

LA TORRE DEL ORO DE SEVILLA, TESTIGO MUDO DE LA CARRERA DE INDIAS

Fernando GONZÁLEZ DE CANALES
Capitán de navío

Introducción

La Torre del Oro se alza hoy día en el muelle de Sevilla, a orillas del Guadalquivir. Alberga un museo marítimo, hijo predilecto del Museo Naval de Madrid, heredero de la Casa de Contratación, que desde 1503 enseñaba la Geografía, la Náutica, el empleo de los instrumentos y las cartas y cuyos fondos constituyeron sin duda la base de lo que se puede considerar el primer y, durante mucho tiempo, el único museo de ciencias náuticas en el mundo.

Construida en el siglo XI, durante el califato independiente almohade, la Torre del Oro, como torreón final del lienzo de las murallas que la unía al Alcázar sevillano, a la orilla del río, oficiaba de vigía, baluarte avanzado y defensa del puerto, el cual era cerrado llegada la noche por cadenas de hierro que se extendían entre ambas orillas.

Desde que se inició la Carrera de Indias la torre fue vigilante atento del espacio comprendido entre el río, la muralla de la ciudad y el puente de barcas de Triana. Dicho espacio comprendía el llamado «Arenal de Sevilla», superficie de unos seiscientos metros de largo y trescientos de ancho que era el centro de vida portuaria de la ciudad, alcanzando su mirada al cauce y a la otra orilla, alojamiento de marineros, carpinteros y otros hombres relacionados con la mar.

Lope de Vega lo glosó en *El Arenal de Sevilla*:

*Famoso está el Arenal.
¿Cuándo lo dejó de ser?
No tiene, a mi parecer
todo mundo vista igual.
Tanta galera y navío
mucho al Betis engrandece.
Otra Sevilla parece
que esta fundada en el río.*

A evocar estos lugares y hechos está dedicado el presente artículo.

La Sevilla de los siglos XVI y XVII

El período comprendido entre 1503 y 1717 corresponde al de mayor esplendor de Sevilla, cuando en la primera fecha obtuvo el monopolio del comercio americano, al decidir la corona española que se estableciera en esta ciudad la Casa de Contratación, así como también al hundimiento de su esplendor, cuando ésta se traslada a Cádiz en 1717 de mano del almirante Pes.

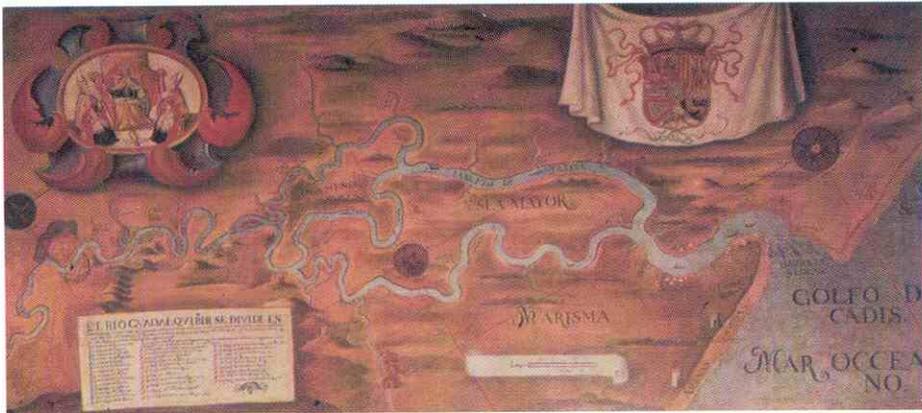
Si inicialmente la Casa de Contratación era una oficina que gestionaba el transporte y la emigración al Nuevo Mundo, paulatinamente fue ampliando sus competencias, para acabar ejerciendo de tribunal de justicia relacionado con el tráfico y comercio marítimo, y desempeñar un decisivo papel en el campo de la investigación y la enseñanza náutica. Junto a ella, otras dos instituciones, éstas de carácter privado, participaron notablemente en la organización de la Carrera de Indias: el Consulado de Comercio, fundado en 1534, y la Universidad de Mareantes.

La situación de Sevilla, a poco más de 80 kilómetros del mar, resguardada de los asaltos de la piratería y de las flotas enemigas, la convirtió en puerto estratégico, pese a la limitación impuesta a la navegación por el régimen de mareas, las periódicas inundaciones y la falta de calado para las embarcaciones de gran tonelaje de la época.

El río Guadalquivir, río de Sevilla, galán de las dos orillas, río simplemente, Betis como se denominaba en círculos eruditos de la época, se convirtió «en puerto y puerta de Indias», como lo denomina Lope de Vega, o río que «desemboca» en América, que con todos estos apelativos era llamado; fue el factor que condicionaría a Sevilla, como ciudad puerto, al orientarse la ciudad hacia el río. En esa fachada oeste se configuró el Arenal, que como hemos dicho anteriormente se extendía extramuros, entre la Puerta de Triana y la Torre del Oro, aunque sus instalaciones se ampliarían luego hacia uno y otro lado. En sus proximidades se establecieron la Casa de Contratación, el Consulado de Comercio, la Universidad de Mareantes, la Aduana, la Lonja, la Casa de la Moneda, el Colegio-Seminario de San Telmo, etc., instituciones todas ellas que participaron notablemente en la Carrera de Indias.

A pesar de la importancia del puerto, el río se convirtió en una vía de penetración deficiente, ante la ineficacia del dragado del lecho. Éste, con el paso de los años, iba perdiendo calado, tanto por los sedimentos aluviales de un cauce plagado de meandros que discurría por una llanura desprovista de pendiente, como por la acumulación de los cascos de barcos hundidos y de los lastres inservibles que de las propias embarcaciones se arrojaban precisamente en los bajos, los tramos de menor calado. Amén de la temida barra de Sanlúcar, había verdaderos puntos negros que acentuaban las dificultades de los prácticos del puerto en su intento de que los buques arribasen al Arenal; tanto fue así que, a mediados del siglo XVII, era imposible la entrada en el puerto de embarcaciones cuyo tonelaje excediera las 200 toneladas.

A partir de 1620, a causa de los enfrentamientos navales con los holandeses, se tuvo que proteger a los convoyes con buques de la Armada del Mar Océano, de tonelaje sensiblemente mayor que el de los de la Carrera; en



Curso del río Guadalquivir desde Sevilla hasta su desembocadura, siglo XVIII. Anónimo.

consecuencia, se aumentó el tonelaje y por consiguiente su calado. Si un galeón de la Carrera, a finales del siglo XVI, desplazaba 300 toneladas, uno del primer tercio del siglo siguiente oscilaba entre las 400 y 600; pero ya en 1626 algunos sobrepasaban las 700, y los construidos a partir de la década de los setenta alcanzaban por lo regular 700 toneladas.

A partir de los años treinta se generalizó la costumbre de arribar la escolta al puerto de Cádiz, ya que, a causa de su calado, no podía salvar la barra. Las embarcaciones mercantes de menor calado subían a Sevilla y, si en algún caso la Casa de Contratación obligaba a remontar el río hasta la Torre del Oro, acaecían hechos tan lamentables como las largas temporadas que se vieron obligados a guardar para abandonar el curso del río a las escuadras de Nicolás Fernández de Córdoba, en 1664, y del conde de Villalcázar, en 1666.

Además de lo anterior, cuando el viento y la marea no eran propicios o el río presentaba excesiva corriente, no quedaba más solución que fondear en espera de mejores condiciones, demora muy perjudicial para el armador y los destinatarios de la carga. Así que los maestros optaban por contratar los servicios de una galera o servirse de un batel o un esquife. De resultados de lo anterior, no sólo se perdieron hombres y buques por siniestros y naufragios, sino que se dilapidó un tiempo precioso en las millones de horas de trabajo dedicadas a las interminables cargas y descargas. Así, si el río fue la razón de la grandeza de la Sevilla del Barroco, también lo fue de su decadencia y de la muerte de su puerto en favor de Cádiz y su bahía, ya que desde 1680, en que se trasladan los despachos de buques a la bahía gaditana, las actividades del puerto se convirtieron casi en un recuerdo.

La ciudad

La más bella vista de lo que llamamos estampa típica de la ciudad hispalense es la que, situado el espectador en la ribera del río, en la parte de Triana,

permite contemplar el Arenal flanqueado por la Torre del Oro y la Puerta de Goles o Real, como se llamó más tarde, que configuraban el puerto. Siguiendo el lienzo de la muralla, la mirada se encuentra sucesivamente con la Torre de la Plata, el Postigo del Carbón —del que partía una calle, paralela a la muralla del Alcázar, que desembocaba en la plaza del Palacio, al lado de la catedral—, y, al otro lado del Postigo, las Atarazanas, la Puerta del Arenal, la de Triana —frente al puente del mismo nombre y que fue sustituida en 1588 por una hermosa puerta renacentista— y al final la citada Puerta de Goles. Y la Giralda oteando todo el entorno. En primer término el ancho canal del Guadalquivir, en febril actividad: carabelas, carracas, galeones, urcas, galeas y galeazas, gabarras, barcas, lanchones, luengos, etc., unas fondeadas, otras navegando, y en la otra orilla Triana, arrabal en crecimiento, con huertas, jardines y personajes ociosos. A la izquierda del puente barcas, la mole del castillo de San Jorge, sede de la Santa Inquisición (la vista, hoy en día, sería: la Torre del Oro, las Atarazanas, el Hospital de la Caridad, la Maestranza y el puente de Triana).

Es allí donde, continuando con la glosa de Lope de Vega:

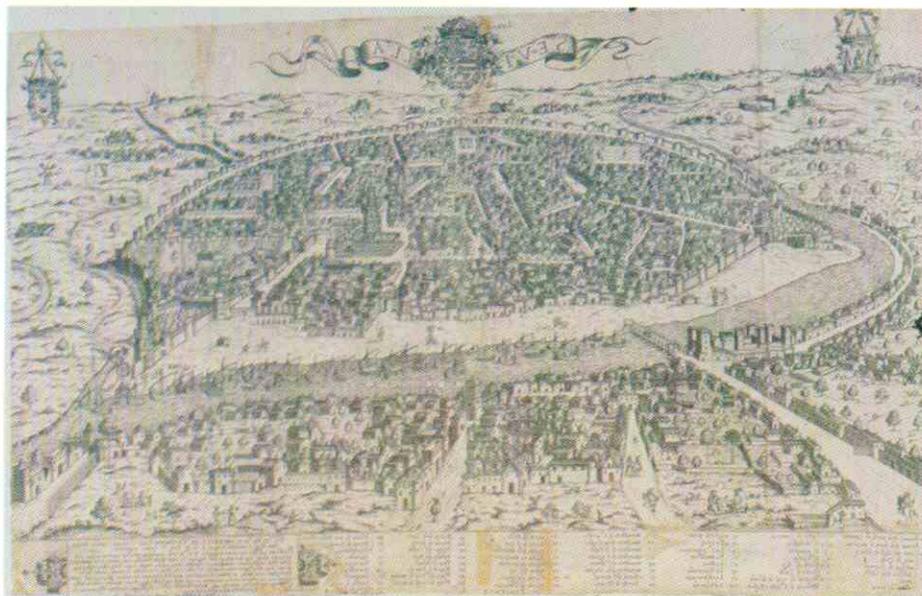
*Tanta galera y navío
mucho al Betis engrandece.
Otra Sevilla parece
que esta fundada en el río.
Como llegan a Triana
pudieran servir de puente
No he visto más gente.
Mejor será que lleguemos
hasta la Torre del Oro
y todo ese gran tesoro
que va a las Indias veremos.*

Esta vista de Sevilla corresponde a un grabado en perspectiva caballera, que data de 1585 y es el prototipo de las que se difundieron por todo el mundo hasta el siglo XVIII. Realizado por Ambrosio Brambilla, fue editado en Roma por Pietro Nobilis y dedicado a don Enrique de Guzmán. Su difusión se debe a que fue incluido en el tomo IV del *Civitates Orbis Terrarum*, de Braun y Hogenberg (1).

La representación de Sevilla fue prolífera en grabados y cobres, entre los siglos XVI al XVIII, la mayoría de ellos editados en Alemania, Holanda, Italia y

(1) Ambrosio Brambilla, milanés establecido en Roma ya en 1579, grabó estampas de los grandes fastos de la Roma papal, de temas populares, religiosos y, sobre todo, de vistas de ciudades italianas. En referencia al tipógrafo que dibujó la vista, indudablemente fue español, y su autoría se atribuye al arquitecto militar Cristóbal de Rojas. Pietro Novilis, importante editor y vendedor de estampas establecido en Roma desde al menos 1580. Publicó estampas religiosas, mapas y vistas, entre otras, ésta de Sevilla y otra de Toledo.

Don Enrique Guzmán, segundo conde de Olivares (1540-1607), era el embajador de España en Roma.



Vista general de Sevilla, 1585, Grabado calcográfico, 455 x 715 mm (Fundación Focus, Sevilla).

Francia. En ellos se la presenta en una vista panorámica igual que la anterior y se mantienen con fidelidad en lo esencial, aunque mejorando la técnica y estilo. Suelen ostentar el lema «Quien no ha visto a Sevilla, no ha visto maravilla», imagen barroca de la ciudad que difundieron por el mundo los artistas y escritores europeos, a los que se sumaron los hispánicos (2). También se difundieron vistas del Arenal y de la Torre del Oro. En la Fundación Focus encontramos varios ejemplares (3).

El Arenal, puerto y puerta de las Indias

Su infraestructura

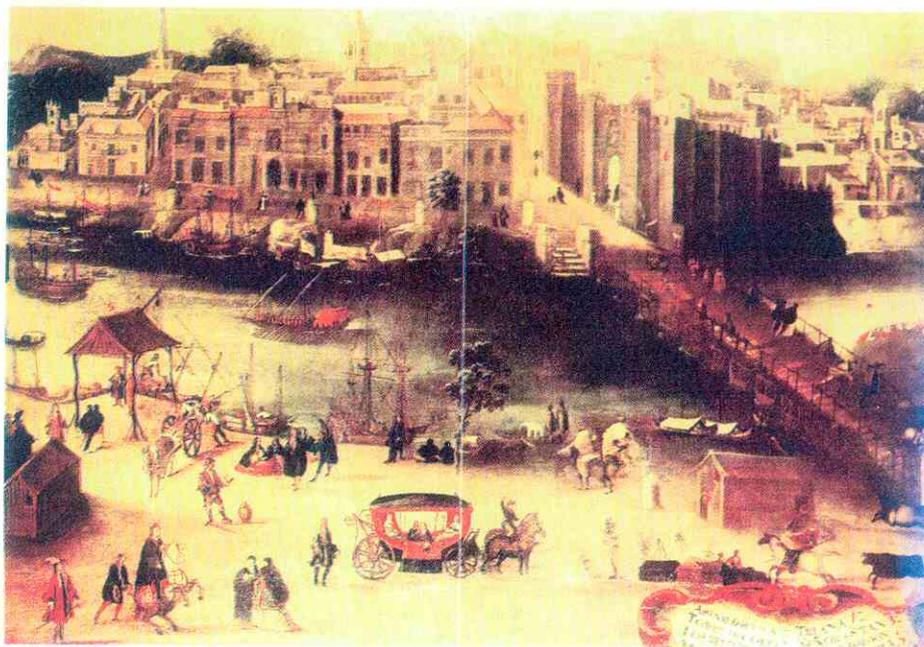
Es evidente que la fama de Sevilla se conectaba con la dinámica de su puerto, el cual tenía una superficie útil de 160.000 metros cuadrados, espacio

(2) Otros ejemplos los encontramos en: *Vista de Sevilla 1588*. ANÓNIMO, ilustración del libro *Urbium praecipuarum Totius Mundi*. Libro cuarto, de Georg Braun y Fran Hogenberg, Colonia, 1588, Biblioteca Nacional, Madrid.

Vista de Sevilla, ca. 1600. ANÓNIMO, Editado por Mateo Florín. Grabado Calcográfico 380 x 510 mm. Colección Focus. Sevilla.

(3) LOUIS MEUNIER (ca. 1630): *El Castillo de Triana y la Torre del Oro 1668*. Cobre, aguafuerte, 132 x 247 mm; y *La catedral, la Torre del Oro y el río, 1668*. Cobre, aguafuerte, 132 x 247 mm.

GABRIEL BODENEHR (Agsburgo, 1664-1758): *La Catedral, la Torre del Oro y el Puente de Barcas*. Cobre, 89 x 215 mm.

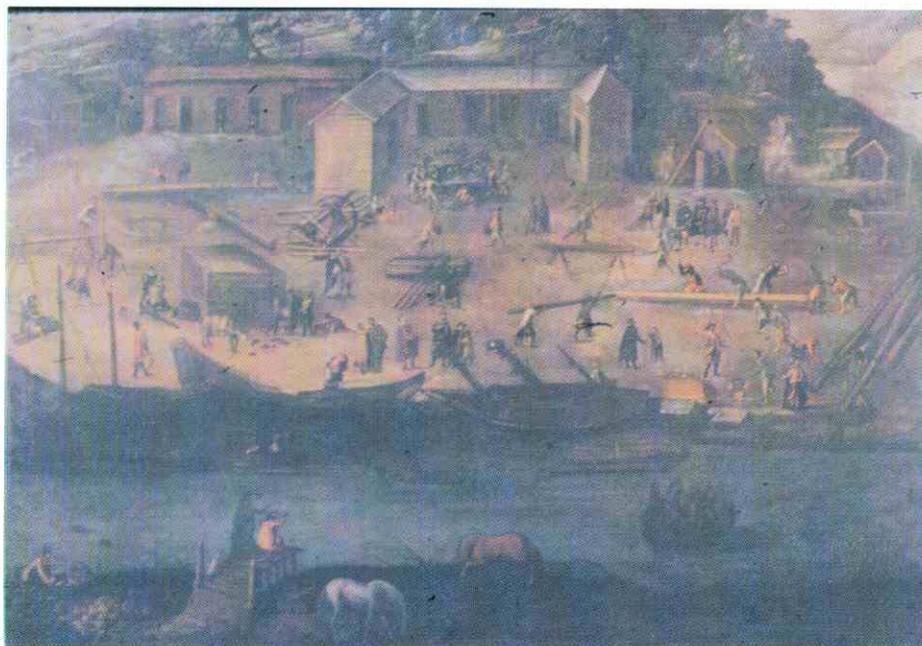


Vista panorámica del Guadalquivir y de Triana tomada desde el Arenal. Anónimo español, ca. 1660. Óleo sobre lienzo 117 x 183. Colección particular.

insuficiente en determinados momentos para las maniobras de fondeo, carga y descarga. El núcleo fundamental del puerto, como venimos diciendo, estaba situado entre la Torre del Oro y el puente de barcas, delimitado por un sistema de maderos y cadenas que pasaban bajo las aguas y se amarraban en la citada torre y en la otra banda de Triana, desde donde se izaba, por medio de un torno, para no dejar paso a ninguna embarcación que, con ánimo ofensivo, quisiera remontar el río hacia el puente. De aquí salieron casi todas las expediciones descubridoras de la primera mitad del siglo: las de Diego de Lepe, Alonso de Ojeda, Diego de Nicuesa y la de Pedrarias Dávila, así como la espléndida flota de Magallanes; y aquí arribó la *Victoria* con tan sólo trece de sus hombres después de haber completado la vuelta al mundo portando cada uno de ellos un velón encendido en la mano, en procesión a las iglesias de Nuestra Señora de la Victoria y Nuestra Señora de la Antigua, cumpliendo el voto que habían hecho durante su penosa travesía (4).

Al establecerse, en 1564, la organización naval que rigió en la Carrera de Indias durante el resto del siglo XVI y gran parte del siguiente, Sevilla se

(4) Recogido en un bellissimo cuadro titulado *El regreso de Juan Sebastián de Elcano a Sevilla el 8 de septiembre de 1522*, de Elías Salaverría Inchaurreandieta (1883-1952), óleo sobre lienzo, de 254 x 239 cm, que se puede contemplar en el Museo Naval de Madrid. También existe una buena copia en el Museo Marítimo de la Torre del Oro.



Puerto de Sevilla, mediados del siglo XVI. Anónimo español. Óleo sobre lienzo 117 x 165 cm.
The Hispanic Society of America, Nueva York.

convirtió en punto de partida y arribada de las flotas anuales que unían la metrópoli con Tierra Firme y Nueva España. El puerto, tan pronto como la Carrera de Indias cobró vitalidad, quedó pequeño, por lo que se hizo necesario habilitar un área complementaria que se extendía más allá del puente de barcas por la Puerta de Goles hasta la Barqueta.

En el Arenal no existían verdaderos muelles, aunque en documentos de la época se mencionan la Aduana, Arenal, Barranco, Camaroneros, y Muelas. Exceptuando el de la Aduana, que era de piedra, los demás serían meros embarcaderos o varaderos, pues no aparecen testimonios gráficos de ellos en las representaciones de la época. Todo ello sugiere la existencia de una gran flotilla de embarcaciones menores compuesta por barcos luengos, gabarras, barcas, barcazas, lanchas y balsas que, junto con simples tablones, resultaban indispensables para facilitar las tareas de carga y descarga y el trasbordo del pasaje entre ambas orillas. También ha de hacerse mención de las galeras, que remolcaban los galeones para ayudarlos a franquear los pasos difíciles del río o los alijaban transportando hasta la Aduana las mercancías más valiosas, cuando por su excesivo calado no podían seguir navegando aguas arriba. El único adelanto técnico que denotaba el muelle de la Aduana era la gran estructura del Cigüeñal, una machina compuesta por un artefacto de madera provisto de una polea que ya desde el siglo XV había estado destinado a la estiba de las naos y a la descarga de las moles de piedras para la construcción

de la catedral. Así, a lo largo de la orilla aparecían diseminadas grandes pilas de maderos y, un poco más al interior, se encontraban galpones, casetillas y palenques para almacenar los géneros, tanto los destinados al intercambio comercial como los productos propios de las industrias vinculadas al trabajo que se ejercía en el entorno (útiles para la reparación de buques, pertrechos para avituallamiento, cañones, balas, toneles, cesterías, etc.). Diseminadas por la ribera había tiendas de campaña de carácter eventual, unas custodiadas por personas, otras para efectuar transacciones comerciales a resguardo de las inclemencias del tiempo y, también puestos, tinglados y mostradores portátiles para la venta de baratijas. En último término se alzaban las construcciones de mayor envergadura: las Atarazanas, en las que se asentaban establecimientos de distinta índole; la lonja del pescado, los almacenes de la Casa de Contratación y las naves de almacenaje alquiladas a particulares.

Dos imágenes recogidas anteriormente (págs. 70 y 71) reflejan las actividades portuarias y recogen «el Arenal visto desde Triana».

Su entorno social

Pero no sólo debemos contemplar el Arenal como instrumento material del comercio; hay otros aspectos que en sí mismos se perfilan como partes activas y pintorescas de las vivencias de la ciudad y sus habitantes. Un escritor del siglo XVI describía el ambiente de la ciudad de la siguiente forma:

«... villa era bien acomodada para cualquier granjería, y tanto se lleve a vender, como se compra, porque hay mercaderes para todo. Es patria común, dehesa franca, nudo ciego, campo abierto, globo sin fin, madre de huérfanos, donde todo es necesidad y ninguno la tiene» (5).

La población pasó de 40.000 habitantes en las postrimerías del siglo XV a 150.000 a finales del siglo siguiente. Y el Arenal se transformó en lugar obligado de convivencia, unas veces en su aspecto comercial, otras lugar concurrido de paseantes ávidos de noticias, o de curiosidad de contemplar la entrada y salida de las flotas. Su ambiente pleno de matices fue captado por el Fénix de los Ingenios en su comedia, a que hemos hecho referencia.

A Lope lo que le atrae no son los muelles, los almacenes ni los barcos que arriban o parten, sino la actividad bulliciosa que se desplegaba en esta «playa de río», la gente de todas las condiciones, razas y lenguas; desde el mercader al gentilhombre, o del galeote al soldado ocioso, o del aguador a los blasfemos carreteros, o las mujeres de la vida, los gitanos, el fraile esperando su partida para evangelizar nuevas tierras, los curiosos que contemplaban la carga de enseres o calculaban el valor de las partidas de plata, que desembar-

(5) ALEMÁN, Mateo: *Vida del pícaro Guzmán de Alfarache*. Editorial Noguer. Barcelona, 1963. Tomo I, p. 40.

caban a bordo de gabarras y que en medio de grandes medidas de seguridad se encaminaba por el Postigo del Carbón, más tarde llamado del Oro, a los sótanos de la Casa de la Moneda (6).

Allí no era raro escuchar conversaciones sobre las gestas de las galeras en las campañas del Mediterráneo, a la vista de éstas, o de la osadía de los piratas holandeses, o ingleses al contemplar los galeones.

La venta ambulante de la que se aprovechaban los mercachifles estafando a los poco avispados que llegaban del interior a la ciudad, se jugaba, se timaba, se robaba con gracia y con sangre, las riñas y peleas con armas blancas estaban al orden del día, y al caer éste, lugar inseguro, pero no por ello menos frecuentado, donde era fácil ser asaltado por embozados; sin embargo, lugar idóneo para lances amorosos, donde señora y criada jugaban el peligroso envite del amor, entre aventureros y ricos de fortuna, que iban y venían, entre pobres de bolsa, pero ricos de ilusiones y aventuras o ricos de plata, pero cansados y deseosos de encontrar descanso a su vida ajetreada. Nobles, hijosdalgo, marineros, soldados, pícaros, ladrones, corchetes, alguaciles, agentes de la aduana, todos compartían el mismo espacio vital, el pulmón de la Sevilla y de la España barroca, de la que tanto literato y pintor dejó muestra. Era la torre de Babel; Sevilla era la Babilonia de España, como la bautizó el poeta Luis de Góngora.

También el río era un ente vivo que compartía con el Arenal el ocio y el negocio. Lugar preferido para pasear en lanchas, en primavera y verano, para contemplar las flotas o navegar hasta otros pueblos del río abajo, visitar quintas para cenar o simplemente disfrutar del frescor de la travesía en las tardes tórridas de los estíos sevillanos. Las embarcaciones engalanadas con toldos blancos y llenas de juvenil alegría navegarían como se cuenta en esta estrofa lopesca:

*¡Qué bien vestida de ramos
con sus dorados racimos
en vez de toldos están
los barcos en Sevilla!
como cisnes por la orilla
las alas abriendo van.
Río de Sevilla
¡cuán bien pareces
con galeras blancas
y ramos verdes!*

(6) A la vista del botín de Cajamarca, escribió Pedro Medina: «... ha venido nao con más de cien vasijas de oro (...) Numeróse el valor de lo que esta nao trujo en más de trescientos cuentos (...) y nao que trujo quinientas arrobas de plata (...) y otras riquezas, que se han traído y traen, no se pueden numerar». Otro testigo, Francisco de Ariño, refiere que «en 22 de marzo de 1595 llegaron al muelle de Sevilla las naos de la plata de las Indias y la comenzaron a descargar, y metieron en la Casa de Contratación 332 carretas de plata, oro y perlas de gran valor (...) trajeron por tierra de Portugal 583 cargas de plata, y oro y perlas, que sacaron de la Almiranta, que dio sobre Lisboa (...) que fue muy de ver que, en seis días, ni cesaron de pasar cargas de dicha Almiranta por la Puerta de Triana, y que este año hubo tesoro, el mayor que jamás los nacidos han visto en la Contratación, porque allegaron plata en tres flotas». Cit. MARTÍNEZ SHAW, Carlos: *Sevilla siglo XVI*. Alianza Editorial, Madrid, 1993; p. 106.

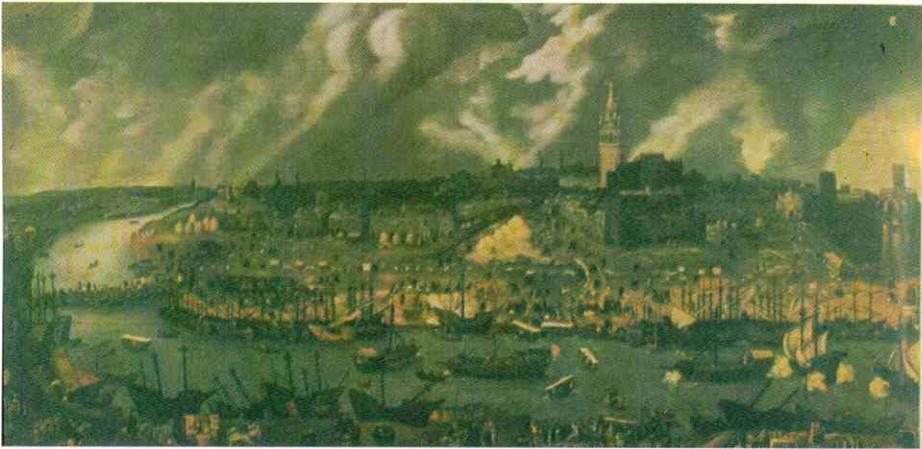


Arenal de Sevilla, 1650. Anónimo. Óleo sobre lienzo, 100 x 143 cm. The Hispanic Society of América, Nueva York.

Una imagen de esta actividad la contemplamos en este panorama del Arenal, tomado desde la Giralda, teniendo en primer plano el puerto, seguido del río y Triana al fondo. La obra tiene como motivo central la presencia de un auténtico *tipi* indio —otros más pequeños en la orilla— levantado en el interior de un cercado, custodiado por guardias y rodeado de curiosos paseantes.

La obra tiene una leyenda que resulta ilegible; sólo se conserva en la cartela del ángulo inferior derecho la siguiente leyenda: «En cuio espacio les dieron los españoles 370 vatallas campales»; pero que sin duda se debe de referir a algún buque que ha llegado de las Indias transportando un grupo de indígenas de las praderas, únicos habitantes autóctonos que utilizaban el *tipi* como vivienda móvil y rara vez entraron en contacto con los españoles antes del siglo XVIII.

La expectación en Sevilla ante este acontecimiento debió de ser tan grande que fue recogida en este cuadro. Obra de correcta factura, en ella podemos contemplar con gran detalle los curiosos aspectos de la vida cotidiana del Arenal, al caballero, al esclavo, al moro, al soldado, al corchete y al alguacil, al aguador, a los amantes, a la dama con su dueña, al pícaro, al fraile, etc. Los galeones varados y fondeados, las galeras en la canal, las barcas con sus toldos blancos llenas de paseantes y, dominando todo el escenario, la Torre del Oro.



Vista de la ciudad desde Triana finales del siglo xvi. Anónimo. Óleo sobre lienzo 150 x 300 cm, Museo de América.

Salida de la flota de la Carrera

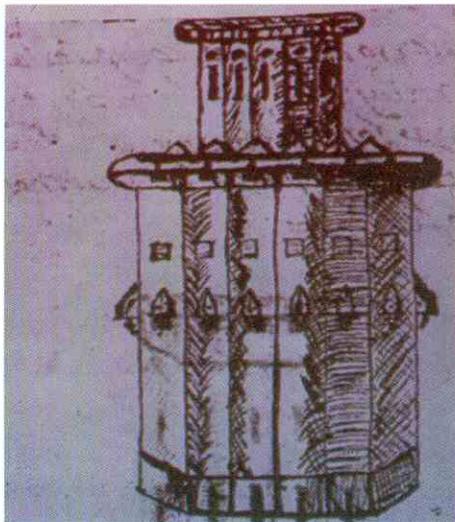
La mejor estampa de este hecho se contempla en el óleo precedente (7). En un primer plano, el puerto de Sevilla y en sus aguas una abigarrada cantidad de naves atracadas y público en ambas orillas del río Guadalquivir; en el centro, una galera rodeada por embarcaciones menores; a la derecha, otra, y navegando a la vela una nao disparando salvas, como toque de llamada a los pasajeros ante la pronta partida. A la derecha, la Torre del Oro, y a la izquierda, el tético y siniestro castillo de San Jorge, cárcel de la Inquisición, y el puente de barcas, que unía Sevilla con Triana. Todo ello envuelto en un cielo gris que amenaza tormenta.

La Torre del Oro

Los constructores. Los almohades

Constituían éstos un movimiento religioso rigorista que defendía la unidad de Dios. Encabezado por Ibn Tumart, un bereber de las montañas del Alto Atlas al sur de Marruecos, que se instaló en Tinmal en el año 1125 adoptando

(7) Anónimo: *Vista de la ciudad de Sevilla desde Triana finales del siglo xvi*. Óleo sobre lienzo 150 x 300 cm, Museo de América. La obra está mal atribuida a Alonso Sánchez Coello (1531/32-1588), ya que en el cuadro figura la Puerta de Triana construida en el año de su fallecimiento, así como la Torre de San Pedro, que es de 1596. El lienzo se debió de pintar entre este último año y 1618, año en que se comenzó a construir la iglesia del Sagrario, que no está representada. Julio García Condoy (1889-1978) realizó una buena copia de esta obra en 1964 para el Museo Marítimo de la Torre del Oro, donde se expone con el título de *Visita del monarca Felipe II a Sevilla*.



Torre del Oro, 1535. Luis Peraza, dibujo a pluma con tinta sepia 80 x 75 mm, Biblioteca Nacional, Madrid (8).

el título de mahdí, es decir, el esperado para restablecer la verdadera fe.

Entretanto en Al-Andalus, la debilitación del poder almorávide da paso a un segundo período de reinos de taifas, que paulatinamente va a pedir ayuda a los almohades para defenderse de los cristianos. Consolidada la ocupación almohade de Al-Andalus, éstos convierten Sevilla en capital de su reino. La derrota almohade en la batalla de las Navas de Tolosa, en 1212, inicia la decadencia de su poder en la Península y posibilita la reconquista cristiana de Extremadura y del valle del Guadalquivir.

Dos obras arquitectónicas, símbolo de Sevilla desde esos momentos, son elevadas por los almohades. La primera, una gran mezquita, catedral gótica a partir de 1401 y que ha conservado el alminar hasta nuestro

días, conocido como la Giralda, cuyo nombre deriva de la estatua de la Fe, que, a modo de veleta o giraldillo, la corona en su parte más elevada.

La segunda, la Torre del Oro, traducción del nombre árabe *Borg al-dsayeb*. Este nombre es tema controvertido: para algunos eruditos se debía a los reflejos metálicos producidos por el sol cuando incidía sobre el revestimiento de azulejos o loza dorada que cubría la Torre; según otros, en haber sido depósito de los tesoros del rey Pedro I de Castilla o del procedente de las Indias, o también porque el vulgo pudo denominar a la Torre por el enlucido de almagre del primer cuerpo, en contraposición del de la torre de Plata, que estuvo blanqueada.

La fecha de su construcción ha estado muy confusa a lo largo de los años, hasta que, a finales del siglo XIX, don José Gestoso estableció su origen en la época islámica basándose en el Rawd al Qirtas de Ibn Abi Zar. A partir de esta fecha no existen dudas de su construcción. Fue en el año 1220 cuando el gobernador Abu-e-Ula ordenó la construcción de los dos primeros cuerpos, ya que el tercero se le añadió en 1760, como veremos posteriormente.

Éste es el primer documento gráfico fidedigno, aunque tiene más valor como testimonio, que por su valor iconográfico.

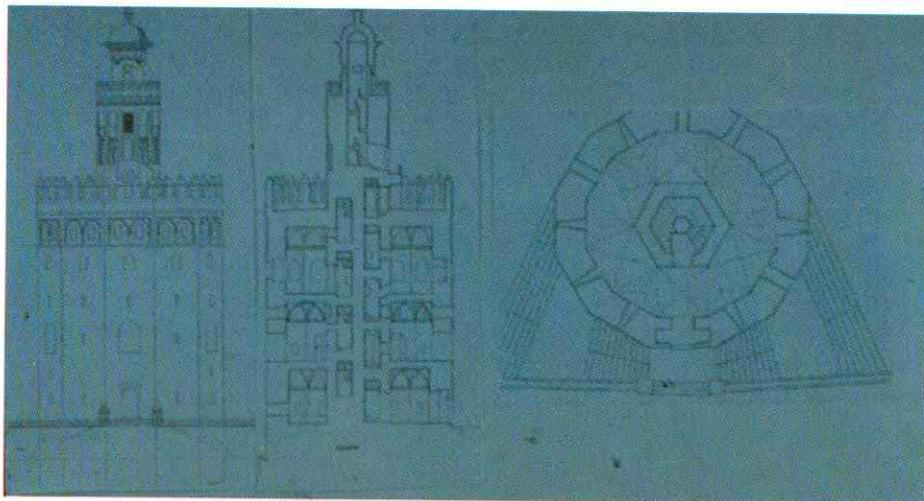
(8) Ilustración del manuscrito: «Antiquísimo origen de la ciudad de Sevilla, su fundación por Hércules Tebano, y posesión de Reyes que la habitaron hasta los moros. Primera parte. Antiquísimo origen de la ciudad de Sevilla. Segunda parte en que contiene desde que la ocuparon los moros hasta su restauración por el Santo Rey Don Fernando III el Santo», fechado en 1535. Autor, Luis Peraza.

Juan Mal Lara, que corrigió el texto del manuscrito de Peraza, la describe «grande alta dozavada con doce garitas, que salen en cada ángulo, haciendo proporción hermosísima para desde allí defender a los que quisieran picar la torre y luego se parescen las almenas con muchas ventanas formadas, que las abrazan un grueso cinto de hierro, con que se encadeno lo alto de la torre, para no acabarse de abrir, según tiene las muestras, sube desde suelo otra torre, que es redonda y muy galana, con ventanas y almenas, que en aquellos antiguos tiempos adornaban los edificios que de aquesta manera».

Más tarde, en 1567, Anton van den Wyngaerde realizaría también un boceto (9).

La arquitectura

Las torres poligonales de defensa surgen en la época almohade debido al método constructivo. Al ser realizadas de tapial, la forma cilíndrica resultaba de muy poca estabilidad pero de más fácil defensa que las de plantas cuadradas; así la construcción se decantaba por las formas poligonales. En el caso que nos ocupa tiene planta dodecagonal, con los esquinales de piedra trabados con macizos de tapial en sus paños. En la actualidad tiene tres cuerpos, inicialmente tenía dos como se ha indicado anteriormente.



La torre en la actualidad. Alzado. Corte longitudinal y sección.

(9) WYNGAERDE, Antón van de (Amberes, ca. 1525-Madrid, 1571): *Apunte de la Torre del Oro y parte de la Muralla, 1567*. Dibujo a pluma con tinta sepia. Apunte que el autor solía realizar de edificios aislados para más tarde construir sus propias vistas; de Sevilla sólo se conserva éste. CARRA LOREDO, M.^a Dolores: *Iconografía de Sevilla, 1400-1650*. Sevilla, 1988, Ilustración n.º 26.

El primer cuerpo consta de un núcleo central hexagonal de aproximadamente tres metros de lado, de donde arranca la escalera de acceso a las distintas plantas, concéntrico con otro volumen dodecagonal de cuatro metros de lado, que da la forma exterior, con un espesor de muro de 1,90 metros. Los peldaños, hasta el primer piso, son modernos y de mármol blanco; los restantes, de ladrillo a sardinel. Las esquinas están reforzadas con fábrica pétreo. El interior de este cuerpo aloja tres plantas cubiertas con bóveda de arista de ladrillo, con formas alternas cuadradas y triangulares, pasando de esta manera de hexágono interior al dodecágono exterior. La altura aproximada desde el rasante del muelle es de 23 metros.

En principio este cuerpo sólo estaba horadado en su parte superior, con dobles huecos de ojiva túmida con alfiz en cada una de sus caras y estrechas aspilleras alargadas en las plantas inferiores. Con matacanes y en el basamento zócalo.

A lo largo de los siglos XVIII y XIX se abren el resto de huecos y balcones, al habilitarse la torre para viviendas y oficinas y perder el uso de defensa de la ciudad. Los antepechos se coronan con almenas prismáticas con remate piramidal.

Se penetraba en el interior desde un adarve, por una puerta situada hoy en alto y que en su origen estaría más elevada en relación con el pie de la torre; bajo esta parte del adarve había un gran arco que permitía el paso a la orilla del río.

El segundo cuerpo, muy restaurado, es también de forma dodecagonal, construido en ladrillo, con gruesos tendeles, coronada con almenas en el antepecho de la terraza, estando decorados los paños exteriores con arcos ciegos lobulados, cobijados por otros lóbulos y de herradura; alternan con otros gemelos, agudos y de ojiva lanceolada, apeados en delgadas columnitas de ladrillo. La albañilería de todos está decorada con rombos de cerámica vidriada blanca alternando con verde.

Sobre la puerta, en alto y a la que se llega por una doble escalera que arranca de la terraza del cuerpo inferior, se ve un paño rectangular decorado con un trazado de rombos, formados por lazos curvos, de tipo semejante a otros de la Giralda y de varias obras almohades.

La disposición primitiva del interior de este segundo cuerpo se desconoce, pues en 1760, cuando la torre amenazaba ruina, fue macizado, dejando sólo un hueco cilíndrico para la escalera helicoidal que da acceso a la terraza; parece que anteriormente tenía en cada uno de sus frentes estrechas aspilleras de forma rectangular prolongada, y la escalera seguiría hasta aquélla con la misma disposición que el cuerpo de abajo. Este segundo cuerpo tiene una altura aproximada de ocho metros.

El tercer cuerpo de la torre, proyectado por el maestro mayor de los Reales Alcázares Ignacio Moreno y acabado de construir en 1760, fue la respuesta al proyecto de demolición de la obra, a causa del estado de ruina en que quedó como consecuencia del terremoto de 1755. Una linterna cilíndrica cubierta con una cúpula de media naranja, a la que a finales del siguiente siglo se le coloca un pararrayos. Se decía entonces que la torre ganaba en belleza y estrenaba sombrero andaluz. ¡Verdaderamente nunca estuvo tan guapa! Su altura es de siete metros.

Historia y leyenda

La Torre, a lo largo de su historia, fue capilla, prisión, almacén, polvorín, oficinas de la Compañía de Navegación del Guadalquivir, comandancia y capitania del puerto, Comandancia Militar de Marina, y registró en sus paredes los niveles alcanzados por el río al desbordarse en diferentes años y hoy día, declarado monumento nacional, sirve de sede al Museo Marítimo de la Torre del Oro. Se señala a continuación los hechos más sobresalientes de su dilatada vida.

Rotura del puente de barcas por el almirante de Castilla Ramón de Bonifaz

Corría el año 1247 y se sucedían los éxitos parciales de las huestes del rey Fernando III el Santo en su cerco sobre Sevilla; pero la conquista de la ciudad parecía condenada al fracaso, por el convencimiento de capitanes y soldados de que, mientras se mantuviera la unión de Sevilla y Triana, no se adelantaría el cerco, ya que las fuerzas de Sevilla, Triana y Aljarafe seguían comunicándose, y auxiliándose cuando lo necesitaban, a través del puente sobre barcas amarradas por gordísimas cadenas. Se adoptó la siguiente solución para romper el puente. El almirante Bonifaz reforzó sus dos naves más pesadas y aprovechando un día de fuerte viento se lanzó a quebrar las cadenas. Sobre la primera nave que avanzaba se concentró el ataque de los moros, mientras que la segunda, de nombre *Carcena*, mandada por él, navegaba por la mitad del río.

La rotura del puente está minuciosamente relatada en la *Crónica General*: «La nave que primero llegó, que yua de parte del Arenal, non pudo quebrantar la puente por o acertó, pero que la asedó ya quanto; mas la otra en que Remontt Bonifaz yua, desque llegó, fue a dar de frunte un tal golpe que se passó clara de la otra parte». A partir de aquí Bonifaz, con sus naves, aisló Sevilla de Triana y del Aljarafe. Corría el año 1248; el 22 de diciembre, el Rey entra en Sevilla. Desde entonces las villas de Santander, Laredo y San Vicente de la Barquera ostentan en su blasón, por concesión del Rey, la Torre del Oro y un barco rompiendo las cadenas, al haberse construido y armado en ellas las naves de la flota castellana. Siguen contando las crónicas que, reconquistada la ciudad, la Torre dejó de ser utilizada como plataforma de vigía, pero que fueron múltiples los usos que se le atribuyeron.

Reinado de Pedro I de Castilla, llamado el Cruel o el Justiciero (1334-1369)

Rey educado en Sevilla, ciudad donde pasó la mayor parte de su vida. Según unos el Cruel y según otros el Justiciero, con su carácter violento, sus apasionados amores, la lucha con sus hermanos y la muerte a manos de uno de ellos. Su vida, tema predilecto de poetas, novelistas y dramaturgos, donde la historia y la leyenda se confunde en el drama, la novela y la poesía, siendo

la torre protagonista de no pocas historias; así la mandó obrar de «consistencia» para guardar sus tesoros entre el que se encontraba la bella judía Raquel y testigo de sus amores con doña Aldonza Coronel, esposa de don Alvar Pérez de Guzmán.

Visita de Felipe II a Sevilla

Cuenta Mal Lara que, en la visita de este rey a Sevilla, la Torre «estaba limpia por el pie y toda aderezada de vanderas y estandartes, con las armas reales y una flámula que desde la parte mas alta de la torrecilla (que sube por medio de la torre) y llegaba a dos estadios del suelo, que revoloteando por el aire dava hermosa muestra de los colores y pintura». Y en otro punto añade que se apostaron trescientos arcabuceros en la torre para dar salvas a su paso por ella (10).

Visita de Felipe IV

En 1622, Felipe IV pensó trasladar todos los despachos de buques a Cádiz. Sin embargo, en la visita que realizó a Sevilla al año siguiente parece que se enfriaron sus ansias de traslado, cuando recorrió la ciudad, navegó por el Guadalquivir en falúa adornada con seda y oro, recibiendo los honores de todos los navíos anclados y fondeados disparando sus salvas y subió a la Torre del Oro, desde donde contempló la actividad del puerto.

Restauraciones

Tres movimientos sísmicos la quebrantaron de consideración, hasta el extremo de que estuvo a punto de ser demolida varias veces. La primera en 1505, por intervención directa de la reina Doña Juana, consecuencia del terremoto del año anterior, tras lo cual se zuncha por primera vez con anillo de hierro. La segunda en 1760, tras el terremoto de 1755. Tras éste, queda la torre tan dañada que se proyecta su demolición, pero finalmente se apea y se realizan las obras de reparación consistentes en restaurar las bóvedas que se habían abierto, reponer algunos merlones, macizar el segundo cuerpo dejando en el centro sólo espacio para una escalera de caracol, colocar cinchos de hierro en ambos cuerpos, abrir cuatro balcones volados en la planta primera y construir el tercer cuerpo. Y la última, en 1858, tras los graves daños producidos por el terremoto y la gran crecida del río de 1856. En 1822, al derribarse el lienzo de

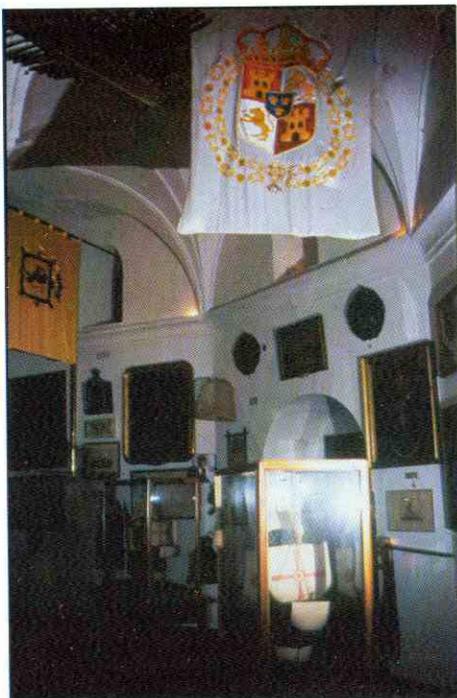
(10) MAL LARA, Juan de: *Recebimiento que hizo la muy noble y muy leal Ciudad de Sevilla a rey D. Philiphe N.S.* Impreso en Sevilla por Alonso Escribano en 1570, p. 46. (Esta página contiene un dibujo alusivo a este hecho.)

la muralla que la unía al Alcázar, se repara toda esta cara de la Torre. Desde entonces no ha cambiado su fisonomía, aunque se han realizado constantes intervenciones de mantenimiento hasta nuestros días.

El Museo Marítimo de la Torre del Oro

Creado en 1936 como filial del Museo Naval de Madrid, con la misión de «exaltar y estudiar los temas cuyo escenario fue el Guadalquivir y muy especialmente, la Toma de Sevilla y la fundación de la Marina de Castilla en 1248, la Carrera de Indias, la circunnavegación de Juan Sebastián de Elcano, la primera navegación a vapor en España, la iconografía de la ría y puerto y el folclore marítimo local». Fue inaugurado en 1944. Desde ese momento dejó de ser una caracola vacía abandonada junto al río para dar nuevas sonoridades a la vida marinera de Sevilla.

La parte visitable del Museo está instalada en las dos primeras plantas, que forman el primer cuerpo. La tercera se destina a almacén, conservación, administración y alojamiento de investigadores. En él se exhiben retratos de descubridores (los Pinzón, Magallanes y Elcano, con la llegada a España de los supervivientes a esta gesta); marinos distinguidos de otras épocas; óleos de la Virgen en las advocaciones del Buen Aire, de la Concepción de Utrera (de gran devoción en la Carrera de Indias), de la del Carmen (de hombres del mar de todas las épocas); San Telmo, patrón del Cuerpo de Mareantes de Sevilla; cuadros de la Sevilla de distintas épocas; cartas, nombramientos de pilotos, portulanos del río; reproducciones del *Real Fernando*, primer barco de vapor que surcó el río, y de otros buques ligados a la ciudad; artificios y cientos de objetos, tanto de guerra como de navegación, usados en diferentes épocas.



Vista de la sala de la primera planta. Modelos de las carabelas de Colón.

Epílogo

Durante ocho siglos la Torre ha sido testigo de Sevilla y de su río, de sus grandezas y sus desgracias. Delante de ella desfilaron las huestes del Rey Santo, los bloques de piedra para la construcción de la catedral gótica, la galera capitana en Lepanto, la nao *Victoria* en su arribada después de su vuelta al mundo, los galeones de la Carrera, el *Real Fernando*, primer buque español de vapor y sigue desfilando hechos nimios y sobresalientes. Fue y es contemplada por hombres de todos los pueblos del mundo; inspiración de poetas, dramaturgos, novelistas, su imagen quedó reflejada en múltiples estampas iconográficas de todos los tiempos.

Hoy día podemos sentir lo que hombres de cada momento histórico sintieron ante los acontecimientos que vivían. Basta visitar la Torre, respirar su aire, oír su silencio, vagar por sus plantas, tocar su paredes, asomarse a sus balcones y terrazas, y veremos galeones y galeras navegando, y oiremos los cañonazos de salva y atención al pasaje de la pronta partida, y llegará hasta arriba el rumor del Arenal, voces, gritos, cantos, lloros, y el olor de las panaderías, de las fritangas, de las basuras y de la humanidad viviente, y sentiremos la humedad de las aguas del río. En fin, seremos testigos de tantos hechos históricos como nuestro propio yo lo permita y nuestra cultura lo llene, pero nadie quedará exento de la magia del pasado que envuelve toda la Torre. En esos momentos nos daremos cuenta de que la Torre no fue un testigo mudo, sino que nosotros somos los testigos que gritaremos a los cuatro vientos las historias del pasado.

Bibliografía

- ALEMÁN, Mateo: *Vida del pícaro Guzmán de Alfarache*. Novela picaresca española. Editorial Mogueer. Barcelona, 1963, Tomo I.
- ANSON, Francisco: *Fernando III rey de Castilla y León*. Ediciones Palabra. Madrid, 1998.
- BALBÁS TORRES, Leopoldo: *Las Torres del Oro y de la Plata*. A.E.A. y A. Tomo X. Sevilla, 1934.
- CABALLOS RUFINO, María, y BORRERO BECA, Cristina: *Proyecto básico de conservación y limpieza de los parámetros exteriores de la Torre del Oro, Sevilla 2000*. Museo Naval. Madrid.
- CABRA LOREDO, M.^a Dolores: *Iconografía de Sevilla 1400-1650*. Ediciones El Viso, 1988.
- CANTARERO CALANDRIA, Emma: «El arte en la galera real de Don Juan de Austria en Lepanto», *Arquitectura e Iconografía en España y América (siglos xv y xviii)*. Catedra General Castaños. III Jornadas. Sevilla, 9-12 de marzo de 1993.
- FALCÓN MÁRQUEZ, Teodoro: *Arte Hispalense. Torre del Oro*. Sevilla, 1983.

- GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREGÓN, Fernando: *Catálogo del Museo Naval*. Tomos IV y V, Ministerio de Defensa. (En prensa.)
— *Historia gráfica del puerto de Sevilla*. Junta del Puerto de Sevilla. Sevilla, 1989.
- La Torre del Oro y el Río de Sevilla*. Ayuntamiento de Sevilla, Delegación de Cultura, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Sevilla. Sevilla, 1984.
- MAL LARA, Juan: *Recebimiento que hizo la muy noble y muy leal Ciudad de Sevilla a la C. R. M del rey D. Philipe. N. S., Sevilla 1570*.
— *Descripción de la Galera Real del Sermo Sr. D. Juan de Austria*. Sevilla, 1576.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos: *Sevilla siglo XVI*. Alianza Editorial. Madrid, 1993.
- MORGADO ALONSO: *Historia de Sevilla*. Sevilla, 1887.
- Museo Marítimo. Torre del Oro*. Museo Naval. Madrid, 1992.
- NAVARRO GARCÍA, Luis (coordinador): *Historia de las Américas*. Alhambra Longman, S. A. Madrid, 1991.
- PÉREZ-MALLAINA, Pablo E.: *Los hombres del océano, vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias*. Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla. Sevilla, 1992.