

# CIUDADES-MUNDO



JUAN JOSÉ IGLESIAS RODRÍGUEZ  
Catedrático de Historia Moderna

# CIUDADES-MUNDO

## SEVILLA Y CÁDIZ EN LA CONSTRUCCIÓN DEL MUNDO MODERNO

Lección Inaugural leída en la Solemne Apertura  
del Curso Académico 2021-2022  
en la Universidad de Sevilla



Sevilla 2021

Colección Textos Institucionales  
Núm.: 100

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito de la Editorial Universidad de Sevilla.

© EDITORIAL UNIVERSIDAD DE SEVILLA 2021  
C/ Porvenir, 27 - 41013 Sevilla  
Tfnos.: 954 487 447; 954 487 451; Fax: 954 487 443  
Correo electrónico: eus4@us.es  
Web: <<https://editorial.us.es>>

© JUAN JOSÉ IGLESIAS RODRÍGUEZ 2021

Impreso en papel ecológico  
Impreso en España-Printed in Spain

ISBN: 978-84-472-2254-4  
Depósito Legal: SE-1442-2021  
Imprime: Dosgraphic, s. L.

A mis padres, que fallecieron este año  
víctimas de la pandemia de COVID-19, *in memoriam*



*Sr. Rector Magnífico de la Universidad de Sevilla,  
Autoridades,  
Claustro de Profesorado,  
Personal de Administración y Servicios,  
Alumnado,  
Señoras y Señores:*



Charles Dickens dio comienzo a su *Historia de dos ciudades* con la siguiente paradoja:

Era el mejor de los tiempos y era el peor de los tiempos; la edad de la sabiduría y también de la locura; la época de las creencias y de la incredulidad; la era de la luz y de las tinieblas; la primavera de la esperanza y el invierno de la desesperación.

Aunque el famoso escritor británico se refería a París y Londres en tiempos de la Revolución Francesa, el escenario premonitorio que bosquejó podría aplicarse también, *mutatis mutandis*, a la Sevilla de comienzos de la Edad Moderna.

Era el mejor de los tiempos, sí. Tiempos en los que la ciudad, capital de un extenso y fértil territorio, bullía de vida y actividad, y se asomaba a un universo que abría y ensanchaba sus horizontes. Era el peor de los tiempos, puede que también. La civilización medieval se diluía al compás de los estertores del nacimiento de un mundo nuevo que prometía seguridades, pero también no pocas incertidumbres y transformaciones.

Era la edad de la sabiduría: conocimientos y afanes intelectuales renovados presagiaban que las fronteras físicas y mentales del universo conocido serían trascendidas en un impulso proteico que alumbraría realidades radicalmente nuevas. Por aquellos tiempos, recordémoslo, Sevilla fundaba su primera Universidad, aquella que, atravesando los siglos erguida como una antorcha de sabiduría, llegaría, más de cinco veces centenaria, hasta nuestros días.

Era la edad de la locura. Navegantes visionarios, viajeros impenitentes y tenaces, se habían lanzado temerariamente al descubrimiento y la conquista del mundo, de un mundo cuyos límites se ampliaban hasta los extremos del asombro. Una parte importante de aquella historia se escribió en Sevilla y en la fachada atlántica de su reino, auténtica plataforma de lanzamiento de empresas marítimas fabulosas que tendrían resultados inesperados y hasta entonces impensables.

Y, también, en este tiempo se alternaron, como en la novela de Dickens, las creencias perseverantes y la incredulidad sobre las verdades eternas establecidas; los miedos ante un orden hasta entonces estable que se derrumbaba y otro que emergía, acarreando inquietudes y desasosiego; la luz y las tinieblas de un cambio incierto; la esperanza para unos en un tiempo nuevo y la desesperación de otros que sobrevivían en medio de la miseria y la oscuridad. Parafraseando el título de la obra de Marshall Berman, todo lo sólido se desvanecía en el aire. En suma, era un tiempo bisagra entre dos edades distintas cuyas diferencias ya alcanzaban a percibir con

nitidez sus protagonistas, pero cuya sistematización pertenece al dominio intelectual de los historiadores que se ocupan de estudiarlas.

En ese mundo nuevo, o renovado en sus bases, las ciudades pasaron a jugar un papel esencial. La modernidad, como apuntó Jan de Vries, vino acompañada de un intenso proceso de urbanización. Durante siglos, el campo siguió ejerciendo un papel fundamental, pero las ciudades se convirtieron, cada vez más, en el eje de la organización política, económica y social. A un tiempo, las viejas estructuras agrarias feudales dieron paso a una economía-mundo basada en el comercio marítimo, que tejió una densa red de intercambios entre territorios lejanos, conectándolos e integrándolos en un primer sistema mundial, como lo denominó Immanuel Wallerstein. Las ciudades portuarias representaron los nodos principales de esa red. En torno a ellas se trenzaron las tramas y urdimbres de la Primera Globalización.

El universo mercantil basculó desde el Mediterráneo hacia el Atlántico. Desde el siglo XIII, las ciudades del norte de Italia, que habían dominado el comercio medieval, abrieron nuevas rutas hacia el Mar Tenebroso de los antiguos, donde encontraron nuevos mercados y productos para su actividad. Enlazaron así el Mediterráneo central con el Atlántico norte; Génova, Florencia o Pisa con Londres y Ámsterdam. Las potencias atlánticas ibéricas, Portugal y Castilla, se lanzaron decididamente, por su parte, a los caminos del Océano: el dominio de los archipiélagos, el control del litoral africano, la búsqueda de las

rutas del oro, los esclavos y las especias. En 1492, un genovés visionario, seguidor empedernido de Marco Polo y Toscanelli, llamado Cristóbal Colón, dio el salto definitivo, al servicio de la Corona de Castilla, a la otra orilla del Atlántico, al frente de una expedición de descubrimiento que zarpó del puerto onubense de Palos. Este hecho resultó trascendental para Sevilla. Andalucía dejó de ser un *finis terrae* para erigirse en una auténtica encrucijada de mundos.

Las nuevas tierras descubiertas abrían amplias posibilidades de enriquecimiento para la metrópoli castellana. La navegación y el comercio con ellas se organizó a través de una ruta marítima, la Carrera de Indias, que llegaría a ser el cordón umbilical de la economía española moderna. De acuerdo con el pensamiento y las prácticas económicas de la época, de corte intervencionista y proteccionista, el comercio americano quedó sujeto a un régimen de puerto único y monopolio castellano. La ciudad elegida como capital de este sistema fue Sevilla, convertida así en *puerto y puerta de las Indias*. En 1503, Sevilla fue designada como sede de la recién creada Casa de la Contratación, organismo rector del comercio y la navegación con América.

¿Por qué Sevilla? Los motivos de esta elección aparecen claros. En primer lugar, la urbe hispalense se situaba en la proximidad de la ruta atlántica de navegación hacia América que, a través de las islas Canarias, se veía favorecida por el soplo de los vientos alisios. Esta ventaja geográfica la hacía preferible sobre otras opciones posibles.



gallegos, catalanes o valencianos formaban parte de esa abigarrada república mercantil que convertía a Sevilla en una de las capitales económicas del mundo. Comerciabán con el aceite, con el trigo, con el vino, con el pescado, con la sal, con la loza, con la lana, con los paños, con la seda, con los lienzos, con el azúcar, con los colorantes, con las especias... Sevilla se convirtió en la ciudad del cambio, de la banca, del crédito, del préstamo, en la capital del oro.

Además de exportar los productos del agro andaluz, Sevilla importó y redistribuyó hacia otros mercados un amplio catálogo de productos: pastel de Toulouse y las Azores; orchilla canaria y de Berbería; rubia de Flandes; añil traído por comerciantes genoveses; alumbre de las minas de Mazarrón; arroz valenciano; azúcar de los archipiélagos atlánticos; especias orientales; hierro vizcaíno; cobre de Inglaterra; papel genovés y libros venecianos; paños ingleses, flamencos, franceses, italianos, valencianos y castellanos; chameletes chipriotas; terciopelos genoveses; fustanes de Flandes y Oriente; holandas, rasos y lienzos de diversas procedencias. Aquella Sevilla fortaleza y mercado que estudiara don Ramón Carande para el siglo XIV alcanzaba a fines del XV un alto grado de desarrollo mercantil.

El río y el puerto fluvial constituyeron la tercera causa de la elección de Sevilla como capital del comercio americano. El Guadalquivir le proporcionaba a la ciudad un eje de conexión con el Océano, poniéndola al abrigo de los ataques enemigos sobre el litoral y facilitando el control fiscal de las

mercancías que por él navegaban. Sin embargo, también entrañaba riesgos: avenidas periódicas, meandros y bajos que entorpecían el tránsito de los navíos y, sobre todo, el obstáculo de la barra arenosa que formaba en su desembocadura por Sanlúcar de Barrameda, que obligaba a disponer de expertos lemanes o pilotos para sortearla. Muchas de las grandes ciudades portuarias atlánticas de la época eran enclaves interiores situados a orillas de vías fluviales navegables próximas a su desembocadura en mar abierto y, por tanto, fácilmente defendibles: era el caso de Lisboa, en el estuario del Tajo; de Rouen, a orillas del Sena; o de Londres, en el Támesis, todas ellas destacados centros mercantiles.

La expansión comercial bajomedieval de Sevilla se sustentó, sin embargo, en unas débiles infraestructuras portuarias, situadas entre la Torre del Oro y el Arenal, en el llamado puerto de las Muelas. Existía allí un muelle de madera construido en el segundo cuarto del siglo XV, y un *ingenio* o grúa para la carga y descarga de mercancías. En 1508 este viejo muelle fue sustituido por otro nuevo, aunque los barcos también amarraban en el paraje llamado «de los pilares» y junto al puente de barcas de Triana. Veitia Linaje dejó constancia en su *Norte de contratación* de que al puerto de las Muelas no podían arribar embarcaciones de más de doscientas toneladas, después de remontar dificultosamente el río desde Sanlúcar. A pesar de ello, como escribió Morales Padrón, el Guadalquivir se erigió en la columna vertebral de la ciudad y en la arteria que la unía al resto del mundo.