia, di Ceres, di Cadis e di Sanlúcar»²⁵.

Recientemente Roberto González Zalacaín ha reflexionado sobre como se articulaba la red portuaria y comercial de la bahía de Cádiz a finales del siglo XV²⁶. No ha resultado fácil establecer jerarquías entre estos enclaves portuarios²⁷. Tres núcleos destacaban sobre el resto: Cádiz, El Puerto de Santa María y Jerez de la Frontera. Los dos primeros eran los grandes centros portuarios de la zona²⁸. Cádiz era clave en las escalas entre el Mediterráneo y el Atlántico. También era la puerta de entrada a la Bahía, lo que le permitía un gran control sobre el espacio. En 1493 los Reyes Católicos le concedieron el

²⁵ R. GONZÁLEZ ARÉVALO «Corso, comercio y navegación en el siglo XV. Castilla y las galeras mercantiles de Florencia», *En la España Medieval*, v. 34 (2011), 87. La documentación florentina puede contrastarse con la notarial jerezana: el cuero gaditano procedía en su mayor parte de las carnicerías de Jerez, J. A. MINGORANCE RUIZ, *Los extranjeros en Jerez de la Frontera a fines de la Edad Media*, tesis doctoral, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, 2013, <http://hdl.handle.net/10433/755>, 1833.

²⁶ R. GONZÁLEZ ZALACAÍN, «De puerto a puerto...», 147-178. Algunos trabajos significativos sobre los principales puertos que componen este complejo portuario en M. A. LADERO QUESADA, «Unas cuentas en Cádiz (1485-1486)», *Cuadernos de Estudios Medievales*, II-III (1974-75), 88.; R. ROMERO MEDINA, «Almojarifazgo portuense o los derechos de carga y descarga. El cobro de los situados aduaneros del comercio marítimo (1489-1541)», *Revista de Historia del Puerto*, 42-1 (2009), 35-62; R. GONZÁLEZ ZALACAÍN y V. MUÑOZ GÓMEZ, «Jerez y el mar...», 353-355; y E. MARTÍN GUTIÉRREZ, «La participación de Jerez de la Frontera en los circuitos comerciales atlánticos finales de la Edad Media: los contratos de fletamiento» en M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ (coord.), *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*, Cádiz, 2006, 133-141.

²⁷ R. GONZÁLEZ ZALACAÍN, «De puerto a puerto...», 176-177. Para profundizar sobre el concepto de «jerarquías portuarias» y los elementos que permiten diferenciar los diferentes enclaves, como el volumen comercial, ver A. POLONIA, «European seaports in the Early Modern Age: concepts, methodology and models of analysis», *Cahiers de la Méditerranée*, 80 (2010), 17-39.

²⁸ J. SÁNCHEZ HERRERO, *Cádiz, la ciudad medieval y cristiana: 1260-1525*, Córdoba, 1981; y A. FRANCO SILVA, «Los pescadores del Puerto de Santa María y sus problemas a comienzos del siglo XVI», *Historia. Instituciones. Documentos*, 22 (1995), 191-214. Una aproximación a la configuración urbanística de estas ciudades en R. FRESNADILLO GARCÍA, «Cádiz en la Edad Media», *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 10 (2008), 399-411; y J. ABELLÁN PÉREZ, *El Puerto de Santa María a fines de la Edad Media (Urbanismo y vida cotidiana)*, El Puerto de Santa María, 2006.

monopolio del comercio con Berbería, sistema que fue abolido ante las numerosas quejas de los otros enclaves de la zona en 1501²⁹. Además, los monarcas le reconocieron el derecho a ser el puerto de embarque de todos los productos agrícolas procedentes de los núcleos señoriales de la zona³⁰. A finales de la Edad Media se había convertido en un gran centro de negocios. Muchos operadores internacionales se instalaron en ella para participar de las posibilidades que ofrecían los mercados comarcales³¹. Debido a ello, gran parte de la élite política gaditana tenía orígenes ligures a mediados del siglo XV³².

Por su parte, El Puerto de Santa María era un núcleo marinero que vivía sobre todo de la pesca y el transporte. En ella se reclutaba la mayor parte de la tripulación de las embarcaciones que partían de la Bahía³³. Estas dos poblaciones estaban avocadas al mar, pero carecían del amplio alfoz que poseía Jerez. Esta última, conectada a la bahía a través del río Guadalete, era el gran centro productor agropecuario de la comarca, la ciudad más poblada, el principal mercado y contaba con una gran red de conexiones viarias que la convertían en el principal distribuidor

²⁹ M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, «La Baja Andalucía a fines del Medievo», *Arquipelago, Revista da Universidad dos Açores*, Serie Historia, v. XI (1989), 41-42.

³⁰ Los delegados de los almojarifes del arzobispado de Sevilla estaban situados en Cádiz, El Puerto y Jerez, lo que provocaba las quejas de los mercaderes ante la cantidad de tasas que les hacían pagar. Jerez era una de las más perjudicadas, como expuso el regidor Leonís Adorno en 1520: «una mercadería paga muchos almojarifazgos, e estos non lo deven las mercaderías porque el arçobispado de Sevilla e obispado de Cádiz es todo un partido e todo se arrienda junto [...] a cabsa de llevar tantos no vienen ningunas mercadurías a esta çibdad», J. A. MINGORANCE RUIZ, *Los extranjeros...*, 1648.

³¹ A partir de las compraventas realizadas en Jerez de la Frontera pueden conocerse buena parte de los integrantes de las principales compañías mercantiles que operaban desde Cádiz. A modo de ejemplo destacamos la del regidor gaditano Andrea Doria y su hermano Luis, IBÍDEM, 1694-1695.

³² F. J. FORNELL FERNÁNDEZ, *Linajes gaditanos en la Baja Edad Media: Breve estudio de la oligarquía local (siglos XIII-XV)*, Cádiz, 2010.

³³ En 1517 el duque de Medinaceli creó la alcaldía de pescadores y maestres de navíos debido a la pujanza que estos sectores tenían en la localidad, A. FRANCO SILVA, «Los pescadores del Puerto...», 193.

hacia el interior³⁴. Esta interrelación entre núcleos portuarios con los productores que se situaban algo más al interior, como Jerez, ha sido señalada por Amélia Aguiar para el caso de la costa portuguesa³⁵.

Estas conexiones eran mucho más complejas si atendemos a la heterogénea realidad jurisdiccional. Jerez, Cádiz - desde 1492- y Puerto Real –fundada en 1483-, eran núcleos de realengo. El resto eran enclaves señoriales: El Puerto de Santa María de la Casa de Medinaceli; La Puente de León y Rota de la Casa de Arcos; y Chiclana de la Casa de Medina Sidonia³⁶. Diversidad jurisdiccional que se tradujo en una fuerte competitividad por los beneficios del auge del comercio y el desarrollo de las actividades pesqueras. Una de sus principales manifestaciones fue un complejo entramado impositivo marcado por diferentes privilegios y tasas fiscales. Citaremos algunos ejemplos³⁷.

A finales del siglo XV fue bastante habitual que los pescadores se negasen a llevar sus capturas al mercado jerezano porque en la Bahía podían obtener precios competitivos sin tener que remontar el Guadalete³⁸. Asimismo, los concejos de Cádiz y El Puerto intentaron imponer toda una serie de tasas a los

³⁴ E. MARTÍN GUTIÉRREZ, *La organización del paisaje rural en la Baja Edad Media*, Sevilla, 2004, 51-77; E. J. RUIZ PILARES, «Jerez de la Frontera: el gran centro productor del complejo portuario de la bahía de Cádiz a finales de la Edad Media», *Estudios sobre Patrimonio, Cultura y Ciencias Medievales*, 20 (2018), 355-386.

³⁵ A. AGUIAR ANDRADE, «A importância da linha costeira na estruturação do reino medieval português. Algumas reflexões», *Historia. Instituciones. Documentos*, 35 (2008), 9-24.

³⁶ A nivel de síntesis nos remitimos a M. A. LADERO QUESADA, *Andalucía a fines de la Edad Media: estructuras, valores, sucesos*, Cádiz, 1999.

³⁷ J. M. BELLO LEÓN, «El marco jurídico y fiscal en los puertos andaluces a finales de la Edad Media», en E. AZNAR VALLEJO y R. J. GONZÁLEZ ZALACAÍN (eds.), *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, La Laguna, 2015, 17-58.

³⁸ E. J. RUIZ PILARES, «El paisaje pesquero de Jerez de la Frontera a finales de la Edad Media: caladeros, flota, distribución y consumo», *Historia. Instituciones. Documentos*, 45 (2018), 377-405.

jerezanos que cargaban navíos de gran tonelaje en la bahía de Cádiz a partir de pequeñas barchas que llegaban desde el río³⁹. Esta ciudad no siempre fue la mayor perjudicada en estos conflictos. A inicios del siglo XVI los vecinos de El Puerto suplicaban ayuda a su señor, el duque de Medinaceli, porque los de Jerez y de Rota «todas las veces que ellos quieren nos quitan las harinas y el trigo y otros bastimentos para proveimiento desta villa diciendo que han de ser ellas primeros proveídas»⁴⁰. Este tipo de competitividad entre puertos se ha documentado en otros ámbitos europeos, como Valencia, las villas de la costa Cantábrica, Burdeos o Flandes⁴¹.

A pesar de las pugnas internas entre las localidades que integraban la bahía gaditana, hubo una necesaria complementariedad entre los diferentes puertos. La interconexión y triangulación entre los núcleos principales es buen ejemplo de ello. Fue habitual que un comerciante residente en Cádiz comprara productos en Jerez que eran fletados por maestres portuenses. Un caso concreto que escenifica esta realidad tuvo lugar en 1518. Un tal Battista, mercader genovés estante en Cádiz, adquirió 18 toneladas de vino y 15 de trigo en Jerez para

³⁹ Una relación mayor de este tipo de conflictos y competitividad entre puertos en R. GONZÁLEZ ZALACAIN, «De puerto a puerto...», 147-178; ÍDEM, «Violencia y conflicto...», 365-400; y J. D. GONZÁLEZ ARCE, «Actividad económica y exacciones fiscales. El almojarifazgo de Jerez en los siglos XIII-XV», en J. SÁNCHEZ HERRERO y M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ (dirs.), *750 aniversario de la incorporación de Jerez a la Corona de Castilla: 1264-2014*, Jerez de la Frontera, 2014, 221-248.

⁴⁰ A. FRANCO SILVA, «Los pescadores del Puerto de Santa María...», 200.

⁴¹ A. DÍAZ BORRÁS, *El ocaso cuatrocentista de Valencia en el tumultuoso Mediterráneo, 1400-1800*, Barcelona: CSIC, 2002; B. ARÍZAGA BOLUMBURU, «Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el Cantábrico en la Edad Media», en B. ARÍZAGA BOLUMBURU y J. Á. SOLÓRZANO TELECHEA (coords.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Logroño, 2005, 17-56; M. BOCHACA, «Typologie et fonctions des ports du Bordelais (fin XV^e-début XVI^e siècle)», *Historia. Instituciones. Documentos*, 35 (2008), 63-83; y S. CREVEILLER, «Complémentarités et rivalités des ports maritimes en Flandre occidentale à la fin du Moyen Âge», en *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, XXXV Congrès de la société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public, París, 2005, 245-260; y D. IGUAL LUIS, «Non ha porto alcuno...», 110.

«El paisaje portuario en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media...»

transportarlas a Safí o Azemmour. Las mercancías fueron cargadas en una carabela propiedad del portugués Gaspar Martín, «surta en El Puerto de Santa María»⁴². Este contrato, como otros muchos, nos permite acercarnos a un escenario que transciende el análisis de una localidad. Fueron varios los centros que participaban en el negocio marítimo. Esta interconexión fue mucho más compleja si atendemos a enclaves portuarios menores (Fig. 1)⁴³. Un entramado portuario donde no podemos olvidar un importante trazado viario que permitía conectar los muelles con su *hinterland*, tanto para el abastecimiento como para la redistribución de los productos importados⁴⁴.

Los datos proporcionados por algunos contratos de fletamiento reflejan perfectamente el rol de estos pequeños núcleos y embarcaderos. El 7 de febrero de 1519 el mercader jerezano Álvaro de Torres contrató en Jerez los servicios del maestre portugués Benito Lorenzo, cuya carabela estaba fondeada en la bahía de Cádiz. En el contrato se estipuló que debían cargarse 50 botas de vino con destino a Gran Canaria en los siguientes embarcaderos: «en la baya de la villa de Chipiona treynta botas, e dos botas en la Baya de Rota, e vna bota en Casarejos, e las otras botas restantes las tome e resçiba en la baya de la çibdad de Cádiz»⁴⁵. Al año siguiente, el florentino Juan

⁴² Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Jerez de la Frontera (en adelante AHPNJF), 1518, Luis de Llanos f. 357r.

⁴³ Estas interconexiones fueron puestas de manifiesto hace algunos años al estudiarse una serie de fletes realizadas en la segunda década del siglo XVI por E. MARTÍN GUTIÉRREZ, «La participación de Jerez...», 133-141. Un análisis más detallado en R. GONZÁLEZ ZALACAÍN, «De puerto a puerto...», 157-158.

⁴⁴ Un reciente estudio sobre las interrelaciones portuarias y su relación con los espacios de captación y redistribución de los productos tomando como referencia la zona de Valencia en D. IGUAL LUIS, «Non ha porto alcuno...», 123-124. El entramado viario jerezano, sus problemas de financiación y su papel en el dinamismo de la comarca ha sido estudiado recientemente en E. J. RUIZ PILARES, «La política viaria municipal a finales de la Edad Media (1430-1530): el caso de Jerez de la Frontera», *Norba. Revista de Historia*, 25/26 (2012-2013), 207-226.

⁴⁵ E. MARTÍN GUTIÉRREZ, E., «La participación de Jerez...», 136.

Amador, estante en Jerez, recurrió a los servicios de otro maestre luso para transportar vino a Lisboa. La carabela estaba anclada en El Portal, donde debía recibir un cargamento «de veinte e cinco toneladas poco más o menos de vino». En el caso de que hubiese espacio en la bodega para más mercancías, estaban obligados a dirigirse «a la cibdad de Calis e recibir más carga»⁴⁶.

La información recogida en estos contratos nos permite conocer cómo las interconexiones fueron diarias. Convivencia en la que se enmarcaban los frecuentes conflictos señalados. En torno a estos conceptos de interdependencia, complementariedad y conflictividad debemos comprender el funcionamiento de la zona como un complejo portuario. Un espacio que no podía ser ajeno a Sevilla, ciudad donde vivían los principales banqueros y comerciantes de la región⁴⁷. Una localidad donde frecuentemente se negociaban contratos mercantiles cuyos productos se embarcaban en los diferentes puertos de la Bahía⁴⁸. Tampoco debemos olvidar el rol de los puertos de Huelva y del Algarve, ya que se debe considerar el Golfo de Cádiz como un amplio espacio portuario interconectado a finales de la Edad Media⁴⁹. Así se comprende que buena parte de los maestres que fletaban barcos en Jerez procediesen de esta región portuguesa⁵⁰.

4. Los embarcaderos fluviales

Jerez no se hubiese integrado en los circuitos marítimos bajomedievales sin haber contado con espacios portuarios

⁴⁶ AHPNJF, 1520-I- 25, Juan Ambrán f. 63r

⁴⁷ R. GONZÁLEZ ZALACAIN, «De puerto a puerto...», 175-176.

⁴⁸ E. OTTE SANDER, *Sevilla y sus mercaderes...*, 217-270.

⁴⁹ Sobre los diferentes puertos de este espacio costero, V. MUÑOZ GÓMEZ, «Para el conocimiento...», 179-205. Sobre el comercio en la región, véase E. AZNAR VALLEJO, E. «Andalucía y el Atlántico...», 103-120; H. BAQUERO MORENO, «Relações relações e comerciais entre Portugal e Baixa Andaluzia nos séculos XIV e XV», *Estudios de Historia y Arqueología Medievales*, X (1994), 25-40.

⁵⁰ Si en Sevilla los maestres portugueses solo se documentaron en el 2,5% de los fletes analizados, en Jerez alcanzaban el 47,5%, E. OTTE SANDER, *Sevilla...*, 214 y AHPNJF, 1512-1520.

«El paisaje portuario en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media...»

propios que le permitiesen tener cierto margen de independencia respecto a los principales núcleos de la bahía de Cádiz. Aunque la ciudad se encontraba algo alejada de los dos principales ríos que transitaban la comarca, el auge económico de la región y la presión de los sectores más involucrados en el comercio marítimo permitieron el desarrollo de una política concejil orientada hacia la construcción de infraestructuras que facilitasen las comunicaciones entre el núcleo urbano y sus embarcaderos fluviales. La mayor parte de ellos se situaban en el Guadalete, más cercano y que discurría por la jurisdicción de su término. No obstante, también se hizo uso de surgideros en el Guadalquivir, gracias al favor que el duque de Medina Sidonia profesó a sus deudos en la ciudad (Fig. 1).

A. El muelle y aldea de El Portal

Este pequeño embarcadero fue uno de los elementos imprescindibles para el desarrollo de la ciudad como un gran mercado y polo de atracción de capitales desde mediados del siglo XV⁵¹. Se encontraba situado en el río Guadalete, al sur del núcleo urbano. Un recorrido de 4,5 kilómetros a través del «camino de El Portal» separaba el muelle de la ciudad. Se trataba de un emplazamiento donde se ha documentado la existencia de población desde antes de la conquista cristiana. En el deslinde de términos entre Jerez y Medina Sidonia de 1269 contaba con término propio. Poco después se integró en la jurisdicción jerezana⁵².

La aldea del Portal estaba situada en un punto estratégico para los intereses de la ciudad, lo que permitió que se mantuviese poblada a lo largo de la Baja Edad Media. No ocurrió lo mismo

⁵¹ E. MARTÍN GUTIÉRREZ, E., «La participación de Jerez...», 133-141.

⁵² En los Hoyos del Zurraque, Jerez «parte término [con] Medina, La Puente y El Portal». Este deslinde y un estudio del topónimo en E. MARTÍN GUTIÉRREZ., «Análisis de la toponimia...», 288-289.

con otros núcleos rurales documentados en el siglo XIII⁵³. Se situaba en uno de los márgenes del río Guadalete, al pie de la sierra de San Cristóbal. Esta estribación montañosa separaba los términos de Jerez y El Puerto de Santa María⁵⁴. A poca distancia del lugar, río abajo, entre la ladera de la dicha sierra y el Guadalete, se situaba la ermita de Santa Catalina del Río⁵⁵. Junto al embarcadero, río arriba, la de San Nicolás del Portal⁵⁶. Desaparecidas en el siglo XIX, se trataban de los centros religiosos a los que se encontraban vinculados los habitantes de la aldea. Tenemos constancia de la celebración de una romería anual por parte de los lugareños a Santa Catalina⁵⁷.

El Portal era un núcleo de población disperso donde sus habitantes se caracterizaron por la posesión de viñas, algunas huertas y por el aprovechamiento de las posibilidades que le ofrecía el tráfico fluvial⁵⁸. Junto al embarcadero había algunas

⁵³ La dureza de la vida fronteriza en el siglo XIII y el asentamiento de una sociedad orientada hacia un sistema económico marcado por el desarrollo de la ganadería expansiva frente al regadío, desembocaron en un paisaje caracterizado por el despoblamiento de los pequeños núcleos de población andaluces, IBÍDEM, 257-300.

⁵⁴ En 1434, un juez de términos aludió a ella en estos términos: «la alcaría e aldea que desán de El Portal», ÍDEM, *La identidad rural de Jerez*..., 242.

⁵⁵ Existen menciones de esta ermita desde 1414, M. M. GARCÍA GUZMÁN y J. ABELLÁN PÉREZ, *La religiosidad de los jerezanos según sus testamentos (Siglos XV)*, Cádiz, 2016, 54. Su localización en Archivo Municipal de Jerez de la Frontera (en adelante AMJF), Actas Capitulares (en adelante AC), 1498 f. 26r.

⁵⁶ Su origen parece remontarse a tiempos de Alfonso X. Era el lugar donde se asentó la hueste cristiana para la toma de la ciudad. En ella se veneraban las imágenes de Nuestra Señora de El Portal y San Nicolás. Se constata que recibían donaciones para su mantenimiento desde 1392, M. M. GARCÍA GUZMÁN y J. ABELLÁN PÉREZ, *La religiosidad de los jerezanos*..., 54.

⁵⁷ El jurado Juan Fernández de Torres se quejó de un vecino de la ciudad que plantó viñas junto al camino que conectaba la ciudad con Santa Catalina. Se determinó que no se alterase el camino y «dejen por donde e como iba». Parte de la tierra tomada se dejó para «los que vienen a romería pongan sus bestias», AMJF, AC, 1447 f. 58r.

⁵⁸ La llamada huerta de Martín Díaz estaba situada en la aldea del Portal, junto al Guadalete. En ella se plantaban sobre todo naranjos. Tenía una noria, un palomar, un par de albercas y una pequeña casa, E. MARTÍN GUTIÉRREZ, *La organización del paisaje*..., 75. La aldea también se encontraba rodeada de pagos vitivinícolas como el de Parpalana, IBÍDEM, p. 191.

viviendas donde residían el almojarife -«el guarda de El Portal»- y algunos hombres bajo su mando⁵⁹. También se localizaba la casa del barquero. Este oficio era arrendado por el concejo cada tres o cuatro años. Solo existía una barca autorizada para cruzar el Guadalete hasta finales del siglo XV. Tenía una gran importancia estratégica, ya que permitía conectar Jerez con el sur de la comarca gaditana⁶⁰. El barquero también tenía derecho a una casa -a modo de venta- que servía de albergue para los transeúntes de la zona⁶¹. No tenemos constancia de estibadores que se dedicasen en exclusiva a la carga y descarga de mercancías. Lo más probable es que estas labores la realizasen un heterogéneo conjunto de individuos interesados en estos intercambios; los carreteros que iban y venían de la ciudad, los marineros que se enrolaban en las embarcaciones, o los propios moradores de la zona, que compaginaron sus labores agrícolas con las portuarias.

Este paisaje no quedaría completo sin el análisis del puerto. La propia etimología del topónimo *El Portal* nos traslada al espacio que daba sentido a su existencia. En el siglo XV solo contaba con infraestructuras precarias⁶². En 1466 el barquero del

⁵⁹ R. J. GONZÁLEZ ZALACAÍN y V. GÓMEZ MUÑOZ, «Jerez y el Mar...», 359-362.

⁶⁰ Era explotada según un privilegio regio por el concejo. Sus beneficios engrosaban las exiguas arcas municipales. La construcción del Puente de la Cartuja inició su declive a mediados del siglo XVI, E. J. RUIZ PILARES, «La política viaria municipal...», 207-226.

⁶¹ AMJF, AC 1506 f. 131r. Hay constancia de ella desde el segundo tercio del siglo XV. Aunque era un derecho que debía ser explotado en régimen de monopolio por el barquero, los moradores de la zona intentaron beneficiarse de la continua llegada de transeúntes. En 1466 se notificó que «algunos vecinos de la qibdad han hecho agora nuevamente casas en sus viñas e heredades onde asimismo vende vino e pan e otros mantenimientos e acogen gente», AMJF, AC, 1466 f. 131r. A pesar de las quejas, los lugareños siguieron ofreciendo estos servicios, AMJF, AC 1516 f. 628r.

⁶² Una primera aproximación a esta problemática en R. J. GONZÁLEZ ZALACAÍN y V. GÓMEZ MUÑOZ, «Jerez y el Mar...», 356-357. Esta situación se repetía en la mayor parte de los puertos andaluces. Sevilla no contó con un buen muelle y una grúa hasta bien entrado el siglo XV. Una realidad no muy distinta a la ocurrida en los puertos del Cantábrico. Aunque el tráfico marítimo entre estas poblaciones y los reinos del norte de Europa fue fluido desde el siglo XIII, las infraestructuras portuarias fueron precarias hasta finales de la Baja Edad Media. Bilbao -1402-, seguida de Santander -1434-, San Sebastián -1440-, Laredo -1460- y Pasajes -1497- fueron las ciudades donde

concejo se quejaba de la necesidad de «un molle que se faga al Portal»⁶³. Este asunto no se planteó seriamente hasta finales de la centuria, en pleno auge del comercio marítimo atlántico. En el año 1500 los mercaderes se quejaron reiteradamente de las pérdidas que sufrían por las condiciones de las instalaciones portuarias: «en el trigo y de ceuada e farina e vino e otras cosas [...] para lo lleuar al mar por el río [...] se dañaba parte del cargamento al no haber molle de piedra por donde se puedan cargar e descargar de los navíos». Alegaban que los carreteros se veían obligados a entrar con sus bueyes en el vado del río para transportar las mercancías, lo que provocaba que los animales se ahogasen y las mercancías se dañasen o perdiesen⁶⁴. A pesar de la resolución favorable del concejo, la ejecución de las obras no finalizó hasta la segunda década del siglo XVI⁶⁵. La tardía construcción de este muelle explica porque no se documentan navíos de cierto calado –carabelas- atracando en El Portal hasta 1514⁶⁶. Hasta esa fecha pequeñas barcas se encargaban del mayor parte de las conexiones con la Bahía de Cádiz.

paulatinamente se construyeron muelles de piedra, M. González Jiménez y J. M. BELLO LEÓN, «El puerto de Sevilla...», 213-271; y B. ARÍZAGA BOLUMBURU y J. Á. SOLÓRZANO TELECHEA, «La construction d'infrastructures portuaires dans les villes du nord de la péninsule ibérique à la fin du Moyen Âge», en M. BOCHACA y J. L. SARRAZIN (eds.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIVe-XVIIesiècles)*, Rennes, 2007, 121-140.

⁶³ AMJF, AC, 1466 f. 131r.

⁶⁴ El modelo a seguir, como planteó una comisión de investigación formada por varios oficiales, «sería un muelle de piedra en El Portal para mejor descargar mercancías sin peligro y trabajo como en Sevilla» J. A. MINGORANCE RUIZ, *La colonia extranjera en Jerez a finales de la Edad Media*, Jerez de la Frontera, 2014, 203-204.

⁶⁵ Se trató de un acondicionamiento en las infraestructuras de poco calado. A lo largo del siglo XVI y a inicios del XVII hubo varios intentos de mejorarla y construir un buen embarcadero de piedra, pero la fuerza de las corrientes de agua, la poca firmeza del terreno, o la escasa cualificación de los operarios, provocaba que se arruinases rápidamente, E. DE LOS RÍOS MARTÍNEZ, «Los informes de Cristóbal de Rojas y Julio César Fontana para hacer un muelle y un puente sobre el río Guadalete», *Laboratorio de Arte*, 14 (2001), 13-25.

⁶⁶ El primer flete realizado desde este muelle está fechado en mayo de 1514. Se trataba de la carabela Santiago, AHPNJF, 1514-V-5, Luis de Llanos f. 497v. Esta ausencia no se puede achacar a la pérdida de fuentes. La información de los protocolos de 1484,

«El paisaje portuario en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media...»

Tan necesarias como las estructuras portuarias fueron las vías de comunicación. Con la intensificación del tráfico mercantil, el mantenimiento de la red viaria entre el núcleo urbano y su puerto era imprescindible⁶⁷. Este fenómeno ha podido constatarse en el norte de Castilla, con proyectos para mejorar las conexiones entre Burgos y los puertos del Cantábrico⁶⁸. El camino que conectaba la ciudad con El Portal era bastante angosto y sinuoso. Discurría desde el arrabal de San Miguel hasta el embarcadero por espacios dedicados al cultivo del viñedo y olivares⁶⁹. El concejo tuvo que destinar grandes recursos para su mantenimiento. El terreno estaba conformado por marismas, tierras bajas y anegables que pertenecían al paleocauce del Guadalete. Por allí transcurría el arroyo de Guadabajaque, que se desbordaba y apantanaba la zona con las lluvias invernales⁷⁰. Las comunicaciones no mejoraron a lo largo del siglo XVI. En 1597 un corregidor indicaba que por los excesivos costes y las dificultades del transporte «muchos navíos iban a cargar a otras partes»⁷¹. A inicios del XVII el camino seguía siendo poco transitable según el informe del ingeniero italiano Julio César Fontana: «era imposible andar carros por él y por esto llevan las botas –de vino- arrastrando por el agua»⁷².

1489, 1490 y 1492 es bastante abundante. Lo mismo ocurre con los protocolos seriados desde 1501 a 1513, AHPNJF, 1484-1513.

⁶⁷ E. J. RUIZ PILARES, «La política viaria municipal...», 212-217

⁶⁸ J. P. MOLENAT, «Chemins et ponts du Nord de la Castille au temps des Rois Catholiques», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, t. 7 (1971), 115-162.

⁶⁹ Partía desde la Puerta Real, atravesaba El Arenal y discurría por la parroquia de San Miguel por la bajada de San Telmo. Posteriormente continuaba por olivares hasta el llamado «Pozo de las Barbillas», entre los pagos de Gibalcón y Solete, E. DE LOS RÍOS MARTÍNEZ, «Los informes de Cristóbal...», 15-16; y E. MARTÍN GUTIÉRREZ, *La organización del paisaje...*, 253-255.

⁷⁰ E. J. RUIZ PILARES, «La política viaria municipal...», 214-217.

⁷¹ A. DOMÍNGUEZ ORTI, «La baja Andalucía», en GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M. y LÓPEZ DE COCA, J. E., *Historia de Andalucía*, v. IV, Madrid: ed. Planeta, 1980, 335-336.

⁷² E. DE LOS RÍOS MARTÍNEZ «Los informes de Cristóbal de Rojas...», 19.

B. Otros embarcaderos: las Canteras y Puerto Franco

El Portal no fue el único embarcadero por el que fueron exportados los productos del alfoz jerezano⁷³. En el término de la ciudad y las villas limítrofes se situaban toda una serie de emplazamientos que fueron utilizados con frecuencia por los vecinos para la exportación de sus mercancías. De cara al tráfico marítimo, el más importante de todos era el «puerto de Alventos» (Fig. 1). Estaba situado cerca de la desembocadura del Guadalquivir. Con orígenes en época romana, estaba ubicado en la villa de Trebujena, a poco más de 30 kilómetros al norte de Jerez⁷⁴. A pesar de la distancia con el núcleo urbano, este embarcadero era muy cercano a las propiedades que muchos vecinos poseían en la zona septentrional del término, difíciles de comunicar con El Portal.

Aunque no se han documentado registros notariales que nos informen de su tráfico, tenemos constancia de que los jerezanos tenían permiso para cargar y descargar sin imposiciones los géneros de la tierra. En 1496, el regidor jerezano Francisco Díaz Vera defendió ante sus compañeros que el dicho puerto «era franco de tiempo inmemorial y que había sido exento y libre para todo lo que allí traxesen los vecinos de Xerez»⁷⁵. La opinión de los duques de Medina Sidonia, señores de Trebujena, era muy diferente. Según argumentó el duque Alonso de Guzmán en 1516, el disfrute del muelle se remontaba al «amor» que su bisabuelo, Juan Alonso de Guzmán, dispendia a sus deudos jerezanos a mediados del siglo XV:

«existe un concierto, entre mi bisabuelo el duque Juan y el concejo jerezano para que los vecinos de éste último pudieran

⁷³ R. J. GONZÁLEZ ZALACAÍN y V. GÓMEZ MUÑOZ, «Jerez y el Mar...», 353-355.

⁷⁴ Este topónimo significaba «dugar de llegada», E. MARTÍN GUTIÉRREZ, «Análisis de la toponimia y aplicación al estudio del poblamiento. El alfoz de Jerez de la Frontera durante la Baja Edad Media», *Historia.Instituciones. Documentos*, 30 (2003), 259.

⁷⁵ IBÍDEM, 260.

«El paisaje portuario en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media...»

hacer uso del dicho puerto para el transporte de sus mercancías, especialmente vino⁷⁶.

Sea como fuere, los jerezanos siguieron comercializando en Alventus a inicios del siglo XVI. Este presunto acuerdo de buena vecindad en la práctica no era tal. La competencia comercial entre Jerez y Sanlúcar de Barrameda, cabecera del señorío de los Medina Sidonia, provocó tensas situaciones como las que el propio Francisco Díaz de Vera denunció en 1515. Este personaje era uno de los miembros de la élite más activos en el comercio marítimo⁷⁷. Alegó que, tras «cargar por el puerto de Alventus ciertas botas [...]», ge las an embargado los de Sanlúcar». El concejo comisionó al propio Díaz de Vera, vasallo del duque, para que convenciera a su señor para proteger «la posesión que se tyene, porque la cibdad no dé más quexa dello y no lo pierda». La labor del comisionado tuvo éxito: en 1516 se confirmó el privilegio citado⁷⁸.

193

Otros productos necesitaron ser embarcados en otros lugares más cercanos a los puntos de extracción. Era el caso de la llamada «piedra de Jerez», obtenida en las canteras de San Cristóbal⁷⁹. El cabildo catedralicio hispalense era propietario de «la cantera de la Iglesia» en la referida sierra. Desde 1436 se constatan las labores extractivas para las obras de construcción de

⁷⁶ M. C. BORREGO PLA, «La Casa de la Contratación y Jerez...», 419- 420.

⁷⁷ Entre otros muchos contratos, Díaz de Vera adquirió una venta o bodegón camino de Tempul donde plantó mimbrales para auxiliar su negocio vitivinícola, E. MARTÍN GUTIÉRREZ, «El agua en Tempul a finales de la Edad Media», en L. G. LAGÓSTENA BARRIOS (Ed.), *Lacus autem idem et stagnus, ubi immensa aqua convenient. Estudios Históricos sobre Humedales en la Bética (II)*, Cádiz, 2016, 76-77.

⁷⁸ M. C. BORREGO PLÁ, «La Casa de la Contratación y Jerez durante el quinientos: el intento por romper un monopolio», en E. VILA VILAR, A. ACOSTA RODRÍGUEZ y A. L. GONZÁLEZ RODRÍGUEZ (coords.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, 2004, 420

⁷⁹ Aunque buena parte de los yacimientos se encontraban en la zona portuense de la sierra, la mayoría de los trabajadores eran jerezanos, RODRÍGUEZ ESTÉVEZ, J. C., «Los constructores de la catedral» en VV. AA., *La catedral gótica de Sevilla: fundación y fábrica de la obra nueva*, Sevilla, 2006, 170-171.

la Catedral de Sevilla⁸⁰. En 1467 los canónigos encargaron la construcción de un muelle para cargar el material junto a la cantera en el Guadalete. Suponemos que se trataba del modesto cargadero de «las Canteras de Abajo», ya en término de El Puerto de Santa María (Fig. 1)⁸¹. A partir de 1537, la piedra procedía de una cantera existente en la dehesa jerezana de Martelilla, exportada desde el embarcadero del Amarguillo, cerca del camino de Puerto Real⁸².

Al sur de San Cristóbal también se situaba el embarcadero de Puerto Franco (Fig. 1). Aunque eventualmente la piedra de las canteras pudo ser cargada en este lugar, este enclave fluvial destacó por el desarrollo de las actividades pesqueras⁸³. Se situaba en uno de los márgenes del Guadalete, en la linde entre Jerez y El Puerto de Santa María. Al igual que en El Portal, un siniuso camino conectaba la ciudad con Puerto Franco. Las atenciones que recibió esta infraestructura viaria fueron bastante menores, aunque los terratenientes con propiedades en la zona presionaron al cabildo para que la calzada se mantuviese en buenas condiciones⁸⁴. También contaba con una barca para transportar a los vecinos de un margen al otro del río⁸⁵.

⁸⁰ J. C. RODRÍGUEZ ESTÉVEZ, «Los canteros de la obra gótica de la Catedral de Sevilla (1433-1528)», *Laboratorio de Arte*, 9 (1996), 49-71.

⁸¹ El cabildo catedralicio tuvo que reparar dicha infraestructura en 1499. Se trataba de un muelle de piedra con un cargador o grúa cercano al convento de la Victoria de El Puerto de Santa María. El desplazamiento de la piedra desde la cantera al río era realizado por carretas tiradas por mulas debido a lo escarpado del terreno, que impedía el trabajo a los bueyes, J. C. RODRÍGUEZ ESTÉVEZ, «Los constructores de la catedral» en VV. AA., *La catedral gótica de Sevilla*, 183-184.

⁸² IBÍDEM, 200. No será hasta 1534 cuando se ponga en explotación esta cantera. Esta piedra fue clave en edificación del puente de la Cartuja y las principales obras civiles - palacios renacentistas y las nuevas casas capitulares jerezanas- del siglo XVI, R. ROMERO MEDINA y M. ROMERO BEJARANO, «Arquitectura tardogótica en el sur del antiguo Arzobispado de Sevilla: los maestros canteros y la construcción del puente de Cartuja (1525-1541)», *Boletín Museo e Instituto Camón Aznar*, 106 (2010), 251-288.

⁸³ E. J. RUIZ PILARES, «El paisaje pesquero...», 398.

⁸⁴ En 119, el alcalde y regidor Pedro Núñez de Villavicencio se presentó en el cabildo requiriendo que se reparasen tres pequeños puentes de piedra en el camino que discurría entre Jerez y Puerto Franco, que desde el año 1500 estaba poblado por «El paisaje portuario en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media...»

5. El tráfico fluvial: Embarcaciones y navegabilidad

El tráfico marítimo-fluvial en El Portal fue muy dinámico durante el reinado de los Reyes Católicos⁸⁵. El paisaje portuario del Guadalete se configuró entorno a embarcaciones de pequeño tamaño⁸⁶. En la documentación no aparecen sus nombres o los de sus pilotos, pero fueron indispensables para articular las conexiones con la Bahía de Cádiz, fondeadero por excelencia de los navíos que se encargaban del comercio marítimo en la comarca⁸⁷.

Los vecinos gozaban de una exención tributaria sobre las exportaciones de los productos de su agro en la Baja Edad Media. Esta franqueza también se aplicaba sobre aquellas mercancías importadas para el abastecimiento de la urbe. Para hacer uso de estos privilegios transportaban sus mercancías desde El Portal a La Bahía y viceversa⁸⁸. A modo de ejemplo, el regidor Fernán Ruiz Cabeza de Vaca contaba con una barca de remos que le servía para conectar el muelle fluvial con una embarcación mayor que tenía surta en la ensenada que existía en la Bahía⁸⁹. El

pescadores del norte de Castilla que nutrían constantemente a la ciudad de un producto tan demandado como el pescado. El capitular señalaba que estas comunicaciones eran «muy provechosas e onrrosas a la ciudad y con muy poca cosa se hará». Sin embargo, no aludiía a los verdaderos motivos de su súplica: el sendero discurría por varias de sus inmensas propiedades, AMJF, AC 1519 f. 567r.

⁸⁵ E. J. RUIZ PILARES, «La política viaria municipal...», 222.

⁸⁶ Una primera aproximación al tráfico marítimo-fluvial jerezano en E. MARTÍN GUTIÉRREZ, «La participación de Jerez...», 133-141.

⁸⁷ Para un mejor conocimiento de este tipo de embarcaciones véase E. AZNAR VALLEJO, «Barcos y barqueros en Sevilla», *Historia. Instituciones. Documentos*, 21 (1994), 1-11.

⁸⁸ Se ha documentado una barca de estas dimensiones cerca de El Portal, F. J. BLANCO JIMÉNEZ, «Restos de una embarcación en El Portal», *Boletín del Museo de Cádiz*, II (1979-198), 77-86.

⁸⁹ J. D. GONZÁLEZ ARCE, «Actividad económica y exacciones fiscales...», 221-248.

⁹⁰ «Fernando Ruis Cabeza de Vaca, veinte e quatro de la dicha ciudad de Jerez de la Frontera, nos hizo relación diciendo que el teniendo e poseyendo en la villa del Puerto de Santa María vna carabela, e metido en ella ciertos aparejos e otras cosas que podía valer mil castellanos de oro, diz que ovo de enviar la dicha caravela a navegar por la

cumplimiento de estas prerrogativas no estuvo exento de problemas. Los almojarifes debían expedir licencias a los vecinos y moradores para comprar mercancías y exportar productos de su «labranza y crianza». Por citar un caso, en 1433 los delegados de los recaudadores sevillanos en Cádiz se negaban a dar licencia a los jerezanos por temor a que revendiesen los productos sin pagar gravámenes⁹¹.

A finales del siglo XV, con la eclosión comercial que vivió la costa gaditana, la situación se volvió más problemática. En 1485 el concejo jerezano elevó una queja al duque de Medinaceli porque pretendía cobrar aranceles a los vecinos que realizaban el trasbordo de mercancías a las embarcaciones fondeadas en El Puerto de Santa María. Se concluyó que estos serían exentos siempre que el traslado se hiciese en el río y no en tierra. En relación con Cádiz, las dificultades no fueron menores. En 1490 un vecino jerezano se quejó de los almojarifes gaditanos por cobrarle algunas tasas sobre ciertos productos que adquirió de una galera surta en la Bahía. Añadió que su embarcación fue perseguida por las barquetas militares de los recaudadores. Como podemos intuir, los conflictos fueron muy habituales y la actitud de los almojarifes beligerante, con una serie de guardas con barcas controlando la zona. A pesar de ello, no evitaron sistemas de fraude y contrabando bastante organizados⁹².

A través del río también podían navegar sin grandes inconvenientes embarcaciones de medio tonelaje, como carabelas, navíos y barcos. No tenemos noticias de que atracasen en El Portal hasta la década de 1510, cuando se acondicionó un muelle para su carga y descarga. Entre 1514 y 1520, de los 80 contratos de fletes documentados en Jerez, el 70% -56- de los

mar a cosas que le convenía», Archivo General de Simancas, Registro General del Sello, 1488-III-18. Su barca en AHPNJF, 1509, Sebastián Gaitán f. 221r.

⁹¹ J. D. GONZÁLEZ ARCE, «Actividad económica y exacciones fiscales...», 228-229.

⁹² IBÍDEM, 222-225.

«El paisaje portuario en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media...»

cargamentos se realizaron en este embarcadero⁹³. En los protocolos notariales de Sevilla también aparecen ocho naves que recibieron carga en este lugar a inicios del siglo XVI (Fig. 2)⁹⁴.

EMBARCACIONES	CHALUPAS	BARCOS	CARABELAS	NAVIOS	NAOS	TOTAL
Número	2	12	36	10	4	64
Porcentaje	3%	19%	56%	16%	6%	100%
Toneladas medias	16	28	37	36	65	---

Figura 2. Embarcaciones fletadas en El Portal (1484-1520)⁹⁵

Entre las 64 embarcaciones mencionadas, la gran mayoría de la cargazón rondaba las 30 o 40 toneladas⁹⁶. Solían fletarse a la máxima capacidad que permitía la nave, no contabilizándose la parte que se reservaba para el maestre, el capitán o la marinería⁹⁷.

En algún caso se han documentado pequeñas chalupas de los pescadores del norte de la península. En el caso de los cántabros, sabemos que aprovechaban su viaje de vuelta a casa

⁹³ E. J. RUIZ PILARES, *El poder en el concejo de Jerez de la Frontera durante el reinado de los Reyes Católicos (1474-1504): espacios, ámbitos y recursos*, (tesis doctoral inédita), Universidad de Cádiz, 2017, 492-496.

⁹⁴ E. OTTE SANDER, *Sevilla y sus mercaderes...*, 251, 253-255 y 262-263.

⁹⁵ E. J. Ruiz Pilares, *El poder en el concejo de Jerez*, 462 y E. OTTE SANDER, *Sevilla y sus mercaderes...*, 251-263.

⁹⁶ Sobre esta medida de referencia en la fachada Europa Atlántica y su relación con la concepción volumétrica de las embarcaciones ver M. P. MARTÍNS VIANA, «Sociedades portuarias e técnicas mercantil. A metrología do transporte marítimo (seculos XIV-XV)», en J. Á. SOLÓRZANO TELECHEA, B. ARÍZAGA BOLUMBURU y M. BOCHACA(coords.), *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2016, 319-336.

⁹⁷ Recientemente hemos analizado el viaje realizado por una serie de mercaderes entre Bretaña y Andalucía. Era habitual introducir vino para la marinería. Asimismo, se intuye que la tripulación adquiría ciertas mercadurías en los puertos donde desembarcaban para conseguir un salario adicional con su venta, E. J. RUIZ PILARES y M. BOCHACA, «Un exemple de relations commerciales entre le pays de León et l'Andalousie au début du XVI^e siècle, d'après le compte d'un marchand de Morlaix», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 123/4, (2016), 7-34. Ver también, E. M. FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1988, 455.

desde los caladeros andaluces y norteafricanos para cargar los productos de la tierra, especialmente los cotizados caldos de Jerez⁹⁸. Entre las embarcaciones con mayor capacidad que aparecen en la documentación destacan una carabela, un navío y una nao que cargaron 56, 60 y 70 toneladas, respectivamente⁹⁹. La carabela era una nave rápida, «larga, angosta y que disponía de velamen latino», preparada para los frecuentes trayectos de medio alcance que se concertaban en Jerez: Canarias y las posesiones portuguesas¹⁰⁰. Embarcaciones mayores, como las naos, remontaron en pocas ocasiones el río Guadalete. Estos «buques de alto bordo y de aparejo redondo, con poca diferencia entre eslora y manga», podían cargar más de 100 toneladas. Eras ideales para los desplazamientos al norte de Europa¹⁰¹. Fondeaban en la Bahía a la espera que otras embarcaciones más ligeras le transfirieran la mercancía¹⁰². Mayores problemas nos ofrecen los diez bajeles que aparecen denominados como «navíos» en la documentación notarial. Sabemos que eran más ligeras que las naos. Su cargamento oscilaba entre las 17 y las 60 toneladas,

⁹⁸ J. AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, J., «Pesca y comercio entre Castilla e Irlanda a finales de la Baja Edad Media. El caso de los marineros de San Vicente de la Barquera en Irlanda (1489-1517)», en J. Á. SOLÓRZANO TELECHEA, B. ARÍZAGA BOLUMBURU y M. BOCHACA, (coords.), *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media*, Logroño, 2016, 137-164.; B. ARÍZAGA BOLUMBURU, «Gentes de mar en los puertos medievales de Cantábrico», en J. Á. SOLÓRZANO TELECHEA, M. BOCHACA, Michel y A. AGUIAR ANDRADE, Amélia (coords.), *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2012, 32-33.

⁹⁹ La carabela transportaba 50 toneladas de trigo y 6 de vino a Lisboa, AHPNJF, 1518-II-18, Luis de Llanos f. 139v. El navío cargado con 60 toneladas de caldos de la tierra tenía como destino Gran Canaria, AHPNJF, 1520-IV-2, Luis de Llanos f. 546r

¹⁰⁰ E. OTTE SANDER, *Sevilla y sus mercaderes...*, 112. Una síntesis sobre el tipo de embarcaciones empleadas en las aguas andaluzas en E. AZNAR VALLEJO. «La experiencia marítima: las rutas y lo hombres del mar», en A. COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ y A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ (coords.), *Andalucía 1492: razones de un protagonismo*, Sevilla, 1992, 147-148.

¹⁰¹ E. OTTE SANDER, *Sevilla y sus mercaderes...*, 112.

¹⁰² El maestre sevillano Juan de Ratica tenía fondeada su nao en La Bahía. Acordó con el mercader Diego de Baeza que el desplazamiento de la carga en barcas «desde el río del Portal hacia la dicha nao [...] la paguemos de por medio», AHPNJF, 1518-XI-27, Luis de Llanos, sin foliar.

siendo muy difícil precisar si eran embarcaciones de una tipología diferente bajo un concepto genérico. Según Enrique Otte se trataba de «una nao pequeña o una nave que no se adaptó plenamente al tipo de nao»¹⁰³. De los 20 navíos contratados en Jerez, la mitad remontaron el Guadalete para recibir el cargamento en el Portal.

Contamos con datos muy concretos para conocer la flota contratada en la ciudad, ya fuese cargada en El Portal o en La Bahía (Fig. 3). Más del 40% de los servicios estuvieron a cargo de maestres portugueses, principalmente del Algarve. Su embarcación por excelencia fue la carabela, que se adaptaba muy bien a los destinos para los que era empleada: Lisboa, las posesiones lusas norteafricanas y los archipiélagos atlánticos, especialmente Canarias¹⁰⁴. Esta realidad contrasta con los datos aportados por Enrique Otte para Sevilla. La fortaleza de la flota local, radicada en Triana, relegó a un segundo lugar a la portuguesa¹⁰⁵. A la marina lusa le seguía en importancia la comarcana, especialmente la procedente de la cercana villa de El Puerto¹⁰⁶. A diferencia de los lusitanos, los maestres portuenses contaban con una tipología de embarcaciones muy variada, que se adaptaba a diferentes destinos: las naos de gran tonelaje para el Atlántico Norte y las de menor porte para las mismas plazas frecuentadas por los lusos. En tercer lugar, debemos destacar la escuadra del norte de Castilla. Mientras las ligeras embarcaciones pesqueras de los asturianos y cántabros se encargaron de las conexiones con su región de origen, las poderosas naos vascas

¹⁰³ E. OTTE SANDER, *Sevilla y sus mercaderes...*, 112.

¹⁰⁴ La importancia de la flota procedente del Algarve ha sido confirmada también en los registros del puerto de Málaga, A. MORENO OSORIO, «Apuntes sobre la evolución de la factoría portuguesa en Málaga durante el reinado de Carlos V (1516-1556)», *Isla de Arriarán*, XXIX (2007), 65-79, p. 71.

¹⁰⁵ E. OTTE SANDER, *Sevilla y sus mercaderes...*, 113-114 y E. AZNAR VALLEJO, «Las relaciones comerciales entre Andalucía y Canarias a finales del siglo XV y comienzos del siglo XVI», en *Actas del II coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla, 1981, 271.

¹⁰⁶ A. FRANCO SILVA, «Los pescadores del Puerto...», 191-214.

fueron contratadas para los viajes más largos, tal como se había documentado en Sevilla¹⁰⁷. El resto de flotas tuvieron una importancia muy residual. Llama la atención la reducida presencia de maestres sevillanos. Aunque es cierto que la flota «trianera» centro su actividad en Sevilla –prácticamente se encargaron del 65% de los cargamentos que partieron de esta ciudad-, no deja de ser significativo que solo cuatro hispalenses aparezcan en los contratos jerezanos¹⁰⁸. Llegados a este punto, debemos matizar los datos proporcionados por la documentación notarial jerezana. Los 89 contratos estuvieron establecidos en su mayor parte por mercaderes locales o extranjeros avecindados.

NATURALEZA Y NÚMERO DE MAESTRES	FLOTA				
	CHALUPAS	BARCOS	CARABELAS	NAVÍOS	NAOS
Asturias	1		4	1	1
Galicia	1	1	2		1
País Vasco				1	7
Norte de Castilla: 20 / 22,5%	2	1	6	2	9
Cádiz		3		2	
Huelva		1	3		
Puerto de Santa María	3	3		3	4
Sanlúcar de Barrameda	1				
Sevilla		3			1
Andalucía: 27 / 30,5%	0	11	6	5	5
Génova					1
Alicante			2		
Mediterráneo: 3 / 3,5%	0	0	2	0	1
Algarve		1	25	2	
Alentejo			1		
Lisboa y alrededores			2		
Oporto y alrededores			6	1	
Azores			1		
Portugal: 39 / 43,5%	0	1	35	3	0

Figura 3. La procedencia de la flota contratada en Jerez (1484-1520)¹⁰⁹

¹⁰⁷ E. OTTE SANDER, *Sevilla y sus mercaderes...*, 113-114.

¹⁰⁸ E. OTTE SANDER, *Sevilla y sus mercaderes...*, 113.

¹⁰⁹ E. J. Ruiz Pilares, *El poder en el concejo de Jerez...*, 462.

«El paisaje portuario en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media...»

En contraste, sabemos que los comerciantes foráneos - principalmente genoveses- que llegaban diariamente a la ciudad para concertar negocios, poseían embarcaciones en propiedad o contrataban los servicios de los maestres en otras localidades, no dejando rastro documental en Jerez¹¹⁰. A modo de ejemplo, tres comerciantes sevillanos y un jerezano concertaron negocios en Sevilla para cargar el vino adquirido en Jerez entre 1510 y 1511¹¹¹. Con todo, los datos proporcionados por la documentación jerezana nos permiten crear una imagen bastante completa de la tipología de embarcaciones y maestres al servicio de los vecinos de la ciudad.

El concejo jerezano era consciente de las limitaciones comerciales que sufría al no contar con un embarcadero adecuado para un tráfico marítimo cuyo crecimiento estaba siendo exponencial desde inicios del siglo XVI. Se desarrollaron diversos proyectos para evitar la pérdida de estos importantes beneficios económicos. Diferentes iniciativas partieron de los mercaderes y terratenientes comprometidos con estos negocios en el segundo cuarto de la centuria. Mejorar la navegabilidad del Guadalete o conectar este río con el Guadalquivir fueron algunos de los proyectos que se discutieron en el concejo.

Una de los más ambiciosos consistió en acercar el río a la propia ciudad. Los proyectos se iniciaron en torno a 1562. En el diseño estuvo involucrado Juan de Herrera, arquitecto que dirigió la construcción del monasterio de El Escorial. Según un plano datado en torno a 1578, la idea de los ingenieros consistía en abrir un canal en el curso del Guadabajaque. Este arroyo era una antigua prolongación del Guadalete que circundaba la ciudad. El objetivo final era conectar el núcleo urbano con El Portal a través de este arroyo. Estas obras, que interesaron a Felipe II,

¹¹⁰ J. A. MINGORANCE RUIZ, *Los extranjeros en Jerez...*, 287-426.

¹¹¹ E. OTTE SANDER, *Sevilla y sus mercaderes...*, 251, 253-254 y 262-263.

permitirían al monarca contar con un puerto seguro para el amarre de la Flota de Indias. Jerez era un lugar muy apropiado, al contar con un pequeño puerto que desembocaba en la Bahía de Cádiz, base de invierno de la Armada Real. Además, el transporte de la preciada plata por tierra desde esta ciudad a Sevilla evitaba la temida «barra de Sanlúcar», que complicaba a los navíos remontar el Guadalquivir. Para acometer este plan se debía construir un canal con «doce pies de fondo y treinta de ancho, al modo de los de Flandes, para barcos chatos»¹¹². El excesivo coste, el escaso calado del Guadalete y la oposición de las ciudades más próximas -Sanlúcar y El Puerto- hicieron inviables los proyectos¹¹³. A inicios del XVII la decadencia del tráfico fluvio-marítimo jerezano fue irreversible. La colmatación del curso bajo del río hizo imposible que barcos de cierto tonelaje llegasen a El Portal.

6. A modo de conclusión

La importancia económica y estratégica de la bahía de Cádiz en el desarrollo comercial, pero también agropecuario y artesanal, del litoral atlántico andaluz a finales del medievo es una realidad constatada. Este espacio, marcado por interconexiones, complementariedades y funcionalidades diferenciadas, queda muy claramente de manifiesto cuando nos aproximamos al análisis de los contratos de fletamento y compraventa de mercancías. La realidad del Cádiz mercantil, El Puerto marinero, y Jerez productor, auxiliados por numerosos enclaves menores, solo

¹¹² A. M. CUADRADO ROMÁN, «Felipe II y el puerto de Jerez», artículo digital en <https://drive.google.com/drive/folders/0B3mlYkQm7mjfmFpdkjAZzdkNG91MF9fNm1VeHlpVXZqaE83TXF4TWNtcXR0ZVBDBNnpaR3M>, consultado el 2 de enero de 2019.

¹¹³ Otro proyecto buscaba conectar el Guadalquivir a través de las marismas de Asta y el Guadabajaque con Jerez. A inicios del siglo XVII, el ingeniero italiano Julio César Fontana calificó estos proyectos de imposibles. Planteó un plan más realista basado en cierta modificación del cauce del Guadalete para mejorar la llegada de los navíos a Jerez. Como los anteriores, tampoco fue acometido, E. DE LOS RÍOS MARTÍNEZ, «Los informes de Cristóbal de Rojas y Julio César Fontana...», 13-25. Ver también M. C. BORREGO PLA, «La Casa de la Contratación y Jerez...», 417-432.

«El paisaje portuario en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media...»

puede comprenderse con un análisis de conjunto de los diferentes ecosistemas que integran la región.

Conocer al detalle la realidad portuaria y viaria fluvial, nos permite comprender la interacción existente entre la sociedad y su medio natural para superar las adversidades en las comunicaciones y favorecer al máximo el tráfico diario. Asimismo, el análisis de la flota mercantil que periódicamente remontaba los ríos para cargarse de la producción jerezana es un buen ejemplo del dinamismo de la región, como pone de manifiesto la integración de las comunidades foráneas en la comarca.

Bibliografía

- J. ABELLÁN PÉREZ, *El Puerto de Santa María a fines de la Edad Media (Urbanismo y vida cotidiana)*, El Puerto de Santa María, 2006.
- A. AGUIAR ANDRADE, «A importânciā da linha costeira na estruturaçāo do reino medieval portuguēs. Algumas reflexões», *Historia. Instituciones. Documentos*, 35 (2008), 9-24.
- J. AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, «Pesca y comercio entre Castilla e Irlanda a finales de la Baja Edad Media. El caso de los marineros de San Vicente de la Barquera en Irlanda (1489-1517)», en J. Á. SOLÓRZANO TELECHEA, B. ARÍZAGA BOLUMBURU y M. BOCHACA, (coords.), *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media*, Logroño, 2016, 137-164.
- B. ARÍZAGA BOLUMBURU, «Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el Cantábrico en la Edad Media», en B. ARÍZAGA BOLUMBURU y J. A. SOLÓRZANO TELECHEA (coords.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Logroño, 2005, 17-56.
- B. ARÍZAGA BOLUMBURU, «Gentes de mar en los puertos medievales de Cantábrico», en J. Á. SOLÓRZANO TELECHEA, M. BOCHACA, Michel y A. AGUIAR ANDRADE (coords.), *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2012, 13-28.
- B. ARIZAGA BOLUMBURU y J. A. SOLORZANO TELECHEA, «La construction d'infrastructures portuaires dans les villes du nord de la péninsule ibérique à la fin du Moyen Âge», en M. BOCHACA y J. L. SARRAZIN (eds.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIVe-XVIesiècles)*, Rennes, 2007, 121-140.
- E. AZNAR VALLEJO, «Barcos y barqueros en Sevilla», *Historia. Instituciones. Documentos*, 21 (1994), 1-11.
- E. AZNAR VALLEJO, «Andalucía y el Atlántico Norte a fines de la Edad Media», *Historia. Instituciones. Documentos*, 30 (2003), 103-120.
- E. AZNAR VALLEJO. «La experiencia marítima: las rutas y lo hombres del mar», en A. COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ y A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ (coords.), *Andalucía 1492: razones de un protagonismo*, Sevilla: Algaïda, 1992, 123-156.
- E. AZNAR VALLEJO, «Las relaciones comerciales entre Andalucía y Canarias a finales del siglo XV y comienzos del siglo XVI», en *Actas del II coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla: Diputación, 1981, 269-282.

«El paisaje portuario en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media...»

- H. BAQUERO MORENO, «Relações relações e comerciais entre Portugal e Baixa Andaluzia nos séculos XIV e XV», *Estudios de Historia y Arqueología Medievales*, X (1994), 25-40.
- J. M. BELLO LEÓN, «El marco jurídico y fiscal en los puertos andaluces a finales de la Edad Media», en AZNAR VALLEJO, Eduardo y GONZÁLEZ ZALACAÍN, Roberto J. (eds.), *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, La Laguna, 2015, 17-58.
- J. M. BELLO LEÓN, «El Reino de Sevilla en el comercio exterior castellano (siglos XIV y XV)», en CASADO ALONSO, H. (ed.), *Castilla y Europa. Comercio y Mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos: Diputación provincial, 1995, 57-80.
- J. M. BELLO LEÓN, *Extranjeros en Castilla (1474-1501): notas y documentos para el estudio de su presencia en el reino a fines del siglo XV*, Tenerife, 1994.
- J. M. BELLO LEÓN, «Mercaderes del siglo XV de Jerez de la Frontera», *Historia. Instituciones. Documentos*, 41 (2014), 11-44.
- F. J. BLANCO JIMÉNEZ, «Restos de una embarcación en El Portal», *Boletín del Museo de Cádiz*, II (1979-198), 77-86.
- M. BOCHACA, «Typologie et fonctions des ports du Bordelais (fin XVe-début XVIe siècle)», *Historia. Instituciones. Documentos*, 35 (2008), 63-83.
- M. BORRERO FERNÁNDEZ, *La organización del trabajo. De la explotación de la tierra a las relaciones laborales en el campo andaluz (siglos XIII-XVI)*, Sevilla, 2003.
- M. C. BORREGO PLÁ, «La Casa de la Contratación y Jerez durante el quinientos: el intento por romper un monopolio», en E. VILA VILAR, A. ACOSTA RODRÍGUEZ y A. L. GONZÁLEZ RODRÍGUEZ (coords.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, 2004, 417-432.
- A. COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ y A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ (coords.), *Andalucía 1492: razones de un protagonismo*, Sevilla: Algaida, 1992.
- S. CREVEILLER, «Complémentarités et rivalités des ports maritimes en Flandre occidentale à la fin du Moyen Âge», en *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, XXXV Congrès de la société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public, París, 2005, 245-260.
- A. M. CUADRADO ROMÁN, «Felipe II y el puerto de Jerez», artículo digital en <https://drive.google.com/drive/folders/0B3mlYkQm7mjtfm>

FpdkJaZzdkNG91MF9fNm1VeHlpVXZqaE83TXF4TWNtcXR0ZVB
DNnpaR3M, consultado el 2 de febrero de 2016.

E. DE LOS RÍOS MARTÍNEZ, «Los informes de Cristóbal de Rojas y Julio César Fontana para hacer un muelle y un puente sobre el río Guadalete», *Laboratorio de Arte*, 14 (2001), 13-25.

A. DÍAZ BORRÁS, *El ocaso cuatrocentista de Valencia en el tumultuoso Mediterráneo, 1400-1800*, Barcelona, 2002.

A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, «La baja Andalucía», en M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ y J. E. LÓPEZ DE COCA, *Historia de Andalucía*, v. IV, Madrid: ed. Planeta, 1980, 335-336.

E. M. FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1988.

A. FRANCO SILVA «Los pescadores del Puerto de Santa María y sus problemas a comienzos del siglo XVI», *Historia. Instituciones. Documentos*, 22 (1995), 191-214.

R. FRESNADILLO GARCÍA, R., «Cádiz en la Edad Media», *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 10 (2008), 399-411.

F. J. FORNELL FERNÁNDEZ, *Linajes gaditanos en la Baja Edad Media: Breve estudio de la oligarquía local (siglos XIII-XV)*, Cádiz, 2010.

M. M. GARCÍA GUZMÁN y J. ABELLÁN PÉREZ, *La religiosidad de los jerezanos según sus testamentos (Siglos XV)*, Cádiz, 2016.

R. GONZÁLEZ ARÉVALO, «Comercio exterior del reino de Sevilla a través de los manuales de mercaderías italianos bajomedievales», *Historia. Instituciones. Documentos*, 38 (2001), 219-253.

R. GONZÁLEZ ARÉVALO, «Corso, comercio y navegación en el siglo XV. Castilla y las galeras mercantiles de Florencia», *En la España Medieval*, v. 34 (2011), 61-95.

R. GONZÁLEZ ARÉVALO, «La costa del Reino de Sevilla en la documentación náutica italiana (siglo XV)», en A. MALPICA CUELLO, R. G. PEINADO SANTAELLA, R. G. y A. FÁBREGAS GARCÍA (eds.) *Historia de Andalucía. VII Coloquio*, Granada, 2009, 301-317.

J. D. GONZÁLEZ ARCE, «Actividad económica y exacciones fiscales. El almojarifazgo de Jerez en los siglos XIII-XV», en SÁNCHEZ HERRERO, José y GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel (dirs.), *750 aniversario de la incorporación de Jerez a la Corona de Castilla: 1264-2014*, Jerez de la Frontera, 2014, 221-248.

R. GONZÁLEZ ARÉVALO, «La integración de los italianos en las sociedades portuarias andaluzas (siglos XIII-XV)», en B. ARÍZAGA BOLUMBURU y J. SOLÓRZANO TELECHEA (eds.) en J. Á. SOLÓRZANO TELECHEA, B. ARÍZAGA BOLUMBURU y M. BOCHACA, (coords.), *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media*, Logroño, 2016, 249-273.

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

M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, «La Baja Andalucía a fines del Medievo», *Arquipelago, Revista da Universidad dos Açores*, Serie Historia, v. XI (1989), 9-48.

M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ y J. M. BELLO LEÓN, «El puerto de Sevilla en la Baja Edad Media (siglos XIII-XV)», en B. GARÍ y D. ABUFALIA (coords.), *En las costas del Mediterráneo occidental: las ciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, Barcelona, 1996, 213-236.

R. J. GONZÁLEZ ZALACAÍN y V. GÓMEZ MÚÑOZ, GONZÁLEZ ZALACAÍN, «Jerez y el Mar en la Baja Edad Media», en J. SÁNCHEZ HERRERO Y M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ (dirs.), *750 aniversario de la incorporación de Jerez a la Corona de Castilla: 1264-2014*, Jerez de la Frontera, 2014, 351-372.

R. J. GONZÁLEZ ZALACAÍN, «De puerto a puerto. Las relaciones entre los puertos de la Bahía de Cádiz (Siglos XV-XVI)», en E. AZNAR VALLEJO y J. GONZÁLEZ ZALACAÍN (coords.), *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, La Laguna, 2015, 147-177.

R. J. GONZÁLEZ ZALACAÍN, «Violencia y conflicto en las sociedades portuarias de la Baja Andalucía a fines de la Edad Media», en B. ARÍZAGA BOLUMBURU y J. A. SOLÓRZANO TELECHEA (eds.), *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2016, 365-400.

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

M. A. LADERO QUESADA, *Andalucía a fines de la Edad Media: estructuras, valores, sucesos*, Cádiz, 1999.

M. A. LADERO QUESADA, «Sanlúcar de Barrameda, antepuerto de Sevilla, a finales del siglo XV», en *Mundos medievales: espacios, sociedades y*

poder: homenaje al profesor José Ángel García de Cortázar y Ruiz de Aguirre, Santander, 2012, v. 2, 1491-1508.

M. A. LADERO QUESADA, «Unas cuentas en Cádiz (1485-1486)», *Cuadernos de Estudios Medievales*, II-III (1974-75), 85-120.

M. A. LADERO QUESADA y M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *Diezmo eclesiástico y producción de cereales en el reino de Sevilla (1408-1503)*, Sevilla 1979.

E. MARTÍN GUTIÉRREZ, «Análisis de la toponomía y aplicación al estudio del poblamiento. El alfoz de Jerez de la Frontera durante la Baja Edad Media», *Historia. Instituciones. Documentos*, 30 (2003), 257-300.

E. MARTÍN GUTIÉRREZ, «El agua en Tempul a finales de la Edad Media», en L. G. LAGÓSTENA BARRIOS (Ed.), *Lacus autem ídem et stagnus, ubi immensa aqua convenit. Estudios Históricos sobre Humedales en la Bética (II)*, Cádiz, 2016, 69-84.

E. MARTÍN GUTIÉRREZ, «El viñedo en la zona de Jerez a finales de la Edad Media», en A. MALPICA CUELLO, R. G. PEINADO SANTAELLA, R. G. y A. FÁBREGAS GARCÍA (eds.) *Historia de Andalucía. VII Coloquio*, Granada, 2009, 287-300.

E. MARTÍN GUTIÉRREZ, *La identidad rural de Jerez de la Frontera. Territorio y poblamiento durante la Baja Edad Media*, Cádiz, 2003.

E. MARTÍN GUTIÉRREZ, *La organización del paisaje rural en la Baja Edad Media*, Sevilla, 2004.

E. MARTÍN GUTIÉRREZ, «La participación de Jerez de la Frontera en los circuitos comerciales atlánticos finales de la Edad Media: los contratos de fletamento» en M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ (coord.), *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*, Cádiz, 2006, 133-141.

E. MARTÍN GUTIÉRREZ, «Paisajes imaginados y paisajes reales a finales de la Edad Media. Humedales y marismas en las comarcas gaditanas», en VAL VALDIVIESO, M. I. (coord.), *El agua en el imaginario medieval. Los reinos ibéricos en la Baja Edad Media*, Alicante, 2017, 17-40.

M. P. MARTÍNS VIANA, «Sociedades portuárias e técnicas mercantis. A metrología do transporte marítimo (seculos XIV-XV)», en J. Á. SOLÓRZANO TELECHEA, B. ARÍZAGA BOLUMBURU y M. BOCHACA(coords.), *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media*, Logroño, 2016, 319-336.

J. A. MINGORANCE RUIZ, *La colonia extranjera en Jerez a finales de la Edad Media*, Jerez de la Frontera, 2014.

J. A. MINGORANCE RUIZ, *Los extranjeros en Jerez de la Frontera a fines de la Edad Media*, tesis doctoral, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, 2013, <http://hdl.handle.net/10433/755>.

J. P. MOLENAT, «Chemins et ponts du Nord de la Castille au temps des Rois Catholiques», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, t. 7 (1971), 115-162.

A. MORENO OSORIO, «Apuntes sobre la evolución de la factoría portuguesa en Málaga durante el reinado de Carlos V (1516-1556)», *Isla de Arriarán*, XXIX (2007), 65-79.

V. MUÑOZ GÓMEZ, «Para el conocimiento de la costa de Andalucía atlántica (siglos XIV-XVI), descripciones, relaciones y documentación náutica», *Historia. Instituciones. Documentos*, 40 (2013), 179-205.

V. MUÑOZ GÓMEZ, «Puertos, abras, cabos e islas: la topografía medieval de la costa atlántica de Andalucía a través de las cartas portulanas», en E. AZNAR VALLEJO y J. GONZÁLEZ ZALACAÍN (coords.), *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, La Laguna, 2015, 179-221.

V. MUÑOZ GÓMEZ, J. M. BELLO LEÓN y R. GONZÁLEZ ZALACAÍN, «Nuevas propuestas con viejas fuentes: la documentación para el estudio de los puertos andaluces en la Época de los Descubrimientos», en *XX Coloquio de Historia Canario Americana. Homenaje a Francisco Morales Padrón. Sevilla- Canarias- América. El Atlántico como espacio encuentro*, Las Palmas de Gran Canaria, 2014, 180-192.

N. PALENZUELA DOMÍNGUEZ, *Los mercaderes burgaleses en Sevilla a fines de la Edad Media*, Sevilla, 2003.

A. POLONIA, «European seaports in the Early Modern Age: concepts, methodology and models of analysis», *Cahiers de la Méditerranée*, 80 (2010), 17-39.

E. OTTE SANDER, *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla 1996.

P. RIETBERGEN, «Porto-Città o Città-Porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano», en CAVACIOCCHI, S. (coord.), *I porti come impresa economica*, Florencia, 1988, 616-624.

J. C. RODRÍGUEZ ESTÉVEZ, «Los canteros de la obra gótica de la Catedral de Sevilla (1433-1528)», *Laboratorio de Arte*, 9 (1996), 49-71.

J. C. RODRÍGUEZ ESTÉVEZ, «Los constructores de la catedral» en VV. AA., *La catedral gótica de Sevilla: fundación y fábrica de la obra nueva*, Sevilla, 2006, 170-171.

- R. ROMERO MEDINA, «Almojarifazgo portuense o los derechos de carga y descarga. El cobro de los situados aduaneros del comercio marítimo (1489-1541)», *Revista de Historia del Puerto*, 42-1 (2009), 35-62.
- R. ROMERO MEDINA y M. ROMERO BEJARANO, «Arquitectura tardogótica en el sur del antiguo Arzobispado de Sevilla: los maestros canteros y la construcción del puente de Cartuja (1525-1541)», *Boletín Museo e Instituto Camón Aznar*, 106 (2010), 251-288.
- M. RONQUILLO RUBIO, «Los gallegos en Sevilla en el siglo XV», *Medievalismo*, 17 (2007), 151-186.
- M. RONQUILLO RUBIO, *Los vascos en Sevilla y su tierra durante los siglos XIII, XIV y XV. Fundamentos de su éxito y permanencia*, Bilbao, 2004.
- E. J. RUIZ PILARES, «El paisaje pesquero de Jerez de la Frontera a finales de la Edad Media: caladeros, flota, distribución y consumo», *Historia. Instituciones. Documentos*, 45 (2018), 377-405.
- E. J. Ruiz Pilares, *El poder en el concejo de Jerez de la Frontera durante el reinado de los Reyes Católicos (1474-1504): espacios, ámbitos y recursos*, (tesis doctoral inédita), Universidad de Cádiz, 2017.
- E. J. RUIZ PILARES, «Jerez de la Frontera: el gran centro productor del complejo portuario de la bahía de Cádiz a finales de la Edad Media», *Estudios sobre Patrimonio, Cultura y Ciencias Medievales*, 20 (2018), 355-386.
- E. J. RUIZ PILARES, «La política viaria municipal a finales de la Edad Media (1430-1530): el caso de Jerez de la Frontera», *Norba. Revista de Historia*, 25/26 (2012-2013), 207-226.
- E. J. RUIZ PILARES, «La sociedad jerezana y su implicación en las actividades comerciales. La producción y la comercialización del vino. (finales s. XV-inicios s. XVI)», en J. A. SOLÓRZANO TELECHEA, B. ARÍZAGA BOLUMBURU Y M. BOCHACA (coords.), *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media*, Logroño, 2016, 337-364.
- E. J. RUIZ PILARES y M. BOCHACA, «Un exemple de relations commerciales entre le pays de León et l'Andalousie au début du XVI^e siècle, d'après le compte d'un marchand de Morlaix», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 123/4, (2016), 7-34.
- J. SÁNCHEZ HERRERO, *Cádiz, la ciudad medieval y cristiana: 1260-1525*, Córdoba, 1981.
- P. F. SIMBULA, *I porti del Mediterraneo in età medievale*, Milán, 2009.