

Os Reinos Ibéricos na Idade Média

**Livro de Homenagem ao Professor Doutor
Humberto Carlos Baquero Moreno**

Coordenação de

Luís Adão da Fonseca
Luís Carlos Amaral
Maria Fernanda Ferreira Santos

Vol. II



FICHA TÉCNICA

Obra publicada ao abrigo do Protocolo de Colaboração entre a Faculdade de Letras da Universidade do Porto e a Livraria Civilização

Copyright © 2003 Livraria Civilização Editora

Todos os direitos reservados
1.ª edição / Setembro 2003

Fotocomposição e paginação electrónica,
impressão e acabamentos efectuados na
Companhia Editora do Minho, S. A. – Barcelos,
para Livraria Civilização Editora no mês de Maio de 2003

Depósito Legal n.º 196233/03

ISBN da colecção: 972-26-2060-6
ISBN do Vol. II: 972-26-2135-1

LIVRARIA CIVILIZAÇÃO EDITORA
R. Alberto Aires de Gouveia, 27
4050-023 Porto



Ilustração da Capa: conjunto de escudos de armas do Livro do Armeiro-Mor
(séc. XVI), IAN/TT, Lisboa

Tendo em conta a grande diversidade de normas de citação bibliográfica utilizadas pelos autores nacionais e estrangeiros, e apesar dos esforços do grupo de coordenação no sentido de promover a uniformização das mesmas, foi decidido respeitar-se integralmente as opções tomadas pelos autores. Os coordenadores aproveitam, também, para agradecer toda a generosa colaboração dada pelas Dras. Maria Idalina Azeredo Rodrigues e Maria Ondina do Carmo, funcionárias do Departamento de História da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, na preparação do presente Livro de Homenagem.

El embarcadero de Tarfía a fines de la Edad Media

Juan Abellán Pérez *

Con la voz *Tarfía* se conoce uno de los canales del río Guadalquivir situado entre Lebrija y Trebujena. Los escasos estudios realizados sobre este topónimo están vinculados, al menos, desde los siglos XIII y XIV, a la actividad pesquera como bien documentan M. González Jiménez¹ y M. Borrero², quienes informan de su explotación por el alcaide de Lebrija Martín Galíndez en el 1283, hasta que, en ese mismo año, Alfonso X lo donó al convento sevillano de San Clemente, así como del largo pleito surgido entre esta comunidad religiosa y la casa de Medina Sidonia que les habían usurpado las pesquerías; sin embargo, las fuentes posteriores, siglos XV y XVI, silencian esta actividad económica y el término *Tarfía* comienza a ser conocido también como el "caño de las Monjas"³.

Otro tipo de documentación nos permite sacar del olvido el caño de *Tarfía*, pero esta vez no por su actividad pesquera sino por la ubicación en su margen izquierda de un pequeño puerto o embarcadero, entorno al cual, gira una cierta actividad comercial como punto de enlace entre las tierras del interior y Sevilla, así como lugar de arribada de determinados productos procedentes de lugares apartado como el continente africano que, a través de los puertos situados en la fachada atlántica: Cádiz, Puerto de Santa María o Sanlúcar de Barrameda, permitía el abastecimiento de determinados productos⁴.

Sobre su origen son muy escasas las informaciones que poseemos, dado que las fuentes árabes y cristianas poco aportan; no obstante, algo podemos deducir de ellas, especialmente de las primeras. Empezando por el étimo *Tarfía* que, sin lugar a dudas, evidencia una procedencia árabe aunque no sepamos exactamente cual es su significado; pese a ello, apuntamos aquí la posibilidad, con todas nuestras reservas, de una derivación de la voz *ttarf* pl. *attraf*^v 'punta, saliente, cabo', lo que no presupone, la estricta necesidad de la existencia de unas estructuras portuarias, un punto de atraque o embarcadero (*imarsa*) similar al de Trebujena del que sí informan las fuentes árabes. Este tipo de puntos comerciales situados en las vías fluviales fueron muy usados en las arterias que desembocan en la bahía de Cádiz como ocurre, junto a los mencionados, con el llamado puerto de Jerez o El Portal, situado en el río Guadalete, del

* Universidad de Cádiz.

¹ M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ: «Notas sobre la pesca en el Guadalquivir: Los canales de Tarfía (Siglos XIII-XIV)», en *Archivo Hispalense*, 191 (1979), pp. 95-106.

² M. BORRERO, *El Real Monasterio de San Clemente. Un monasterio cisterciense en la Sevilla Medieval*, Sevilla, 1992.

³ A. CARO BELLIDO y J. M. TOMASSETTI, *Antonio de Nebrija y la Bética (Sobre arqueología y paleogeografía del Bajo Guadalquivir)*, Madrid, 1997, y A. CARO BELLIDO, *Lebrija y el Bajo Guadalquivir. Paleogeografía y fuentes clásicas grecolatinas*, Cádiz, 1998.

⁴ Sobre la actividad comercial de estos puertos marítimos y de los fluviales ubicados en los cursos de los ríos Guadalquivir y Guadalete en la Antigüedad, así como, del papel que continuaron jugando en época Medieval y Moderna puede verse en el libro de M. J. PARODI ÁLVAREZ, *Ríos y Lagunas de Hispania como vías de comunicación. La navegación interior en la Hispania Romana*, Écija, 2001. Para comprender la interrelación comercial entre estos puertos y embarcaderos y su conexión con otros ámbitos geográficos del Mediterráneo y del Atlántico, centrandose en El Puerto de Santa María, es fundamental consultar el trabajo de P. IRADIEL: «El Puerto de Santa María, los genoveses y el Mediterráneo occidental», en *El Puerto de Santa María entre los siglos XLLL y XLV. Estudios en homenaje a Hipólito Sancho de Sopranos en el centenario de su nacimiento*, El Puerto de Santa María, s.a., pp. 5-36.

que Fernando de Colón dice: «[...] a media legua de la villa esta un rrio dicho portal que vienen naos a la mar a media legua de Xerez L.»⁵ y del que M. González informa indirectamente desde la incorporación de la zona xericiense a los dominios castellano por Alfonso X: «[...] que todos los báseles cargados que pasaren por el río Guadalete para ir a Xerés, que se descarguen y el tergio de lo que lleuaren en sus báseles [...]»⁶ A Tarfía y El Portal presentan una gran similitud, aunque no se hallaban a una distancia equidistante de la desembocadura de sus respectivo ríos, ambos cumplían la función de enclaves que relacionaban las tierras del interior con el circuito comercial del Bajo Guadalquivir, a la vez que ejercían la función inversa, la de comunicar sus respectivas áreas de influencia con otros lugares del interior como Sevilla y Jerez de la Frontera y de la costa como Cádiz y El Puerto de Santa María.

De los años finales del XV, antes del descubrimiento de América, hay testimonios de la existencia de una venta en Tarfía con una torre que era conocida en Lebrija como «El Puerto», en torno a la cual habían surgido una serie de edificios donde se desarrollaban determinadas actividades artesanales y comerciales: herrería, carpintería de ribera y almacenes⁷, aunque personalmente no hemos podido documentar arqueológicamente este conjunto de edificios, es fácil intuir su existencia a través de algunas actividades comerciales que llevo a cabo iglesia parroquial de Lebrija. No obstante, F. Cortines en 1925 tuvo la oportunidad de observar *in situ* esos testimonios materiales y al respecto dice:

«Antes y después de los Reyes Católicos, el principal tráfico y comercio de esta villa se hacía por el Guadalquivir, tanto a Sevilla como a Sanlúcar de Barrameda. Y como el río dista dos leguas, el acarreo de las mercancías se facilitaba mucho. En el caño de Tarfía hubo un puerto de embarque y una venta, que citan con frecuencia las escrituras del tiempo de los aludidos monarcas. Los caños los tenían siempre ahondados, canalizados y limpios, para la navegación y aun la pesca. Existían entonces en Lebrija numerosas familias dedicadas a estos negocios, y tanta gente moraba en los caminos fecundos del famoso río, que construyeron una pequeña iglesia, de la cual se veían los cimientos en 1892»⁸

Por tanto, no hay duda de la función portuaria de Tarfía; en este sentido sirva como adelanto la siguiente información: el 7 de septiembre de 1490, Andrés Martínez, barquero de Sevilla, recibió en su nao, anclada en este puerto, 34 cahíces y 10 fanegas de pan que como aportación material le correspondió entregar a la villa de Lebrija para la guerra de Granada y que desde Tarfía puso rumbo, con otras aportaciones de la zona, a la ciudad de Almuñecar⁹.

Informaciones anteriores y posteriores al 1490 incrementan la función portuaria de Tarfía. Para ello, utilizamos los datos que se contienen en los libros de visita de la iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Oliva de Lebrija, de los que se puede extraer, a través de una serie de órdenes de pago, valiosas noticias. Desde el año 1476, fecha a la que se remonta el libro más antiguo, sabemos que la mencionada Iglesia desplegó una intensa actividad constructiva, encajinada a la remodelación de ciertos espacios y a la construcción de otros nuevos, continuó con la compra de ciertos productos, fuera de su ámbito geográfico más inmediato, para cubrir las necesidades del culto y la conservación de determinados bienes como objetos de plata, libros,

5 F. de COLÓN, *Descripción y Cosmografía de España*, Sevilla, 1988, Tomo I, p. 308.

⁶ M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ: «El Puerto de Santa María en tiempos de Alfonso X (1264-1284)», en *Gades*, 9 (1982), Apéndice Documental 3, p. 240.

⁷ A. CARO BELLIDO y J. M. TOMASSETTI, *Antonio de Nebrija...*, p. 54.

⁸ F. CORTINES y MURUBE, *Fisonomía del Gramático*, Madrid, 1925, pp. 51-52.

⁹ J. BELLIDO AHUMADA, *La Patria de Nebrija (Noticias Históricas)*, Los Palacios, 1985, p. 182.

vestiduras, etc. Estas necesidades requerían la utilización de mano de obra especializada y materias primas que difícilmente podían obtener en la villa, razones por las que tuvieron que recurrir a los centros comerciales más importantes de la Baja Andalucía: Sevilla y Jerez de la Frontera, aunque prime de una manera más particular el primero. Es evidente que, como nos menciona Idrísí, dichas actividades mercantiles podían realizarse bien por vía terrestre o bien por vía marítimo-fluvial¹⁰. La primera resulta algo más complicada por cuánto Lebrija en una buena parte de su entorno estaba dominado por marismas y lagunas que dificultaban en condiciones normales la comunicación, circunstancia que se complicaba en los períodos de lluvia. Esta limitación, en buena parte, es una de las razones de la importancia que adquirió la vía marítima y, de ahí, la relevancia que, desde comienzos del siglo XII, le dio Ibn 'Abdün¹¹.

Disponemos de diversas noticias a cerca del papel comercial y organizativo de Tarfía. La primera, anterior al 1476, testimonia la compra de 24 libras de almagra para una de las capillas de la Iglesia. La dificultad de hallar la totalidad de este producto en Sevilla hizo que se adquiriera una parte de él en Jerez de la Frontera. Ambas partidas llegaron a Lebrija en barcos diferentes. Una fue embarcada en Triana y la otra en El Portal, aunque desconocemos la cantidad de maravedíes que costó la almagra, el barco y el barcaje, puesto que, todo ello se inserta en un pago más general que incluía además el traslado desde Sevilla de un maestro albañil y un peón y de los pintores que aplicaron la almagra sobre las paredes de la capilla¹². Dos años después, y, como era habitual todos los años, la cera y el incienso que se consumía en la parroquia del Arrabal y en la iglesia del Castillo - antigua mezquita -, se compraba en Sevilla y llegaba vía fluvial hasta Tarfía y de allí mediante carreta - chirrión - a Lebrija. En este año, el encargado del transporte fue el barquero Fernando de Jerez, que cobro por traer la cera en su barco y por los derechos del almirante a su paso por Coria, 25 maravedíes y 72 por llevarla desde el río a la Iglesia¹³.

Mayor y más completa es la información que ofrece el Libro de Visita de ese año, relacionada con la compra de ciertos productos y su puesta en la Iglesia. El mayordomo de Nuestra Señora de la Oliva con ese fin emitió varias ordenes de pago, de las que entre sacamos la siguiente: «*Yten mas que conpro un carro de tergiales e diez docenas de cañas para la casa del Izquierdo L.*»¹⁴. Estos materiales para construcción se adquirieron en Sevilla con un coste global de 640 maravedíes; cantidad a la que hubo que sumar otros 100 maravedíes en concepto de desplazamiento de la citada madera y cañas en una carreta hasta el río Guadalquivir y 65 por el barcaje hasta el embarcadero de Tarfía; sin embargo, no se menciona a los individuos que se encargaron del transporte como ocurre con otra compra que se había hecho con anterioridad y que fue coincidente en su llegada a Lebrija; en este último caso se trató de la adquisición de «[...] *madera de los girios e gebtores [...]*»¹⁵.

El movimiento comercial, vía fluvial, entre Sevilla y Lebrija fue más intenso de lo que aquí mencionamos, puesto que, aunque no se especifique tácitamente en la documentación el lugar de procedencia de determinados productos y el medio de transporte, cosa que es muy usual; estamos seguros que ese *lapsus* documental se puede subsanar, cuando se trata de partidas concretas como cera, incienso, cogollos para el Domingo de Ramos, etc., productos que siempre fueron adquiridos en Sevilla y transportados hasta Tarfía en barco. Sirva de ejemplo la siguiente orden

¹⁰ Véase J. ABELLÁN PÉREZ: «Las vías de comunicación gaditanas en el siglo XIII», en *Cádiz en el siglo XIII*, Cádiz, 1983, pp. 123-133.

¹¹ IBN 'ABDÜN, *Sevilla a comienzos del siglo XII*, traducción de E. LEVI-PROVENçAL y E. GARCÍA GÓMEZ, Madrid, 1948.

¹² La cantidad que pago el mayordomo fue de 805 maravedíes. Libro de Visita de 1476, f. 13v.

¹³ Libro de visita de 1478, f. 31v.

¹⁴ *Ibidem*, f. 33v.

¹⁵ La madera costó 425 maravedíes, el carretero que la llevó al puerto de Sevilla percibió 40 maravedíes y el barcaje con la traída de un maestro y un peón, 100. *Ibidem*.

de pago correspondiente al año 1480: «*Yten que dio epago mas a Ferrando de Xerez, varquero, por traer lo sobredicho, treynta e ginco marauedis*¹⁶. Otras veces, la información es más exhaustiva como ocurre en el mismo año con motivo de la traída de una campana que la Iglesia había encargado al campanero sevillano Pedro Fernández. Terminada la campana, que pesaba 10 quintales, fue transportada por medio de un chirrión desde la casa del campanero hasta el muelle de Sevilla; su transporte y coste se recoge con una gran minuciosidad en el siguiente párrafo:

«*Yten que costo un chirrio que la traxo al muelle y a la gente que la saco de la casa del campanero y le ayudo a cargar en la carreta e descargar al muelle y cargar en el barco que costo todo doscientos y setenta y ocho marauedis*»¹⁷.

La segunda parte del trayecto, la traída hasta Tarfía, se cita en otra orden: «*Yten que costo atraer esta dicha canpana en un barco desde el muelle fasta Tarfía, doscientos e sesenta marauedis*»¹⁸ y su puesta en la Iglesia costó con la carreta y los salarios que se pagaron a los individuos que ayudaron a cargarla, 135 maravedíes¹⁹.

El estado general en que se encontraban las campanas de la torre de la Iglesia debió de ser lamentable, puesto que, nada más llegar esta campana a Lebrija, hubo que volver a enviar a hacer otra nueva; en este caso le toco el turno a la campana señalera, cuya fundición se acometió este año y, como la anterior, fue encargada al campanero Pedro Fernández. La base de la nueva campana señalera la constituyo la antigua; por ello, era imprescindible que la rota fuera llevada desde Santa María de la Oliva hasta Tarfía, misión que fue encomendada al carretero Martín Jiménez²⁰ y a Sevilla el barquero Fernando de Jerez²¹. Finalizado el proceso, la nueva campana que peso 33 libras regreso a Lebrija siguiendo el mismo camino que la mayor, aunque su coste fue algo menor como se recoge en el Libro de Visita de ese año:

«*Yten que dio a Ferrando de Xerez, barquero, por lo traer en el su barco, ochenta e ginco marauedis, e por traerlo desde casa del campanero al molle veynte marauedis, epor traer del rio aquí en la carreta setenta y ginco maravedis e las guardas que se dieron en Coria veynte marauedis que son todos doscientos marauedis*»²².

Esta perfectamente documentado que Sevilla fue el centro a donde Lebrija acudió en busca de mano especializada y de donde se abasteció de los más diversos materiales, aunque en esta época que coincide con la reestructuración de su iglesia parroquial y con la edificación de nuevas dependencias, la demanda a Sevilla fue fundamentalmente de materiales de construcción. La obra más importante que se acometió fue la del claustro que circundaba con sus cuatro naves el llamado Patio de los Naranjos y para el que se requirieron grandes cantidades de madera, piedra, ladrillos, azulejos, etc., y la participación de maestros albañiles y carpinteros, así como abundante número de peones; con este fin, el río Guadalquivir fue objeto de un continuo trasiego de embarcaciones que trasportaban hombres y materiales desde Sevilla a Tarfía. Abundantes son las informaciones que disponemos en este sentido, no obstante, nos

¹⁶ Visita de 1480, f. 42r. Con el vocablo "sobredicho" se refiere a la reparación de ciertos objetos litúrgicos: cálices, cruces, etc., y la elaboración de otros: pies para los cirios, cruces, etc. ¹⁷ *Ibidem*, f. 44r. ¹⁸ *Ibidem*. ¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ Cobro por el transporte 35 maravedíes. *Ibidem*, f. 44r.

²¹ Se le pago por ello 85 maravedíes. *Ibidem*¹⁹

²² *Ibidem*, f. 45r.

limitaremos a exponer algunas noticias como la compra en 1484 de 214 cantos de piedra medianos y 36 grandes por un importe de 12.240 maravedíes, incluidos la traída y el barcaje²³, y 63.300 ladrillos que, así mismo, con la traída y el barcaje ascendieron a 35.513 maravedíes²⁴.

En líneas generales, estamos bien informados de la actividad comercial entre Sevilla y Tarfía pero dicha información es menos clara en cuanto al pago de los derechos que afectan al tránsito fluvial al carece de aranceles; pese a ello, los Libros de Visitas permiten, al menos, observar dos tipos de contribuciones: la correspondiente a la aduana y la correspondiente al Almirante, tal y como se menciona en 1489:

«Yten que pago mas por costa que fizo la dicha gera e coholllos en las alualas del aduana y del almirante e del flete del barco e carreta, giento e veynte marauedis»²⁵.
«Yten que pago mas por costa que fizieron los dichos naranjos e agipreses e de los sacar e traer al barco e los dichos alizeres e azulejos e de alualeras e flete e de inpusyiones e terguelo e de las carretas que los troxeron del rio, un mili e gient marauedis»²⁶.

Este sistema impositivo se vuelve a repetir con motivo del testamento de prior Luis de Palacios, fallecido en Sevilla, en el que se recoge la donación que hizo a la iglesia parroquial de Lebrija de parte de sus bienes y, entre ellos, su biblioteca que junto a otros enseres fueron embarcados en el muelle de Triana con destino a Tarfía y de allí a Lebrija; como ocurre en los casos expuestos anteriormente, todos estos bienes que fueron transportados en una gran arca de madera, estuvieron sujetos al pago de 49 maravedíes en concepto de: «[...] *aluala del aduana y del almirante e a las guardas de Coria e del almirante L.*»²⁷.

Estas relaciones entre Sevilla y Lebrija, aunque son las más frecuentes, no son las únicas, ya que, la demanda de los más variados productos por parte de la Iglesia, nos permiten comprobar los contactos comerciales entre Tarfía y los puertos marítimos y fluviales del Bajo Guadalquivir. Así lo comprobamos en 1490, año en que la iglesia de Lebrija tuvo necesidad de hacer una nueva campana que como era habitual se hizo en Sevilla; sin embargo, a diferencia de las realizadas en años anteriores, en que no hubo problemas para adquirir el metal necesario en la capital hispalense, esta vez, fue más dificultoso y se tuvo que recurrir a otros lugares: Jerez de la Frontera, El Puerto de Santa María y Cádiz. Las cantidades comprados en cada uno de estos lugares fueron desiguales y desde sus respectivos lugares fueron embarcadas hasta Tarfía, desde continuó hacia Sevilla como lo testimonian las fuentes:

«Yten que pago mas por traer el dicho metal del puerto de Xerez L.»²⁸.

«Yten que pago mas por traer el metal de Xerez a Lebrixa L.»²⁹.

²³ Visita de 1484, f. 70v.

²⁴ *Ibidem*, f. 71r.

²⁵ Visita de 1489, f. 82v.

²⁶ *Ibidem*, f. 91v.

²⁷ *Mdern*, f. 107v.

²⁸ Del beneficiado de la iglesia de San Marcos, Cristóbal Alfonso de Medellín, se compraron 2 quintales y 4 libras de metal por un importe de 4.280 maravedíes y 20 libras de estaño por 580, a los cofrades de la Misericordia 3 arrobas y 17 libras de metal que ascendieron a 2.019 maravedíes y a Fernando de las Floridas, vecino de la ciudad, 5 quintales y 19 libras de cobre crudo por 10.380 maravedíes. Visita de 1490, f. 123r.

²⁹ Se trata de una partida de 5 arrobas de estaño que costaron 4.125 maravedíes. *Ibidem*, f. 123v.

«Yten que pago mas a Diego Martínez, campanero, por traer el metal de Cáliz con lo que costo los derechos e el aduana, quinientos maravedis»³⁰.

«Yten que pago mas por los derechos del metal que se troxo del Puerto de Santa Maria para la campana [...P¹].

Otras demandas ponen de manifiesto contactos entre Lebrija y otros puertos costeros como el de Sanlúcar de Barrameda: en 1497 la iglesia parroquial tuvo la necesidad de adquirir una gran cantidad de madera para las cubiertas de las naves del claustro y su localización y adquisición se encomendó a unos de los carpinteros de la villa, Martín de Cala³¹ para que se desplazara a Sanlúcar, al Puerto de Santa María y a Jerez de la Frontera para «*mercar esta madera*»>. No tenemos constancia de las cantidades que se compraron en cada uno de estos lugares pero sí del montante que se concentró en Sanlúcar de Barrameda, de cuyo puerto salió para Tarfía donde las descargaron unos grumetes³².

Otro de los puertos con los que se mantuvieron contactos comerciales, aunque los datos son más escasos, fue el de Cádiz. Un ejemplo de ello no lo ofrece la Visita de 1498, en la que se recogen la siguiente orden de pago:

«Yten que pago en ginco de margo de nouenta e ocho, merque en Calis ginquenta alerzes para tablas a la quarta ñaue [del claustro] e para los caxones [de la sacristía nueva], costo cada uno ginquenta maravedis que son dos mili e quinientos, de aluala de la mar quarenta maravedis, e los moros veynte e syete maravedis a meter al barco e por los traer al puerto al barco que los echo en Tarfia, e a Esteuan Sánchez que fue con ellos porque no los fuñasen treynta e quatro maravedis para gastar e gaste por Esteuan Sánchez un real a la barca de pasaje por los yr a escoger [...]»³⁴.

Unos meses después, el mayordomo de la Iglesia volvió a pagar otra partida de alerces en el mismo sitio y, aunque no se especifica su destino, fueron aplicados a las mismas labores de carpintería:

«[...] por sesenta alerzes, los quales montaron tres mili e trescientos maravedis y de la trayda a Tarfia trezyentos maravedis e mas gient maravedis del pasaje, mas de quatro dias que estouo alia [Esteban Sánchez] quatro reales, mas a los esclauos ginquenta maravedis, del aluala del aduana seys maravedis [...]»³⁵.

Esta amplia información que ofrecen los Libro de Visita de la iglesia parroquial de Lebrija a cerca de las relaciones comerciales que *xezSxzafoz* la villa a través de su embarcadero de Tarfía con el resto de los puertos fluviales y marítimos de su entorno más inmediato fue consecuencia de la gran cantidad de obras que se acometieron en los años finales del siglo XV; sin embargo, cuando el ritmo de las mismas comenzó a decaer, lo que tuvo lugar a partir del primer tercio del siglo siguiente, los datos se reducen considerablemente y los apuntes se limitan a informaciones puntuales, a los contactos con Sevilla y Jerez de la Frontera en función de la adquisición de los productos de consumo anual como cera, incienso y aceite para la iluminación del

³⁰ *Ibidem*, f. 124r.

³¹ *Ibidem*, f. 128v.

³² Casi con toda seguridad se trata de un hermano de Elio Antonio de Lebrija.

³³ En total se compraron 41 carros de madera a florín cada uno. Esta compra, el transporte, etc., elevó el coste a 12.546 maravedíes. Visita de 1498, f. 209v.

³⁴ *Ibidem*, f. 21 lv.

³⁵ *Ibidem*, f. 213r.

templo y con carácter más esporádico algo de metal para arreglo de campanas, adquisición de tejidos, etc. De otra parte, es obvio, por los restos arqueológicos que se conservan en Tarfía, que este embarcadero debió de jugar un papel importante en las relaciones con América, pero carecemos de información documental a cerca de ello³⁶; no obstante, creo que las informaciones que se aportan ponen de manifiesto no sólo la existencia de este punto comercial situado a orillas del Guadalquivir, sino la inserción y comunicación de la villa de Lebrija, a través del mismo, más allá del ámbito regional.

³⁶ Es muy interesante la información que ofrece F. Cortines a cerca de la presencia de Lebrija en América y del papel que jugó el puerto de Tarfía en las relaciones comerciales con ese continente, así como, de la incidencia que aquel tuvo en la prosperidad de la villa: «Volviendo ya sólo al pueblo de mi historia, lo vemos que realizaba sus transportes por tierra y por el río, según la mayor conveniencia. Seguramente la doble comunicación hizo valer los productos de la campiña, los ganados de las dehesas y los objetos de los alfares de Lebrija. Prosperidad de labradores, marinos y cantareros, pastores y cazadores, como la del clero, la escuela y la nobleza, que tuvo sus vicisitudes; llegó el empobrecimiento de la villa al compás de los desastres de España», F. CORTINES, *Fisonomía...*, p. 53.