

El río San Pedro, vía fluvial de exportación de los productos agrícolas jerezanos¹

The San Pedro River, a waterway for exporting agricultural products from Jerez

Juan José Iglesias Rodríguez
Universidad de Sevilla

RESUMEN

A mediados del siglo XVII, la ciudad de Jerez forzó una salida directa al mar de su abundante producción agrícola abriendo un canal de comunicación entre el río Guadalete, cerca de El Portal, y el río Salado de San Pedro. La desviación del Guadalete perjudicaba los intereses de El Puerto de Santa María, que pleiteó contra Jerez para revertir aquella obra hidráulica. Durante

¹ Este trabajo se ha realizado al amparo del Proyecto de I+D+i ANDATLAN, “La construcción de un mundo nuevo: circuitos económicos, dinámicas sociales y mediadores culturales en las ciudades atlánticas del Sur de España, siglos XVI-XVIII” (HAR2017-85305-P), financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación del Gobierno de España. Asimismo, se encuadra en el Proyecto de I+D+i “En torno a la Primera Globalización: circulaciones y conexiones entre el Atlántico y el Mediterráneo (1492-1824)” (US-1262566).

varias décadas, el río San Pedro asistió al frecuente paso de los barcos jerezanos cargados de vino, aceite, trigo y otros productos destinados al abasto de Cádiz, de las flotas surtas en la Bahía y de los presidios de Gibraltar y el norte de África. Sin embargo, la desviación del Guadalete puso en riesgo las condiciones de navegabilidad de la bahía gaditana, por lo que a comienzos del siglo XVIII el gobierno ordenó obstruir su comunicación con el Salado puertorrealeño.

PALABRAS CLAVES

Obras hidráulicas, comercio, navegación, pleitos entre ciudades, siglos XVII y XVIII.

ABSTRACT

In the mid-17th century, the city of Jerez forced its abundant agricultural production to go directly to the sea by opening a communication channel between the Guadalete River, near El Portal, and the Salado of San Pedro River. The diversion of the Guadalete harmed the interests of El Puerto de Santa Maria, which sued Jerez to reverse that hydraulic work. For several decades, the San Pedro River witnessed the frequent passage of Jerez ships loaded with wine, oil, wheat and other products destined for the supply of Cadiz, of the fleets anchored in the Bay and the *presidios* of Gibraltar and North Africa. However, the diversion of the Guadalete put at risk the navigability conditions of the bay of Cadiz, so at the beginning of the 18th century the government ordered to obstruct its communication with the Salado of Puerto Real.

KEY WORDS

Hydraulic works, commerce, navigation, lawsuits between cities, 17th and 18th centuries.

INTRODUCCIÓN

El río San Pedro constituye una referencia geográfica y paisajística de gran importancia para las últimas generaciones de puertorrealeños, formando parte de las señas de identidad más arraigadas de los habitantes de nuestra ciudad. Poco es, sin embargo, lo que se conoce acerca del papel que el río ha jugado en la configuración territorial y en el devenir histórico de nuestra zona, más allá de algunas referencias dispersas que pueden espigarse aquí y allá. Propiamente, el San Pedro no es un río, sino un estero o brazo de mar que penetra profundamente en el territorio marismeño. Por eso, originalmente era conocido como río Salado, una denominación que hacía referencia a la cualidad salobre de sus aguas marinas y que era compartida con otros ríos andaluces. Sin ir más lejos, en la actual provincia de Cádiz encontramos el Salado de Rota, el Salado de Conil e, incluso, el Salado de Espera. Fue a partir de mediados del siglo XVII, a raíz de los hechos que nos proponemos narrar en este artículo, cuando el nombre de río San Pedro comenzó a imponerse, hasta consolidarse definitivamente en el siglo XVIII.

El río Salado, o San Pedro, como fue rebautizado, está presente en las páginas de nuestra historia, lo que puede comprobarse echando una ojeada a los documentos y a las obras de los autores antiguos y modernos.

Así, Anselmo de Cortázar, en su *Historia de El Puerto de Santa María*, al describir la calzada romana que atravesaba Andalucía, incluye referencias precisas al río San Pedro. Dicha calzada, en palabras del ilustrado portuense, “...terminaba en Cádiz o principiaba desde esta ciudad, y corría al puente Suazo, desde aquí a un estero (que hoy se dice río de San Pedro en que se ven vestigios de otro pequeño puente), pasaba por el Coto de la otra Banda del Puerto de Santa María, seguía por el puente y después de pasar el Puerto se dirigía por el camino (...) a la colonia Hasta (Asta Regia) ...”².

Por su parte, Agustín Horozco indica en su *Historia de Cádiz* que el río Salado estaba ya citado en el repartimiento medieval de esta ciudad, el cual incluía una referencia escrita en los siguientes términos: “Entre el río Guadalete y el Salado que se contiene la acedia, que es de Cádiz, parte término con

² RUIZ DE CORTÁZAR, Anselmo José. *Puerto de Santa María ilustrado y compendio historial de sus antigüedades (1764)*, ed. de M. Pacheco Albalate y E. Pérez Fernández, El Puerto de Santa María: Ayuntamiento, 1997, p. 136.

Jerez y con Medina, y con el Puerto, y con la puente de Cádiz”³. Sin embargo, en el repartimiento de El Puerto de Santa María, igualmente de mediados del siglo XIII, no se encuentra ninguna referencia expresa al río Salado⁴.

En los privilegios fundacionales de Puerto Real también figura expresamente contemplado el río Salado, como señaló don Antonio Muro. Tan sólo un año después de otorgada la carta puebla, una real cédula de los Reyes Católicos, firmada en Córdoba el 28 de agosto de 1484, concedía al concejo de la nueva villa la explotación de una barca de pasaje sobre el Salado como parte de sus propios:

“Otrosi, por quanto en el camino que va para el puerto de santa maria ay un rrio salado, Nos suplicastes que vos fiziesemos merced para que se pusiese una barca por donde pasasen los vezinos de la dicha villa e los que por ende caminaren e que lo que la dicha barca rindiese que fuese para propios de la dicha villa, a lo que vos respondemos que nos plaze dello e que vos lo otorgamos assi e vos damos licencia para fazer la dicha barca e que lo que rentare agora e de aquí adelante que sea para los propios del concejo de dicha villa”⁵.

Esta concesión real fue contradicha por el duque de Medina Sidonia, quien puso otra barca de Pasaje sobre el Salado, aunque finalmente prevaleció el privilegio real otorgado a Puerto Real⁶.

Es probable que a fines del siglo XV y comienzos del XVI se utilizase el río Salado como una salida fluvial para la piedra de las canteras puertorrealesas que se empleó en la construcción de la catedral de Sevilla. Los estudios de Juan Clemente Rodríguez Estévez sobre el precio de las carretadas de

³ HOROZCO, Agustín. *Historia de Cádiz*, edición de A. Morgado, Cádiz: Universidad de Cádiz, 2001, p. 63.

⁴ GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel (ed.). *Repartimiento de El Puerto de Santa María*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2002.

⁵ MURO OREJÓN, A. *Puerto Real en los siglos modernos*, ed. de Juan José Iglesias, Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2019, p. 47.

⁶ *Ibidem*, p. 77.

piedra que se utilizaron en dicha obra, hasta su embarque para conducir las al puerto de las Muelas de Sevilla remontando el Guadalquivir, así lo sugieren⁷.

El *Emporio del Orbe* de fray Jerónimo de la Concepción también contiene una referencia al río, al que, en 1690, fecha de la edición de la obra, ya denomina San Pedro: “Más delante del río Guadalete entra otro brazo de río, que dicen de S. Pedro y a sus espaldas en un estero la Villa de Puerto Real”⁸.

Volviendo a Ruiz de Cortázar, en un nuevo pasaje de su obra insistía en la existencia de un puente romano sobre el río San Pedro, del que aún quedarían vestigios a mediados del siglo XVIII. Al respecto, escribe:

“Desde el Puerto de Santa María a Cádiz se iba por dos caminos: uno terrestre y otro marítimo; por éste atravesando la bahía de seis millas de mar, y por aquél dirigiéndose por el Puerto al Coto de la otra banda salvando un estero (hoy río de San Pedro) por un pequeño puente de dos o tres arcos cuyos fragmentos se ven, y se entraba en el continente de Cádiz por otro puente nombrado hoy de Suazo...”⁹.

El mismo autor indica que, ya a mediados del siglo XVII, los portuenses abrigaban el propósito de sustituir la barca del pasaje del Salado por un puente, a fin de que los vecinos del El Puerto pudiesen pasar con sus ganados a la otra banda para que paciesen en Jerez y Puerto Real, con los que tenían comunidad de pastos¹⁰. A tal fin se arrendó la dehesa de la Vega, con cuyo producto se esperaba financiar la obra. Este proyecto de puente (seguramente de barcas) podía formar también parte de una estrategia obstruccionista de la iniciativa que por aquel tiempo habían tomado los vecinos de Jerez para desviar el cauce del Guadalete por el Salado, de la que más adelante nos ocuparemos.

El puente sobre el río San Pedro se construyó, en efecto, pero no en ese momento, sino a fines del siglo XVIII, en la estela del programa ilustrado de obras públicas que impulsó Alejandro O'Reilly durante su mandato como

⁷ RODRÍGUEZ ESTÉVEZ, Juan Clemente. *Cantera y obra. Las canteras de la Sierra de San Cristóbal y la catedral de Sevilla*, El Puerto de Santa María: Ayuntamiento, 1998.

⁸ CONCEPCIÓN, Jerónimo de. *Emporio de el Orbe*, ed. de A. Morgado, Cádiz: Universidad de Cádiz, 2003, t. I, p. 28.

⁹ RUIZ DE CORTÁZAR, *op. cit.*, p. 139.

¹⁰ *Ibidem*, p. 247.

capitán general de Andalucía¹¹. Antonio Ponz lo describió en términos admirativos:

“El trozo de camino desde Puerto Real hasta el Puerto de Santa María es de lo mejor que he visto en parte alguna. Se han hecho recientemente dos puentes en los dos brazos de Guadalete (sic) que hay que atravesar en esta distancia de dos leguas, llamado el primero río de San Pedro, executados ambos por don Isidro Zartor o Sartor, vecino del Puerto de Santa María, baxo las órdenes del señor D. Joseph Eguiluz, actual corregidor de Xerez de la Frontera. Se compone de nueve barcas, con piso de tablones encima; y su extensión es de más de doscientos cincuenta pies, se hizo el año de 1790. Todo me pareció bien ejecutado y hecho con solidez, hasta el terraplén y nueva calzada de ambos lados, como el pilotage y otras cosas necesarias para la seguridad de esta obra, que tiene levadizo uno de sus ojos para que pasen por medio de dos manubrios de los lados, que haciendo rodar sus linternas por un arco dentado, eleva el medio ojo haciéndole girar sobre un exe. En este puente está la división de los términos del Puerto de Santa María y Puerto Real”¹².

Sin embargo, Antonio Ponz equivoca la fecha de construcción del puente, retrasándola unos años respecto al momento en que realmente tuvo lugar. Que el puente se construyó antes de 1790 y durante el mandato de O’Reilly lo demuestra una representación dirigida por León de Tapia y Vasconcelos al conde de Floridablanca y a José de Gálvez en 1783, en la que, entre otras cosas, se lee:

“Puerto Real dista del Puerto de Santa María poco más de una legua y el celo del Conde de O’Reilly hizo entre ellas un camino nuevo y dos puentes de madera sobre el río Guadalete y el río San Pedro”¹³.

¹¹ RECIO MORALES, Óscar. *Alejando O’Reilly, Inspector General. Poder militar, familia y territorio en el reinado de Carlos III*, Madrid, Sílex, 2020, pp. 339-394.

¹² PONZ, Antonio. *Viage de España*, Madrid, Imprenta de Joaquín Ibarra, 1794, tomo XVIII, II, 8.

¹³ MURO OREJÓN, *op. cit.*, p. 124.

Este puente es el mismo que refiere Madoz en su diccionario geográfico, aunque en su época, mediados del siglo XIX, ya existía el proyecto de sustituirlo por otro puente colgante:

“Hay otro río llamado de San Pedro que forma el límite de los términos de esta población y la del Puerto de Santa María, el cual desagua en la bahía de Cádiz; en él se halla un puente de barcas que será sustituido con otro de los llamados colgantes, en el mismo arrecife que conduce al Puerto”¹⁴.

LA POLÉMICA INICIATIVA DE JEREZ

Mucho antes de que el citado puente existiera, en 1648, vecinos de Jerez de la Frontera rompieron sorpresivamente el terreno que mediaba entre el cauce del Guadalete y el del Salado por el punto en que ambos ríos estaban más cercanos, el denominado olivar de Cartagena, a fin de abrir un canal navegable de comunicación entre ambos. El propósito era desviar el Guadalete para hacerlo desembocar por el Salado, obteniendo así una vía directa para la salida de los productos jerezanos, no supeditada al paso por El Puerto de Santa María. Este hecho provocó un largo y enojoso pleito entre El Puerto y Jerez ante el Consejo de Castilla¹⁵. Los autores de la corta del río Guadalete no fueron identificados con precisión. El Ayuntamiento jerezano eludió responsabilidades, mientras que los documentos de la época se refieren genéricamente a vecinos de aquella ciudad o, a lo sumo, a “algunas personas celosas de diferentes estados”. Algún autor se refiere a una acción de las comunidades religiosas y la clerecía jerezanas¹⁶, quizás los monjes del monasterio de la Cartuja, que disponía de extensas

¹⁴ MADOZ, Pascual. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid: Establecimiento tipográfico de P. Madiz y L. Sagasti, 1845-1850. Hemos utilizado la edición facsímil para la provincia de Cádiz a cargo de Ámbito y Editoriales Andaluzas Unidas (Valladolid, 1986), p. 274.

¹⁵ IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. “La disputa por la desviación del río Guadalete y sus efectos en el comercio atlántico”, en *Studia Historica. Historia Moderna*, 2020, 42, nº 1, pp. 93-124. Sobre esta intervención, véase también PÉREZ FERNÁNDEZ, Enrique. “Las intervenciones antrópicas en el curso bajo del Guadalete y el San Pedro durante la Edad Moderna”, en *Riparia*, 2018, nº 4, pp. 146-190.

¹⁶ SANCHO DE SOPRANIS, Hipólito. *Historia del Puerto de Santa María desde su incorporación a los dominios cristianos en 1259 hasta el año mil ochocientos. Ensayo de*

propiedades y de una importante producción agrícola y ganadera. Pero nada podemos asegurar al respecto. Lo cierto es, como se verá, que esta actuación favorecía abiertamente los intereses de los exportadores jerezanos y, de forma muy particular, los de los cosecheros de vino.

¿Qué movió a Jerez a realizar una acción de esta naturaleza y de tan graves consecuencias?

En primer lugar, hay que recordar que existían viejas rivalidades entre las dos ciudades, ya que Jerez veía supeditada la navegación de sus barcos por el Guadalete a los intereses de El Puerto de Santa María. Juan Abellán ha seguido el rastro de estas viejas relaciones conflictivas ya en tiempos del reinado de los Reyes Católicos¹⁷.

En segundo lugar, hay que tener presentes las expectativas frustradas. Desde tiempo atrás, Jerez alimentaba proyectos para mejorar la navegabilidad del río Guadalete y potenciar así su papel comercial a través de esta vía fluvial. En 1500, los caballeros veinticuatro jerezanos ya plantearon una ampliación del embarcadero de El Portal. Durante el reinado de Felipe II se barajaron alternativas al eje fluvial Sevilla-Sanlúcar de Barrameda, que se hallaba muy obstaculizado por los peligros para la navegación que entrañaba la barra arenosa que formaba el Guadalquivir en desembocadura. Tales alternativas pasaban por dar a Jerez un papel clave en la organización del tráfico naval de la Carrera de Indias.

De hecho, en 1581 los ingenieros Ambrosio Mariano Azaro y Francisco de Montalbán diseñaron un proyecto para construir dos dársenas circulares y un canal navegable a fin de llevar las aguas del Guadalete hasta los mismos pies de aquella ciudad. En 1612, un nuevo proyecto de Cristóbal de Rojas proponía la corta del Guadalete en varios puntos del término jerezano para salvar los meandros del río. Se proyectó también la construcción de un muelle y de un puente

una síntesis, proemio de Manuel González Jiménez y Juan José Iglesias Rodríguez, Cádiz: Editorial UCA, 2017, pp. 249-250.

¹⁷ ABELLÁN, Juan. “Las barcas del Guadalete: las relaciones entre la villa de El Puerto de Santa María y la ciudad de Jerez de la Frontera en época de los Reyes Católicos”, en *Revista de Historia de El Puerto*, 2011, nº 47, pp. 9-23.

para mejorar las infraestructuras fluviales jerezanas¹⁸. Existió además un gran proyecto para desviar el cauce del Guadalquivir por el Guadalete con el fin citado de eludir los peligros de la barra del primero de estos ríos en su desembocadura por Sanlúcar de Barrameda. Dicho proyecto, de haberse realizado, hubiera convertido a Jerez de la Frontera en un auténtico emporio mercantil¹⁹. Alternativamente, se planeó abrir un canal navegable entre El Puerto de Santa María y El Portal, por donde subirían los barcos de la Carrera de Indias para descargar en este lugar y posteriormente conducir las mercancías en carretas, por tierra, hasta Sevilla. Sin duda, la frustración de estos proyectos influiría en el ánimo de los jerezanos y en su drástica decisión de desviar el cauce del Guadalete por el Salado de San Pedro como alternativa.

En tercer lugar, El Puerto de Santa María, lugar bajo la jurisdicción señorial de los duques de Medinaceli, estorbaba el paso por el Guadalete de los barcos jerezanos, a los que sujetaba a retenciones y molestias, así como al pago de derechos abusivos, lo que determinó a los propietarios y cosecheros jerezanos a buscar una solución para transportar libremente sus mercancías a las aguas abiertas de la bahía sin la obligación de pasar por El Puerto.

Vecinos de Jerez, por tanto, abrieron un canal de comunicación entre el Guadalete y el Salado, una especie de *by pass* entre ambos ríos que sirvió, al menos momentáneamente, para satisfacer las aspiraciones de aquella ciudad. El Puerto reaccionó de inmediato con firmeza, elevando una queja ante el Consejo de Castilla, en la que advertía de las negativas consecuencias que esta acción tendría de inmediato para las condiciones de navegación del curso bajo del Guadalete, al privarle del aporte natural de las aguas que provenían de la sierra. Ello perjudicaba seriamente al comercio portuense, pero también a los intereses reales, ya que en El Puerto de Santa María radicaba el

¹⁸ RÍOS MARTÍNEZ, Esperanza. “Los informes de Cristóbal de Rojas y Julio César Fontana para hacer un muelle y un puente sobre el río Guadalete en Jerez de la Frontera”, en Laboratorio de Arte, 2001, nº 14, pp. 13-25.

¹⁹ DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *Orto y ocaso de Sevilla*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 19914³, pp. 140-141. PERAL LÓPEZ, José y ALADRO PRIETO, José Manuel. “Hidraulic infrastructures and territory: the cartography of mythical and projected Canals in the Lower Guadalquivir and Jerez de la Frontera (1581-1778)”, en MARCOS, Carlos L. (coord.), *Graphic Imprints: the influence of representation and ideation tools in Architecture*, Basilea: Springer Nature, 2018, pp. 1259-1270.

invernadero de las galeras de España, encargadas de la guarda del estrecho de Gibraltar. El Consejo mandó a Jerez obstruir de inmediato la zanja abierta entre los dos ríos, pero poco tiempo después esta comunicación artificial estaba de nuevo expedita, lo que provocó un largo pleito entre las dos ciudades, seguido igualmente ante el Consejo de Castilla²⁰.

El pleito fue fallado a favor de El Puerto, aunque Jerez se resistió por todos los medios a su alcance al cumplimiento de la sentencia, que le obligaba a cerrar a su costa el canal abierto. Finalmente, El Puerto llevó a cabo por sus propios medios el cierre de la boca de comunicación entre el Guadalete y el Salado y se cobró el montante de la obra sobre ciertos bienes de propios jerezanos, ejecutados judicialmente a tal fin²¹.



Figura 1. Plano de los ríos Guadalete y Salado con la cortadura de unión entre ambos, denominada como río de San Pedro. AHN, Consejos, MPD, 1778 r.

²⁰ Archivo Histórico Nacional (AHN), Consejos, Escribanía de Cámara, leg. 35040, nº 1. “Puerto. Río. Provisiones y otros autos sobre la cobranza de los gastos hechos en cerrar la boca del río”.

²¹ IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. La desviación..., art. cit., pp. 98-104.

DEL RÍO SALADO AL SAN PEDRO

La disputa entre las dos ciudades, sin embargo, no había tocado a su fin. La solución fue, de nuevo esta vez, poco duradera, pues, o bien por el efecto natural del curso de las aguas, como alegó Jerez, o por una nueva acción deliberada de los vecinos de esta ciudad, como defendió El Puerto, los cauces del Guadalete y el Salado volvieron a estar unidos al poco tiempo. Esto provocó que, a fines del siglo XVII, se entablara un nuevo y agrio pleito entre las dos ciudades, en el que inicialmente Jerez consiguió el apoyo de Cádiz. El Puerto se quejaba de que la desviación del Guadalete provocaba dos graves consecuencias para sus intereses: la falta de caudal de este río al paso por su término y la obstrucción del acceso a la ciudad por vía fluvial debido a la formación de una barra, prácticamente infranqueable en bajamar para embarcaciones de una cierta envergadura. Ello había determinado la decisión de trasladar el invernadero de las galeras de España desde El Puerto a Cartagena. También había originado serios daños al comercio portuense. Además, El Puerto alegaba que existían otros perjuicios para los intereses reales, pues en esta ciudad residía la factoría de las flotas y, en el paraje de Sidueña, dentro de su término, hacían aguada los barcos de la Carrera de Indias. Jerez negó estos extremos y fundó la defensa de su posición en que la unión de los dos ríos había sido obra de la naturaleza y no de la intervención humana.

Una consecuencia visible de la desviación del Guadalete por el Salado fue el cambio de la cualidad de las aguas de este último río. En efecto, las que ahora llevaba no procedían sólo del mar, sino que provenían también del nacimiento del Guadalete en la sierra gaditana. Como se decía por entonces, eran aguas de monte y no de mar. Así se comprobó en la “vista de ojos” o inspección visual que se hizo del Guadalete el día 2 de mayo de 1701, a cargo de don Antonio Osorio, teniente de maestre de campo general e ingeniero mayor de las costas de Andalucía, ocasión en la que, estando en la boca de unión de los dos ríos, se probó el agua para reconocer si era dulce o salada y se comprobó que era dulce.

Los hechos narrados influyeron en el cambio de denominación del río Salado, llamado desde entonces Salado de San Pedro o, simplemente, río San Pedro. La razón estriba también en que los jerezanos denominaron río San

Pedro al canal que abrieron entre el Guadalete y el Salado, para subrayar así que se trataba de un nuevo cauce fluvial obra exclusiva de la naturaleza, en la que ellos no habían tenido participación alguna. En el mapa reproducido en la figura 1 puede observarse cómo se distingue, en efecto, al río San Pedro del Salado como dos realidades geográficas diferentes. A pesar de ello, la primera de las dos denominaciones, la de río San Pedro, terminaría imponiéndose para el conjunto de ambas, llegando de este modo hasta la actualidad.

Asimismo, hemos documentado la utilización diferenciada de la denominación “río de El Puerto” para el curso bajo del Guadalete, ya interrumpida su comunicación natural con su antigua madre, y la de “río de Jerez” para referirse a la comunicación del Guadalete, a su paso por el término de esta ciudad, con el antiguo Salado. Jerez, en efecto, consideró desde entonces este río como propio y proyectó, como veremos, nuevas obras para incrementar su potencial como vía fluvial de exportación de sus productos.

¿Mejoraba realmente la unión del Guadalete con el Salado las comunicaciones de Jerez?

Resulta indudable que, al no verse obligados los barcos jerezanos a pasar por El Puerto de Santa María, evitaban las posibles detenciones y molestias que podían causarles los vecinos de esta ciudad, para los que Jerez no dejaba de ser un competidor. Por otra parte, evitaban también las cargas fiscales sobre las mercancías que transportaban, especialmente las que los duques de Medinaceli, señores de El Puerto, habían impuesto, como era el portazgo de siete reales por cada barco de trigo más un canon por cada fanega de este producto que pasaban por el Guadalete²².

Pero Jerez alegaba otras ventajas de tipo técnico y logístico. Afirmaba que el Guadalete presentaba en su curso bajo numerosos tornos o meandros, con una escasa profundidad, por lo que no podían navegar por él barcos que transportaran más de treinta botas de vino, que además había que alijar en los bajos del río para evitar encallar. Esto demoraba la navegación entre El Portal y la bahía de Cádiz hasta siete u ocho días. En cambio, por el río San Pedro podían navegar gabarras (también conocidas como “barcos de Jerez”),

²² Archivo Ducal de Medinaceli, Cogolludo, leg. 10, nº 24.

cargadas con ochenta botas de vino y mil fanegas de trigo, que hacían la travesía desde El Portal a Cádiz en tan sólo seis horas. De este modo, Jerez proporcionaba una cómoda salida a sus excedentes agrarios y, además, podía surtir con facilidad de los efectos extranjeros que llegaban a la bahía y que las mismas gabarras transportaban a su vuelta, tales como duelas, madera, bacalao, lienzo, alquitrán y brea.

Las gabarras jerezanas fueron descritas por los propios representantes de Jerez en el pleito como unas embarcaciones de buena calidad, que podían navegar en mar abierta, al punto que todas las semanas iban a Ceuta para llevar trigo, vino, cal, leña y otras cosas necesarias para la provisión de aquel presidio. Iban equipadas con velas latinas, lo que les permitía adaptarse a todos los vientos para salvar los tornos o meandros del río San Pedro, así como ir a Cádiz con una marea y volver con otra, sufriendo el único inconveniente de las borrascas, cuando las había²³.

El Puerto contradijo los argumentos de Jerez. Alegó que por el Guadalete sólo era necesaria una marea para hacer la navegación desde El Portal hasta la bahía, con la ventaja de no depender de los vientos, porque las embarcaciones iban a remo. En cambio, por el Salado había que pasar diecisiete tornos, se necesitaban dos mareas y la navegación presentaba grandes riesgos, por no tener este río abrigo ninguno, debido a lo cual, en condiciones de viento desfavorable, los barcos tenían que detenerse en los caños del río, donde se veían a menudo obligadas a permanecer hasta quince y veinte días²⁴. Jerez contestó a estas razones defendiendo que los tornos del Salado no ofrecían impedimento a la navegación, al contrario que los del río de El Puerto, que sí planteaban muchas dificultades²⁵.

Otras voces se unieron para insistir en los inconvenientes para la navegación que presentaba el río San Pedro. Así, el regidor gaditano Pedro Infante de Olivares, contrario a las pretensiones de Jerez, manifestó que este río era

²³ AHN, Consejos. Escribanía de Cámara, leg. 35040, nº 1. Escrito del diputado de Jerez para la defensa del pleito puesto por El Puerto de Santa María pretendiendo hacer una nueva madre al río Guadalete.

²⁴ Archivo Histórico Nacional, Consejos. Escribanía de Cámara, leg. 35040, nº 1. La ciudad de El Puerto de Santa María con las de Jerez y Cádiz sobre que se cierre la boca del Salado y otras cosas, f. 182-185v.

²⁵ *Ibidem*, f. 186-189v.

impracticable en invierno, pues la entrada al mismo se hacía a un solo viento y la mar de leva daba de costado, produciendo grandes riesgos y trabajos.

LAS EXPORTACIONES JEREZANAS POR EL RÍO SAN PEDRO

Como parte de la documentación originada por el pleito entre El Puerto y Jerez a causa de la desviación del río Guadalete por el Salado de San Pedro, disponemos de información precisa acerca de las exportaciones que quedaron registradas en la aduana real de Jerez en las dos últimas décadas del siglo XVII²⁶. La práctica totalidad de ellas tuvieron lugar a través de El Portal y el río San Pedro. Su destino fue el abastecimiento de la ciudad de Cádiz, de las armadas y flotas surtas en la bahía y de los presidios del norte de África (Ceuta, Larache, La Mámora). En total, reconvertidas a medidas actuales, estamos hablando de 192.000 hectólitros de vino, 8.250 de vinagre, 106 de aguardiente y 284 de aceite, además de diversas cantidades de otros productos alimenticios, tintóreos y de construcción, como consta pormenor en la tabla que sigue.

Tabla nº 1. Productos extraídos por la aduana real de Jerez (1681-1700).

Producto	Para la Armada Real	Para los presidios	Para las armadas de Inglaterra y Holanda	Para el abasto de Cádiz
Vino	14380 p 539 b	1632 p 12 @ 1557 bj	138 p 18 @ 3196 b	16921 b 10 @ 40 bj
Vinagre	193 p	7 p 24 b	71p 14 @ 92,5 b	1154 b 20 @ 8 p

²⁶ Vid. IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. El comercio de productos agrarios en la bahía de Cádiz a fines del siglo XVII, en IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José; GARCÍA BERNAL, José Jaime; MELERO MUÑOZ, Isabel M^a. *Ciudades atlánticas del sur de España: la construcción de un mundo nuevo*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla (en prensa).

Aguardiente			2 b 20 @	13 b 3 p 4 @
Arrope				1 b
Aceite	2 p	11 p	1080 @	620 @
Tocino	253 q 20 l	154 l q 45 l	26 q	200 h
Pasas		39 q		669 q
Fruta				4619
Naranjas				54,5
Granadas				52,5
Calabazas				6
Cebollas				22
Gualda				176
Sebo				5
Piedras de atahona				41
Leña				225
Paja				458
Canales				2400
Ladrillo				121,5
Piedra				105

Fuente: AHN, Consejos, 35040, exp. 1. Elaboración propia.

Unidades de medida: Vino: pipas (p), botas (b), arrobas (@), botijas (bj). Vinagre: pipas, arrobas, botas. Aguardiente: botas, arrobas. Arrope: botas. Aceite: pipas, arrobas. Tocino: quintales (q), libras (l), hojas (h). Pasas: quintales. Fruta: canastas. Naranjas, granadas, cebollas: millares. Calabazas: docenas. Gualda: arrobas. Sebo: quintales. Piedras de atahona, canales: unidades. Leña, piedra: carretadas. Paja: carretas y seronadas. Ladrillo: millares.

A estas cantidades habría que agregar también las exportaciones jerezanas de cereal y semillas, buena parte de las cuales, aunque no todas, se realizaron también a través de El Portal por el río San Pedro, como demuestra la estadística que hemos podido reconstruir para la última década del siglo XVII. En este caso, el destino fue tanto el abastecimiento de Cádiz como el de otras poblaciones cercanas, las plazas de Gibraltar y el norte de África y, excepcionalmente, América.

Tabla nº 2. Exportaciones de cereales y semillas desde Jerez (1690-1701).

Año	Producto	Cantidad*	Destino	Vía
1690	Trigo	10.707	Cádiz	El Portal
1691	Trigo Cebada Garbanzos	3.826 96 30	Cádiz	El Portal
1693	Trigo	788,5 200	El Puerto Sta. María Ceuta	Por tierra El Portal
1695	Trigo Cebada	8.432 508	Cádiz	El Portal
1696	Trigo Cebada Trigo	6.912,5 1.362 1.200	Cádiz Cádiz Tarifa	El Portal
1697	Trigo Cebada Trigo	10.404 506 500	Cádiz Cádiz Gibraltar	El Portal
1698	Trigo Cebada Trigo Trigo	5.609,5 1.488 1.000 80	Cádiz Cádiz La Habana El Puerto Sta. María	El Portal El Portal Guadalete Guadalete
1700	Trigo Cebada y semillas** Trigo Trigo y cebada	3.462 1.855 1.700 6.566 8.635 1.150	Cádiz Cádiz Gibraltar El Puerto Sta. María Sanlúcar de Barrameda Isla de León	El Portal y por tierra El Portal y Guadalete (Guadalete) El Portal y por tierra
1701	Trigo Cebada Trigo	300 20 114 875 7.550	Cádiz Isla de León El Puerto Sta. María Ceuta	El Portal Por tierra El Portal

*Fanegas **Habas, garbanzos y alverjones

Fuente: AHN, Consejos, Escribanía de Cámara, leg. 35040, exp. 1.

Elaboración propia.

Todos estos datos demuestran el papel de Jerez de la Frontera en la exportación de productos agrarios de su rico término agrícola, así como el del río San Pedro como vía fluvial de salida de estos en la segunda mitad del siglo XVII.

EL BAJO DE LA CABEZUELA Y EL PROYECTO SAN PEDRO-TROCADERO

En el pleito que mantuvo El Puerto de Santa María contra Jerez, la primera de estas ciudades encontró un argumento definitivo a su favor. El Puerto alegó que la desviación del Guadalete por el Salado de San Pedro estaba provocando un aumento peligroso del bajo de la Cabezuela, debido a la broza y materiales de aluvión que arrastraba el Guadalete en sus avenidas, de forma que amenazaba con cegar el canal de acceso a la bahía interior o bahía de Puntales. Esto eran ya palabras mayores, pues una cosa era que el Guadalete quedase inhábil para la entrada de naves de calado, en perjuicio de El Puerto, y otra muy distinta que se obstaculizara la navegación hacia el seno interior de la bahía, donde anclaban los buques de la armada real y los de la Carrera de Indias. Así pues, de ser cierto lo que alegaba El Puerto, los mayores perjudicados pasaban a ser el propio rey y el comercio americano.

Puesto sobre la mesa este argumento, la posición de Cádiz en el pleito se volvía paradójica. Cádiz, como hemos visto, había apoyado la posición de Jerez, alineándose junto a esta ciudad contra El Puerto. Las razones eran diversas y responden a una lógica estricta. Jerez había pretendido erigirse en una alternativa a Sanlúcar de Barrameda en la organización del tráfico americano. Ello, en principio, no convenía a Cádiz, por lo que se explica que, en el primer pleito o pleito viejo, esta ciudad no tomara posición. La sustitución del eje fluvial Sevilla-Sanlúcar de Barrameda por otro Sevilla-Jerez-El Puerto representaba crear las condiciones para que se perpetuara el monopolio sevillano de la Carrera de Indias, en detrimento de la opción que representaba Cádiz.

Las circunstancias habían cambiado mucho desde entonces, sin embargo. Cádiz se había consolidado ya como alternativa natural a Sevilla y, de hecho, en 1679 se había decretado el paso oficial de la cabecera de flotas de Indias a la primera de aquellas ciudades. Jerez ya no representaba el rival que podía haber sido a fines del XVI y principios del XVII si se hubiesen llevado a cabo

los grandes proyectos hidráulicos diseñados durante el reinado de Felipe II y Felipe III, especialmente el más espectacular de ellos, la derivación del cauce del río Guadalquivir por el Guadalete.

Cádiz, en cambio, obtenía dos importantes ventajas de la desviación del Guadalete por el Salado de San Pedro que había forzado Jerez. De un lado, el grave deterioro de las condiciones de navegabilidad del Guadalete eliminaba a un molesto rival comercial, El Puerto de Santa María, adonde la protección de los duques de Medinaceli había atraído a numerosos mercaderes y compañías mercantiles, en detrimento de Cádiz. Por otro lado, garantizaba el fluido abastecimiento de esta ciudad, carente de término agrícola propio y dependiente por tanto de su entorno, sobre todo de Jerez, sin sufrir las dificultades y tasas que imponía El Puerto sobre el tránsito de productos jerezanos por el Guadalete.

Un tercer factor de gran significación condicionó también el apoyo del cabildo gaditano a la causa jerezana: algunos de sus más conspicuos regidores, como los Villavicencio, eran propietarios en Jerez y estaban emparentados con la oligarquía agraria de esta ciudad. La colusión entre ambos grupos urbanos de poder era, pues, manifiesta.

Sin embargo, el peligro potencial que representaba la barra del Salado para la navegación de la bahía alertó a los regidores de Cádiz vinculados al comercio atlántico, que forzaron un cambio de posición del cabildo de esta ciudad y, en definitiva, su separación del pleito, privando a Jerez de un trascendental apoyo.

El 12 de abril de 1701, el rey Felipe V ordenó al licenciado don Luis Jerónimo de Vallecilla, oidor de la Chancillería de Granada y juez comisionado para las probanzas del pleito entre El Puerto de Santa María y las ciudades de Jerez de la Frontera y Cádiz, realizar una vista de ojos de la desembocadura del Salado, a resultas de la alegación de El Puerto sobre los daños derivados de la desviación de Guadalete por el cauce de este último:

“Y ahora, el Puerto de Santa María dice que, entre lo que tenía alegado, estaba que con la broza que el Guadalete trae de la Sierra en sus avenidas, desembocando como desemboca por la usurpación por el río Salado en medio de la canal de la Bahía de Cádiz, causaba al Real Patrimonio gravísimo daño,

pues llegaría el caso de cerrarse dicha canal de la Bahía quedando impedido el paso de las Armadas reales que entran a surgirse en Puntales, cuyo daño no sucedería si las aguas del Guadalete desembocasen por su madre antigua, por la barra del río de dicha ciudad de el Puerto de Santa María, que corre a la costa de Santa Catalina, Mar Océano”²⁷.

En la vista de ojos o inspección realizada se midió la profundidad del agua en diferentes puntos de la bahía, comenzando por Puntales. Así, se midieron diez brazas en medio de la canal, siete acercándose a Matagorda y tan sólo media braza en la Cabezuela, apreciándose que había una corta distancia de sólo cincuenta a sesenta varas entre el lugar donde la sonda medía siete brazas y donde había media braza.

Las diferentes partes en litigio interpretaron de manera diversa los resultados de esta operación de medida. Para los representantes de El Puerto resultaba claro que el bajo de la Cabezuela estaba creciendo mucho porque la corriente del río San Pedro arrojaba en él las arenas y lodos que traía, poniendo en riesgo la entrada de los navíos de Puntales hacia dentro. La única solución para ellos consistía en volver a echar las aguas del Guadalete por el río de El Puerto.

En cambio, los comisionados y testigos de Cádiz dijeron que la broza que arrastraba el Salado quedaba arrimada a la costa y no hacía ningún daño a la canal. El piloto Juan Martín afirmó que, en los treinta y cinco años que llevaba ejerciendo como práctico de la bahía, no había notado ningún deterioro en la canal y que, siempre que se había ofrecido, había entrado por ella en bajamar barloventeando. En su opinión, los barcos de la Carrera de Indias podían entrar a hacer aguada hasta un tiro de mosquete de las caserías de Fbricas, Juan Infante y Ricardo, en la Isla de León, con todo tipo de tiempo.

Asimismo, los delegados de Jerez negaron que la cabezuela del río San Pedro pudiera dañar a la canal de la bahía, la cual, según sostuvieron con aparente convicción, seguía conservando la misma profundidad que veinte años antes.

²⁷ AHN, Consejos, Escribanía de Cámara, leg. 35040, nº 1. “Autos fechos en virtud de Real Provisión de S. M. y de su Real y Supremo Consejo de Castilla en raçon de la vista de ojos que se hiço a pedimento de la ziudad del gran puerto de santa María de la Vahía de Cádiz, vajo de la Cabezuela y varra del Río Salado”.

Mucho interés revisten también las opiniones que vertieron los peritos independientes nombrados por el juez comisionado, pues los anteriores, como por otra parte resulta lógico, defendieron las posturas que más convenían a las partes que representaban. Aquellos expertos independientes fueron el capitán don Felipe de Sagastiberri, piloto mayor de la Real Armada; el capitán don Pedro Villegas, piloto mayor de la flota, y el capitán Pedro Pérez, piloto de galeones. Estos marinos declararon que el bajo de la Cabezuela había crecido mucho desde que varó en él el navío “Esperanza”, que formaba parte de la armada del conde de Aguilar²⁸. Al crecimiento del bajo contribuían las corrientes de la bahía, al juntarse con las que evacuaba el río San Pedro, el cual traía broza, yerba, tierra y retama que venían a parar a la Cabezuela con la mar de leva, que duraba la mayor parte del año. A esto añadieron que la barra de El Puerto se iba cerrando, impidiendo socorrer y aprestar las reales armadas en el río de esta ciudad, por lo que se mostraron partidarios de cerrar la boca del río San Pedro y de que las aguas del Guadalete volvieran a tener salida por El Puerto, “donde antes de ahora se ha conocido entrar navíos y galeras y hoy no pueden por haberse criado mucho bajo y no tener la corriente fuerza bastante para arrojar las arenas que le ocasiona”²⁹. Aún más contundente fue la declaración del piloto de galeones Pedro Pérez, quien dijo que hacía cuarenta y cinco años que conocía la bahía y que cada año había visto ir creciendo el bajo de la Cabezuela. A su parecer, si no se cerraba el río San Pedro se perdería por completo la bahía de Cádiz, pues el calado de dicho río había crecido hasta una profundidad de cinco o seis brazas, cuando antes tenía sólo dos, y toda la tierra arrancada de su lecho había salido a la bahía, contribuyendo a aminorar su fondo³⁰.

Como ya hemos dicho, Cádiz se separó del apoyo que prestó inicialmente a Jerez en el pleito de esta ciudad con El Puerto de Santa María, una vez que

²⁸ Don Rodrigo Manuel Manrique de Lara, X conde de Aguilar, fue capitán general del Mar Océano y costas de Andalucía desde 1687, en sustitución del duque de Guastalla. Intentó limpiar de corsarios la costa, los cabos y la navegación de Indias. *Diccionario biográfico de la Real Academia de la Historia*, en línea: <http://dbe.rah.es/biografias/7213/rodrigo-manuel-manrique-de-lara>. Consultado el 8 de diciembre de 2020.

²⁹ AHN, Consejos, Escribanía de Cámara, leg. 35050, nº 1. “Autos fechos en virtud de Real Provióon...”.

³⁰ *Ibidem*.

se hizo patente el peligro potencial que entrañaba el aumento del bajo de la Cabezuela para la canal de la bahía. Cádiz fundamentó esta decisión en los informes cualificados de personajes de primera relevancia vinculados a la Armada, que aquí nos resultarán de gran valor para conocer el estado de opinión que se iba abriendo paso sobre esta cuestión.

El primero de ellos fue don Pedro Fernández de Navarrete, almirante general de la Real Armada del Océano. Este aclaró que entre el río San Pedro y Matagorda existía el bajo de la Cabezuela y, enfrente del mismo, en la banda de Cádiz, otro bajo con el mismo nombre (de ahí la utilización de la denominación las Cabezuelas, en plural). Mientras este último se mantenía sin aumento apreciable, con las mismas proporciones de siempre, la Cabezuela del río San Pedro había crecido tanto en los últimos años que antes los navíos fondeaban entre los dos bajos en círculo y actualmente (el informe es de 1701) no podían hacerlo sino en línea, buscando la canal. La causa que lo provocaba era el río San Pedro, por lo que Fernández de Navarrete pensaba que, para evitar que con el tiempo se cegase la entrada a la bahía interior, era preciso que se cerrase el río San Pedro, impidiendo que desembocase en la bahía. Asimismo, pensaba que se debían restituir las aguas del Guadalete a su antigua madre de El Puerto de Santa María, con lo que se conseguiría disminuir la barra de este río³¹.

También emitió informe sobre el particular, a petición de la ciudad de Cádiz, el ilustre marino e ingeniero naval don Antonio de Gaztañeta e Iturrizalza, autor de las obras que sentaron las bases de la construcción naval española de fines del siglo XVII y buena parte del siglo XVIII. Gaztañeta también constató el crecimiento del bajo de la Cabezuela. Según sus palabras, este bajo, cuando el río San Pedro era salado, sin comunicación con el Guadalete, se situaba a la altura de la huerta que llamaban de la Palma. En el momento de escribir su informe, sin embargo, llegaba hasta enfrente de la punta de las Vacas, estrechando cada vez más la canal de entrada a la bahía de Puntales. En su opinión, tal fenómeno lo provocaba la desembocadura del río San Pedro, que generaba un extenso playazo de arena que impedía embocar a los barcos que entraban en el río hasta media marea, e iba cerrando

³¹ *Ibidem*. “La ciudad de Puerto de Santa María con las de Jerez y Cádiz sobre que se cierre la boca del Salado y otras cosas”, f. 241v-242v.

la canal. Para él la solución era también radical: evitar que el río San Pedro desaguara en la bahía, cerrando no sólo la boca por donde recibía las aguas del Guadalete, sino también su misma desembocadura³².

Asimismo, en informe verbal al alcalde mayor de Cádiz, el conde de Fernán Núñez, gobernador general de la Real Armada, también manifestó idéntica opinión favorable a cerrar el río San Pedro³³.

En el sentir de estos cualificados dictámenes abundó también el dictamen de los alcaldes de la mar de Cádiz, quienes declararon que la boca del río de Jerez (es decir, la comunicación abierta entre el Guadalete y el Salado de San Pedro) era perjudicial para la bahía, por cuanto, en las vaciantes, este río arrastraba broza, arena e inmundicias que, con la revesa que hacía la marea, se quedaban en la Cabezuela. Por su experiencia de cuarenta años que hacía que lo conocía, este bajo había ido siempre en aumento y no en disminución, de lo que era la causa el río. Lo mismo sucedía en las nueve barras existentes desde el cabo de San Vicente hasta El Puerto de Santa María, cuyos bancos de arena estaban provocados por los ríos que salían a sus puertos³⁴.

Para solventar estas dificultades y darle continuidad a su ventajosa iniciativa, Jerez proyectó salvar el bajo de la Cabezuela mediante la construcción de una cortadura entre el río San Pedro y el caño del Trocadero. Un nuevo *by pass*, pues, que tendría la virtualidad añadida de darle una salida alternativa a su producción agrícola en las aguas más seguras de la bahía interior, cuyo acceso estaba defendido de ataques enemigos mediante el fuego cruzado de los castillos de San Lorenzo del Puntal y Santa Cruz de Matagorda.

Así lo testimonió don Cristóbal López de Morla y Villavicencio, regidor y procurador mayor de Cádiz, ante el cabildo de esta ciudad, al manifestar que

“La ciudad de Jerez tiene determinado abrir madre desde el Salado hasta el Trocadero. Para ello se ha enviado al ingeniero D. Joseph Colombí, para su delineación y planta (quien la ha ejecutado). Así servirá a S. M. como carenero para sus Armadas y, en caso de hostilidad, para conducir los socorros a

³² *Ibidem*, f. 242v-247v.

³³ *Ibidem*, f. 248r-249r.

³⁴ *Ibidem*, f. 247v-248r.

Cádiz, viniendo resguardadas las embarcaciones por los dos castillos de Puntales y Matagorda”³⁵.

Por su parte, el munícipe jerezano don Nuño Francisco de Villavicencio y Villacreces también argumentó, en defensa de los intereses de Jerez, los beneficios del proyecto de unir el río San Pedro y el Trocadero,

“porque estando este caño dentro de Puntales, en el seno pacífico de la Bahía, y no teniendo la oposición de [...] las barras, será una ría hermosísima y segura”.

Jerez trataba de convencer al Consejo de Castilla de la oportunidad de este proyecto, asociando discursivamente sus intereses particulares a los de la Corona. Así, don Nuño de Villavicencio argumentó que la cortadura del río San Pedro al Trocadero facilitaría la navegación y tendría abastecida a Cádiz sin que pudieran impedirlo los enemigos, porque estos tendrían que vencer el fuego de las baterías de los castillos de Puntal y Matagorda. A lo que se añadía que el rey podría disponer de otro gran carenero y surgidero de galeras, las cuales tendrían la posibilidad de navegar río arriba, si lo dictase la necesidad, o de salir a mar abierta por el caño de Sancti Petri y el puente Suazo³⁶. La cortadura de unión entre el río San Pedro y el Trocadero se proyectaba hacer a la altura del sitio llamado de los Pilares.

³⁵ Testimonio de la sesión del cabildo de Cádiz de 8 de enero de 1699. *Ibidem*, f. 159r-166v.

³⁶ *Ibidem*. Escrito del diputado de Jerez para la defensa del pleito puesto por El Puerto de Santa María pretendiendo hacer una nueva madre al río Guadalete.



Figura 2. Plano que representa la unión de los ríos Guadalete y San Pedro, así como el proyecto de cortadura ente este y el caño del Trocadero. AHN, Consejos, MPD, 1779.

EL DESENLACE DEL CONFLICTO

El pleito entre ciudades quedó sin determinar de forma definitiva, hecho en el que, sin duda alguna, tuvo mucho que ver el estallido de la Guerra de Sucesión. Concluido este conflicto, el nuevo diseño de la política atlántica española, en el contexto del orden internacional surgido de la paz de Utrecht, potenció el papel a desempeñar por la bahía de Cádiz. El traslado a esta ciudad en 1717 de la Casa de la Contratación y del Consulado de cargadores a Indias, unido a

la elección de Cádiz como sede de uno de los tres grandes departamentos en los que quedó organizado el espacio marítimo español, hicieron de Cádiz y de su bahía un eje fundamental del sistema atlántico español³⁷.

Uno de los protagonistas indiscutibles de estas reformas fue José Patiño, intendente general de Marina y más tarde secretario del despacho de Marina e Indias³⁸. Al convertirse la bahía gaditana en una gran base naval de las marinas de guerra y mercante, reforzando e impulsando el papel que en ambos ámbitos había desempeñado hasta el momento, Patiño no podía arriesgar que sus condiciones de navegabilidad se viesen afectadas. Fue por ello por lo que ordenó cerrar la comunicación entre el Guadalete y el Salado de San Pedro, distribuyendo el coste de la obra entre las tres ciudades que habían protagonizado el pleito. En un principio se ordenó que Jerez, como causante del problema, contribuyera con la mitad de los costos, pero, ante el recurso interpuesto por esta ciudad, el rey accedió a moderar su contribución a la tercera parte, prorrateando los dos tercios restantes entre la Real Hacienda y las ciudades de El Puerto de Santa María y Cádiz³⁹. En 1733 la obra de cerramiento no estaba aún concluida, pero se hallaba en un estado adelantado de ejecución, como se desprende de un oficio de don Francisco Javier del Corral, oidor de la Casa de Contratación y presidente de la junta de arbitrios de murallas de Cádiz, al gobernador de esta ciudad⁴⁰.

³⁷ CRESPO SOLANA, Ana. *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz: Universidad de Cádiz, 1996. KHUETE, Allan J. y ANDRIEN, Kenneth J. *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century. War and the Bourbon Reforms, 1713-1796*, Nueva York: Cambridge University Press, 2014. IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José (coord.). Tricentenario del traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación (1717-2017), en *Studia Historica. Historia Moderna*, 2017, vol. 39, nº 2, pp. 19-219 (informe monográfico que incluye artículos de José Manuel Díaz Blanco, Allan J. Khuete, Ana Crespo Solana, Manuel Bustos Rodríguez, Enrique Tapias Herrero y Juan José Iglesias Rodríguez).

³⁸ TAPIAS HERRERO, Enrique. *Colbert y Patiño, grandes hombres de estado con Luis XIV y Felipe V*, Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2019, pp. 93-112.

³⁹ El cabildo municipal de Cádiz vio el 19 de mayo de 1722 una carta de Patiño acompañada de la real orden del rey Felipe V. Archivo Histórico Municipal de Cádiz (AHMC), Libros de Actas Capitulares, año 1722, f. 112v-114r.

⁴⁰ AHMC, Libros de Actas Capitulares, año 1733, f. 117r-118r. Cabildo de 15 de abril de 1733.

Sin embargo, a pesar de esta actuación, el proceso de deterioro de las condiciones de navegabilidad de la bahía de Cádiz no se detuvo⁴¹. En 1737, Francisco Lebrun alertó al ayuntamiento de Cádiz de que, en el transcurso de la última década, el calado de la canal de la bahía había disminuido en una braza, e incluso más en algunas partes, lo que constituía un motivo especial de preocupación “siendo el tráfico y comercio marítimo de esta ciudad por medio de su Bahía uno de los mejores de Europa”. La ciudad nombró diputados para que estudiaran la situación y realizasen sondeos en las aguas de la bahía⁴².

Como resultado de esta iniciativa se tomó declaración a los pilotos prácticos de la ciudad. Así, Manuel Romero aseveró la pérdida de profundidad de la bahía y, paradójicamente, citó el cierre de la boca del río San Pedro como una de las causas⁴³. Alonso Bernal, guarda principal del caño del Trocadero, confirmó estos temores. Afirmó que la bahía “se halla perdida totalmente” y que los motivos eran la obra recientemente realizada en el castillo de San Felipe y el cierre del río San Pedro, que habían provocado un extenso bajo que aumentaba a diario. Antonio Romero, por su parte, constató que la cabezuela del sudoeste había crecido, entre 1730 y 1737, seis varas hacia la canal, mientras que en la del nordeste se apreciaban también cambios en los bajos de Santo Domingo, que se habían extendido más de veinticinco varas y presentaban cerca de media braza menos de agua. En este paraje había varado en 1735 el navío del rey llamado “El Hércules”. En su opinión, la causa del daño radicaba en que se hubiese privado al río San Pedro de la corriente que tenía, desviándola por el río de El Puerto. Los efectos eran visibles: por la boca del río San Pedro no podía entrar ni una fálúa, por el gran bajo generado, y entre las cabezuelas de Puntales y Matagorda no podía ya voltejear ningún navío ni fragata para entrar o salir de la bahía interior. Este piloto

⁴¹ *Vid.*, para esta problemática, IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. Las infraestructuras portuarias de la bahía de Cádiz ante el reto del monopolio gaditano, en *Studia Historica. Historia Moderna*, 2017, vol. 39, nº 2, pp. 185-219.

⁴² AHMC, Libros de actas capitulares, año 1737, f. 32-33. Cabildo de 19 de enero de 1737.

⁴³ AHMC, Libros de actas capitulares, año 1738, f. 17-19v. Cabildo de 15 de enero de 1738.

se mostraba convencido de que, en poco tiempo, si no se ponía remedio, se cerraría la canal de la bahía y no podrían entrar por ella los navíos del rey⁴⁴.

Los testimonios citados son sintomáticos de las dudas y contradicciones que existían sobre los efectos de las obras hidráulicas realizadas en los ríos de la zona. Mientras que el Guadalete se mantuvo desviado por el Salado de San Pedro persistió el temor a que sus depósitos aluviales alimentaran el bajo de la Cabezuela, con riesgo para la navegación por la canal de la bahía. Pero, cuando la situación forzada por los jerezanos quedó revertida por la enérgica actuación de Patiño, se pensó lo contrario, es decir, que era la falta de corriente del río San Pedro la causa del aumento del bajo.

Por detrás de estos titubeos y opiniones contrarias de los expertos emerge la evidencia de que existía una conciencia arraigada del valor de la bahía de Cádiz como base de la política naval y mercantil de la monarquía y como nudo de las grandes rutas comerciales mundiales. Cualquier síntoma de deterioro en sus condiciones de navegabilidad era visto con gran inquietud y alarma.

CONCLUSIÓN

Al terminar de redactar estas páginas, una pregunta sigue revoloteando sobre ellas. ¿Y cuál fue el papel de Puerto Real en estas polémicas y enfrentamientos entre ciudades? A las alturas de mediados del siglo XVII, cuando se planteó el primer pleito entre Jerez y El Puerto, Puerto Real tenía una participación activa en la Carrera de Indias y en la conservación de los buques de la armada real. En la villa, alineados a lo largo de la ribera, se ubicaban los almacenes de pertrechos de los barcos de las flotas, y el Trocadero fungía ya como surgidero y carenero de la Carrera de Indias. Por otra parte, en el real carenero del puente Zuazo, situado también dentro del término de Puerto Real, se llevaban a cabo las labores de mantenimiento de los navíos de guerra del rey.

Sin embargo, Puerto Real vivía, hasta cierto punto, de espaldas al río San Pedro. El único aprovechamiento que obtenía de él -y no era poco- era la existencia de algún molino de mareas en sus caños para la molienda de trigo y, probablemente también, la fabricación de bizcocho para el abastecimiento de las armadas. En uno de los planos conservados en el Archivo Histórico

⁴⁴ *Ibidem*, f. 22v-24v.

Nacional (el reproducido en la figura 2) aparece representada, en efecto, una construcción situada a espaldas de los pinares puertorrealeños, que muy probablemente se trataba de un molino, situado en un caño singularizado con el nombre de Trigeros (¿Trigueros?). Poco más beneficio económico le reportaba a la villa el Salado, además de la explotación ya mencionada, en beneficio de sus caudales de propios, de la barca del pasaje situada en el camino entre Puerto Real y El Puerto, que salvaba para los pasajeros el obstáculo del río.

En consecuencia, se explica bien que Puerto Real asistiera indiferente a los pleitos entre las ciudades vecinas, en los que tanto se jugaban unas y otras. Jerez, una vía cómoda de salida para su producción agrícola, y quizás algo más: una posición de privilegio en el esquema de la organización portuaria de la Carrera de Indias, si se hacían realidad sus sueños de erigirse en un gran puerto fluvial interior. El Puerto de Santa María, la conservación de las buenas condiciones de su río, que le había permitido erigirse en un importante puerto militar, como internadero de las galeras de España, y en un activo núcleo mercantil. Cádiz, el abastecimiento de su población y, sobre todo, el mantenimiento de la seguridad de la navegación en la bahía, que le proporcionaba una importante participación en el comercio americano y la llamaba a catapultarse en el futuro inmediato como la alternativa a la capitalidad sevillana del sistema del comercio colonial.

Si la posición pasiva de Puerto Real en estos pleitos se explica bien, llama la atención, sin embargo, que Jerez proyectara abrir por su cuenta y riesgo, prescindiendo de Puerto Real, una cortadura de comunicación entre el río San Pedro y el caño del Trocadero para maximizar de este modo las oportunidades abiertas por la desviación del Guadalete a través del cauce del propio río San Pedro. El Trocadero quedaba en su totalidad dentro del término de Puerto Real. Si el Salado era un río de orillas compartidas, el caño estaba, por el contrario, íntegramente dentro de la jurisdicción territorial de la Real Villa, en sus dos riberas. Jerez actuaba, pues, una vez más, de manera arbitraria y unilateral. Lo había hecho a la hora de abrir la boca de comunicación entre el Guadalete y el Salado, más abajo de El Portal, a la altura del olivar de Cartagena, y lo hizo también en el momento de diseñar la apertura de un canal navegable entre este último río y el Trocadero. Parece que, olvidando el tiempo transcurrido, Jerez se comportase como si fuera todavía la propietaria

del término puertorrealeño, desgajado del jerezano al tiempo de la fundación de Puerto Real. O como si, a la vista del extraordinario desarrollo mercantil experimentado por la bahía de Cádiz, Jerez añorase su antigua salida al océano y desempeñar un papel más activo en los potentes desarrollos marítimos de los tiempos modernos.