

LA DISPUTA DE LA PRIMACÍA DEL PUERTO DE PARTIDA DE LOS DESCUBRIMIENTOS

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN



Antecedentes históricos



URANTE gran parte del siglo xv los castellanos compitieron con los portugueses por el control de las rutas africanas. El Reino de Portugal finalizó antes su reconquista, y Enrique el Navegante había puesto en marcha varias expediciones, mientras Castilla, que nunca perdió de vista las oportunidades que ofrecía la expansión por el Atlántico, tenía como primer objetivo la ocupación del territorio musulmán en la Península y, aunque a partir de 1402 se había emprendido la conquista de Canarias, serían los nobles los que iniciaron la incorporación de las nuevas tierras.

Las dos monarquías mantuvieron su rivalidad en estado latente hasta que en Castilla tuvo lugar una guerra civil por la disputa del trono entre Isabel la Católica y Juana la Beltraneja, a la que apoyó Portugal en un conflicto muy sangriento, por tierra y mar, en el que estuvo presente la proyección atlántica. En 1477, en pleno conflicto, hubo un nuevo impulso en la conquista castellana de Canarias, y en 1479 se firmó el Tratado de Alcaçovas, por el que Portugal reconocía a Isabel como legítima reina de Castilla, se acordaba el reparto de las áreas de influencia y las islas Canarias se consolidaron como territorio castellano.

Tanto Cádiz como Sevilla eran plazas de primer orden, cuyo carácter financiero y cosmopolita fue consecuencia de la vocación marinera que caracterizó al litoral de las costas andaluzas desde Ayamonte a Algeciras, ligada a las principales rutas del tráfico marítimo mediterráneo y atlántico conocidas. Ya en las postrimerías del siglo xv era posible adquirir en el milenarismo puerto de Cádiz,



Retrato de Isabel I de Castilla.
(Museo Naval de Madrid)

además de productos como el atún y el aceite propios de la misma Andalucía y su costa, otros como dátiles o goma arábiga procedentes del continente africano. Cádiz, con El Puerto de Santa María, era desde tiempos remotos el bastión más importante del comercio genovés con el norte de Europa.

En tiempos de los Reyes Católicos, Andalucía estaba en manos de los nobles. Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Huelva pertenecían al ducado de Medina Sidonia, cuyo II duque, Enrique de Guzmán, IV conde de Niebla y VII señor de Sanlúcar, era el más relevante de la época y sus antecesores habían recibido concesiones del monarca de Castilla, tanto en las Canarias como en aguas más meridionales. La política de los Reyes Católicos con respecto a los nobles fue bastante pragmática, pues en agradecimiento a servicios prestados otorgaban títulos superiores de nobleza,

pero no asignaban nuevos territorios a los señoríos. Tal es el caso del conde de Medinaceli, al que en 1479, con motivo de su participación en la guerra de sucesión castellana, le fue otorgado el ducado de Medinaceli, con sede en la villa de El Puerto de Santa María. Cádiz y Rota, así como Jerez, pertenecían a los Ponce de León; Moguer a los Portocarrero, etc., aunque de las casas nobiliarias las más poderosas fueron las de Medina Sidonia y Medinaceli.

Sevilla era la ciudad más importante de Andalucía y la principal de la Corona de Castilla en cuanto a población y desempeñaba un papel muy destacado en el control del comercio atlántico y mediterráneo. Por ella habían tenido lugar enfrentamientos entre la Casa nobiliaria de Arcos, marquesado de Cádiz, y la de Medina Sidonia, que fue guerra abierta entre 1471 y 1474, con el duque de Medina Sidonia vinculado a la causa de la princesa Isabel y el marqués a la de Juana la Beltraneja. Los Reyes Católicos habían confiado al duque, en su condición de capitán general de Andalucía, la guerra contra

Portugal. La apuesta del marqués estaba basada en el mantenimiento de la amistad con Portugal y Génova para la supervivencia comercial de Cádiz.

En la batalla de Toro, que tuvo lugar el 1 de marzo de 1476, en la que se enfrentaron los ejércitos de Alfonso V de Portugal y de Fernando el Católico, inició el ataque la vanguardia portuguesa, que fue detenida por las tropas del cardenal Mendoza, y el duque de Alba aprovechó la ocasión para flanquear con su ejército el ala derecha de los portugueses. Aunque las pérdidas fueron grandes en los dos bandos, al final el triunfo de los castellanos sirvió para terminar con las divisiones de la nobleza de Castilla. Medina Sidonia y los regidores de la ciudad de Sevilla presentaron juramento a los Reyes Católicos, y algo después, también el marqués de Cádiz, Rodrigo Ponce de León, que gracias a



Retrato de Fernando I de Aragón.
(Museo Naval de Madrid)

la habilidad diplomática de Isabel acabó cediendo a los soberanos el dominio de sus posesiones, aunque estos no lo aceptaron y confirmaron las mercedes otorgadas durante el mandato de Enrique IV. De este modo quedó asegurado el control de la ciudad del Guadalquivir, aunque devolvieron a los nobles sus tierras y sus vasallos.

Fue Luis de la Cerda, duque de Medinaceli, el que dio un apoyo importante al proyecto de Cristóbal Colón, al que había acudido el genovés en busca de ayuda, y poco faltó para que la Casa de Medinaceli y El Puerto de Santa María se llevaran la gloria del Descubrimiento. Pero cuando el duque solicitó de Isabel la Católica la licencia real para llevar a cabo la expedición, la reina decidió llamar a Colón a la Corte y apadrinar el proyecto, decisión que constituyó un aviso a los nobles andaluces. La Corona de Castilla sería la gran protagonista de la gesta, y las Indias patrimonio de la Monarquía.

El Descubrimiento de América fue la consecuencia de un largo proceso forjado a lo largo de siglos. En la empresa participaron muchos hombres, tanto de



Carabelas en su camino hacia el Descubrimiento de América. (Museo Naval de Madrid)

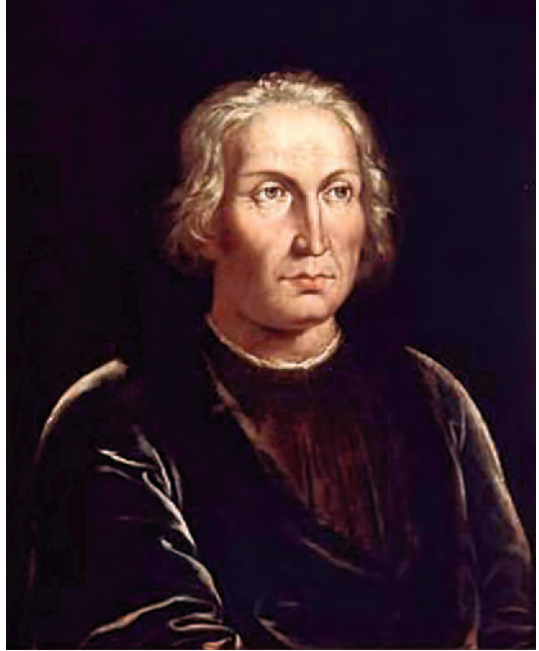
Palos de Moguer como de Sanlúcar de Barrameda, Sevilla, Cádiz, El Puerto de Santa María, Rota, etc., unidos en torno a un proyecto común, del que se hizo responsable la Corona de Castilla. En 1483, erigió en el fondo de la gran bahía gaditana una villa real: Puerto Real, que contaba con un buen fondeadero.

El primer viaje de Colón tuvo como base de partida la villa de Palos, pero después de los problemas surgidos para reclutar a los hombres de la primera expedición y una vez establecido el carácter real de la empresa, los puertos de la confluencia del Tinto y del Odiel serían sustituidos por los de Sevilla y Cádiz, con mayor infraestructura, con una antigua tradición de armadores y constructores de barcos, así como mayores recursos humanos. En el segundo viaje, la Corona buscó en la capital de Andalucía los bienes que garantizaran el éxito de la empresa, y la expedición partió de Sevilla hacia Sanlúcar, desde donde se inició la travesía atlántica.

Aunque los portugueses continuaron explorando la costa occidental africana en busca de un camino para alcanzar Asia, Cristóbal Colón, en su intento de llegar a la Especiería navegando hacia el oeste, descubrió un nuevo continente, lo que aumentó la rivalidad de Castilla con Portugal. La reina Isabel solicitó al papa Alejandro VI el reconocimiento de las tierras descubiertas, y en 1493 se

firmaron las bulas *Inter caetera*, *Eximiae devotionis* y *Dudum siquidem*, documentos que otorgaban a Castilla los derechos de evangelización y conquista de todas las tierras al oeste de un meridiano situado a cien leguas de Cabo Verde.

Portugal no estuvo de acuerdo con el reparto, y en 1494 ambas monarquías acordaron en Tordesillas un pacto que establecía el desplazamiento del meridiano de división a 370 leguas al oeste de Cabo Verde, que aseguraba a Castilla su expansión por América, a la vez que Portugal no tendría interferencias para abrirse camino hacia Asia y establecer enclaves en las costas africanas y brasileñas. En 1498 Vasco de Gama consiguió llegar a la India después de doblar el cabo de Buena



Cristóbal Colón. (Museo Naval de Madrid)

Esperanza. Los portugueses crearon muchos asentamientos en la costa asiática, como Goa, Diu, Malaca, Timor y otros, y a partir de 1500 se fundaron núcleos portugueses en Brasil.

Sevilla, desde donde se desplegó la última fase del largo proceso de la Reconquista en Castilla, asumiría la capitalidad administrativa y comercial de la nueva ruta atlántica, y Sanlúcar de Barrameda —su salida natural por el Guadalquivir hacia el mar abierto— sería el puerto de enlace entre los dos complejos marítimos de Andalucía occidental: el de Sevilla-Sanlúcar y el de Cádiz-El Puerto de Santa María, que conservarían su larga tradición marinera y mercantil debido a su estratégica situación con respecto a los puertos del norte de Europa, los mediterráneos, las islas Canarias y las costas americanas.

La mayoría de los hombres de las posteriores expediciones de Colón procedían del golfo de Cádiz, desde Ayamonte al Estrecho, casi todos de Cádiz, Rota, El Puerto de Santa María, Sevilla, Moguer, Palos, Lepe, San Juan del Puerto, Huelva, Málaga y Ayamonte, a los que se sumó un número limitado de vizcaínos, italianos e incluso algún extremeño y portugués, pero mayoritariamente eran onubenses y gaditanos, ya acostumbrados a las travesías atlánticas.

Los denominados «viajes andaluces» a América fueron consecuencia de la imposibilidad de respetar el monopolio establecido en las capitulaciones de

Santa Fe, a la vista de la rápida ampliación de objetivos. Por ello se autorizaron expediciones complementarias particulares, financiadas con capital andaluz y constituidas por armadores y tripulaciones de la zona, a cambio del «quinto real», un 20 por 100 de los beneficios. Entre estos viajes citaremos el de Alonso de Ojeda, Américo Vespucio y Juan de la Cosa desde El Puerto de Santa María; el de Pedro Alonso Niño y Cristóbal Guerra, que partieron desde Palos; el de Vicente Yáñez Pinzón, también desde el Tinto-Odiel, y el de Diego de Lepe desde Sevilla; todos ellos entre 1499 y 1500. Además salieron de la capital hispalense los de Rodrigo de Bastidas, entre 1500-1502, y Alonso Vélez de Mendoza, a fines del 1500. En el año 1502 podemos cerrar la serie con la expedición de Nicolás de Ovando, que zarpó de Sanlúcar de Barrameda y fue la más importante de la época.

El siglo XVI, nuestro Siglo de Oro, fue para la Monarquía Hispánica un período de conquistas y expansión cultural en el que Sevilla se convertiría en ciudad universal desde sus comienzos gracias al Descubrimiento. El continente descubierto iba a transformar la ciudad, que pasaría de tener carácter regional a que su nombre se expandiese por todo el mundo, pues las Indias la iban a convertir en centro comercial que atraería a todas las naciones.

¿Por qué Sevilla y no Huelva o Cádiz?

Si nos preguntamos por qué en 1503 se estableció la Casa de la Contratación en Sevilla y no en Huelva o en Cádiz, ya que puede parecer más lógico escoger un puerto de mar que otro fluvial situado a 100 km de la costa (80 km en línea recta) y con un recorrido sinuoso, es preciso tener presente una serie de consideraciones acerca del momento histórico en que tuvo lugar tal decisión. Por una parte, Sevilla era un puerto interior protegido de ataques externos y tenía experiencia desde muchos años antes como puerto comercial, contaba con buenas atarazanas, estaba bien comunicado con el interior de Castilla a través del valle del Guadalquivir hacia Sierra Morena y por el valle de su afluente, el Guadaira, hacia las áreas béticas. Sanlúcar de Barrameda, en su desembocadura, aunque no contase con puerto abrigado, cumpliría su función. La marea llegaba todos los días hasta el Arenal y la ciudad se encontraba alejada de las poco saludables marismas.

Por otra parte, su elección no fue capricho de los Reyes Católicos, sino que por el régimen de monopolio comercial el puerto de control debía contar con una serie de requisitos que garantizaran la seguridad militar y los controles fiscales y, puesto que el litoral andaluz estaba bajo régimen feudal, la Corona prefería que la sede tuviera un control directo, y Sevilla, desde siglos atrás, había llevado a cabo labores como red mercantil y financiera.

Los Reyes Católicos buscaban un puerto centralizado desde el que pudieran dominar el comercio, pero aun así resulta difícil explicar su elección, pues en el



La Sevilla del siglo XVI. (Fuente: www.wikipedia.org)

golfo de Cádiz — desde el cabo San Vicente hasta el Estrecho, con excepción del Algarve que pertenecía a Portugal — había muchos puertos desde la desembocadura del Guadiana hasta Gibraltar que no tenían las dificultades de navegabilidad del Guadalquivir y la limitada infraestructura de muelles pues, a excepción de las Atarazanas construidas en el siglo XIII, hasta principios del siglo XV no se contó con un desembarcadero en condiciones, que en principio se utilizó para descargar las piedras que iban a sostener la catedral. Construido junto a la Torre del Oro, luego se denominó Muelle de la Aduana debido a sus nuevas funciones.

Si comparamos el Guadalquivir con otros ríos navegables del continente europeo, la mayoría permite acceder hasta una gran ciudad, pero en su desembocadura se potenciaron puertos importantes que no hicieron necesaria la navegación aguas arriba. En el caso del Guadalquivir fue al revés, en vez de reforzar los puertos de la desembocadura, lo fue la ciudad del interior y, aunque se crearon antepuertos intermedios, los de la desembocadura dejaban mucho que desear.

En el caso de Huelva, la confluencia del Tinto y el Odiel quedaba fuera de las principales vías de comunicación terrestre y abundaban las tierras de señorío con las que la Corona no quería compartir más poder que el imprescindible; pero las costas onubenses tuvieron un papel esencial en la preparación de la expedición del Descubrimiento, que fueron perdiendo cuando se intensificaron los viajes, pues la salida desde Sanlúcar o Cádiz de las flotas les permitía encontrar en poco tiempo los alisios cuando se dirigían al suroeste, y al regreso, después de rebasar San Vicente, desde el cabo de Santa María se dirigían a los puertos de salida, evitando la costa de Arenas Gordas, despoblada e inhóspita. Por tanto, el estuario del Tinto y el Odiel se evitó.



El río Guadalquivir en el siglo XVI. (Fuente: www.wikipedia.org)

Cádiz, con su gran bahía, podría perfectamente haber sido puerto de Indias; de hecho lo sería dos siglos después, dadas las características de los buques, de dimensiones cada vez mayores que hacían difícil remontar el Guadalquivir. Pero en 1503 era una ciudad pequeña, casi aislada de la Península y, a pesar de sus fortalezas, estaba expuesta a los ataques por mar. Además, los Reyes Católicos habían conseguido controlar los conflictos feudales, aunque fue preciso contar con los nobles, algunos muy expertos en la formación de expediciones, como ocurría con la Casa de Medina Sidonia, por lo que desde el primer momento no se pudo prescindir de Cádiz que, con El Puerto de Santa María, quedó integrado en el entramado mediante delegaciones de la Casa de la Contratación, y llegaría un momento, en 1717, en que se convertiría en el puerto de cabecera.

Pero a partir del Descubrimiento, Sevilla sería el puerto universal y Castilla continuaría con los descubrimientos en el nuevo continente, las Antillas, México... Y cuando en 1513 Núñez de Balboa descubrió el océano Pacífico, en principio llamado Mar del Sur, se envió a Juan Díaz de Solís a explorar los territorios de América del Sur, pero no pudo encontrar un paso que permitiese llegar por el oeste al océano descubierto, una vía libre para alcanzar el continente asiático, por lo que la propuesta de Magallanes fue aceptada de inmediato por Carlos I.

En Europa se miraba al Extremo Oriente, de donde procedían las valiosas especias. Magallanes sabía que se trataba de una empresa muy difícil y peligrosa, pero había que explorarla, y propuso su idea al rey portugués Manuel I, pero cuando recibió su negativa ofreció sus planes a la Monarquía Hispánica y, una vez conseguida la aceptación de Carlos I, dieron comienzo los preparativos de la expedición, que se organizó en Sevilla. El 10 de agosto de 1519, los barcos descendieron por el curso del río Guadalquivir hasta Sanlúcar de Barrameda, donde se efectuaron los últimos trámites y, una vez completados, la expedición

se hizo a la mar. Era el 20 de septiembre de 1519.

La llegada de Juan Sebastián Elcano a Palos de Moguer en 1522 —pues es sabido que Magallanes había perecido en la empresa— hizo que la tensión entre Portugal y Castilla continuara pues, consumada la circunnavegación, la Corona portuguesa veía en peligro su posición en Asia, lo que dio lugar a nuevas negociaciones con Castilla. Tras una reunión de expertos en 1524, la denominada Junta de Badajoz-Elvas, y la boda en 1529 del rey Carlos I con la infanta Isabel de Portugal, se firmó el Tratado de Zaragoza, en el que se establecían las zonas de influencia en el Extremo Oriente.

La experiencia de los primeros años demostró que el golfo de Cádiz en su conjunto, desde



Hernando de Magallanes (1480-1521).
(Museo Naval de Madrid)

el cabo San Vicente hasta el estrecho de Gibraltar, era el espacio marítimo adecuado para la empresa americana al reunir una serie de condiciones favorables para las rutas atlánticas, ya que las corrientes y los vientos dominantes en las diferentes estaciones del año hacían el enclave ideal; por eso, tras el establecimiento de la Casa de la Contratación en Sevilla y una vez delimitadas las zonas de influencia de Castilla y Portugal, quedó constituido un triángulo con un vértice en Sevilla y los otros dos en Sanlúcar de Barrameda y Cádiz, estos últimos complementarios de la compleja estructura diseñada por la Corona en respuesta a una realidad marítima, administrativa y comercial ya existente, en la que cada uno de ellos desarrolló una función específica dentro del conjunto.

Sevilla no ejerció con exclusividad su condición de cabecera y terminal de las flotas de Indias, pues muy pronto se instalaron en Cádiz y en Sanlúcar de Barrameda delegaciones de la Casa de la Contratación, tanto para controlar la partida y retorno de las naves autorizadas a utilizar los puertos de la bahía de Cádiz como para supervisar la carga en la barra del Guadalquivir; de hecho, a partir de entonces las expediciones no fueron portuenses, gaditanas o sevillanas puras y, en el año 1717, la Casa de la Contratación se trasladaría definitivamente al puerto gaditano.



Detalle del cuadro *El regreso a Sevilla de Juan Sebastián Elcano*, de Elías Salaverría, 1919. (Museo Naval de Madrid)

Los motivos de la transferencia a Cádiz

Pero no quiero finalizar sin una referencia a las vicisitudes ocurridas desde que Sevilla fue institucionalizada como cabecera de los viajes transoceánicos al continente americano, pues la realidad es que existieron discrepancias con los gaditanos e incluso con los colonos de América que, acostumbrados a navegar por libre desde 1508, se quejaban de las formalistas exigencias de la Casa de la Contratación. En este sentido, durante el período que transcurrió hasta que la Casa se asentó de manera definitiva en el puerto de Cádiz, los desacuerdos fueron parcialmente solventados, pero no se resolvieron del todo hasta el siglo XVIII.

Cádiz, con su bahía y sus especiales características, era una ciudad rodeada por mar, a excepción de su unión al continente por un largo y estrecho istmo que desemboca en la Isla de León, muy próxima a tierra firme y rodeada por estrechos caños que permiten la navegación hasta el fondo de la bahía, que a la altura de la ciudad es abierta, pero más hacia el interior dispone de posibilidades casi ilimitadas para el fondeo de barcos. En cuanto a su puerto, aunque bueno y abrigado, en esa época era pequeño.

Fue intensa la actividad mercantil en Cádiz y desde el principio participó en la provisión de barcos y productos a las flotas, por lo que no era extraña la presencia cada vez mayor de mercaderes extranjeros en la ciudad, sobre todo cuando se consolidó la navegación con América a partir del permiso concedido

en 1501 para organizar dos barcos para las Indias sin límite de tonelaje. Esta autorización fue ampliada con la Real Cédula de 15 de mayo de 1509, que permitía a algunos navíos registrarse y navegar a América desde Cádiz, para lo cual desde la Casa de la Contratación se designó a un visitador.

Durante el siglo XVI Cádiz mantuvo un tira y afloja con la Corona, pues desde Sevilla no se querían permitir excesivas licencias y privilegios, con la finalidad de evitar fraudes y desviaciones en los beneficios. De este modo, surgió cierta rivalidad entre las autoridades mercantiles de Sevilla y los mercaderes establecidos en Cádiz, varios de ellos extranjeros. Además, empezaba a asomar un problema logístico debido a la entrada por Sanlúcar de Barrameda para llegar a Sevilla, por lo que la citada cédula autorizaba a los mercaderes de determinados barcos que iban a



Galeón español. (Fuente: www.wikipedia.org)

las Indias «...me es hecha relación, que en ir los dichos navíos a se registrar a la dicha ciudad de Sevilla, por estar muy a trasmano, y tener la entrada trabajosa, reciben mucho daño».

Esto dio lugar a pleitos, ya que Sevilla era reticente a que se desplazaran los visitadores a Cádiz, pero se solucionó con una disposición del Consejo de Indias de 1530, en la que se destacaba a un funcionario de la Casa de la Contratación para que residiese durante cuatro meses al año en Cádiz. Además, en 1535 se estableció en esta ciudad un Juzgado de Indias y, aunque las leyes estipulaban el registro en Sevilla, se concedieron varios permisos para arribar, atracar o cargar en Cádiz.

El siglo XVI fue para Sevilla el punto álgido de las élites mercantiles castellananas, atraídas por el carácter internacional de la Carrera de Indias, y de un número cada vez mayor de mercaderes extranjeros que participaban en la vida pública, lo que dio lugar a la creación de influyentes comunidades, tanto en la



Plano general de la bahía y puerto de Cádiz. (Museo Naval de Madrid)

propia Sevilla como en Cádiz, donde se incrementarían las asociaciones mercantiles durante el siglo siguiente. La presión por rebajar los impuestos en Cádiz, sumada a las dificultades de navegación por el Guadalquivir, provocó una guerra fiscal entre los núcleos mercantiles de ambos puertos andaluces. Con el tiempo, Cádiz sería el puerto principal de arribadas de las flotas, tanto por las demandas de los grupos mercantiles como por la dificultad de remontar la denominada barra de Sanlúcar, pues desde el principio se perdieron barcos con cargamentos de plata que tuvieron que ser desalojados desde antepuertos fluviales al regularse los registros en Sevilla.

Por otra parte, los navíos aumentaron cada vez más su tonelaje, y entre 1630 y 1640 era frecuente encontrar barcos que sobrepasaban las 1.000 toneladas. En 1672 el Consejo y la Junta de Guerra de Indias exigieron que los barcos «sean más planudos, de menos puntal que el correspondiente a su manga y demanden menos agua que los disponibles en atención a los mismos condicionantes» y, aunque esto no fue aplicable a los de escolta que llevaban la plata, desde 1622 fueron autorizados a permanecer fondeados en Cádiz. En 1596, una armada combinada anglo-holandesa quiso tomar la ciudad, aunque fue un fracaso para los invasores. En 1625 tuvo lugar otro intento fallido, pero estos ataques influyeron en el amurallamiento de la ciudad y de La Caleta, además de reforzarse el sistema de vigilancia en aguas mediterráneas y en el estrecho de Gibraltar debido a los ataques del corso berberisco.

También fue utilizado el puerto de Cádiz para el arribo de las armadas de escolta de las flotas, una de las cuales fue la Armada de Barlovento, que se creó para la protección de los puertos de la Carrera de Indias que, allá por 1660, acostumbraba a anclar en Cádiz cuando se encontraba en aguas peninsulares.

En 1641, con motivo de la conjura del IX duque de Medina Sidonia y el VI marqués de Ayamonte contra Felipe IV, se favoreció el uso de Cádiz como puerto de las flotas; pero en 1664 se prohibió su uso como puerto base de la Carrera para centralizarlo en Sevilla. Pero Cádiz era un ejemplo como ciudad portuaria y su magnífica situación le supuso el privilegio de constituir un punto de escala, repostado y abrigo de flotas entre el Báltico, el Mediterráneo y toda el área atlántico-americana. Fue una recalada casi obligatoria cuando se generalizó el movimiento marítimo internacional entre los países del norte de Europa con regiones ultramarinas.

La bahía de Cádiz con sus caños se convirtió en un importante puerto comercial, con zona de carenado y almacenamiento de maderas para construcción naval y reparaciones puntuales de barcos, tanto españoles como de otras naciones que comerciaban con Cádiz. Los arsenales, donde se carenaban navíos desde mucho tiempo atrás, constituyeron los núcleos de posteriores astilleros, y Cádiz acabó convirtiéndose en una ciudad-arsenal, como ocurrió con otras capitales europeas, gracias a su configuración geográfica ideal para el carenado de los barcos, por lo que el ministro José Patiño y Morales, que fue presidente de la Casa de la Contratación e intendente de Marina en Cádiz, puso de manifiesto las características de seguridad y carenero en los caños, que se extienden tierra adentro hasta el puente Zuazo, dos cualidades poco frecuentes en una bahía abierta con facilidad de entrada y salida, así como puerto cerrado, tras penetrar por sus caños, al resguardo de sus castillos y fuertes y al abrigo de los vientos. Estos argumentos constituyeron razones poderosas para el traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación en 1717.

BIBLIOGRAFÍA

- CRESPO SOLANA, Ana: *Cádiz y el Comercio de Indias: Un paradigma del transnacionalismo económico y social (siglos XV-XVIII)*.
- GARCÍA-BAQUERO, Antonio, y SERRERA CONTRERAS, Ramón María: *Sevilla, Puerta y Puerto de las Indias*.
- HERNÁNDEZ DÍAZ, Concepción: *Avatares de las Flotas de las Indias por las costas onubenses*.
- MORALES PADRÓN, Francisco: *Historia del descubrimiento y conquista de América*.
- PACHECO MORALES-PADRÓN, Marcos: *La Organización Portuaria del Golfo de Cádiz en los siglos XVI y XVII: El Arenal de Sevilla y sus antepuertos*.
- PÉREZ EMBID, Florentino: *Navegación y comercio en el puerto de Sevilla en la Baja Edad Media*.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio: *España en el África Atlántica. La Rábida y el Descubrimiento de América*.
- SÁNCHEZ PEDROTE, Enrique: *Colón, Cádiz y el Descubrimiento*.
- SERRERA CONTRERAS, Ramón María: *El Arenal de Sevilla, puerto de las Indias*.
- Universidad Internacional de Andalucía. *Actas de las jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América*.

El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* en dique, octubre de 2021. (Foto: Carlos Ameyugo Fernández del Campo)

