

La razón fundamental para el nacimiento y desarrollo de la ciudad de Sevilla hay que buscarla en el río Guadalquivir, y precisamente en el hecho de que hasta este punto era navegable por barcos de gran calado. Este factor, combinado con un entorno rico desde el punto de vista agrícola, provocó el que dificultades como la de ser una zona pantanosa y de frecuentes riadas fueran soslayadas, convirtiéndose en una ciudad que durante siglos fue una de las más importantes de la Península Ibérica.

Ya las fuentes de época romana hacen referencia al puerto de *Hispalis*. Desconocemos el emplazamiento de este primitivo puerto de la ciudad, aunque la historiografía más reciente con respecto al tema lo identifica sin plantearse ninguna duda en el lugar de los muelles inmediatos a la Torre del Oro.

Tampoco sabemos mucho del puerto de Sevilla en los primeros siglos de la Edad Media. Algunos autores, como Procopio, destacan su importancia y mencionan la presencia de colonias de comerciantes extranjeros.

Desde el mismo momento de la conquista musulmana, encontramos diversos textos que mencionan de un lado la magnificencia del río, que de *Baetis* pasa a llamarse *wādī al-Kabir* (río Grande); de otro lado, el río como punto de arribada de ataques y asaltos a la ciudad (caso de los vikingos en el año 844). En tiempos del emir 'Abd al-Raḥmān II y como una de las respuestas al ataque de los *maḡūs* se construyen unas atarazanas; *Isbiliya* es así uno de los puertos en los que se concentra la escuadra Omeya. Tampoco tenemos datos concretos acerca del emplazamiento de este puerto de los siglos VIII a X.

Hay que esperar al tratado de *hisba* de Ibn 'Abdūn para encontrar algunas referencias concretas a esta infraestructura tan vital para la ciudad. El texto dice así:

*Debe protegerse la ribera del río en que está el puerto marítimo de la ciudad, evitando que se enajene ninguna parcela o se edifique ninguna construcción. Esta zona es, en efecto, el punto vital de la ciudad, el lugar por donde salen las mercancías que exportan los comerciantes, el refugio de los extranjeros y el arsenal para reparar los barcos, y, por tanto no ha de ser propiedad particular, sino del Estado. El cadí debe poner todo su celo en defender este punto de reunión de los mercaderes, viajeros y demás gentes, y al curador de herencias debe prescribísele que no enajene en este lugar ni un solo palmo [E. Levi Provençal, E. García Gómez (1981), 103].*

Este texto, de comienzos del siglo XII pone de relieve la importancia de este puerto en la región. Se trata de un "puerto marítimo", los barcos propios del tráfico marítimo pueden penetrar hasta 70 Km al interior, lo que significa que pueden mover una cantidad excepcional de carga. Es *Hispalis*, y después *Isbiliya* el punto de salida de mercancías de toda la región en torno a ella. Este texto se refiere a un puerto de carácter comercial, aunque por referencias cronológicamente anteriores sabemos que también era sede de la escuadra, y por tanto, puerto de carácter militar.

En las crónicas almohades encontramos algunas referencias al puerto de Sevilla. La primera de ellas es del año 567H (1171-72). El texto



Vista del llamado "Salón del Cristina". Litografía. 1833



Vista de Sevilla. Mathäus Merian. 1638

del cronista Ibn Abi Zar' relata las grandes obras que emprendió el califa Abū Ya'qūb en Sevilla en su primera venida a al-Andalus y formando parte de su proyecto de "hacer de Sevilla una capital".

*(...) Empezó el príncipe de los creyentes la construcción de (...) los muelles que corren a lo largo de las dos orillas del río* [Trad. A. Huici (1964), 417].

Otro autor, Ibn Ṣāhib al-Ṣalā, se hace eco de la construcción de unas atarazanas, mandadas construir por el califa Abū Ya'qūb en el año 580H (1184), unos meses antes de su propia muerte. El texto dice así:

*(...) Mandó a su gobernador (...) que se ocupase (...) en edificar unas atarazanas para las naves, que llegase desde la muralla de la alcazaba que da sobre el río en la puerta de bāb al-Qaṭā'i' (puerta de las Naves) hasta el pie, el nivel más bajo, contiguo a la puerta de al-Kuḥl* (trad. A. Huici (1969), 200).

Las obras quedaron suspendidas con la muerte del califa. Su hijo y sucesor Abū Yūsuf continuó parcialmente el proyecto de su padre, así en algunos casos se menciona explícitamente el abandono de alguno de ellos; en otros, como ocurre en las atarazanas, no se vuelve a decir nada. Es oportuno comentar al respecto que en las atarazanas medievales, que hoy se conservan en Sevilla adosadas a la muralla de una de las alcazabas, se han realizado excavaciones arqueológicas (bajo la dirección del Prof. Amores Carredano y de Dña. Agustina Quirós) en los años 90. La existencia de un epígrafe fundacional de Alfonso X que fecha su construcción en 1252 y la ausencia de estructuras arquitectónicas almohades, hace concluir a los arqueólogos que se trata de un edificio cristiano.

Con respecto al emplazamiento del puerto en época almohade, tampoco hay referencias concretas en las crónicas árabes. Lo único que tenemos, por ahora, son algunos indicios que queremos exponer:

*Se adornó una galera frente al pabellón de las recepciones a orillas del río y se llevó a cabo el saludo a todos; y se presentó el ejemplar noble del Alcorán y entró al-Manṣūr en la galera a media mañana del citado día (...) y paró en la aldea de Triana. Continuó la marcha de las tropas con él hasta Jerez* [Ibn 'Idāri al-Marrakūṣi. Trad. A. Huici (1953), I, 90].

Los acontecimientos a los que se refiere la crónica tuvieron lugar en el 580H (1184), el texto relata la salida de la flota almohade desde la "Buhayra del río" hasta Salé. Este testimonio es del mayor interés ya que evidencia el emplazamiento del puerto militar de la ciudad al norte de Triana, punto por el que había que pasar antes de salir al mar. La razón de la parada no es ni más ni menos la de que, había que desplazar el puente de barcas (construido por Abū Ya'qūb en el 1172) para permitir el paso de la flota.

Sobre la situación del puerto de Sevilla al norte de Triana hay algunos textos más bastante más tardíos. Por ejemplo, la grúa de carga y descarga del puerto estaba frente a la puerta de San Juan; la aduana permaneció hasta el siglo XVI frente a la puerta de Bib Arragel, trasladándose desde esta fecha a la Casa de la Moneda -junto a la Torre del Oro- [F. Borja Palomo (1878), 173].

El cambio de emplazamiento del puerto fue lento y progresivo. Pensamos que hay varias obras de importancia que son las que permiten su traslado hacia el sur:

- La construcción de la Torre del Oro en el año 617H (1220-1221), torre albarrana que parte de la cerca de palacio y que cumple la función de coracha, de defensa del río y del espacio extramuros vinculado con usos portuarios comerciales, el Arenal.
- La construcción de las atarazanas en el 1252, por mandato del rey castellano Alfonso X.
- La edificación en 1403 de los muelles junto a la torre del Oro destinados a ser el lugar de descarga de la piedra traída para la nueva catedral, que vino a sustituir al edificio de la aljama almohade.
- Finalmente en el 1475 se mudó el muelle del río de Sevilla en que se descargaban las mercaderías del antiguo sitio que se ignoraba, al que permanece junto a la torre del Oro [D. Ortiz de Zúñiga (1796), III, 72].

Para finalizar hay un hecho que es evidente y es que no podemos mantener que el emplazamiento del puerto de Sevilla haya sido siempre el que identificamos al norte de la torre del Oro. Cuestiones relacionadas con el calado de los barcos, proximidad a la ciudad, defensa de los cargamentos y navegantes, constatación de instalaciones portuarias, nos permiten planteamos la posibilidad de que el puerto se encontrara en un área inmediata a las puertas de Bib Arragel y San Juan, en las inmediaciones de lo que había sido el antiguo brazo del Guadalquivir, que muy bien podría corresponder a la "Buhayra del río". En este punto, el puerto está junto a la muralla, en contacto directo con la ciudad.



