

## San Juan del Puerto como estratégico enclave comercial en la Edad Moderna: antecedentes históricos y navegabilidad del río tinto

### San Juan del Puerto as a Strategic Commercial Site in the Modern Age: Historical Background and Navigability of the Tinto River

David GONZÁLEZ CRUZ  
Universidad de Huelva  
david@uhu.es  
<https://orcid.org/0000-0002-2078-7192>

Javier BERMEJO MELÉNDEZ  
Universidad de Huelva  
javier.bermejo@dhis1.uhu.es  
<https://orcid.org/0000-0002-1905-8398>

Fecha de recepción: 10-07-2022  
Fecha de aceptación: 17-10-2022

#### RESUMEN

La fundación de San Juan del Puerto, documentada en el siglo xv, supuso la creación de un enclave en la margen izquierda del río Tinto, de manera que sus instalaciones portuarias alcanzaron el mayor volumen de embarque de productos de toda la costa de Huelva en la Edad Moderna. La concesión de una carta puebla por los duques de Medina Sidonia en 1468 supuso el reconocimiento de la importancia que tuvo este lugar como zona estratégica en las comunicaciones marítimas nacionales e internacionales, dando así continuidad a la transcendencia que consiguió durante la época del reino taifa de Niebla y la ocupación romana, según se advierte en la documentación histórica y en los registros arqueológicos. Además, la navegabilidad del estuario del Tinto contribuiría a hechos como la instalación de la familia de Cristóbal Colón en una finca situada junto a su puerto antes del descubrimiento del Nuevo Mundo.

**Palabras clave:** puerto, navegabilidad

**Topónimos:** San Juan del Puerto, río Tinto

**Periodo:** Edad Moderna

**ABSTRACT**

The foundation of San Juan del Puerto, documented in the 15<sup>th</sup> century, led to the creation of an enclave on the left bank of the Tinto River. As a consequence, its facilities as a port reached the largest volume of product shipments on the coast of Huelva in the Modern Age. The Dukes of Medina Sidonia in 1468 granted them a “carta puebla” with the recognition of the importance of this place as a strategic area in national and international maritime communications. The transcendence that it achieved during the Taifa kingdom of Niebla and the Roman occupation is clearly noted in historical archives and archaeological records. In addition, the navigability of the Tinto Estuary would contribute to essential events such as the installation of the family of Christopher Columbus in a estate located next to its port before the discovery of the New World.

**Keywords:** port, navigability

**Place names:** San Juan del Puerto, Tinto River

**Period:** Modern Age

**1. LA NAVEGABILIDAD EN EL ESTUARIO DEL TINTO<sup>1</sup>**

La localidad de Niebla, sede central del reino taifa de su mismo nombre, se encuentra situada actualmente entre las cotas de 39-45 metros sobre el nivel del mar<sup>2</sup>; por su parte, San Juan del Puerto, cuyas tierras en esa época pertenecían a la jurisdicción iliense, siglos antes de su fundación por el duque de Medina Sidonia, dispone en el presente de un núcleo urbano distribuido entre los cinco y seis metros de altitud sobre el mencionado nivel del mar<sup>3</sup>. Por su parte, el embarcadero utilizado en los siglos XIX y XX para el transporte de minerales procedentes de las minas del Andévalo de Huelva no supera el metro y medio<sup>4</sup>. Esta diferencia sustancial respecto al marco marítimo entre Niebla y San Juan nos lleva inmediatamente a plantearnos, como es lógico, este interrogante: ¿dónde estaría establecida el área portuaria del reino islámico iliense a la luz de las fuentes documentales consultadas y los hallazgos arqueológicos efectuados hasta ahora?

A este respecto, la referencia que nos ofrece Abū Abd Allāh Muhammad al-Idrīsī, quien viajó por diversas regiones de la península ibérica a mediados del siglo XII (García Sanjuan, 2016: 170), resulta básica en la configuración de la hipótesis de partida que debemos valorar, pues reseña el brazo del río Tinto que comunica los actuales términos municipales de Niebla y San Juan del Puerto expresando que los barcos lo navegaban hasta el punto en que se producía un evidente estrechamiento tras evolucionar el cauce desde una anchura de una milla en su desembocadura hasta una longitud de un tiro de piedra. De este modo lo describía el mencionado geógrafo y cartógrafo: “Allí hay un brazo de mar que

1 Este trabajo de investigación se ha elaborado mediante documentación procedente del Archivo de la Fundación Casa de Medina Sidonia (AFCMS), Archivo Municipal de San Juan del Puerto (AMSJ), Archivo de la Autoridad Portuaria de Huelva (AAPH) y Archivo Municipal de Valverde del Camino (AMV), entre otros fondos. Por su parte, los mapas utilizados han sido proporcionados por diferentes plataformas digitales de la Biblioteca Nacional de Brasil, Real Academia de la Historia, Biblioteca Virtual de Andalucía y Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa del Gobierno de España. De igual modo, se han consultado noticias registradas en la prensa periódica de la época, libros de viajes, bibliografía editada en la Edad Moderna, así como informes y prospecciones arqueológicas que confirman los datos proporcionados por las fuentes documentales.

2 <https://www.ign.es/iberpix/visor>

3 Ficha municipal de San Juan del Puerto, año 2019.

<http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/sima/ficha.htm?mun=21064>.

4 Pueden verse los detalles topográficos del proyecto de ejecución del pantalán de San Juan del Puerto elaborado en abril de 2018 bajo la dirección de Román Quintero Moreno, ingeniero de caminos, canales y puertos.

coincide con la desembocadura del río de Niebla y que se ensancha hasta tener casi una milla, y los barcos lo remontan sin cesar hasta el punto en que se estrecha, y no tiene más ancho que el del río, es decir, la mitad de un tiro de piedra”<sup>5</sup>.

Si se considera esta descripción efectuada por al-Idrisi y los datos de altitud respecto al nivel del mar, es evidente que las instalaciones portuarias necesarias para barcos de mediano y gran calado no podrían haber estado emplazadas en las inmediaciones de las murallas islámicas de Niebla en torno a los 39 metros de altitud. Precisamente, el geógrafo islámico afirmaba con meridiana claridad en el siglo XII que el destino de las embarcaciones que remontaban el río Tinto se situaba en el punto donde se producía el estrechamiento, lo cual era la lógica consecuencia de la finalización del tramo del cauce a donde llegaba el influjo de las mareas de forma continuada.

Ante la evidencia observada, procede contrastar esta información con la cartografía histórica del lugar, si bien no nos consta la existencia de mapas o planos sobre el espacio existente entre la desembocadura del río y esta ciudad islámica en la Baja Edad Media. Partiendo de esta eventualidad y siendo conscientes de que la evolución del nivel del mar en el estuario del Tinto entre el siglo XII y la Edad Moderna no varió sustancialmente en cuanto a la altitud, hemos realizado un análisis de diferentes referencias cartográficas elaboradas en los siglos XVII y XVIII.

Precisamente, en el mapa del holandés Lucas Jansz, realizado en 1583, se aprecia con nitidez que el estrechamiento del río Tinto se producía justamente en el término municipal de San Juan del Puerto, tal como se puede comprobar en el detalle que se reproduce a continuación (fig. 1):

**Fig. 1.** Lucas Jansz Waghenauer. Detalle de: *Speculum nauticum super navigatione maris Occidentalis confectum, continens omnes oras maritimas Galliae, Hispaniae...* (Cum Privilegio ad decennium, Reg. Matis. et Cancellarie Brabantie)<sup>6</sup>



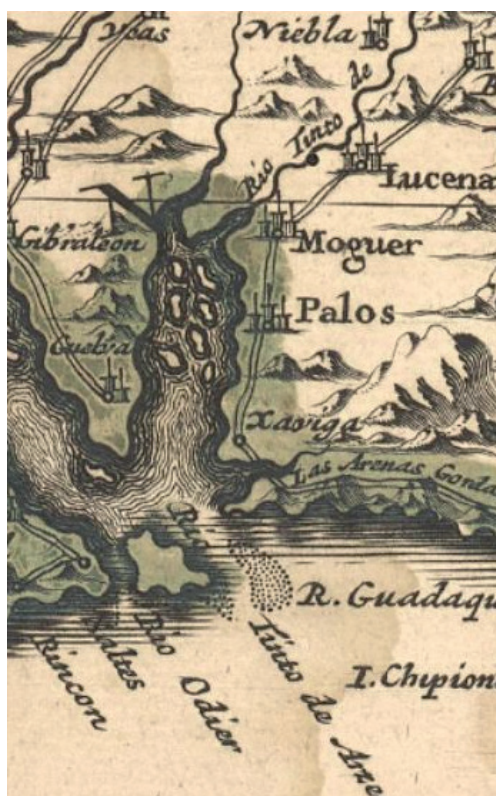
5 Texto de al-Idrisi en lengua árabe traducido al castellano en García Mercadal 1952, p. 187. Idéntica traducción puede verse en *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, vol. XLIII, Madrid, Imprenta y Litografía del Depósito de la Guerra, 1901, p. 16.

6 Biblioteca Digital Hispánica. <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000001642>

El planeamiento del cartógrafo holandés era confirmado por Rodrigo Caro medio siglo después, en su obra redactada en 1634, al referirse a las óptimas condiciones de navegabilidad del estuario del río Tinto hasta arribar a la localidad de San Juan del Puerto; no en vano, atestiguaba lo siguiente: "... y quando llega a Huelva, tiene más de dos leguas de anchura, siendo capaz de todo género de navíos que pueden llegar hasta San Juan del Puerto, que está tres leguas de Huelva, río arriba". (Caro, 1634: 28-29).

Asimismo, la cartografía elaborada en el siglo XVIII y los testimonios de autores contemporáneos se hacen eco de la navegabilidad del río Tinto hasta el puerto de San Juan como consecuencia del régimen de mareas y de la reducción de la amplitud de su cauce a la altura del término municipal de esta localidad. Precisamente de este acortamiento significativo de la distancia entre las dos orillas dejaba constancia el mapa del holandés François Halma, datado en torno a 1700 (fig. 2).

**Fig. 2.** François Halma. Detalle de: *Nova Portugalliae tabula, juxta recuntiores hispaniae et portugalliae*<sup>7</sup>



En este sentido, a mediados del siglo XVIII, el ilustrado onubense Antonio Jacobo del Barco también reconocía la navegabilidad del estero que unía a San Juan con Moguer, Palos de la Frontera, La Rábida y Huelva; no en vano, afirmaba que era "capaz de barcos de todos tamaños" (Del Barco y Gasca, 1755: 53-54). Algo más de dos décadas más tarde, en 1777, en un informe redactado por Francisco Javier Blanco para el conocimiento de la casa ducal de Medina Sidonia se atestiguaba, igualmente, que el puerto de San Juan era el destino y punto de partida de embarcaciones que transitaban por el río Tinto; así afirmaba que el estero que llegaba a esta localidad era "capaz de barcos grandes" y que en las "crecientes del mar" era "por largo trecho navegable"<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> [https://www.wdl.org/es/item/163/view/1/1/Biblioteca Nacional de Brasil](https://www.wdl.org/es/item/163/view/1/1/Biblioteca_Nacional_de_Brasil)

<sup>8</sup> Vecindarios y caudales de los pueblos del Estado de Medina Sidonia. Archivo de la Fundación Casa

Desde luego, la cartografía efectuada posteriormente, desde mediados del Setecientos hasta la Guerra de la Independencia, ratifica la continuidad de las condiciones marítimo-fluviales del área portuaria de San Juan. De este modo se deduce de la interpretación de los mapas realizados por el ingeniero Francisco Llobet (1748) (fig. 3), Tomás Pascual Maupoey (1810) (fig. 4) y el del Reino de Sevilla atribuido a Tomás López (1767) (fig. 5).

**Fig. 3.** Detalle del mapa del Reino de Sevilla. Autor: ingeniero Francisco Llobet, 1748. Biblioteca Digital de la Real Academia de la Historia<sup>9</sup>



**Fig. 4.** Detalle del mapa del Reino de Sevilla. Thomas López, 1767. Realizado sobre el que hizo previamente Francisco Llobet<sup>10</sup>



Medina Sidonia (AFCMS), leg. 694.

<sup>9</sup> <https://bibliotecadigital.rah.es/es/consulta/registro.do?id=12766>

<sup>10</sup> <http://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/es/consulta/registro.cmd?id=7110>

**Fig. 5.** Detalle del mapa de Tomás Pascual Maupoey, 1810. Copiado por Ángel Saavedra. Plano geográfico de Moguer y sus inmediaciones, referente a los movimientos de la división del general Laci<sup>11</sup>



## 2. ORÍGENES Y EVOLUCIÓN DEL PUERTO DE SAN JUAN

Aunque si bien es cierto que las fuentes documentales tan solo dan noticia de un poblamiento en lo que actualmente es San Juan del Puerto a partir del siglo xv, las fuentes arqueológicas permiten corroborar la importancia y significación que este enclave, apostado en la orilla del Tinto, jugó en épocas antiguas. Así pues, los datos de determinadas actividades de prospección superficial en su término, desarrolladas a lo largo de la última década (Campos *et al*, 2015; Mora, 2018), han puesto de relieve que el espacio de ribera que ocupó el área suburbana próxima al actual pueblo no pasó desapercibido para el poblamiento histórico, atraído al socaire de una conexión marítima-fluvial que permitiera el desarrollo comercial y económico.

Desde un punto de vista diacrónico para momentos prehistóricos pocos datos se tienen, salvo algún hallazgo de instrumental lítico en el yacimiento de los Prados. Seguidamente para el periodo protohistórico la información es inexistente a día de hoy, de lo que no se puede hacer ninguna inferencia sobre cómo se articuló el poblamiento, si es que hubo, en este territorio para dichos siglos.

Desde momentos del cambio de era y hasta la Antigüedad Tardía, se observa el modelo de explotación agrícola basado en la *villae*, síntoma inequívoco de la implantación de nuevo esquema de poblamiento debido a la administración de Roma. Una ocupación que parece responder al proceso de colonización y repartimiento adscrito a *Onoba*, ya que el actual término de San Juan formaba parte del *territorium* de la colonia, en una asociación territorial que perduraría hasta el establecimiento de San Juan (Campos Carrasco, 2009: 151; Bermejo y Campos, 2013). Así lo expresa Antonio Jacobo del Barco, al indicar: "... Huelva entre todos los pueblos conterráneos es el más abundante en las cosechas de gra-

<sup>11</sup> <https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.do?id=1054#dclid=1615056304540&p=3> [https://classic.europeana.eu/portal/es/record/418/BVMDefensa\\_bib\\_BMDB20120010543.html?q=Moguer#dclid=1615056304540&p=3](https://classic.europeana.eu/portal/es/record/418/BVMDefensa_bib_BMDB20120010543.html?q=Moguer#dclid=1615056304540&p=3)

nos, y frutos: se extendía su término (antes de la fundación de San Juan) una legua más abaxo deste pueblo...”.

Ejemplo de este proceso son los distintos yacimientos del entorno, caso de Los Prados, El Prado, El Barrillo, El Villar, Zorritas, El Ronquillo, Los Mármoles, Quartos, Los Pradillos y La Rijeta, de los cuales destacan por su mayor entidad los de El Prado, El Villar y Quartos o la Habana. Estas villas se encuentran repartidas a lo largo de todo el término, especialmente alrededor de la vía romana de Cuatro Caminos, que procedente de *Onoba* articularía este territorio (Bermejo *et al.* 2013: 86). Esta aparece en el Itinerario Antonino, formando parte de la ruta *Onoba-Italica*, que comunicaría varios enclaves de la campiña onubense, con un trazado casi en línea recta gracias a las pocas dificultades del terreno.

De entre todos ellos resulta de especial interés el yacimiento ubicado en la finca La Habana, la cual ha revelado en diversos sectores de prospección restos arquitectónicos y materiales en superficie que denotan la importancia del sitio (Mora Rodríguez, 2018). Esta parece estar en relación con su posición, flanqueada en sentido norte-sur por el estero del Prado, que le confirió un destacado papel como punto de comercio preferente. A este respecto se debe indicar la potencia arqueológica del sitio, con numerosos restos en superficie, material constructivo (tégula, ladrillo), cerámica común de cocina, mesa, así como de almacenamiento y transporte representado por diversos individuos con sellos. Del mismo modo parece apuntarse la existencia de restos de hornos y estructuras de diversa naturaleza con restos de mortero hidráulico. Con todo, lo más significativo parecen ser las estructuras en la propia margen del estero-arroyo y que han sido interpretados como pertenecientes a un posible embarcadero en mampostería (Mora Rodríguez, 2018: 40, 46).

La significación del sitio, según los datos arqueológicos aportados por el personal técnico que realizó la prospección permiten apuntar la existencia de un yacimiento que desarrolló su actividad al amparo del tráfico comercial que le permitía el estero del Prado en su conexión con el río y los numerosos enclaves costeros del estuario Tinto-Odiel. Probablemente desde este embarcadero no solo se articularía la salida de la producción del propio enclave, sino que sería punto de llegada y embarque de buena parte de la producción agropecuaria del *territorium*, de lo que yacimientos como Prados, Quartos o el Villar, entre otros, encontrarían una ruta comercial vía fluvial, más rápida y económica que la terrestre, hacia el puerto de *Onoba* y los enclaves del litoral a los cuales suministraban sus productos. Esta idea permite pensar en la existencia de pagos administrativos, de paso y comercio, por lo que tendría sentido que fuera un yacimiento de una *statio* que cobrara el *portorium* o tasa correspondiente. Conjuntamente, se puede indicar que este yacimiento con vocación portuaria estaría inserto en una dinámica de ocupación ribereña más extensa a lo largo de todo el río Tinto aguas arriba, en su discurrir hacia *Ilipla*. Prueba de ello es la documentación de algún enclave menor de reciente incorporación, caso del yacimiento ubicado en la confluencia del Arroyo Candón y Vacarejo, dedicado a la producción de envases y material constructivo, como así testimonian sus fallos de cocción en superficie.

La existencia del asentamiento en la finca La Habana, con un claro carácter de centro redistribuidor portuario, está en consonancia con el modelo de poblamiento estuarino-costero para el periodo romano; un significativo rosario de enclaves productores que jalónaron las rutas comerciales a escala local y supralocal.

Bien podría ser este el antecedente más directo del poblamiento de San Juan, ya que sus estructuras portuarias continuaron utilizándose en la Edad Moderna; de ello es una evidencia el acta del cabildo municipal celebrado el 15 de marzo de 1590, que reseñaba el derecho que disfrutaban los vecinos de Trigueros para embarcar sus vinos y “bastardos” en

el cargadero de Coto que estaba en el “río de la dicha villa de San Juan”<sup>12</sup>. Posteriormente, la construcción de un molino mareal en el mencionado estero (actualmente denominado de Los Prados) por José Agustín de Valladares en el siglo XVIII imposibilitó su uso para la navegación y, de este modo, contribuyó al progresivo cegamiento que se estaba produciendo por la acumulación de los lodos aportados por la “conurrencia de las aguas a aquel sitio”<sup>13</sup>; la pretensión de los vecinos de Trigueros de recuperar su uso no fue respaldada por la Real Chancillería de Granada, puesto que la sentencia dictada el 14 de junio de 1754 en el pleito promovido permitió que el propietario del mencionado molino continuara con su posesión, ofreciéndose, al mismo tiempo, como alternativa a los triguereños que comercializaran “sus géneros” a través del resto de embarcaderos existentes en el puerto de San Juan<sup>14</sup>.

La localización de este embarcadero de origen romano había pasado desapercibida hasta que uno de los autores de este artículo logró documentarlo a fines del siglo XV y hallar unos restos arqueológicos dentro de las investigaciones que le permitió encontrar la finca explotada por la cuñada de Cristóbal Colón junto al mencionado embarcadero (González Cruz 2017: 415-438). La razón de que no se tuviera constancia de su existencia previamente ha estado determinada por el hecho de que en los siglos XIX y XX se redujo la afección de las subidas y bajadas de mareas como consecuencia directa de las obras efectuadas para las líneas ferroviarias de las compañías *Río Tinto Company Limited*, *The Buitrón and Huelva Railway and Mineral Company*<sup>15</sup> y la *M.Z.A.*, en su tramo Sevilla-Huelva, y también como resultado de la construcción de la carretera nacional A-472 (Huelva-Sevilla). En efecto, desde el último tercio del siglo XIX se produjo un proceso de relleno de la marisma de la ribera del río Tinto en el entorno del núcleo urbano de San Juan del Puerto que cegó, en gran medida, la entrada de agua marina al estero Juan de Coto, hasta el punto de que en la actualidad se le suele otorgar la denominación de arroyo de los Prados<sup>16</sup>. En la colmatación y oclusión del mencionado estero y, por tanto, en el cauce de agua del embarcadero de origen romano, influyó de manera directa la construcción de otro embarcadero y depósito de minerales autorizado el dos de marzo de 1869 por la Dirección General de Obras Públicas, Agricultura, Industria y Comercio del Gobierno de España<sup>17</sup>, ya que el proyecto de comunicación con el ferrocarril de la compañía de la Mina de Buitrón suponía el relleno de un sector de la marisma situado junto a las actuales salinas de Los Astures. A ello contribuyó indudablemente una nueva concesión otorgada por el Gobierno de España el 11 de septiembre de 1911, por la que se le otorgaba a la Compañía Anónima de Buitrón una parcela de marisma comprendida entre el río Tinto, el muelle de la mencionada compañía y la vía férrea de la Compañía de Río Tinto, con el fin de ser desecada y dedicada a depósitos de minerales<sup>18</sup>.

12 AMSJ, Actas capitulares, leg. 1, fol. 229.

13 Declaración de testigos en el pleito seguido en la Real Chancillería de Granada entre las villas de Trigueros y San Juan del Puerto por la construcción de un molino en el embarcadero del estero Juan de Coto. Expediente firmado en Granada el 14 de junio de 1754. AMSJ, leg. 46, sin foliar.

14 AMSJ, leg. 46. Documento citado.

15 Real orden para la concesión del ferrocarril de Buitrón a la ría de San Juan del Puerto. Madrid, 4 de marzo de 1867. *Gaceta de Madrid*, 8 de marzo de 1867, p. 2.

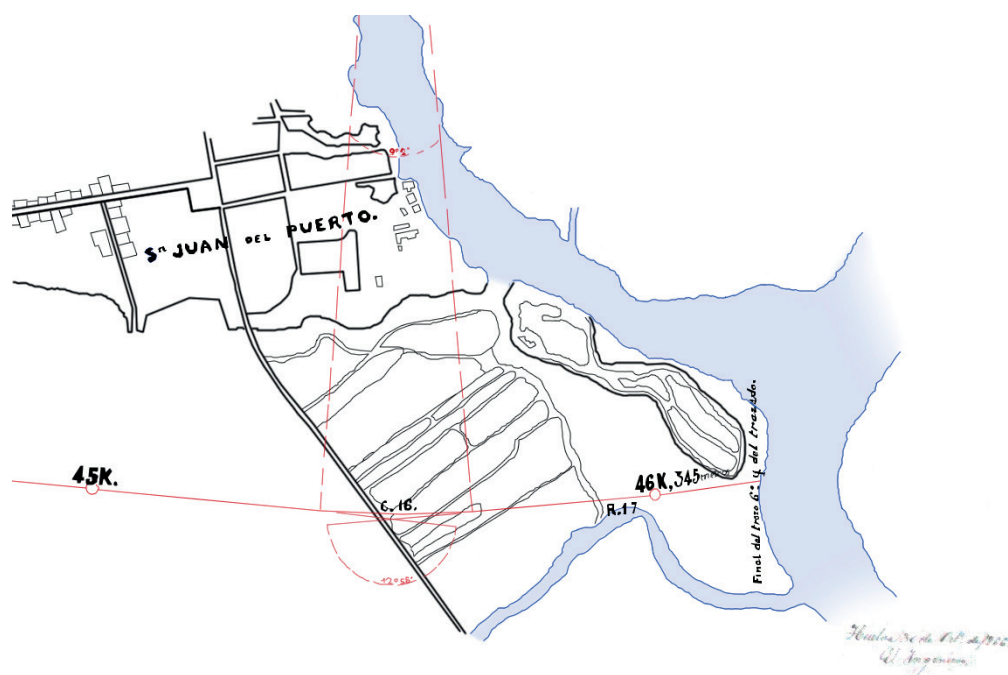
16 Sobre las diferentes denominaciones otorgadas a este estero a lo largo de la historia puede verse: González Cruz 2017, pp. 415-438.

17 *Gaceta de Madrid*, núm. 77, 18 de marzo de 1869.

18 *Gaceta de Madrid*, núm. 261, 18 de septiembre de 1911, pp. 744-745.



**Fig. 6.** Detalle del estero Juan de Coto antes de producirse el relleno artificial de la marisma del río Tinto en San Juan del Puerto. Proyecto para el embarcadero de minerales de la compañía que gestionaba la Mina Castillo de Buitrón. Año 1866. Archivo Municipal de Valverde del Camino



Posteriormente, mediante real orden de 14 de diciembre de 1914, se le adjudicaba igualmente a la Compañía de Río Tinto la extensión de 50 238 metros cuadrados de marismas pertenecientes a los términos municipales de Huelva y San Juan del Puerto, lindando con los terrenos concedidos a la Compañía de Buitrón, con objeto de plantar eucaliptos y más tarde construir vías de servicio y enlaces entre los dos ferrocarriles mineros. A este respecto, el proyecto de obras elaborado por el ingeniero de caminos José Ochoa consistía en la construcción de un muro o malecón de cerramiento con objeto de impedir “el acceso de las mareas”<sup>19</sup>. Desde luego, las dos iniciativas de relleno y desecación de este sector de las marismas de la ribera del Tinto contribuyeron a incrementar sustancialmente la colmatación del estero Juan de Coto y, consiguientemente, del embarcadero utilizado desde la época romana.

Para el periodo medieval islámico son escasos los restos materiales que permiten establecer una ocupación en el solar de la actual localidad. Con todo, si existen testimonios orales sobre útiles de pesca (anzuelos), cerámicas, restos constructivos y numerario (posiblemente de Ali ben Yusuf, época almoraví), en las inmediaciones de la actual instalación de Ence, los cuales fueron sepultados por residuos vertidos sobre el yacimiento. Quizás este asentamiento, hoy por hoy mal conocido y escasísimamente documentado, esté revelando la perduración de un modelo de poblamiento y ocupación, heredado de época romana, en la zona de la ribera del Tinto, donde posteriormente se fundó el establecimiento cristiano.

Con todo, antes de la fundación de la localidad, mediante el otorgamiento de una carta puebla por los duques de Medina Sidonia firmada el 10 de enero de 1468, existía el puerto de San Juan según consta en el citado privilegio señorial (González Cruz, 1992: 19-20), ya que la concesión se hizo como consecuencia de una iniciativa de carácter popular de personas que pretendían poblar ese lugar, junto al río de Saltés (actualmente llamado

<sup>19</sup> *Gaceta de Madrid*, núm. 356, 12 de diciembre de 1914, pp. 867-868.

Tinto). El hecho de que en la etapa cristiana se tratara de repoblar esta zona portuaria existente a medio camino entre Niebla y Huelva es un indicio más de un anterior emplazamiento de instalaciones portuarias que podrían haber funcionado en época musulmana hasta 1262 cuando fue conquistado el reino de Niebla por Alfonso X (García Sanjuán, 2000: 89-112). A este respecto, la carta puebla no deja dudas de un enclave previo con esa denominación, tal como lo expresaba Juan de Guzmán, conde de Niebla y duque de Medina Sidonia:

porque tenía voluntad, siempre a sido y es de poblar y ennoblecer nuestra tierra e mirar por el bien e utilidad e provecho della, e de los pobladores e vasallos que en ella biven e quieren bivar, mayormente de aquellos que con buen deseo a ella bienen a poblar, e porque algunas personas de fuera de nuestra tierra e señorío quieren venir nuevamente a fazer poblazón, e asiento e bivienda en el puerto de San Juan, junto con el rio de Saltés, en término de la nuestra villa de Huelva, las quales personas no son demandado ciertas cosas que les otorguemos porque buenamente se pueda poblar el dicho puerto de San Juan y ellos puedan ende bivar e fazer casa e asiento de poblazón.<sup>20</sup>

Por otro lado, la existencia de infraestructura portuaria en San Juan se advierte en referencias documentales, al menos desde la época de los descubrimientos, a fines del siglo xv y principios del xvi, ya que se ha constatado el anclaje y amarre de embarcaciones que llevaban a cabo actividades comerciales en esta localidad del condado de Niebla; así se ha detectado, a modo de muestra, que en 1502 había vigilancia privada de los navíos que recalaban en su ribera (Palenzuela Domínguez y Aznar Vallejo, 2010: 95)<sup>21</sup>.

### 3. LA DEHESA DEL PUERTO

Dentro del actual término municipal de San Juan, pero en el exterior del núcleo urbano, a varios kilómetros en dirección a Niebla, se encontrarían otras instalaciones portuarias; no en vano, hemos hallado documentos de principios del siglo xvii que reseñan la denominación de dehesa del Puerto en las inmediaciones de la dehesa del Toconal y la Ruiza<sup>22</sup> (en el entorno de la finca de la ganadería de reses bravas de la divisa de Prieto de la Cal). Sin duda, se trata de un lugar estratégico para el emplazamiento de instalaciones portuarias puesto que estaría situado junto a la confluencia de la desembocadura del río Candón con el Tinto, de manera que en ese enclave el volumen del agua del cauce se incrementaría sustancialmente respecto al caudal existente en el tramo fluvial previo. Esta idea parece corroborarse con la documentación de un asentamiento de época romana en el margen de dicho río, identificado gracias a la existencia de material en superficie representado por cerámicas comunes, elementos de transporte (Ánforas Beltrán IIB), así como fallos de cocción de materiales constructivos, fundamentalmente ladrillos. La existencia de este asentamiento en este lugar estratégico revela cómo la orilla del Tinto aguas arriba desde el actual San Juan del Puerto no pasó desapercibida a lo largo de la historia, al ser un territorio de enorme valor estratégico, comercial y productivo.

### 4. CONCLUSIONES

En síntesis, las fuentes documentales, la cartografía, los restos arqueológicos y los testimonios diversos de contemporáneos a las diferentes épocas, en especial el del geó-

20 AMSJ, leg. 43, sin foliar.

21 Este hecho se deduce del salario entregado a los guardas contratados por los responsables de las embarcaciones para ocuparse de su vigilancia y de las mercancías que traficaban, preferentemente por la noche.

22 Visita de límites y mojones efectuada el 27 de diciembre de 1604. AMSJ, leg. 317, fol. 5.

grafo islámico Al-Idrisi, nos indican que el término municipal de San Juan del Puerto ha sido durante la Historia un área portuaria que permitía la conexión marítimo-fluvial más rápida con las rutas de navegación nacionales e internacionales que tenían como punto de partida o destino la Ilipla romana, el reino taifa de Niebla y, posteriormente, el condado de su mismo nombre en la Edad Moderna. Ciertamente, a lo largo de los siglos analizados en este estudio ha sido un enclave estratégico para la exportación hacia el exterior de productos agrícolas de la fértil campiña onubense (aceite, vino y cereales), así como un lugar con una tradición portuaria en la comercialización de productos cárnicos y minerales procedentes de la comarca del Andévalo de manera que posteriormente, en el siglo XIX, se convirtió en el centro neurálgico del ferrocarril minero de la compañía *The Buitrón and Huelva Railway and Mineral Company*. Previamente, durante la Edad Moderna, cuando por primera vez se ha dispuesto de datos cuantificados del tráfico de mercancías, se ha podido comprobar en las rentas del almojarifazgo de 1502 que el puerto de San Juan ocupaba el primer lugar del *ranking* de la provincia de Huelva en operaciones de carga (23 907 maravedís) superando, con creces, incluso al puerto de Huelva, que ocupaba el segundo lugar con 11 022,50 maravedís (Palenzuela Domínguez y Aznar Vallejo, 2010: 95), cuya causa fue la inserción en las redes establecidas con mercaderes procedentes de diferentes regiones hispanas (Galicia, Vizcaya, Canarias y otros lugares de Andalucía) y de diversos territorios europeos (ingleses, bretones, flamencos, holandeses, florentinos y portugueses) (González Cruz, 2012: 222-223). Por su parte, la documentación sobre aduanas indica, igualmente, que, en las primeras décadas del siglo XVII, el valor de las rentas anuales del puerto de San Juan se situaba en 544 436 maravedís (Pulido Bueno, 2017: 99)<sup>23</sup>, superando sobradamente las transacciones comerciales de otras localidades de la costa onubense tales como Huelva (432 335), Moguer (264 281) y Ayamonte (113 037).

De la importancia portuaria de esta área desde sus orígenes son ilustrativos los restos arquitectónicos y materiales arqueológicos de superficie, de clara filiación romana, que manifiestan la existencia, desde muy antiguo, de una estructura portuaria compatible con un espacio comercial preferente con evidencias de almacenamiento y transporte, siendo muy significativo la aparición de algún sello sobre elementos de transporte, así como las estructuras de mampostería en el área del embarcadero, junto a la finca explotada por la cuñada de Cristóbal Colón en torno a 1492. La aparición de este yacimiento en el área suburbana de San Juan parece estar indicando la importancia estratégica portuaria del enclave desde tiempos remotos, en una clara posición de ventaja que le llevaría a su inserción en redes comerciales de medio y largo alcance durante la Edad Moderna.

## BIBLIOGRAFÍA

- Abu-Abd-Allah-Mohamed-Al-Idrisi (1901): "Descripción de España", *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, tomo XLIII.
- Bermejo Meléndez, J. y Campos Carrasco J. M. (2013): "La implantación de Roma en las tierras del suroeste", en Campos Carrasco, J. M. y Bermejo Meléndez, J. (eds.) *Roma en el occidente de la Baetica. Civitas et ager en el territorio onubense*. L'Erma di Bretschneider, Huelva, pp. 87-108.
- Campos Carrasco, J. M. Bermejo Meléndez, J. Fernández Sutilo, L. et alii. (2015): *Proyecto de prospección superficial del término municipal de San Juan del Puerto*. Delegación de Cultura y Patrimonio Histórico, Junta de Andalucía, Memoria Final. Inédita.

<sup>23</sup> Puede verse el valor fiscal de las operaciones de carga en el puerto de San Juan según las rentas de aduanas del siglo XVII.

- Caro, R. (1634): *Antigüedades y principado de la Ilustrísima ciudad de Sevilla y Chorografía de su convento jurídico, o antigua Chancillería*, Sevilla, Imprenta de Andrés Grande.
- Del Barco y Gasca, A. J. (1755), *Dissertación histórico-geográfica sobre reducir la antigua Onuba a la villa de Huelva*, Sevilla, Imp. Joseph Padrino.
- García Mercadal, J. (ed.) (1952): *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Madrid, Aguilar.
- García Sanjuán, A. (2000): “La conquista de Niebla por Alfonso X”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 7, pp. 89-112.
- García Sanjuan, A. (2016): “La ciudad islámica de Saltés en las fuentes árabes (siglos IX-XII)”, en Campos Carrasco, J. M. (dir.), *El patrimonio histórico y cultural en el paraje natural Marismas del Odiel: un enfoque diacrónico y transdisciplinar*, Huelva, Universidad de Huelva, pp. 165-178.
- González Cruz, D. (dir.) (1992): *Cinco siglos de historia de la villa de San Juan del Puerto (1468-1992). De la tradición marítima al proceso de industrialización*, Ayuntamiento de San Juan del Puerto.
- (2012): “El puerto de San Juan en tiempos del descubrimiento de América y la expansión atlántica”, González Cruz, D. (coord.), *Descubridores de América. Colón, los marinos y los puertos*. Madrid, Sílex Ediciones, pp. 201-243.
- (2017): “Localización histórico-geográfica de las tierras explotadas por la familia de Cristóbal Colón en el puerto de San Juan (Huelva, España)”, *Anuario de estudios americanos*, 74, pp. 415-438.
- Mora Rodríguez, M. C. (2018): *Prospección superficial en el área portuaria colombina e industrial sanjuanera (San Juan del Puerto)*. Memoria preliminar. Delegación Provincial de Cultura y Patrimonio Histórico de Huelva. Junta de Andalucía.
- Palenzuela Domínguez, N. y Aznar Vallejo, E. (2010): “El comercio de los puertos del Condado en 1502. El testimonio del almojarifazgo”, *Huelva en su historia*, 13, pp. 1-70.
- Pérez Macías, J. A. (2003): “La Alquería de los Parrales (San Juan del Puerto, Huelva)”, *Huelva en su historia*, 10, pp. 167-176.
- Pérez Macías, J. A., Campos Carrasco, J. M. y Gómez Toscano, F. (2000): “Niebla, de oppidum a madina”, *Anales de arqueología cordobesa*, 11, pp. 91-122.
- Pulido Bueno, I. (1992): “Expansión de un núcleo portuario mercantil onubense. Los dos primeros siglos de la villa de San Juan del Puerto”, en González Cruz, D. (dir.), *Cinco siglos de historia de la villa de San Juan del Puerto (1468-1992) de la tradición marítima al proceso de industrialización*, pp. 91-103.