

# Presentación

Un año más tengo el placer de presentar el tercer número de la revista “Matagorda” y la satisfacción de haberle dado continuidad a este gran proyecto.

Como puertorraleño que admira tanto su tierra, este proyecto es fundamental e indispensable puesto que plasma la historia de nuestro pueblo, este tercer número será sin duda un tesoro más con el que contarán todos y todas las vecinas de Puerto Real.

Mi más sincero agradecimiento a todas las personas que han hecho posible esta edición y que dan continuidad al estudio y difusión de la historia de nuestra villa.

Alfredo Fernández Escolar  
Concejal Delegado de Cultura y Fiestas

## Introducción

Con la salida a la luz de su nº 3, la revista Matagorda comienza a consolidarse como un instrumento de conocimiento y difusión de la cultura puertorriqueña. El pasado año, una docena de artículos configuró la segunda edición de la revista. Esta se incorporó también al catálogo Dialnet, uno de los más prestigiosos repositorios bibliográficos españoles, logrando así una gran visibilidad en el mundo científico y académico.

La nueva edición no se queda atrás. La componen también un total de doce trabajos, sobre temáticas diversas y todas ellas de gran interés. Por primera vez, se incluye en la revista un trabajo de un autor extranjero, en este caso el prestigioso hispanista francés Francis Brumont, catedrático emérito de la Universidad de Toulouse. El profesor Brumont ha localizado en los fondos notariales de Normandía numerosos testimonios del intenso comercio de sal de la bahía de Cádiz hacia los puertos normandos en el siglo XVI. Esta sal, en buena parte procedente de las salinas del término de Puerto Real, se distribuía posteriormente por vía fluvial hacia el interior de Francia y se utilizaba también en importantes cantidades en las pesquerías de Terranova. Sobre todo ello Francis Brumont nos ofrece un documentado y valioso estudio.

De gran interés es también el trabajo de José A. Calvillo Ardila, José A. Calvillo Crespo y Lázaro Lagóstena sobre la fotogrametría aplicada a la documentación del Patrimonio. En esta ocasión, la noria de Autrán les sirve como ejemplo a estos autores para poner de relieve la eficacia de estas técnicas.

Sobre el siglo XVII confluyen en este número varios trabajos, que contribuyen a desvelar aspectos muy desconocidos de nuestra historia. Manuel J.

Izco trae a las páginas de la revista un interesante estudio sobre los oficiales y familiares de la Inquisición en Puerto Real. Hasta el momento sabíamos muy poco de la estructura y la actuación en la Real Villa del Santo Oficio, institución que, sin embargo, ha dejado vestigios visibles en la población. Francisco Amor Martín, joven investigador de la Universidad de Sevilla, estudia el papel de los almacenes de pertrechos navales de Puerto Real durante la guerra contra la Inglaterra de Cromwell. Quien firma esta introducción, dedica por su parte un estudio al río San Pedro como vía fluvial de exportación de los productos de la campiña jerezana en la segunda mitad del XVII, en el marco del conflicto surgido por la obra de desviación del cauce del Guadalete por las aguas del Salado de San Pedro.

A estos trabajos hay que sumar también el que nos presenta Francisco Pérez Aguilar sobre el Real carenero, una destacada instalación industrial al servicio del mantenimiento de la Armada de guerra que le da pie al autor para llevar a cabo un estudio de amplio recorrido cronológico a través de varios siglos de nuestra historia.

El siglo XVIII puertorrealeño también está bien representado en este número de la revista. Rafael Anarte nos aporta un sugestivo análisis de los juicios de residencia en el siglo XVIII, a través de los cuales se procuraba un control efectivo del desempeño de los cargos municipales de designación real. Por su parte, Antonio Barbosa nos acerca a las consecuencias del terremoto y el tsunami de 1755 en las localidades costeras de la bahía gaditana, fruto de su brillante trabajo de fin de estudios en el doble grado de Geografía e Historia, cursado en la Universidad de Sevilla. Javier Maldonado, experto internacional en la historia de la vinatería del Marco de Jerez, nos ofrece un atrayente trabajo sobre el proyecto de ordenanzas, de corte marcadamente proteccionista, del gremio de vinateros puertorrealeño a fines del siglo XVIII. A su vez, Margarita Fernández se adentra, desde una perspectiva histórico-filológica, en el análisis del léxico de los testamentos puertorrealeños del Setecientos, que nos proporciona claves importantes para el conocimiento de la evolución de nuestras formas de expresión hablada, un rasgo identitario por excelencia de nuestra particular cultura.

Manuel Ruiz nos aporta en esta ocasión un trabajo sobre la cortadura de la Algaida y el intento de apropiación del Trocadero por parte de Cádiz.

Conectado a un momento de particular relevancia para la historia local, nacional y europea, este estudio adquiere una especial trascendencia en los prolegómenos de la conmemoración del bicentenario de la batalla del Trocadero, de cara a la cual constituye una valiosa aportación anticipada.

Finalmente, last but not least, este número de Matagorda incorpora un original artículo de Manuel Santana Castañeda sobre la historia de un bote centenario, El Perdido, y sobre la cultura de la ribera puertorrealena, de la que el autor ha sido testigo de excepción. Hago votos para que este ejemplo sirva para animar futuros artículos de memorias sobre las formas de vida tradicionales y las culturas del trabajo en nuestra ciudad, cuya supervivencia se ve comprometida por los vertiginosos cambios que impone la sociedad tecnológica de nuestros días y los efectos negativos de la globalización.

Aun reconociendo paladinamente que con lo que voy a decir me erijo en juez y parte, creo sinceramente que presentamos un número bastante acabado, casi redondo, de Matagorda. Me confieso especialmente orgulloso de ello. Hemos trabajado de firme para conseguirlo y ahora queda a la apreciación de los lectores decidir si, efectivamente, lo hemos logrado. Gracias a los autores por su extrema generosidad, a todos y cada uno de los miembros del consejo editorial de la revista por su dedicación y, ante todo y, sobre todo, al Excmo. Ayuntamiento de Puerto Real por su activo apoyo y patrocinio.

Coincidiendo con la celebración del Día de la Villa, con la presentación pública del número 3 de Matagorda estamos, una vez más, de enhorabuena.

Juan José Iglesias Rodríguez  
Director de la Revista *Matagorda*

**La aplicación de técnicas  
fotogramétricas para la  
documentación del patrimonio:  
el caso de la Noria de Autrán  
(Puerto Real, Cádiz)**

Photogrammetric techniques  
applied to cultural heritage  
recording: the case of Aufran's  
Waterwheel (Puerto Real, Cádiz)

José Antonio Calvillo Ardila  
José Antonio Calvillo Risco  
Lázaro G. Lagóstena Barrios

RESUMEN

Los avances de la revolución digital que afecta a las llamadas Tecnologías de la Información y la Comunicación están provocando una profunda renovación en los métodos de documentación y registro del Patrimonio Histórico. En esta contribución nos centramos en las posibilidades de la aplicación de la fotogrametría aérea y terrestre de precisión para la documentación de

un bien del Patrimonio arquitectónico de Puerto Real, como es la Noria de Autrán, y de su entorno topográfico.

## PALABRAS CLAVE

Fotogrametría, Patrimonio Arquitectónico, Noria de Autrán.

## ABSTRACT

The advances of the digital revolution affecting the so-called Information and Communication Technologies are causing a deep renewal in the methods of documentation and registration of the Historical Heritage. In this contribution, we focus on the possibilities of applying precision aerial and terrestrial photogrammetry for the documentation of an element of the architectural heritage of Puerto Real, such as the Autrán's waterwheel and its topographical context.

## KEY WORDS

Photogrammetric, Architectural Heritage, Aufran's waterwheel.

## INTRODUCCIÓN

El efecto de la revolución tecnológica en la que nos encontramos inmersos afecta plenamente a lo que denominamos Humanidades Digitales, incluso ampliando y trascendiendo la conceptualización inicial de las mismas, que se centraba originariamente en la imbricación entre las disciplinas humanísticas y las informáticas-computacionales, con especial atención a las aplicaciones literarias. Un buen número de técnicas e instrumentos basados en tecnologías avanzadas, nuevas o mejoradas, se hallan hoy día al alcance de los investigadores. En este sentido destacan aquello que pueden ser empleados para una precisa documentación fotogramétrica de los bienes propios del patrimonio cultural e histórico, tales como escáneres terrestres o los drones, que

han venido a sumarse a las cámaras fotográficas digitales, empleadas hasta las fechas como herramienta preferente.

El impacto de esta renovación metodológica e instrumental alcanza tanto a la propia investigación en los campos del Patrimonio, en sentido amplio, la Historia, y la Arqueología, como a la estricta documentación de las fuentes materiales de estas disciplinas, sean éstas muebles o inmuebles<sup>1</sup>.

En esta contribución abordamos las posibilidades de la fotogrametría aplicada a la documentación de bienes patrimoniales, teniendo en consideración tres perspectivas complementarias que hasta hace poco tiempo no estaban a nuestro alcance: el empleo de la fotografía digital, el uso de la fotogrametría aérea, y la aplicación de los escáneres láser.

La fotogrametría como técnica documental está siendo ampliamente aplicada al campo del Patrimonio Histórico, no sólo como contribución destacada a la construcción de los *corpora* informativos propios del siglo XXI, también como eficaz instrumento en la prevención de la pérdida definitiva de elementos patrimoniales como consecuencia de eventos catastróficos o conflictos bélicos<sup>2</sup>.

Para ejemplificar el estado del arte, y nuestra experimentación en la aplicación de esta fotogrametría de precisión, hemos elegido un singular bien del Patrimonio Histórico y Etnográfico de Época Contemporánea de la localidad de Puerto Real: la noria de Austrán y su entorno topográfico.

---

<sup>1</sup> Véase al respecto los llamados “Principios de Sevilla”, reconocidos internacionalmente, dedicados a la Arqueología Virtual. <https://icomos.es/wp-content/uploads/2020/06/Seville-Principles-IN-ES-FR.pdf>. Consultado el 20/01/2021.

<sup>2</sup> Como, por ejemplo, en el caso del proyecto Italo-Iraquí, liderado por Massimo Vidale, desarrollado en la ciudad de Hatra tras la expulsión del DAEHS-ISIS. Cfr. [https://www.ismeo.eu/portfolio\\_page/hatra/](https://www.ismeo.eu/portfolio_page/hatra/). Consultado el 26/01/2021.

# CONTEXTUALIZACIÓN

## Avances técnicos en la documentación del Patrimonio.

Son muchos, y desde muy diversos enfoques, los avances técnicos e instrumentales que se están produciendo e incorporando paulatinamente a la labor cotidiana de investigadores y gestores del Patrimonio Histórico-Arqueológico. Los progresos en diferentes campos específicos van confluyendo de manera sinérgica hacia la constitución de una nueva metodología. En este proceso ha sido importante el desarrollo de la metodología de los Sistemas de Información Geográfica (GIS), especialmente gracias al impulso y a las posibilidades de acceso a un software libre que se ha equiparado con las prestaciones de los costosos programas comerciales. Pero más allá de las potencialidades del GIS para catalogar, clasificar, analizar y explotar los datos que el usuario, en función de sus intereses, decida sistematizar, las principales aportaciones que esta metodología incorpora, en relación con el argumento de este epígrafe, son: la georreferenciación espacial con precisión de la información patrimonial que nos interesa; la estandarización de los formatos de representación de esa información (topografías primitivas, ráster, vectoriales, 3D, nubes de puntos); y la constitución de un repositorio virtual de trabajo, capaz de integrar los productos obtenidos por la mayor parte de los nuevos instrumentos destinados a documentar, como en este caso, los bienes patrimoniales.

En el caso del estudio del Patrimonio Histórico-Arqueológico se ha producido una gran optimización de instrumentos de investigación y documentación no invasiva, especialmente con los equipos propios de las exploraciones geofísicas. De manera resumida, se han desarrollado equipos en configuración de arrays, es decir basados en canales matriciales, con gran capacidad de exploración superficial, capaces de ofrecer visiones del subsuelo y sus elementos tridimensionales con calidad, definición y precisión. Tal es el caso de los equipos georradar<sup>3</sup> y magnetómetros multicanales<sup>4</sup>, los equipos

---

<sup>3</sup> GOODMAN, Dean, PIRO, Salvatore, *GPR remote sensing in archaeology*, 2013.

<sup>4</sup> ASPINALL, Arnold, GAFFNEY, Chris, SCHIMDT, Armin, *Magnetometry for Archaeologists*, Altamira Press, 2009.

de mapeos de suelos, o los tomógrafos y sismógrafos digitales, por citar los más usuales. Todos ellos ofrecen productos apropiados para su incorporación y tratamiento en los programas GIS.

Muy versátil, pues pueden emplearse para el estudio del territorio y el paisaje, pero también para la documentación de bienes patrimoniales inmuebles, independientemente de su categoría, son los RPAS (*Remotely Piloted Aircraft System*), o drones. Su potencial reside, por una parte, en el gran abaratamiento de costos que ha conocido su adquisición, y, en segundo lugar, por la cantidad de sensores diversos que pueden incorporar y con los cuales se obtiene información de relevancia para las Humanidades, entre otras muchas disciplinas<sup>5</sup>. Entre estos sensores disponemos de los equipos fotográficos, que, en combinación con la información que proporcionan los instrumentos de navegación aérea, permiten obtener ortomosáicos, Modelos Digitales de Elevaciones (MDT, MDS), topografías de precisión, y, como veremos más adelante, fotogrametrías aéreas, sean estas cenitales o verticales. Todos estos productos ofrecidos en los formatos antes mencionados y preparados para su incorporación en los repositorios GIS.

Otro instrumento de precisión óptica que ha conocido un gran desarrollo es el escáner laser terrestre. Desde modelos más básicos, como el empleado en este trabajo, que luego se describirá, hasta los potentes LiDAR terrestres, con capacidad para escanear con alta resolución grandes superficies de terreno, alcanzando hasta los 2.500 metros a la redonda, estos instrumentos permiten escanear tridimensionalmente cualquier tipo de objeto, terreno o edificio<sup>6</sup>, en este último caso, tanto por el exterior como del interior. Los formatos proporcionados son esencialmente nubes de puntos de alta densidad, a las cuales se les puede añadir información adicional obtenidos por sensores específicos, como fotografías o lecturas térmicas, por ejemplo.

---

<sup>5</sup> ANGÁS PAJAS, Jorge, URIBE AGUDO, Paula, “RPAS o drones aplicados al patrimonio cultural: de la documentación geométrica a las imágenes multiespectrales”, *La Ciencia y el arte VI: Ciencias experimentales y conservación del patrimonio*, 2017, 68-81.

<sup>6</sup> Un ejemplo de gran interés, aplicado al conjunto de la Alhambra, en MONTUFO, Antonio Manuel, LÓPEZ SÁNCHEZ, José Manuel, FERRARIO, Stefano, GÓMEZ CÁPITA, Isidoro, GARCÍA GARZÓN, Isabel, “Integración de sensores aéreos y terrestres para la producción de cartografía multiescala 3D en la Alhambra y su territorio”, *VAR* 3.7, 2012, 50-54.

Pues bien, como resultado de estos avances y de la confluencia sobre objetivos de registro y formatos y lenguajes comunes que se ha conseguido, con la aplicación de estos instrumentos podemos documentar todo tipo de elementos propios y relativos al Patrimonio Histórico-Arqueológico, creando productos virtuales, digitales, tridimensionales, georreferenciados y de alta calidad y precisión. La disposición de estos nuevos productos supone un salto cualitativo en la documentación patrimonial y una amplia ventana de posibilidades de uso en la cadena de valor del patrimonio, desde la investigación a la alta divulgación.

## La fotogrametría como método de documentación

Para valorar el alcance de este trabajo, resulta interesante efectuar un acercamiento al panorama actual y analizar las técnicas fotogramétricas empleadas para la medición de estructuras u objetos de grandes dimensiones con un elevado nivel de precisión.

La metrología es la ciencia que estudia las medidas y sus aplicaciones. Para ello, necesita obtener y expresar numéricamente el valor de cualquier magnitud física empleando los instrumentos adecuados para alcanzar la exactitud necesaria en cada caso. Entre las principales aplicaciones de la metrología se encuentra el ámbito científico. La metrología dimensional es un aspecto fundamental, las dimensiones y geometría de un objeto o estructura son características elementales. Para el desarrollo de este trabajo sobre metrología 3D a gran escala, la exactitud y precisión de las mediciones realizadas por medio de diferentes técnicas serán un aspecto esencial en el contexto patrimonial.

Para la medición a gran escala, principalmente se aplican cuatro métodos<sup>7</sup>: a) medición manual convencional con medidor de distancia láser; b) máquina de medición por coordenadas, máquina de medición tridimensional o CMM (Coordinate-measuring machine), dispositivo de medición directa que permite obtener las características geométricas de un objeto utilizando un dispositivo físico o puntero; c) con escaneo láser LiDAR (*Light Detection and Ranging* o

---

<sup>7</sup> KOELMAN, Herbert J., *Application of a photogrammetry-based system to measure and re-engineer ship hulls and ship parts: An industrial practices-based report*. CAD Computer Aided Design, 2010.

*Laser Imaging Detection and Ranging*), que a partir de un procedimiento de triangulación determinan la posición de un objeto, utilizando un patrón láser sobre el objeto que se pretende digitalizar; d) y mediante fotogrametría, cuyo objeto es estudiar y definir con precisión la forma, dimensiones y posición en el espacio de un objeto cualquiera utilizando esencialmente medidas hechas sobre una o varias fotografías de ese objeto<sup>8</sup>.

Al abordar la modelización fotogramétrica de un bien de carácter arquitectónico, el primer problema se relaciona con la morfología de las estructuras a documentar, que puede estar compuesta por regiones planas, cóncavas y convexas, y que puede presentar transiciones graduales o bruscas entre esas regiones. El caso de la Noria de Autrán, a pesar de no ser un elemento de grandes dimensiones, presenta una geometría relativamente compleja, por la presencia de contrafuertes dispuestos en torno a una estructura circular, y por reunir una combinación de estructuras aéreas y subterráneas. Además, el edificio se adapta a la topografía e inclinación del terreno natural, generando áreas niveladas y desniveladas en el conjunto arquitectónico. Cuando confluyen estas circunstancias se requieren capacidades de modelado particulares<sup>9</sup>. A menudo, la compleja geometría de las construcciones históricas hace necesario el uso de tecnologías de precisión para la obtención de los datos edilicios<sup>10</sup>.

La fotogrametría es una técnica por la cual se obtienen y determinan las propiedades geométricas de los objetos a partir de imágenes fotográficas, es decir, es la capacidad de hacer mediciones sobre fotografías. Para que esto sea posible es necesario un solapamiento de varias fotografías, pues una sola nos proporcionaría información sólo en dos dimensiones. La franja de solapamiento entre dos o más fotografías nos permite tener una visión estereoscópica y hacer mediciones tridimensionales. Por otra parte, alcanzar una precisión milimétrica considerando el tamaño del objetivo a modelizar no es trivial. La

---

<sup>8</sup> CLAVO, Luis Domingo. *Apuntes de fotogrametría*. S.l.: E.U.I.T. Topografía. Madrid, 1982.

<sup>9</sup> KOELMAN, Herbert J., *Application of a photogrammetry-based ...*

<sup>10</sup> NIETO-JULIÁN, Juan Enrique., ANTÓN, Daniel. y MOYANO, Juan José, *Implementation and Management of Structural Deformations into Historic Building Information Models*. *International Journal of Architectural Heritage* [en línea], vol. 0, no. 0, pp. 1-14, 2019. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/15583058.2019.1610523>. Consultado el 24/01/2021.

calidad del modelo tridimensional que se obtiene mediante fotogrametría de rango cercano y multimagen está afectada por el software fotogramétrico, la cámara y sus parámetros de configuración. También se ve afectada por las condiciones lumínicas, la textura, la complejidad del objeto de estudio, la nitidez de las fotografías, la ubicación, orientación de cada fotografía y la identificación de los puntos homólogos durante la fase de procesado<sup>11</sup>.

Debido a la reciente evolución de la fotografía digital, la fotogrametría se convierte en una valiosa alternativa para la medición de grandes construcciones, alcanzando la misma precisión y reduciendo significativamente el tiempo de medición de las estaciones totales y medidores láser que se utilizaban anteriormente<sup>12</sup>. La fotogrametría permite determinar el tamaño y la forma de un objeto a partir de imágenes fotográficas. Para ello, a través de algoritmos matemáticos obtiene la posición exacta de cada cámara en el instante de cada captura y también relaciona los puntos homólogos en cada foto. En concreto, la fotogrametría de rango cercano CRP (*close range photogrammetry*) es la técnica más usada en procesos de Ingeniería Inversa. Para facilitar el análisis de los resultados y mejorar la precisión, es habitual la colocación de marcas codificadas (dianas) y también reglas para determinar su escala. Para la elaboración de nuestro modelo tridimensional no se utilizaron marcas codificadas, lo que redujo considerablemente el tiempo de trabajo de campo.

Aunque el escaneo láser es una tecnología más moderna que la fotogrametría, ambas son comparables en sus principios. Para la realización de este trabajo, se emplearon ambas técnicas para obtener los beneficios de cada una. Las dos son aplicables a grandes estructuras y permiten alcanzar medidas con una precisión milimétrica, e incluso inferiores. Además, permiten trabajar manteniendo una distancia significativa entre el objetivo y el dispositivo de medición lo que agilizaron la creación del modelo. Ambas técnicas se catalogan por ello entre las No Invasivas. La combinación de fotogrametría y

---

<sup>11</sup> MARTÍNEZ, Santiago, *Evaluación en campo de una nueva técnica fotogramétrica de rango cercano y bajo coste basada en la correlación automática de imágenes*. S.l.: s.n., 2014.

<sup>12</sup> CUYPERS, Wim, VAN GESTEL, Nick, VOET, André, KRUTH, Jean-Pierre, MINGNEAU, Jeroen y BLEYS, Philip, *Optical measurement techniques for mobile and large-scale dimensional metrology*. *Optics and Lasers in Engineering*, vol. 47, no. 3-4, 2009, pp. 292-300.

escaneo láser es adecuada para modelar estructuras en condiciones desfavorables con precisión inferior al centímetro. Mientras que el escaneo láser proporciona información precisa de los bordes, la fotogrametría completa los datos espaciales entre estos bordes<sup>13</sup>.

Las nubes de puntos generadas por el escáner láser y CRP son muy densas lo que permite un mejor modelaje tridimensional de la realidad, pero por el contrario requieren mayor tiempo computacional y requisitos de almacenamiento, así como mayores dificultades en el manejo de los modelos. El método CRP genera datos RGB, mientras que el escáner láser produce solo valores de intensidad. Los datos RGB proporcionan imágenes más reales. Los modelos 3D pueden mejorarse combinando fotogrametría terrestre y aérea, lo que hace posible capturar elementos primarios y secundarios (por ejemplo, vegetación, senderos, etc.) que pueden resultar interesantes para la investigación<sup>14</sup>.

El escáner láser y la fotogrametría adquieren los datos con línea de visión directa sobre el objeto, debido a las dimensiones de las estructuras a modelizar, únicamente desde el suelo resulta más complejo realizarlo. Para obtener una reconstrucción completa del objeto será necesario el uso del RPAS<sup>15</sup>. Para la realización de este trabajo se empleó tanto fotogrametría terrestre como aérea con dos cámaras diferentes. Para la fotogrametría terrestre, las imágenes se tomaron con una cámara profesional de alta resolución con lente fija. En cambio, para la fotogrametría aérea se utilizó la cámara que incluye el propio drone de menores prestaciones. Dentro del proceso fotogramétrico, las prestaciones y componentes de la cámara fotográfica son elementos que afectan de forma considerable a la calidad de medida ya que son el punto de entrada de datos. Por último, teniendo en cuenta que los componentes ópticos de una cámara son imperfectos, la proyección entre la imagen y el objeto real no es lineal y repercuten negativamente en la conversión de 2D a 3D y viceversa. Debido a ello, se hace necesario la calibración de ambas cámaras.

---

<sup>13</sup> BURDZIAKOWSKI, Pawel y TYSIAC, Pawel, *Combined close range photogrammetry and terrestrial laser scanning for ship hull modelling*. Geosciences (Switzerland), 2019.

<sup>14</sup> BURDZIAKOWSKI, Pawel, TYSIAC, Pawel, *Combined close range ...*

<sup>15</sup> LUHMANN, Thomas, ROBSON, Stuart, KYLE, Stephen y BOEHM, Jan, *Close-Range Photogrammetry and 3D Imaging*. S.l.: s.n.,2013

## Los objetivos del trabajo

En esta aportación exponemos los resultados de la experimentación realizada en la aplicación fotogramétrica de los tres instrumentos sobre la noria de Autrán, distintos pero complementarios como ya se ha indicado: cámara fotográfica digital, escáner laser terrestre y RPAS.

Cada uno de estos instrumentos son capaces de obtener, de manera independiente, un producto fotogramétrico del edificio histórico. Sin embargo, para que el producto final proporcione una información patrimonial de utilidad, que pueda ser destinada a usos profesionales, debe ofrecer la mayor precisión y calidad de imagen, así como una correcta georreferenciación espacial y una integración topográfica del objeto modelado y sus partes. El objetivo principal, por tanto, es comparar el empleo de estos instrumentos y demostrar la mejora en los resultados y sus parámetros mediante el uso combinado de los mismos.

El interés de las técnicas fotogramétricas y la creciente accesibilidad de los recursos necesarios para su realización están contribuyendo a su rápida implantación, así, por ejemplo, disponemos ya de algún modelo tridimensional de la propia Noria de Autrán realizados por personas interesadas en la materia<sup>16</sup>. En nuestro caso, como objetivo específico planteamos la documentación fotogramétrica de la Noria de Autrán y su entorno inmediato con la mayor calidad posible, para poner sus resultados en el futuro a disposición del público interesado, para la visualización y consulta de los productos generados, en un espacio web destinado para tal fin.

Finalmente se expondrán algunas de las utilidades y aplicaciones prácticas que ofrece este tipo de documentos digitales, ejemplificados sobre la cadena del valor del patrimonio.

---

<sup>16</sup> <https://sketchfab.com/3d-models/noria-de-autran-212ae09d482d48128d956add79e875d3>. Consultado el 26/01/2021.

# El patrimonio histórico-arqueológico de El Almendral: el alfar romano y el caserío de Autrán.

El caso de estudio seleccionado se ubica en la finca El Almendral, parcela de forma pentagonal localizada al Noreste de la población de Puerto Real. Dentro de la finca, los vestigios analizados se sitúan en su ángulo Sureste. Se trata de un espacio donde se superponen dos asentamientos históricos de relevancia: un alfar romano productor de ánforas; y una explotación agraria de época contemporánea que comprendía en su momento, al menos, una cortijada y una noria de dimensiones poco usuales. Además, a unos 90 metros al Este de la Noria se ubican unos hornos de producción latericia, datados en los años centrales del siglo XVIII<sup>17</sup>, que se relacionaban con otra construcción rústica que aún se conservaba parcialmente en la década de los 80 del siglo pasado, y cuya planta rectangular se aprecia con claridad en ortofotografías como las del Vuelo Interministerial 1973-1986 o las del Vuelo Americano Serie B -1956-1957<sup>18</sup>.

La localización de un yacimiento romano relacionado con la producción anfórica fue dado a conocer por uno de nosotros<sup>19</sup>, definiendo unos vestigios arqueológicos detectados superficialmente que podían datarse entre mediados del siglo I a.C. y principios del I d.C. Posteriormente, entre los años 2010-2011, parte el yacimiento fue excavado con motivo de la ejecución de un taller de empleo promovido por el ayuntamiento de la localidad, documentándose diversos ambientes productivos y habitacionales del asenta-

---

<sup>17</sup> VÁZQUEZ RODRÍGUEZ, Agustín, “Los hornos-ladrilleras del yacimiento de El Almendral”, *Matagorda* 1, 2015, pp. 139-154. VÁZQUEZ RODRÍGUEZ, Agustín, *Taller de empleo: auxiliar de arqueología y auxiliar de restauración. “El Almendral” Puerto Real (Cádiz). Memoria final relativa al proyecto de actividad arqueológica puntual de control arqueológico de apoyo al proyecto de restauración y conservación en el yacimiento “El Almendral” Puerto Real (Cádiz)*. Nuestro agradecimiento al autor por facilitarnos el documento para su consulta.

<sup>18</sup> Véase el comparador cartográfico del IGN: <http://www.ign.es/web/mapasantiguos/index.html>

<sup>19</sup> LAGÓSTENA, Lázaro, *Alfarería romana en la Bahía de Cádiz*, Cádiz 1996, pp. 103-104.

miento artesanal romano, y ampliando su rango cronológico, que alcanzaría al menos el siglo II d.C.<sup>20</sup>

Respecto al caserío de Autrán, se trata de una explotación agraria implantada a mediados del siglo XVIII por Cipriano Autrán que constaba al menos de una cortijada, un ingenio aceitero y la noria objeto de este estudio. Este enclave, por su buena posición estratégica, jugó un papel militar en el contexto de las guerras napoleónicas, como punto de control del territorio por parte del ejército francés. Como consecuencia, y para evitar ulteriores ocupaciones militares por parte del enemigo, el cortijo fue objeto de demolición hacia finales de 1812 y principios de 1813<sup>21</sup>. De estas tareas de derribo se libró afortunadamente la noria, sobre la que se ejecutó un proyecto de conservación y restauración en el contexto de un segundo taller de empleo de promoción municipal, entre 2013 y 2014<sup>22</sup>.

La noria de Autrán constituye un excelente ejemplo de noria de sangre, con pocos paralelos en nuestro territorio, al menos en el mismo estado de conservación que este bien del patrimonio etnográfico portorrealense presenta. El pozo de la noria se nutre de una importante capa freática que alimenta otros puntos de agua que se explotaron en épocas recientes, algunos muy cercanos, localizados entre las laderas sureste del municipio y la línea costera, desde la propia población hasta las cercanías del Barrio de Jarana<sup>23</sup>. De hecho, el paralelo más cercano de la Noria de Autrán se localiza en la finca Huerta del Olivar, frente al Hospital Universitario de Puerto Real, aunque en este caso presenta un deficiente estado de conservación.

Pues bien, una de las singularidades del caso de estudio es que la noria y, posiblemente, una parte importante de la cortijada de Autrán se implantaron sobre el anterior asentamiento romano. Esta implantación afectó al yacimiento anterior en dos sentidos, por una parte, añadiendo un nivel de ocupación superior constituido por el cortijo, cuya afección exacta sobre el yacimiento romano no ha sido aún suficientemente evaluada; y, por otra parte, en el caso de la noria, además de superponerse sobre los vestigios

<sup>20</sup> VÁZQUEZ RODRÍGUEZ, Agustín, *Taller de empleo...*

<sup>21</sup> VÁZQUEZ RODRÍGUEZ, Agustín, “Los hornos-ladrilleras...”.

<sup>22</sup> <http://restauracionyarqueologiaelalmendral.blogspot.com/> Consultado el 24/01/2021.

<sup>23</sup> BARROS CANEDA, José Ramón, “El abastecimiento de aguas al Arsenal de la Carraca”, *Archivo Hispalense* 241, 1996, pp. 219-231.

romanos, la creación del pozo, necesariamente, destruyó niveles de ocupación de la alfarería antigua. La modelización tanto de la noria como del terreno ocupado por el cortijo nos permitiría ubicar con precisión tanto el volumen de los niveles superpuestos como del vaciado negativo provocado por la excavación del pozo, y en definitiva comprender mejor la evolución y el estado de conservación de cada fase del conjunto patrimonial.

## El caso de Estudio. Desarrollo de los trabajos.

### Técnicas, recursos, configuración empleada.

#### Fotogrametría aérea.

Para su realización se ha empleado un sistema RPAS constituido por un dron (*DJI Mavic Pro* capaz de realizar fotos a 12.35M de resolución y con una autonomía de vuelo de 27 minutos), su respectivo mando de control, conectado a una tableta digital (*Apple Ipad*) con un programa específico para gobernarlo de forma automática. Todo ello permite realizar rutas de vuelo sin piloto con un trazado definido previamente para optimizar las capturas<sup>24</sup>. El proyecto fotogramétrico aéreo fue precedido de una planificación del vuelo para fijar la altura, la escala y los recubrimientos longitudinales y transversales entre capturas fotográficas, y una inspección del terreno para determinar la cota máxima de los obstáculos más cercanos, como torres de electricidad.

Se establecieron dos tipos de vuelos. Unos orientados a obtener un modelo topográfico de la zona, para lo cual se analizó y determinó el trazado del dron, con un ángulo de cámara cenital y el modo y punto de enfoque. La duración total estos vuelos fue de 50 minutos y se tomaron un total de 360 fotografías, a 40 metros de altitud. Se colocaron dianas dentro del área de estudio y se recogieron su posición con el GPS centimétrico para georreferenciar los productos topográficos obtenidos. Otros nueve vuelos se des-

---

<sup>24</sup> El vuelo fotogramétrico se realiza con equipo registrado, piloto titulado y bajo el marco y autorizaciones de la operadora de drones UCA. <https://dron.uca.es/>

tinaron a obtener un modelo tridimensional de la Noria, planificados con diferentes trayectorias (lineales y circulares). Para cada una de ellas se determinó el ángulo de la cámara para realizar las capturas y el modo y punto de enfoque. La duración total de los vuelos fue de 40 minutos y se tomaron 307 fotografías a 33 metros de altura.



Figura 1. Trabajo de campo. Toma de datos con GPS de precisión.

Tras la programación, se realizaron los vuelos de forma automática. Los ajustes de exposición de cada captura fueron calculados automáticamente por el propio dron (ISO-100, Distancia focal 4.73, F/2.2). Todas las foto-

grafías se capturaron con una resolución de 4000x3000 píxeles. Haciendo uso de los programas específicos en un equipo informático en nuestro laboratorio, se determinaron las posiciones de cada captura fotográfica, su orientación y la nube de puntos. Por último, se generaron los productos obtenidos: Modelos Digitales de Elevaciones, Ortofotografías, Curvas de Nivel y Modelo 3D de la Noria y de sus inmediaciones.

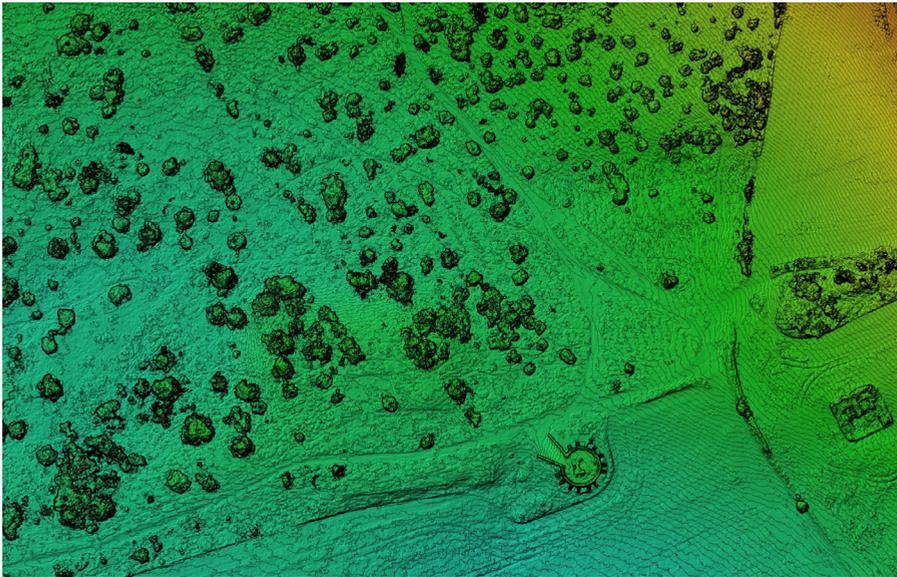


Figura 2. Modelo Digital de Superficie del entorno y topografía con curvas de nivel cada 20 cms.

Desde la perspectiva de la metodología de la fotogrametría aérea, describiremos ahora los instrumentos usados, el procesado de los datos y los programas empleados. Para los trabajo de campo los instrumentos utilizados en esta fase del proyecto fueron: boceto o croquis diseñado en laboratorio para planificar el área de interés y determinar los puntos de control; dianas para establecer los puntos de control sobre el terreno; GPS topográfico *Leica Viva GNSS GS 15* con procesamiento de datos RTK con precisión centimétrica para georreferenciar con precisión las dianas; trípode y tableta digital conectada al mando remoto del drone para monitorizar los vuelos programados; drone que permitió realizar los vuelos programados y realizar las cap-

turas fotográficas de cada vuelo; PC y software específicos, en nuestro caso, Agisoft Metashape, para procesar todas las fotografías realizadas y generar los productos.

Para la generación de todos los productos se utilizó el programa *Agisoft Metashape 1.7*. Inicialmente, a través de este programa, se alinearon las imágenes capturadas en campo. A continuación, se buscaron los puntos espaciales coincidentes por el solapamiento entre imágenes. Seguidamente y a partir de los datos anteriores, se creó la nube de puntos. La nube de puntos es la primera de las opciones disponibles para representar un objeto en tres dimensiones. Se genera un sistema de coordenadas tridimensional en el que se coloca un punto en el espacio, definido por sus coordenadas X, Y y Z. Repitiendo esta operación un número importante de veces (proceso de densificación) se consigue un conjunto de puntos que definen la superficie del objeto a estudiar. Al ser una representación espacial, esta técnica permite ya el cálculo de volúmenes en dichos objetos. A partir de la nube de puntos, se creó la malla para posteriormente generar el sólido final texturizado. Además, se compuso el modelo de teselas (red de triángulos interpolados) que permite reducir espacio y mejora el rendimiento del proceso. Por último, se generaron otros productos como modelos digitales, curvas de nivel y ortomosaicos.



Figura 3. Modelización de la Noria con fotogrametría aérea y empleo de RPAS

A partir de la fotogrametría aérea, se obtuvieron, además del Modelo 3D de la Noria, una ortofotografía georreferenciada del entorno, los datos necesarios para generar una topografía de precisión, con isolíneas de nivel de hasta 1 cm de diferencia de rango, un Modelo Digital de Superficie de la Noria. A continuación, se muestran algunos parámetros del procesamiento, primeramente, los datos de los vuelos destinados al modelo de la Noria.

<b>Tabla 1. Vuelo Modelo Noria</b>	
<b>Nube de Puntos</b>	
<i>Número de puntos</i>	4,693.559
<i>RMS error de reproyección</i>	0,26987 (0,893818 pix)
<i>Error de reproyección máximo</i>	0,805889 (25,3235 pix)
<i>Tamaño promedio de puntos característicos</i>	3,11864 pix
<b>Modelo Digital de Elevaciones</b>	
<i>Resolución</i>	2,45 cm/pix
<i>Densidad de puntos</i>	0,166 puntos/cm <sup>2</sup>

Seguidamente, se muestran los datos de los vuelos orientados a generar el modelo de la Noria y su topografía.

<b>Tabla 2. Vuelo Noria y Topografía</b>	
<b>Nube de Puntos</b>	
<i>Número de puntos</i>	49.016.384
<i>RMS error de reproyección</i>	0,680215 (6,60399 pix)
<i>Error de reproyección máximo</i>	581,552 (4995,87 pix)
<i>Tamaño promedio de puntos característicos</i>	14,5082 pix
<b>Modelo Digital de Elevaciones</b>	
<i>Resolución</i>	4,18 cm/pix
<i>Densidad de puntos</i>	571 puntos/ m <sup>2</sup>

## Fotogrametría obtenida con Escáner Láser

En nuestro caso, esta técnica se ha basado en el empleo de un equipo compacto y estático, colocado sobre un trípode y que fuimos estacionando en posiciones, previamente planificadas en laboratorio, dispuestas alrededor de la Noria. Se obtiene una nube de puntos con un procedimiento similar al explicado anteriormente. Al ser una representación espacial, esta técnica permite ya el cálculo de volúmenes y medidas en dichos objetos, además de posibilitar la obtención de secciones y vistas y cortes axonométricos del edificio en cuestión.

Para el trabajo de campo, los procesos e instrumentos utilizados en esta fase del proyecto fueron: boceto o croquis, como en el caso anterior; escáner láser Leica BLK 360; tableta digital; PC y software específico.

El escáner láser empleado usa un telémetro láser de 360° e imágenes panorámicas de alta definición para crear nubes de puntos 3D con precisión milimétrica. Incluye una Tecnología LiDAR capaz de capturar 360.000 puntos por segundo. Consta de tres cámaras HDR esféricas y panorámicas con una cámara de obtención de imágenes térmicas.

En el procedimiento de adquisición de datos se hicieron un total de 39 estacionamientos, 31 en el perímetro exterior de la Noria, 6 en la parte superior y 2 en la parte interior del pozo. Se crearon 145 enlaces entre estacionamientos. Al igual que con la fotogrametría terrestre realizada con equipo fotográfico, fue necesario realizar el mayor número de estacionamientos en el contorno exterior de la estructura para poder capturar todas las aristas y vértices que definen cada uno de los contrafuertes, dada la complejidad geométrica del edificio. También, hubo que evaluar la mejor ubicación para el estacionamiento inicial y la dirección del recorrido del resto de estacionamientos. Con el objetivo de conseguir una nube de puntos homogénea, hubo que definir la distancia entre estacionamientos y también la distancia hasta la pieza arquitectónica. En ocasiones, estas distancias fueron modificados algunos centímetros para optimizar la visión desde el estacionamiento.

Una vez realizados todos los estacionamientos, los datos capturados en el propio escáner son transferidos al ordenador para su tratamiento a través del programa *BLK Data Manager*. A continuación, es necesario el alineamiento de las 39 nubes de puntos que han sido obtenidas mediante los esta-

cionamientos. Para la realización de este paso, se empleó el programa *Leica Cyclone FIELD 360*, primero de manera automatizada, después ajustando manualmente los enlaces necesarios entre los datos de cada estacionamiento. Como último paso, y una vez generada una única nube de puntos, para el análisis de los datos y estudio de su planimetría se utilizó el programa *Leica Cyclone REGISTER 3DR*



Figura 4. Modelización de la Noria con Escáner Láser Terrestre

A continuación, y a partir de los datos anteriores, se generó la malla para posteriormente crear el sólido final texturizado. Como resultado del empleo del escáner láser se ha obtenido una representación tridimensional de la noria completa, incluida su parte interior con una precisión de 12 mm.

### Fotogrametría Terrestre obtenida con Equipo Fotográfico

Esta técnica se ha basado en el empleo de un equipo fotográfico profesional colocado sobre un monopie que fuimos estacionando en posiciones previamente planificadas en laboratorio para cubrir toda la superficie exterior y superior de la Noria.

Los instrumentos utilizados en esta fase del proyecto fueron: boceto o croquis previo; cinta métrica y medidor láser para conocer en todo momento

la distancia de la cámara a la estructura de la Noria; escalera para optimizar la captura de la parte exterior de la estructura y conseguir el máximo grado de ortogonalidad de la cámara con respecto a la superficie a fotografiar; equipo fotográfico Nikon D800 con lente fija de 50mm, equipo fotográfico profesional formato FULL FRAME con sensor de 36,3 megapíxeles, sistema AF de 51 puntos de enfoque; PC con 32 Gb de memoria RAM, procesador AMD Ryzen 7 1700 Eight-Core Processor y Tarjeta Gráfica Geforce GTX 1050 Ti; software específico *RealityCapture* 1.1 para procesado de todos los escaneos realizados y generación de los respectivos productos.

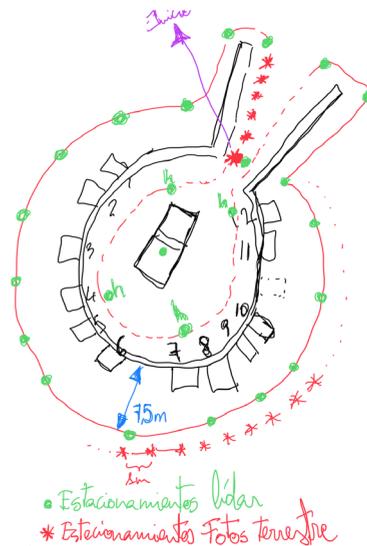


Figura 5. Croquis a mano alzada de planificación previa de estacionamientos fotogramétricos terrestres.

En el procedimiento de adquisición de datos se practicaron inicialmente varios test, se realizaron 285 fotos sobre una parte concreta de la Noria desde diferentes distancias: 3 m, 5 m., 7,5 m y 10 m para determinar la mejor posición para realizar este tipo de trabajo. También se realizaron pruebas con un trípode sobre el terreno y con monopie sobre una escalera de 1.70 m. de altura. Además, se hicieron pruebas a diferentes horas del día para valorar el efecto de las sombras sobre la toma de datos.

Entendiendo la nitidez como uno de los aspectos más importantes dentro de la fotogrametría de precisión, optimizar este factor pasa por gestionar un gran número de parámetros relacionados con el equipo fotográfico, pero sin despreciar otro tipo de factores como son la iluminación ambiental y la forma del objeto a modelizar. Para controlar la nitidez, resulta fundamental gestionar la profundidad de campo ya que determina en una fotografía el espacio de visión nítido. El ajuste de la apertura de diafragma está relacionado con la profundidad de campo. Cuanto menor sea la apertura del diafragma mayor será la profundidad de campo y el espacio de visión nítido. En nuestro caso, F13 será nuestro valor óptimo para el equipo fotográfico que hemos usado.

Otro factor relevante es la sensibilidad ISO, cuanto menor sea este valor menos ruido tendrán las capturas. En nuestro caso lo fijamos al valor mínimo de nuestro equipo que es 100. El enfoque y la velocidad de obturación, los fijó el equipo fotográfico de forma automática, lo que nos agilizó el trabajo de campo. Todas las capturas se realizaron a la máxima resolución ofrecida por el equipo fotográfico (7360x4912) y sin compresión. Finalmente, se realizaron 870 fotos a 7,5 metros de distancia de la construcción y utilizando el monopie sobre la escalera. Sólo con un trípode o monopie las fotos hubieran salido con un efecto de contrapicado que afectaría de forma negativa a la calidad del modelo 3D generado. El empleo de la escalera permitió reducir este efecto y alcanzar la perpendicularidad de la cámara con respecto a la superficie de la construcción.



Figura 6. Trabajo de campo. Registro fotográfico del borde de la estructura

Inicialmente, con el objetivo de conseguir una nube de puntos homogénea, hubo que definir la distancia entre capturas y también la distancia hasta la estructura. Estas distancias, son muy relevantes ya que reflejarán el solapamiento entre fotogramas y serán determinantes para los programas que realizarán la modelización 3D. En ocasiones, las distancias entre capturas fueron modificadas algunos centímetros para optimizar el encuadre de la zona a capturar. El encuadre también es otro factor valioso, ya que con él se consigue recoger y mantener únicamente el enfoque de la zona de interés, pero manteniendo a la vez, el grado de solape necesario con respecto al fotograma anterior.

Posteriormente, hubo que evaluar la mejor ubicación para comenzar el recorrido, la dirección del trazado a seguir y el sentido de este. Una vez fijado el estacionamiento inicial, se comenzó a recorrer todo el perímetro exterior de la Noria, realizando capturas a 7.5 metros de distancia de la estructura para captar la fachada externa. Siempre se buscó la ortogonalidad de la cámara con respecto a la superficie a fotografiar. Consecutivamente, se continuó por la parte interior de la estructura para recoger la cara interna, tratando de mantener siempre los mismos criterios indicados anteriormente, aunque la distancia al objeto hubo que reducirla considerablemente y adaptarnos al espacio interior que ofrece la construcción. Por último, se hizo otro trazado caminando sobre canto de la estructura para capturar el borde superior de la estructura. En esta ocasión, no se realizaron fotografías dentro del interior del pozo por

la escasa luminosidad de la zona, para ello hubiera sido necesario generar luz artificial por medio de dos focos alimentados por baterías y con gestión de intensidad y de temperatura de color. Como era previsible, el mayor número de capturas se realizó en el contorno exterior de la estructura con el objetivo de captar todas las aristas y vértices que definen cada uno de los contrafuertes.

El procesado de los datos en el laboratorio fue similar al realizado con los datos obtenidos por el escáner láser: los dos primeros pasos consistieron en alinear las imágenes capturadas en campo y, por otro lado, se buscaron los puntos espaciales coincidentes por el solapamiento entre imágenes. Como tercer paso se creó la Nube de puntos a partir de la gran densidad de puntos creada, durante el cuarto paso se creó una malla para posteriormente generar el sólido final texturizado. También, a partir de la nube de puntos, se creó el Modelo de teselas (red de triángulos interpolados) que permite reducir espacio y mejora el rendimiento del proceso.



Figura 7. Modelización de la Noria con fotogrametría terrestre con equipo fotográfico profesional.

A partir de esta fotogrametría terrestre se ha generado una representación tridimensional de la noria completa, sin incluir su parte interior. A continua-

ción, se muestran algunos parámetros del procesamiento, primeramente, los datos generados con el equipo fotográfico.

<b>Tabla 3. Fotogrametría terrestre con equipo fotográfico</b>	
<i>Número de triángulos</i>	875.5M (875.536.165)
<i>Número de vértices</i>	439.2M (439.214.678)
<i>Tamaño de tesela</i>	0.000662 unidades por tesela

Para terminar, se muestran los mismos parámetros, pero para los datos combinados generados por el escáner láser junto con el equipo fotográfico.

<b>Tabla 4. Fotogrametría terrestre combinando equipo fotográfico y escáner láser</b>	
<i>Número de triángulos</i>	1.1B (1.071.440.648)
<i>Número de vértices</i>	537.3M (537.313.108)
<i>Tamaño de tesela</i>	0.000662 unidades por tesela

## CONCLUSIONES

La fotogrametría se está constituyendo como un eficaz método de documentación del patrimonio, y su implantación se produce a buen ritmo entre los expertos de las distintas disciplinas que se relacionan con estos bienes culturales<sup>25</sup>. Esta práctica documental está permeando desde las grandes obras representativas del mejor patrimonio mundial hacia los distintos niveles del patrimonio local. En esta contribución presentamos distintas posibilidades de aplicación con diferentes instrumentos, con el objetivo de alcanzar una cada vez más precisa producción de modelos tridimensionales de nuestros bienes culturales, que tenga además uso en el marco de la cadena de valor del Patrimonio<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> Véase por ejemplo la web de UNESCO en Sketchfab: <https://sketchfab.com/tags/unesco-world-heritage-site-cultural-heritage>. O el ambicioso proyecto Global Digital Heritage: <https://globaldigitalheritage.org/>. Consultados el 27/01/2021.

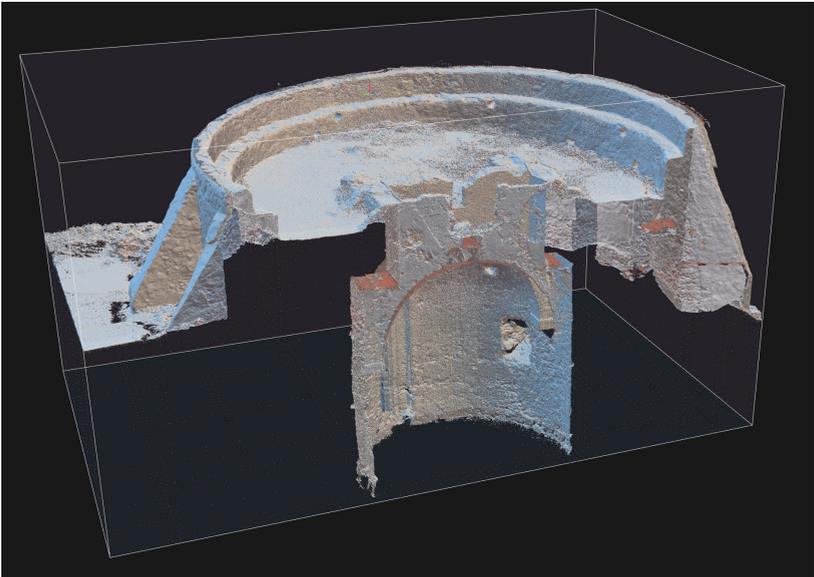
<sup>26</sup> CRIADO BOADO, Felipe, “Hacia un modelo integrado de gestión de investigación y gestión del Patrimonio Histórico: La cadena interpretativa como propuesta”, *Boletín del*

Como resultado se presentan distintos modelos tridimensionales de calidad de la Noria de Autrán y de la topografía de su entorno. Estos modelos tienen por sí mismo relevancia para la divulgación científica, y para su uso en la difusión del patrimonio local promoviendo su conocimiento y su valoración. Las aplicaciones de estas técnicas sin embargo van más allá de estos productos finales idóneos para los nuevos formatos de comunicación.

Una de las principales aplicaciones reside en la precisa documentación del bien, con modelos 3D de gran precisión, que muestran al detalle la arquitectura de la noria. Además, estos modelos permiten tomar todo tipo de mediciones, lineales y volumétricas, sobre el objeto de estudio, y optimiza la conversión de los datos a planimetrías arquitectónicas tradicionales. Con secciones y cortes tomográficos en cualquier dirección, los modelos obtenidos diseccionan la edificación de la Noria de Autrán. Así, por ejemplo, podemos apreciar con claridad la adaptación del edificio a la topografía del terreno preexistente, o las cotas a las que se sitúa el pozo interior en relación con este nivel topográfico, o con otras partes de la obra hidráulica.

El análisis arquitectónico del edificio es mucho más accesible al disponer de estos modelos virtuales. Sabemos del uso de estas propiedades rústicas de Autrán con fines militares en el contexto de las Guerras Napoleónicas. Quizá la propia noria sufriera modificaciones estructurales con objeto de adaptarla a esos fines. Así, los contrafuertes característicos que presenta, que no son usuales en este tipo de edificios, pueden asociarse tanto con funcionalidades originales para contrarrestar las fuerzas provocadas por la pendiente de asiento de la noria, como con objeto de reforzar una plataforma susceptible de acoger elementos de artillería. De la misma manera el anillo circular superior de la noria puede ser original o añadido, en este último caso como parapeto, muy habitual en las obras militares de fortificación. La propia rampa de acceso a la noria carece de simetría en relación con el conjunto del edificio. El lateral suroeste de este acceso es en realidad una conducción de agua, que finaliza actualmente en un arco del que se conserva la mitad. Mientras el lateral noreste parece ser en planta el que rompe la simetría. Tampoco en este caso sabemos si el elemento es original o modificado por necesidades de

acceso con artillería a la plataforma superior. Para la resolución de este tipo de hipótesis constructivas, pues no se trata ahora más que de ejemplificar ese uso, supone un salto cualitativo la disposición de estos productos tridimensionales de precisión.



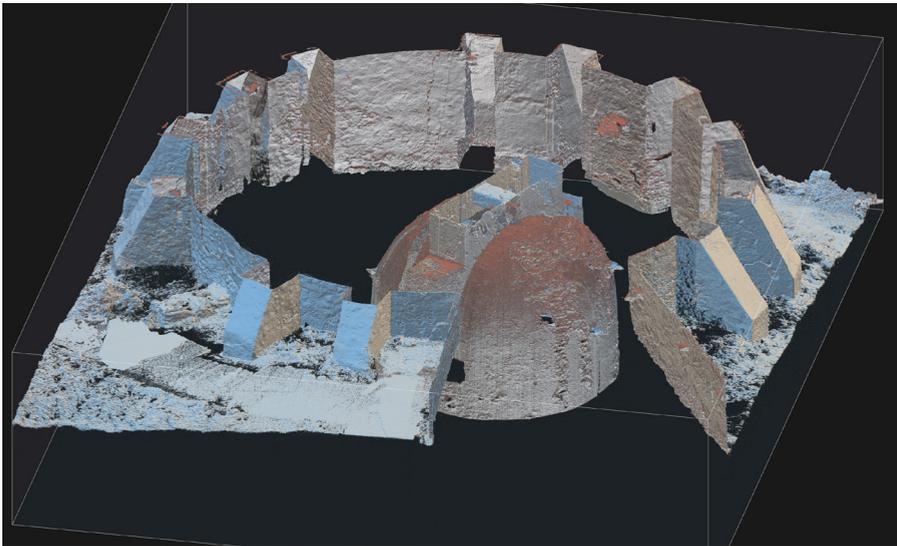


Figura 8. Diversas secciones de la noria realizadas sobre el modelo renderizado.

Ciertamente, en este caso, la noria ha sido sometida un proyecto de restauración y conservación<sup>27</sup>. Pero otro de los usos relevantes que la fotogrametría de precisión permite es el de la diagnosis del estado de conservación, así como la identificación de patologías constructivas en los edificios históri-

<sup>27</sup> VÁZQUEZ RODRÍGUEZ, Agustín, *Taller de empleo...*

cos. También es de gran utilidad para registrar el estado de un bien antes de someterlo a procesos de restauración o rehabilitación. El ejemplo más claro en relación con el potencial para la diagnosis lo hallamos aquí en el pozo y en la bóveda del mismo, los elementos más inaccesibles de la noria. Nuestro escaneo del interior del pozo, aunque con fines experimentales, permite detectar y analizar potenciales problemas de la estructura, como desprendimientos de elementos, grietas, filtraciones, etc.

Ya hemos comentado anteriormente la problemática que afecta a asentamientos superpuestos de distintas etapas históricas, como es también aquí el caso. Los Modelos Digitales de Elevaciones, sean de superficies o del terreno, combinados con los tridimensionales de los elementos emergentes, obtenidos con las técnicas fotogramétricas, ayudan a analizar y comprender la secuencia habitacional de estos espacios. Por poner un ejemplo, podemos calcular el volumen del pozo de la noria, y conociendo la información estratigráfica del yacimiento romano, saber con mucha exactitud los metros cúbicos de tierra extraído en época contemporánea sobre la ocupación anterior, así como preguntarnos acerca de cual fue el destino de este material. En esta ocasión, quizá se empleó para rellenar el espacio entre el pozo y la estructura anular exterior de la noria. Este tipo de información interesa al arqueólogo que proyecte una actuación en lugares con este tipo de casuísticas. De la misma manera se podría proceder para evaluar la afección del cortijo de Autrán sobre el mismo yacimiento romano. A propósito, la fotogrametría aérea permite, no sólo apreciar la huella de las catas realizadas sobre el edificio contemporáneo en el marco de los talleres de empleo, también apreciar la morfología general de esta parte de la cortijada.

En suma, hemos destacado algunas de las aplicaciones más evidentes de la técnica, sin duda se podrían identificar muchas más. El empleo de la fotogrametría se implantará en la creación de los futuros *corpora* documentales del patrimonio histórico-cultural. El ejemplo de la Noria de Autrán no es más que uno de los numerosos casos de estudio en los que podemos actuar, siempre con el objetivo principal de obtener información sin alterar el registro material, sea del tipo que sea, uno de los principios de la Investigación no Invasiva.

# **Normandía y la sal de la bahía alrededor de 1575**

Normandy and the salt of the bay  
by the year 1575

Francis Brumont

Universidad de Toulouse-Jean-Jaurès

## RESUMEN

En este artículo se analiza el importante tráfico de sal que existió entre la bahía de Cádiz y los puertos normandos en la segunda mitad del siglo XVI. Puerto Real aparece en los protocolos notariales de Normandía entre los lugares que abastecían de sal a este sector de la fachada atlántica de Francia. Esta sal se redistribuía a los mercados interiores franceses y se empleaba en grandes cantidades en las pesquerías de Terranova. La sal puertorrealeña fue uno de los productos que formaron parte de los circuitos comerciales atlánticos de la temprana Edad Moderna.

## PALABRAS CLAVE

Circuitos atlánticos, comercio de sal, puertos normandos, Bahía de Cádiz, siglo XVI.

## ABSTRACT

This paper analyzes the important salt traffic that existed between the Bay of Cadiz and the Normand ports in the second half of the 16th century. Puerto Real appears in the notarial protocols of Normandy among the places that supplied salt to this sector of the Atlantic coast of France. This salt was redistributed to French domestic markets and used in large quantities in Newfoundland fisheries. Puerto Real salt was one of the products that formed part of the Atlantic commercial circuits of the early Modern Age.

## KEYWORDS

Atlantic circuits, salt trade, Norman ports, Bay of Cadiz, 16th century.

Las relaciones comerciales —y humanas— entre Normandía y Andalucía, basadas en el intercambio de productos agrícolas y materias primas (lana, aceite, vino) contra productos industriales (telas y paños) son bastante antiguas y experimentaron un fuerte desarrollo en el siglo XVI, a medida que se intensificaba el tráfico transatlántico<sup>1</sup>. Los puertos de la Alta Normandía (Ruán, Le Havre, Dieppe, entre otros) eran los que copaban la mayor parte de estos intercambios, porque su hinterland, que comprendía gran parte de las provincias más pobladas y más ricas del reino, les proporcionaba las mercancías que necesitaban y era un inmenso mercado para sus importaciones. Las ferias de Lyon complementaban estas aportaciones con productos del Mediterráneo al tiempo que permitían la salida hacia Italia y el Mediterráneo oriental de las mercancías llegadas del Nuevo Mundo. Este flujo continuo de intercambios permanece con mucho vigor en los primeros decenios de las llamadas Guerras de Religión, que empiezan en 1562, sin duda hasta 1589, cuando la llegada al trono de un rey hugonote, Enrique IV, y las intervenciones extranjeras multiplican las dificultades tanto en el comercio interior como en el trasatlántico: así, entre 1571 y 1588 salieron de Le Havre hacia

---

<sup>1</sup> MOLLAT, Michel. *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge. Étude d'histoire économique et sociale*, París : Plon, 1952, pp. 215-248 y mapa, p. 602 ; BRUMONT, Francis. « Las relaciones económicas entre Normandía y Andalucía en el siglo XVI », *Studia Histórica. Historia Moderna*, 42, n° 1, 2020, pp. 13-37.

África, Brasil y el Caribe español 260 barcos, y sólo 103 entre 1589 y 1610<sup>2</sup>. Pero, para la época que nos interesa aquí, los años 1570, las perturbaciones se limitaron a las dificultades habituales de la navegación de largo o mediano recorrido: tempestades y corsarios (o piratas).

Entre los productos que navegaban sin cesar en la fachada atlántica, la sal figuraba entre los que se pueden llamar los cinco grandes (sin orden de prelación): trigo, vino, pastel, telas y paños y sal. A partir de 1560, aproximadamente, el pastel perdió mucha de su importancia, pero los demás productos siguieron dominando los intercambios, con más o menos regularidad, según las fluctuaciones de la oferta y de la demanda. Esto se producía también para la sal, cuando veranos lluviosos y escasos de sol hacían disminuir fuertemente la producción, lo que ocurría bastante a menudo en las salinas del Atlántico francés, de manera que los mercaderes de sal tenían que recurrir a fuentes exteriores, en Portugal o en España. Así, en torno a 1575, se produjo un episodio que vamos a estudiar aquí, durante el cual la sal de la Península llegó en grandes cantidades a los puertos franceses, normandos en nuestro caso.

Veremos pues primero por qué la demanda de sal es tan importante en estos puertos y como se organiza su distribución entre los distintos interesados, antes de estudiar las consecuencias de la escasez de sal que benefició a las salinas de la Bahía de Cádiz.

La documentación manejada es la habitual en estos estudios, cuando faltan los registros de entrada y salida de los puertos: los protocolos notariales, en los cuales encontramos gran cantidad de fletamentos, que mencionan, en su caso, que el barco tiene que cargarse enteramente de sal; si se trata de barcos pesqueros que van a Terranova, también se especifica a dónde tienen que “coger su sal”. En fin, podemos valernos de algunas compras que mencionan el lugar de donde procede la sal. Disponemos de los registros de los tabeliones (así se llaman en Normandía) de los dos puertos más importantes: Ruán desde

---

<sup>2</sup> BARREY, Philippe. *Le Havre maritime du XVIe au XVIIIe siècle*, París : Hachette, 1917, p. 70.

1520<sup>3</sup> y Le Havre, desde finales de 1570<sup>4</sup>; los protocolos del otro gran puerto, Dieppe, fueron quemados por un ataque inglés a finales del siglo XVII, de manera que para este puerto solo tenemos algunas menciones en los registros de Ruán y Le Havre. Como es habitual con este tipo de documentos, el historiador no puede esperar llegar a una cuantificación de los intercambios, pero sí a sus modalidades y a su cronología, como vamos a intentarlo más abajo. De la misma manera, en lo que toca al consumo y comercio de la sal, solo podemos dar datos cualitativos sobre la organización del sistema de distribución y sobre las direcciones del tráfico, tanto marítimo como terrestre.

## LA SAL EN NORMANDÍA

La producción de sal en la provincia había tenido cierta importancia en la Edad Media, pero en nuestra época ya no se producía casi nada y el ducado tenía que valerse de importaciones en grandes cantidades, porque la sal que llegaba a Ruán abastecía a gran parte de la Cuenca de París y, aún algunas provincias más alejadas, como Borgoña, o extranjeras, como los Países Bajos<sup>5</sup>.

### El sistema de la gabela

Un producto de consumo imprescindible como la sal no podía sino haber atraído la mirada de las autoridades que buscaban siempre de donde sacar dinero y eso de tiempo inmemorial. Autoridades que podían ser locales, como los señores o las ciudades, o estatales; en Francia, el sistema imperante y casi universal se conocía como *gabelle*, sacando su nombre del impuesto que gravaba el producto<sup>6</sup>. Era un sistema muy complejo, instalado a mediados del siglo XIV: no solo regulaba el precio de la sal, sino la cantidad que

---

<sup>3</sup> Para los años 1570, Archives Départementales de la Seine-Maritime, (ADSM en adelante) 2E1/469 a 2E1/533. Estos protocolos están en línea en el sitio del archivo : [http://www.archivesdepartementales76.net/rechercher/archives-en-ligne/notaires/?id=recherche\\_guidee\\_tab\\_rouen](http://www.archivesdepartementales76.net/rechercher/archives-en-ligne/notaires/?id=recherche_guidee_tab_rouen).

<sup>4</sup> ADSM, 2E70/2 a 2E70/35 ; también en línea : [http://recherche.archivesdepartementales76.net/?id=recherche\\_guidee\\_notaires](http://recherche.archivesdepartementales76.net/?id=recherche_guidee_notaires).

<sup>5</sup> MOLLAT, M. *Le commerce maritime normand...*, *op. cit.*, pp. 186-187 et 305-309.

<sup>6</sup> Un resumen cómodo: BAYARD, François. “Gabelle”, in BLUCHE, François. *Dictionnaire du Grand Siècle*, París: Fayard, 2<sup>a</sup> ed., 2005, pp. 631-632.

tenía que consumir cada familia, precio y cantidad que variaban según las provincias. Normandía, como la mayoría del Reino, formaba parte de lo que se llamaba “países de grande gabela”, las provincias que tenían que consumir más sal y pagarla al precio más elevado. Para regular y controlar el comercio y venta de la sal, se había instalado un sistema de alfolíes (*greniers à sel*) donde cada uno tenía que ir a comprarla. A partir de 1578, estos alfolíes se arrendaron al mejor postor por uno o más años, atrayendo a muchos mercaderes que pujaban por uno o varios de estos alfolíes: muchos se encontraban en Ruán, donde podían comprar la sal que necesitaban para abastecerlos.

Y es que Normandía, y sobre todo la Alta Normandía, o sea el bajo valle del río Sena, tenía que recibir enormes cantidades de sal por varias razones.

Primero, había que abastecer el ducado de Normandía con su capital, Ruán, de unos 60000 habitantes, la segunda ciudad más poblada del Reino, y su campo muy densamente poblado, con sus pequeños centros industriales, esparcidos por toda la provincia (textil, cueros, hierro, etc.). Ruán ejercía un verdadero monopolio de hecho en el abastecimiento de la provincia, ya que la sal que no pasaba por su puerto tenía que pagar un derecho bastante elevado<sup>7</sup>.

Pero esto no era lo más importante: el Sena es una vía ideal para el transporte de mercancías llegadas de fuera, del Atlántico en nuestro caso, para la Cuenca de París y, más allá, Borgoña, Lyon y el Mediterráneo, uniendo la cuenca del Sena con la del Ródano con una corta ruta terrestre. Como aparece claramente sobre el mapa dibujado por Michel Mollat, el Sena y sus afluentes permitían llegar muy adentro en las tierras hasta Picardía y Borgoña, lo que es una baza importantísima para transportar un producto pesado y de poco valor como la sal<sup>8</sup>.

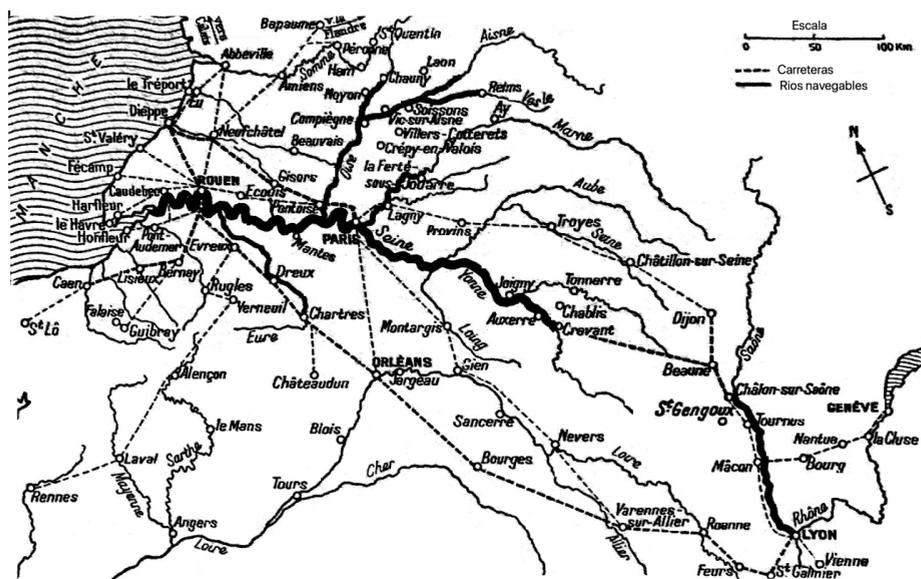
En fin: los puertos de la Alta Normandía mandaban a Terranova cada año centenares de barcos pesqueros cargados de sal<sup>9</sup>. Como veremos, normalmente, esta sal se cargaba en los puertos de salida, pero sobre todo en las costas francesas, y en años excepcionales de escasez y carestía podían dirigirse a otros lugares, Portugal o Andalucía.

---

<sup>7</sup> MOLLAT, M. *Le commerce maritime normand...*, *op. cit.*, p. 305.

<sup>8</sup> *Id.*, mapa p. 309.

<sup>9</sup> BRUMONT, F. « Les Normands à Terre-Neuve au XVI<sup>e</sup> siècle », *Annales de Normandie*, 68<sup>e</sup> année, n° 2, 2018, pp. 35-60.



El hinterland de Ruán<sup>10</sup>

## LOS CAMINOS DE LA SAL

Tradicionalmente, los barcos normandos iban a cargar sal en dos zonas que llamaban la Bahía y Brouage, términos que aparecen casi siempre, tanto en los contratos de fletamentos de los barcos pesqueros como en los contratos de compra-venta o de transporte de la sal. La Bahía (*la Baie*), más precisamente Bahía de Bourgneuf, es un conjunto de salinas situadas en el sur de Bretaña, cerca de la desembocadura del Loira, conocidas hoy como salinas de Guérande, a las que hay que añadir las de la Isla de Noirmoutier, situada un poco más al sur. Brouage era un antiguo puerto situado cerca de La Rochela, muy activo en la Edad Media, pero ya en el XVI alejado del mar por el enarenamiento de sus accesos, pero se seguía usando este nombre para nombrar un conjunto disperso de salinas situadas al sur de La Rochela y en algunas de las islas vecinas (Isla de Ré). Las ventajas de estas zonas radicaban en su relativa proximidad, la presencia de numerosos puertos y de gran número

<sup>10</sup> MOLLAT, M. *Le commerce maritime normand...*, *op. cit.*, p. 603 (ligeramente modificado).

de armadores y marineros cuyos barcos, generalmente de tamaño reducido, mantenían el tráfico, en competencia con bretones y normandos, en una zona situada entre Burdeos y Flandes. Sólo en La Rochela se podían encontrar barcos más grandes que participaban en el comercio transatlántico.

Y es que el comercio de la sal necesitaba el empleo de centenares de barcos, aunque, como ya se ha dicho, no hay ninguna fuente global para tener una idea, aunque aproximada, de la cantidad de viajes que necesitaba el abastecimiento de los puertos normandos. Lo único que sabemos procede de una serie de cuentas de salida de barcos para la isla de Noirmoutier en la primera mitad del siglo: de más de 200 barcos que salían cada año cargados de sal de esta isla unos 25 se dirigían hacia Normandía<sup>11</sup>. Es muy poco, pero como no hemos encontrado ningún barco procedente de dicha isla en los archivos normandos, es cierto que esta cifra no tiene gran significado. La mayoría de la sal procedía de “Brouage”, siendo menos importante la de Bourgneuf. Llegaba a los puertos normandos en barcos de los puertos las zonas de producción, la mayoría de los alrededores de La Rochela (Marennes, Olonne, etc.), o bien en barcos normandos procedentes de pequeños puertos como Quillebeuf o Saint-Valéry en Caux. En muchos años, debido a la inseguridad de los mares y a la presencia de corsarios o piratas de varios orígenes, se montaban verdaderas expediciones acompañadas por uno o dos barcos armados: los fletamentos especifican que los barcos tenían que ir con los demás y no aislados, ya que eran barcos pequeños (30-40 toneladas) y no hubieran podido defenderse. Para los que iban a Terranova, iban a “tomar su sal”, como decían los escribanos, en los mismos lugares, para zarpar después hacia sus lugares de pesca. Cabe señalar que, si esto era la norma, no faltan menciones de barcos pesqueros que se abastecían en Setúbal, como ya señaló Michel Mollat<sup>12</sup>.

Los arrendadores de los alfolíes eran los más interesados en el comercio de la sal, porque necesitaban abastecerlos con regularidad y eran los grandes beneficiarios del sistema de la gabela. Como esta actividad imponía la inmovilización de grandes cantidades de dinero durante largo tiempo, estaba, ya a finales del siglo XV, en manos de sociedades potentes que Michel Mollat no duda en cua-

---

<sup>11</sup> BOUHIER, Claude. « Les Normands et le commerce du sel. Les liens avec Noirmoutier (1506-1547) », *Études Normandes*, 37<sup>e</sup> année, n° 2, 1988, pp. 53-63.

<sup>12</sup> MOLLAT, M. *Le commerce maritime normand...*, *op. cit.*, p. 265.

lificar de “capitalistas”<sup>13</sup>. En nuestra época, no hay grandes cambios: son sociedades de mercaderes de París, de Troyes, en Champaña, de Dijon, en Borgoña, o de Ruán, las que copan los armamentos de los barcos y las compras de sal. De manera que parte de los beneficios del monopolio real recaían en manos de emprendedores privados, ya que la monarquía no tenía los agentes, ni tampoco los fondos, que hubieran sido imprescindibles para proveer los mercados.

## LA CRISIS DE 1574-75

Parecidas a las crisis de subsistencias que nacían de malas cosechas, de vez en cuando se producían escaseces en la producción de sal, debidas a una meteorología deficiente, y particularmente a veranos lluviosos y poco soleados que no permitían la evaporación del agua en las salinas. Estos episodios podían producirse en la fachada atlántica francesa y, en tal caso, había que recurrir a fuentes alternativas. Y, como en las crisis de subsistencias, los grandes mercaderes veían una oportunidad para sacar beneficios extraordinarios de tal escasez, gracias a la red de corresponsales, factores o socios que tenían en varios países, que les proporcionaba toda la información necesaria, amén de los capitales y personal adecuados. En estos años, suelen aparecer nuevos mercaderes en estos mercados, el trigo, la sal, que no les interesaban normalmente, pero que, siendo productos de demanda obligada, alcanzaban altos precios en tiempos de penuria y podían proporcionar beneficios extraordinarios.

Los primeros indicios de la escasez de sal en la costa francesa aparecen en la correspondencia del gran mercader de Medina del Campo, Simón Ruiz: su sobrino Julien le escribe de Nantes, en setiembre 1574, que unos cien barcos han zarpado de Bretaña para Setúbal<sup>14</sup>. De Normandía, el 5 de octubre había salido una flota, sin duda acompañada por barcos armados, para ir a buscar sal “en España”, lo que sabemos porque otros cinco no salieron con los demás y

---

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 308.

<sup>14</sup> LAPEYRE, Henri. *Une famille de marchands, les Ruiz. Contribution à l'étude du commerce entre la France et l'Espagne au temps de Philippe II*, París : Armand-Colin, 1955, p. 544.

se presentaron ante el escribano para certificarlo<sup>15</sup>. En esta misma escribanía, otros documentos, sobre todo préstamos, proporcionan suficiente precisión acerca de lo que llaman “España”: Sanlúcar, Puerto Real, El Puerto de Santa-María, son los nombres que se citan la mayoría de las veces<sup>16</sup>. A principios de noviembre, el *Jonas*, de 90 toneladas, armado para Terranova, sale de Le Havre para ir hasta Sanlúcar y El Puerto “en la bahía de Cádiz” para “recoger su sal”<sup>17</sup>. Y durante los meses siguientes, otros barcos siguen la misma ruta, teniendo que ir a por sal a la Bahía, aunque a veces tienen la posibilidad de parar primero en Portugal. El 10 de noviembre de este mismo año, el arrendador del pequeño alfolí de Caudebec compra tres moyos y tres cuartos de “sal blanca de España” al maestre de un barco de Boulogne a un precio muy elevado: 250 libras el moyo<sup>18</sup>, cuando poco después se vende a 160 libras<sup>19</sup>.

Y es que las fluctuaciones rápidas y desordenadas de sus precios es lo que caracteriza el comercio de este producto<sup>20</sup>. Además, siendo una mercancía pesada y de bajo precio relativo, el monto de los fletes era muy elevado, comparado con el valor de la cargazón, pudiendo igualar a este, de manera que, si los precios no eran los esperados, a causa del coste del transporte las pérdidas podían ser notables. Un producto muy especulativo, pues, pero también muy arriesgado: se podía ganar mucho si el barco llegaba de los primeros o si el tiempo empeoraba, dejando entrever una pésima cosecha, pero se podía perder también grandes cantidades por circunstancias opuestas. Los Ruiz de Nantes, en compañía con Simón Ruiz, perdieron sin duda más que ganaron, aunque las primeras ventas, en noviembre 1574, fueron muy buenas (40000 libras de beneficios en la venta de 400 moyos de sal portuguesa), el año siguiente sufrieron pérdidas sin duda más elevadas<sup>21</sup>.

El año 1575 fue algo raro, de manera que para ganar dineros había que tener un poco o mucha suerte: hasta agosto hubo muchas lluvias y los precios

---

<sup>15</sup> ADSM, 2E70/18, n° 32 (23-X-1574).

<sup>16</sup> ADSM, 2E70/16 y 2E70/18 (setiembre-octubre 1574).

<sup>17</sup> ADSM, 2E70/18, n° 101 (13-XI-1574).

<sup>18</sup> ADSM, 2E70/18, n° 93 (10-XI-1574).

<sup>19</sup> ADSM, 2E70/18, n° 147 (1-XII-1574), n° 203 (10-XII-1574) o 248 (23-XII-1574) entre otros.

<sup>20</sup> LAPEYRE, H. *Une famille de marchands...*, *op. cit.*, pp. 545-548.

<sup>21</sup> *Ibid.*, p. 546.

eran exorbitantes. Para Portugal los fletes eran muy altos y en este país no tardó en faltar sal por la fuerte demanda; en Nantes, el moyo alcanzó hasta 240 libras, pero la última semana de agosto y primera mitad de setiembre fueron tan calurosos que se pudo hacer una buena cosecha, haciendo bajar los precios a 90 libras el moyo. Para los que tenían barcos cargados o por cargar en Portugal o Andalucía, era una catástrofe<sup>22</sup>.

En realidad, la situación era mucho más compleja que la que refleja la correspondencia de Ruiz, como lo demuestran las operaciones de compra-venta de sal en el puerto de Le Havre en este mismo año 1575. Los precios son muy variables y dependen en parte del lugar de origen de la sal, pero solo en parte: en enero y febrero encontramos sal de Portugal a 120 libras el moyo y de España a 140 y 150 libras<sup>23</sup>; en otoño, sal de Portugal a 260, 160, 130 o 116 libras el moyo, sal de Olona (Brouage) a 260, 220, 175 y 130 libras, sal de España a 200 y 112 libras<sup>24</sup>. En 1576, los precios bajaron de manera notable: la sal de Brouage se vende a 130 libras el moyo en enero-febrero y a 55-70 en setiembre<sup>25</sup>. La búsqueda de sal fuera de las zonas acostumbradas se refleja también en las variaciones del precio de los fletes: para Setúbal, se pagaba 25 libras/moyo en marzo de 1574, 38 en diciembre, 45 en julio 1575 y 50-52 en agosto, o sea un aumento del 100%<sup>26</sup>. Para la Bahía de Cádiz, el aumento es más difícil de medir porque no tenemos datos para el período anterior a la crisis: se pagó a 45 libras en marzo de 1575 y a 52,5 en agosto<sup>27</sup>. Pero es muy posible que en estos meses su incidencia sobre el coste total fuera inferior a lo que era un año antes, y, como la demanda era tan elevada, no importaba pagar tanto para Setúbal, que está más cerca, como para Sanlúcar o El Puerto. No obstante, esta carga tenía que pesar en las bolsas de los armadores, ya que son más numerosos los impagos de fletes, teniendo los maestros que recurrir a la justicia para cobrar lo que se les debía. Un ejemplo: el 14 de mayo de 1575 los capitanes de los barcos llamados la *Buena Esperanza*, la *María* y la

---

<sup>22</sup> *Ibid.*, pp. 542-548.

<sup>23</sup> ADSM, 2E70/20 (enero-febrero 1575).

<sup>24</sup> ADSM, 2E70/19 y 2E70/24 (octubre-diciembre 1575).

<sup>25</sup> ADSM, 2E70/25 (1576); Julien Ruiz da una cifra de 60 libras por moyo para junio (LAPEYRE, H. *Une famille de marchands...*, *op. cit.*, p. 546).

<sup>26</sup> ADSM, 2E70/14, 2E70/18 y 2E70/19.

<sup>27</sup> ADSM, 2E1/ 512, n° 160, 2E1/905, n° 121 y 523 y 2E1/ 509, n° 16 a 24.

*Salamandra*, los tres de Cherburgo, confiesan que han recibido de Diego de Castro, procurador de Alonso de Curiel, ambos de Ruán, lo que se les debía por el viaje “a la isla de Cádiz”, fletado por Dominique de Porte, mercader español de Nantes, según la sentencia del pleito entablado ante el tribunal del Almirantazgo de Le Havre<sup>28</sup>. En estos casos, los maestros tenían una potente arma: hacer embargar la sal por la justicia y venderla por su cuenta; con esta amenaza llegaban generalmente a un compromiso con el armador. Es lo que habían hecho a su llegada los capitanes de los ya mencionados barcos de Cherburgo: García Páez, uno de los pocos españoles residentes en Le Havre, tuvo que salir fiador para Castro y Curiel para que no pusiesen en venta la sal que habían traído de la Bahía y ya cargados en barcos más pequeños para llevarla a Ruán<sup>29</sup>. Otros pleitos resultaban de las diferencias en la valoración de los daños causados a las cargazones de sal por la entrada de agua en las bodegas de los barcos durante las tormentas: cuando los maestros alegaban las grandes tempestades, los peritos llamados por los armadores pretendían que la culpa era de aquellos porque no habían carenado y calafateado el casco del barco como era preceptivo<sup>30</sup>.

Es muy difícil entender estas variaciones a muy corto plazo en los precios de venta de la sal. Algunas bajas, si creemos a los corresponsales de Simón Ruiz, se deben a las ventas de grandes cantidades por los corsarios o piratas de La Rochela, que aprovechaban los periodos de altos precios para ceder su mercancía ¡cuya compra no les había costado mucho! Como los mismos corresponsales dicen que, en el mes de febrero 1575, estos piratas habían capturado 40 barcos, es cierto que el efecto sobre los precios podía ser importante<sup>31</sup>. Aunque no todos eran vecinos de dicho puerto de la Rochela: la *Golondrina* y el *Ángel*, que cogieron en el mar, llevaron a La Rochela y saquearon (hasta los cofres de los marineros), el *Pedro* y otro *Ángel*, de Fécamp, que llegaban de Setúbal, eran de Dieppe y bien conocidos por sus víctimas<sup>32</sup>.

---

<sup>28</sup> ADSM, 2E70/20, n° 448 (14-V-1575).

<sup>29</sup> ADSM, 2E70/20, n° 367, 368 y 369 (19-IV-1575).

<sup>30</sup> ADSM, 2E70/20, n° 337 (12-IV-1575), por ejemplo : caso de la *Gracia de Dios*, que perdió dos moyos de sal en el retorno del viaje de Andalucía por las tempestades.

<sup>31</sup> LAPEYRE, H. *Une famille de marchands...*, *op. cit.*, p. 546.

<sup>32</sup> ADSM, 2E70/20, n° 410 (2-V-1575).

Frente a estas dificultades y a la incertidumbre imperante, los mercaderes ponían en marcha varias estrategias para minimizar el riesgo. Algunos, por ejemplo, partían gastos y beneficios (eventuales) con el maestro del barco que iba a cargar la sal: mitad para cada uno, o un tercio para el capitán y dos tercios para el mercader<sup>33</sup>. Se podía también pagar para el flete cierta cantidad de sal: en octubre de 1576 varios navíos fletados por mercaderes de Ruán para ir a cargar a Sanlúcar reciben 3 moyos de cada 5 que cargan, lo que da una idea concreta del peso del flete para una mercancía barata como la sal<sup>34</sup>. También se buscaba mercados alternativos, sobre todo en el Norte, siendo Calais, Dunkerque, Flesingas o los puertos del Báltico (Danzique) los destinos más corrientes. En fin, siendo los precios generalmente más elevados en Normandía que en otros puertos, por las razones que ya hemos expuesto, algunos maestros que habían cargado por su cuenta iban a vender a Le Havre, sin que los compradores hayan participado en los gastos del viaje: estos barcos solían ser de bretones, los mayores transportistas en la fachada atlántica hasta la fecha, porque ya empiezan a aparecer en estas aguas competidores holandeses o bálticos que con sus navíos más grandes podían ser fletados por menos dinero.

Pero, lo más provechoso era sencillamente cargar el navío para el viaje de ida de mercancías para Cádiz o Sevilla, destinadas generalmente al Nuevo Mundo (paños y telas) y, para el flete de retorno, cargar sal; la venta de la cargazón de ida generaba beneficios que podían compensar las pérdidas eventuales de la venta de sal. El 31 de agosto de 1576, Jan Pitters, de Elsenour, reino de Dinamarca, fleta su urca *El León de Oro*, de 200 toneladas, a Fernando de Quintanadoines (Quintanadueñas), de Ruán, para Cádiz, donde tenía que descargar sus mercancías para ir después cargar sal a El Puerto de Santa María o Puerto Real y volver después a Le Havre o Calés<sup>35</sup>. El mercader Jacques Lejeune, también ruanés, que, en agosto de 1575, había mandado cuatro navíos en lastre para buscar sal a Cádiz o Sanlúcar, pensando ganar en la venta de la sal que entonces valía muy cara<sup>36</sup>, al año siguiente fleta cuatro barcos de Cherburgo y tres de Le Havre, cargados esta vez de mercancías, para el viaje de Cádiz, Sanlúcar y El

---

<sup>33</sup> ADSM, 2E70/19, n° 207 y 210 (3 y 12-IX-1575).

<sup>34</sup> ADSM, 2E70, n° 339, 342 y 355 (6-10-X-1576).

<sup>35</sup> ADSM, 2E70/25, n° 276 (31-VIII-1576).

<sup>36</sup> ADSM, 2E1/509, n° 16, 18, 21, 24 (12-VII-1575).

Puerto de Santa María, y vuelta con su plena carga de sal a Calés<sup>37</sup>. Y es que, entretanto, el precio de venta de la sal había bajado mucho. Estos viajes de ida y vuelta a Andalucía no son ninguna novedad en estos años, sino que eran muy corrientes anteriormente, con la diferencia de que lo que se cargaba para la vuelta era aceite, vino, frutas, lana o alumbre, y no sal.

La escasez de sal planteaba también serios problemas a los navíos pesqueros que, a toda costa, tenían que salir con su cargazón de sal; ante la falta de sal francesa, no tardaron en reaccionar y, ya en noviembre 1574, salieron los primeros en dirección a Setúbal, y casi todos los demás, que salieron en los dos primeros meses de 1575, cargaron en la Bahía<sup>38</sup>. Los normandos no eran los únicos pesqueros que iban a cargar sal a Andalucía, como lo demuestra la desgracia de la *Salamandra* en 1574: dos mercaderes de Le Havre habían confiado al capitán una bala y un cofre de mercancías para entregar a Sevilla; pero este, como no sabía si iba a coger sal en Setúbal o en Sanlúcar, los había dado antes de salir de Le Havre a otro maestro que iba seguro a Sevilla. Llegada la *Salamandra* a Sanlúcar, fue arrestada por el destinatario de las mercancías, quien, por más seguridad, hizo encarcelar al capitán y embargar las velas del navío. Hicieron trámites para liberarse durante unos quince días, pero era demasiado tarde: el convoy compuesto de barcos pesqueros bretones, vascos y normandos ya había zarpado rumbo a Terranova y como era previsible, la *Salamandra* fue acometida unos diez días después por dos navíos de La Rochela que la saquearon<sup>39</sup>. No conocemos el número de barcos que formaban este convoy, pero cada año salían de dichas tres provincias varios centenares de pesqueros para Terranova.

Poco a poco, gracias entre otras cosas al comercio de la sal, se produjo una intensificación de las relaciones entre Andalucía y Normandía, así como una mayor integración de las diversas actividades, como lo demuestra el ejemplo de la pesca del bacalao, y eso supone una mayor participación de los mercaderes españoles de Ruán en estas actividades.

---

<sup>37</sup> *Id.*, n° 314, 317, 318 y 321 (28-IX-1576), 332, 333 y 335 (3-X-1576), 339 (6-X-1576).

<sup>38</sup> BRUMONT, F. « Las relaciones económicas... », *op. cit.*, pp. 23-24.

<sup>39</sup> ADSM, 2E70/20, n° 482 (27-V-1575).

## LOS HOMBRES DE LA SAL

Como ya hemos adelantado, en tiempos normales, o sea fuera de escaseces, la sal procedía de la costa atlántica por varias vías: lo más sencillo era que fueran barcos procedentes de los lugares de producción, fletados por mercaderes de dichos lugares, los que desembarcaran su mercancía en los muelles de Ruán, como hemos visto en el caso de los de Noirmoutier. La mayoría procedía de “Brouage”, o sea de los pequeños puertos de las islas o de la costa en los alrededores de La Rochela. En esta misma zona, iban a por sal barcas normandas de 35 a 40 toneladas fletadas esta vez por mercaderes de Ruán y, sobre todo, de ciudades más o menos alejadas donde residían grandes mercaderes de sal: París, Dijon en Borgoña, y especialmente Troyes, en Champaña, si al menos las menciones de todos estos en los escribanos no nos engañan. Estos mercaderes solían ser mayoristas y, al tiempo, arrendadores de alfolíes, como lo eran los que iban a comprar su sal en Ruán y tenían que abastecer los depósitos de las villas normandas y de las provincias vecinas. El negocio de la sal movilizaba centenares de barcos, los de mar pudiendo llegar hasta los muelles de Ruán, río abajo del puente de esta ciudad, donde se cargaba la sal en otros barcos, llamados sencillamente *bateaux*, a veces de mayor tamaño que los de mar, y que por la vía del Sena y de sus afluentes, se encargaban de llevar la sal lo más cerca de los lugares de consumo. Los mercaderes extranjeros residentes en Ruán no solían participar en la compraventa de sal y tampoco en la financiación de la pesca en Terranova, actividades rutinarias y prosaicas alejadas de lo que concebían como el gran comercio. Pero esto cambiaría en los años de penuria ante las perspectivas de ganancias extraordinarias.

A principios de 1574, los mercaderes de Ruán Antoine Touque y Richard Grisel fletan para Setúbal nueve barcos para cargar sal<sup>40</sup>; al mismo tiempo, el dicho Touque, en nombre de Guillaume Belin y Claude de Saint-Père, mercaderes de Beaune y Dijon, en Borgoña, fleta con las mismas condiciones 16 barcos también para Setúbal<sup>41</sup>. Eso no significa que hayan anticipado la penuria del otoño, sino que sobraba sal de la cosecha de 1573 en Portugal y que pudieron comprarla a buen precio. Los dos borgoñones, que habían arrendado 6 alfolíes en dicha provincia, entre ellos él de Dijon, necesitaban

<sup>40</sup> ADSM, 2E70/14, n° 103, 104, 106, 109, 122, 123, 134, 135 y 145 (febrero-marzo 1574).

<sup>41</sup> ADSM, 2E1/497, 2E1/498, 2E1/499 y 2E1/500 (febrero-marzo 1574).

grandes cantidades de sal y eran capaces de montar operaciones de gran envergadura. Como ya hemos dicho, a finales de este mismo año 1574, ante la penuria de sal algunos envían a Setúbal, como el mercader de Ruán, Jean Sonning, inglés de origen, que fleta 5 barcos para dicho puerto, y, sin duda, otros hicieron lo mismo, como lo demuestra el que el flete había pasado de 25 libras por moyo en marzo a 38 en diciembre<sup>42</sup>. Poco después, empiezan las salidas para Terranova, con parada obligada “en España o Portugal”, sin más precisión, porque no saben dónde y a qué precio iban a poder cargar la sal. Y tampoco podemos saberlo. Los primeros fletamentos para la Bahía de Cádiz con retorno a Normandía son de marzo-abril, pero la gran ofensiva empieza en julio, cuando se piensa que la cosecha francesa sería muy deficitaria.

Entre los armadores en busca de sal encontramos primero a los habituales mercaderes de Champaña (Troyes, Langres) o de Picardía (Château-Thierry) que mandaban los barcos a los lugares conocidos, donde sin duda tenían factores o corresponsales, o sea a Setúbal, y, como solo les interesaba el comercio de la sal, no tenían mercancías para llevar e iban al puerto más cercano. No así los demás, que eran mercaderes ruaneses acostumbrados a la práctica del comercio internacional, en particular en relación con la Península Ibérica. Mandaban sus barcos casi exclusivamente a Andalucía, lo que quería decir para ellos Cádiz o Sanlúcar, aunque a veces añaden El Puerto de Santa María o Puerto Real. En estos primeros viajes, es posible que no llevaran mercancías a la ida, porque la demanda de sal era acuciante. Entre ellos, podemos mencionar a nuestro ya citado Richard Grisel, en compañía con François Delobel, este de origen flamenco, Jacques Lejeune (4 barcos), Henri de Beau lieu (10 barcos) o Laurent Hallé, especialista con su padre del comercio con Marruecos, y algún otro más. Pero los más activos son los llamados “españoles” de Ruán, que se siguen llamando así, aunque muchos de ellos estaban instalados desde hacía varias generaciones y se naturalizaron a finales del siglo XV o en la primera mitad del XVI, entre los cuales encontramos a todos los grandes apellidos de la burguesía castellana, junto con algún vasco (por ejemplo, Sevilla, Quintanadueñas, Maluenda, Castro, Pardo, Curiel, Múxica y un largo etcétera), todos muy bien asimilados e integrados. Otra ola de llegadas se estaba produciendo en los años que estudiamos: estos recién lle-

---

<sup>42</sup> ADSM, 2E1/905, n°231, 2E70.14, n° 278 y 281, 2E70/18, n° 213 y 222 (10 y 12-XII-1574).

gados procedían de los Países Bajos, y sobre todo de Amberes, donde muchas veces habían dejado parte de su familia, los Palma Carrillo, por ejemplo, lo que les permitía seguir con sus negocios a la par que se interesaban por los que les podía proporcionar su nueva patria<sup>43</sup>.

El más activo parece ser Alonso de Curiel, que ya hemos visto en relación con los Ruiz: manda una veintena de barcos, los cuales tienen primero que parar en Nantes o en la desembocadura del Loira. Su destino es siempre Andalucía, o sea, Cádiz y Sanlúcar siempre, y muchas veces El Puerto y Puerto Real; el retorno se hace a Ruán, Le Havre o Calais, y en este caso es muy probable que el destino final sea Flandes<sup>44</sup>. Otros españoles, la mayoría recién llegados, fletan también algún barco, pero pocos: Juan Ortiz de Valderrama, en compañía con Juan de Vitoria, Francisco de Arriaga, Lope García y Juan de Agüero se mencionan en algunas ocasiones. Pero hay que ser muy prudentes con las cifras porque, según André Ruiz, se mandaron en estos meses 250 barcos desde Normandía para Andalucía<sup>45</sup>, y solo he encontrado en los protocolos unos 70; aunque es probable que los Ruiz exageren, la diferencia es notable. Pero no cabe duda de que se pudo asistir en estos meses finales del verano 1575 a una verdadera carrera hacia los lugares de producción de sal ante la desesperante meteorología que imperaba en la costa francesa, favoreciendo al mismo tiempo la llegada de productos normandos y de otras regiones que necesitaban los mercaderes que cargaban para América.

El año siguiente, 1576, presenta algunas diferencias, ya que las salinas francesas vuelven de nuevo a producir, hacia las cuales se dirigen los habituales mercaderes de Champaña o de la Cuenca de París. Otros se contentan con ir a comprar las cantidades que necesitan a Ruán, a mayoristas, entre los cuales algunos, como Jacques Lejeune, van a abastecerse a la Bahía, como hacen los mercaderes españoles (Alonso de Curiel); parte de esta sal está destinada, vía Calais o Dunkerque, al mercado flamenco, siempre activo a causa de las grandes cantidades que necesitaban para las salazones de arenque y de bacalao. Algunos nombres nuevos aparecen en este negocio, como Fernando de Zárate, que no

<sup>43</sup> DEMEULENAERE-DOUYERE, Christiane. « Le commerce espagnol à Rouen au XVIe siècle », *Études Normandes*, 30e année, n°2, 1981. pp. 43-54 y « Les Espagnols et la société rouennaise au XVIe siècle », *Études Normandes*, 30e année, n° 3, 1981, pp. 65-83.

<sup>44</sup> ADMSM, 2E1/905 (julio-agosto 1575).

<sup>45</sup> LAPEYRE, H. *Une famille de marchands...*, *op. cit.*, p. 544

solo compra sal, sino que presta dinero a los armadores de los barcos que van a buscarla (al 35%), Francisco de Ávila o los flamencos de Ypres, Juan y Pedro Ventura, a veces asociados al también flamenco (de Ruán) François Delobel.

Su creciente implicación en el comercio de la sal permite a los mercaderes de origen español de Ruán diversificar sus actividades hasta entonces dedicadas en gran parte a los intercambios de mercancías con Andalucía. La compra-venta de sal o el arriendo de alfolíes pueden ser unas de estas nuevas dedicaciones, pero lo más importante es su actividad en torno a la pesca del bacalao, un sector que no les había interesado hasta entonces. Gracias a su red de relaciones familiares o de negocios en Cádiz y en Sevilla, tienen facilidades para vender sal: a principios de 1576, Alonso de Curiel vende de 70 a 100 cahices de sal a seis navíos listos para zarpar hacia la Bahía, sal que se entregará diez o doce días después de su llegada allí; los armadores de los barcos tienen que pagar la sal antes de su salida y, además, Curiel les presta dinero “a la gruesa ventura” con 35% de interés<sup>46</sup>. El año siguiente, en febrero-marzo de 1577, Fernando de Quintanadoines, señor de Brétigny, vende sal a siete barcos, que los armadores pagarían a la vuelta de dichos barcos mediante la entrega de un tercio o de la mitad del bacalao que traerían al final de su campaña<sup>47</sup>. Algunos, y otra vez Alonso de Curiel entre ellos, se contentan con prestar dinero a los armadores de los barcos con el interés ya mencionado del 35%, un negocio seguro, ya que la gran mayoría de los pesqueros volvían a Normandía sin problemas. Cabe señalar que anteriormente los “españoles” no practicaban este tipo de préstamos, especialidad de los mercaderes de Ruán o de algunas ciudades vecinas, como Orléans o París<sup>48</sup>. En tales negocios de importancia no podían dejar de aparecer algunos mercaderes italianos, como Paul Lambert (Paolo Lamberti), vecino de Ruán, quien solo o en compañía con su antiguo factor y ahora socio, Charles de Saldaigne (Saldaña), arrienda alfolíes<sup>49</sup>, vende sal para Terranova<sup>50</sup> y el Báltico (Danzique y Riga) y compra grandes cantidades de sal de Portugal para depositarla en varios alfolíes de la provincia. Para estos negocios se vale de la

<sup>46</sup> ADSM, 2E1/907, n° 222, 229, 413, 613, 618 y 624 (27-I- a 18-II-1576).

<sup>47</sup> ADSM, 2E70/27, n° 37, 38, 44, 56, 62, 63 y 64 (23-I- a 4-II-1577).

<sup>48</sup> BRUMONT, F. « Les Normands à Terre-Neuve... », *op. cit.*, pp. 51-52.

<sup>49</sup> El alfolí de Evreux (ADSM, 2E1/907, n° 904, 14-III-1576 y 2E1/908, n° 42, 3-IV-1576).

<sup>50</sup> ADSM, 2E1/907, n° 344, 346, 348 y 652 (febrero 1576).

ayuda de su cuñado, Pandolfo Cenami, notable banquero luqués de Lyon, que le presta grandes cantidades de dinero<sup>51</sup>.

Los años siguientes, cuando la sal de Brouage o de la Baie estaba disponible de nuevo en abundancia, los mercaderes de Ruán siguieron con la nueva costumbre de mandar pesqueros a la Bahía, pero cargándolos de mercancías para Sevilla y Cádiz, de manera que este viaje de ida a Terranova, que solía ser improductivo, beneficiaba a ambas partes: los pesqueros porque cobraban por el flete de dichas mercancías y los mercaderes porque vendían la sal. Las mercancías eran las que se cargaban normalmente para las Indias, telas y paños en su mayoría, u otras cuando se presentaba alguna oportunidad: si faltaba trigo en Lisboa, lo que era corriente, cargaban los pesqueros de cereal y tomaban la sal en Setúbal; en algún caso, llevaron también trigo a Andalucía, donde la penuria era menos habitual<sup>52</sup>. En los años siguientes, el número de navíos que iban a buscar su sal a la Bahía es muy variable, pero siempre hay alguno que lo hace, aun sin escasez de sal, porque van cargados de mercancías. En algunos casos, se menciona que llevan trigo, como en la campaña pesquera de 1582, donde unos van a Lisboa y otros a Sanlúcar. A finales de los años 1580, se introduce otra práctica, que es el retorno a Andalucía para vender el bacalao en Sanlúcar, Cádiz o Málaga.

Por fin, 1585 y 1586 fueron años de “penuria extraordinaria<sup>53</sup>” y casi todos fueron a abastecerse a la Península. Frente a esta crisis de gran envergadura, algunos financieros propusieron a la Corona arrendar todas las importaciones de sal hacia el Reino, mediante la constitución de lo que se llamó *le Grand Parti du sel*, donde la palabra *parti* (partido) significa consorcio o compañía<sup>54</sup>. Cabe señalar que entre los interesados figuraba nuestro ya citado Charles de Saldaigne, aunque el verdadero “dueño” de esta empresa sería el financiero luqués, Sébastien Zamet, un familiar de la reina madre Catalina de Médicis, que se hizo rico con este negocio.

---

<sup>51</sup> ADSM, 2E1/908, n° 42 (3-IV-1576).

<sup>52</sup> Lisboa : ADSM, 2E70/37, n° 341, 344, 347 (1 y 2-II-1581), Sanlúcar : 2E70/37, n° 355 y 358 (5-II-1581) y 2E70/40, n° 78 (7-II-1582), 81 (10-II-1582) y 105 (22-II-1582).

<sup>53</sup> LAPEYRE, H. *Une famille de marchands...*, *op. cit.*, p. 550.

<sup>54</sup> *Id.*, pp. 550-555.

## CONCLUSIONES

Las escaseces de sal en la fachada atlántica francesa beneficiaron ampliamente a los pueblos salineros de la Bahía de Cádiz, que vieron arribar centenares de barcos, tanto franceses como ingleses o flamencos, en busca del precioso condimento. Este fuerte, y repentino, aumento de la demanda provocó sin duda un aumento de los precios, al mismo tiempo que tuvo que crecer la producción, procurando empleo a gran número de jornaleros y trabajadores estacionales. No sólo había que trabajar en las salinas, sino también en las operaciones de carga de la sal, que se podían hacer directamente, mediante tablas, si el barco podía adelantarse bastante, y, si no, había que utilizar barcos pequeños que llevaban la sal a bordo. Los marineros tenían que participar en estas operaciones, pero no bastaban y se tenía que utilizar mano de obra local, mayormente cuando los maestros tenían prisa para volver de los primeros a su punto de partida.

Si, al principio, muchos de los barcos llegaban vacíos, porque lo que les interesaba era la sal y porque sus armadores no solían practicar el comercio con Andalucía, pronto se cargaron estos barcos de mercancías que pedía el mercado americano, o el mercado local (trigo, por ejemplo). La sal, como flete de retorno, ayudó a resolver un problema que pudo plantearse a medida que crecía la demanda de productos para América, cuando se estancaba la demanda de mercancías andaluces en Francia, porque ya no aumentaba la población y las guerras civiles causaban cierto marasmo en los negocios. Entonces, tuvo que producirse un desequilibrio entre las cantidades pedidas por Cádiz o Sevilla y las demandadas por Ruán o París. Cargar sal pudo ayudar a resolver este desequilibrio, como ayudó cargar mercancías en los barcos pesqueros. De manera que las consecuencias de la escasez de sal, beneficiosas para la Bahía, no cesaron cuando la producción francesa recobró su nivel anterior, porque los mercaderes cargaron sal si no tenían otro flete de retorno, y parte de los pesqueros siguieron viniendo a cargar sal andaluza.



# **Oficiales y familiares del Santo Oficio de la Inquisición en el Puerto Real del siglo XVII**

Officers and *familiares* of the Holy  
Office of the Inquisition in Puerto  
Real during the 17th century

Manuel Jesús Izco Reina

## RESUMEN

La villa de Puerto Real (Cádiz) desde su origen tuvo una estrecha vinculación con el Santo Oficio de la Inquisición, financiándose sus primeras obras con recursos económicos emanados de los bienes requisados a los herejes procesados por esta institución. Con el tiempo el Santo Oficio llegó a instaurar en la villa una estructura bien organizada conformada por distintos oficiales auxiliados por familiares que estarían encargados de velar por la ortodoxia católica en la población y su término, una organización que ya estaba plenamente fijada en las primeras décadas del siglo XVII. En este trabajo se analizan las principales funciones de cada uno de los cargos inquisitoriales con presencia en la Villa y algunas notas biográficas de quienes los ejercieron.

## PALABRAS CLAVE

Puerto Real, bahía de Cádiz, Santo Oficio de la Inquisición, judeoconvertidos, herejes, siglo XVII.

## ABSTRACT

Puerto Real (Cádiz) from its origin had a close relationship with the Holy Office of the Inquisition, financing the first works with economic resources emanating from the riches confiscated from heretics prosecuted by this institution. Over time, the Holy Office established an organized structure in the town made up of different officers and *familiars* charged with maintaining Catholic Orthodoxy in the town, which was already fully established in the first decades of the 17th century. In these pages are analyzed the main functions of each of the inquisitorial positions with a presence in Puerto Real and somebiographical notes of thosewhoexercisedthem.

## KEYWORDS

Puerto Real, bay of Cadiz; Holy Office of the Inquisition; crypto-Jews; heretic; 17th century.

## INTRODUCCIÓN

Pese a la significativa presencia que debió tener el Santo Oficio en la villa de Puerto Real es notoria la escasez de referencias sobre este tema en la historiografía local, limitándose éstas a unos breves apuntes que aparecen en algunos de los trabajos del profesor Muro Orejón<sup>1</sup> y las recientes aportaciones de Igle-

---

<sup>1</sup> Apenas un párrafo en su obra sobre el Puerto Real del siglo XVIII, donde indica que en Puerto Real hubo representantes del Tribunal del Santo Oficio, caso de los familiares don Pablo Domínguez de Rivas ya en 1718, don Francisco José de Zúñiga en 1720 o don José Alonso de Mier en 1758, además del alguacil mayor don Pedro Groote o en época anterior el capitán don Andrés Hurtado de Meneses (MURO OREJÓN, Antonio: *Puerto Real en el siglo XVIII. Noticias documentales para una historia de la Real Villa*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1961, p. 51), mismos datos que vuelve a referir en un

sias Rodríguez y García Guzmán, estos últimos clarificadores en cuanto a la financiación de la empresa de creación de la villa de Puerto Real y su vinculación con la actuación de la Inquisición de Sevilla. En ellos a través de varios documentos datados en el año 1486 se pone claramente de manifiesto como los recursos económicos destinados por la Corona a la construcción de las primeras infraestructuras urbanas de la nueva villa estaban estrechamente relacionados con la acción de la Inquisición sevillana. De este modo los bienes y deudas confiscados a los condenados por el Santo Oficio en el distrito sevillano serían entregados tanto al corregidor de la villa, el florentino Francisco de Bonaguia, que obtendría un tercio de su valor para emplear según su libre disposición, como al prior del monasterio sevillano de Santa María de las Cuevas que recibiría los dos tercios restantes para las obras de la iglesia, la cerca y una alcantarilla o puente bajo sobre el río Salado<sup>2</sup>.

Sería indudable por la autoridades inquisitoriales la necesidad de contar en un enclave portuario de las características e importancia de Puerto Real con una estructura bien definida del Santo Oficio, conformada por distintos agentes que hiciera efectiva la gestión de aquellas acciones encaminadas a procurar la ortodoxia religiosa en la villa y su término y actuar en todas aquellas sospechas de herejía, ya no solo atendiendo a su dinámica y heterogénea población, sino también siendo una cuestión evidente cómo determinados individuos de claro origen judeoconverso valiéndose de la política de venta y acrecentamiento de oficios públicos de la Corona habían ido ocupan-

---

par de artículos publicados en el periódico *Marcador*, el 16 de agosto de 1967 y el 5 de octubre del año 1968 respectivamente, ambos recogidos en su *Puerto Real. Entre el pinar y la mar*. (MURO OREJÓN, Antonio: *Puerto Real entre el pinar y la mar*. Serie Costumbres nº 1. Caja de Ahorros de Cádiz, Cádiz, 1983, pp. 187-192 y 399-401). En su trabajo sobre el Puerto Real del siglo XIX menciona como el archivo municipal conserva el manifiesto de la regencia sobre la abolición del Santo Oficio por decreto de las Cortes de 26 de enero de 1813 (MURO OREJÓN, Antonio: *Puerto Real en el siglo XIX*. Ayuntamiento de Puerto Real, 1992, p. 109).

- <sup>2</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José: “La fundación de Puerto Real en el contexto de la política atlántica de los Reyes Católicos (1483-1496)”, en *Poder, sociedad, religión y tolerancia en el mundo hispánico, de Fernando el Católico al siglo XVIII*. XIV Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna. Institución Fernando el Católico. Zaragoza, 2018, pp. 377-393 y GARCÍA GUZMÁN, María del Mar: “El Real Patronato y la villa de Puerto Real en el reinado de los Reyes Católicos. Notas para su estudio”, en *Estudios sobre patrimonio, cultura y ciencias medievales*, Nº 5-6, 2004, pp. 81-98.

doimportantes cargos y preeminentes oficios de su ayuntamiento durante la primera mitad del siglo XVII, cristianos nuevos que van penetrando en la oligarquía local y que provocarían el recelo entre aquellas familias que durante décadas habían ostentado el poder en el municipio. Algunos de estos advenedizos acabarían siendo detenidos y procesados por el Santo Oficio, caso de los regidores perpetuos Pedro Correa y Baltasar Orobio de Castro, tal como tendremos oportunidad de ver en detalle más adelante.

El estudio del conjunto de personas vinculadas a la Inquisición es un aspecto fundamental ya que en esta institución fue esencial el sustrato personal para poder contar con una perfecta organización, es por ello que en las siguientes páginas haremos un repaso por aquellos oficios y ministerios inquisitoriales que tuvieron presencia en la villa de Puerto Real durante al menos el siglo XVII, comisarios, alguaciles, notarios y familiares, cargos que recayeron en personas de probada calidad, individuos de las principales familias locales que se convirtieron en la extensión de los inquisidores del distrito sevillano en esta población, su puerto y su extenso término. De este modo analizaremos las principales funciones de cada uno de los cargos inquisitoriales con presencia en esta población, aportando algunos apuntes biográficos de sus poseedores.



Emblema de la Santa Inquisición española. A ambos lados de la cruz se sitúan la espada, que representa el castigo a los herejes, y la rama de olivo, imagen de la reconciliación y misericordia con los arrepentidos. Las letras dicen: Exurge Domine et Iudica Causam Tuam (Álzate, Señor, y defiende tu causa).

## COMISARIOS DEL SANTO OFICIO

Una de las figuras más importantes dentro de la maquinaria del Santo Oficio es la de los comisarios, funcionarios inquisitoriales delegados de los inquisidores locales en los distritos territoriales. El comisario forma parte esencial de la estructura organizativa del Santo Oficio actuando en la zona para la que ha sido habilitado como un oficial que personifica al inquisidor, de este modo cuando esta institución logra una extensa amplitud territorial haciéndosele difícil el control efectivo de los inquisidores, los comisarios se convierten en fundamentales para imponer la autoridad inquisitorial, de ahí que sean uno de los pilares fundamentales de su estructura<sup>3</sup>.

Por lo general y tal como veremos en el caso de Puerto Real, el comisario es un sacerdote, a menudo titular de una parroquia, que aparece como puente entre el tribunal y los familiares y que va tomando con el tiempo más facultades según las directrices o instrucciones del inquisidor. A medida que los tribunales inquisitoriales se hacen sedentarios este oficial se hace más necesario en su jurisdicción, convirtiéndose en la autoridad visible del Santo Oficio en las poblaciones. Sus competencias, como veremos, van a ser prácticamente las mismas que las del inquisidor, excepto la de dictar sentencia, dependiendo de su ministerio otros oficiales y cargos del Santo Oficio, caso de los notarios, alguaciles y familiares que estén nombrados en su lugar de competencia.

La figura del comisario comienza a fijarse a partir de la tercera década del siglo XVI como un funcionario sin sueldo, aunque sí gozará de todas las inmunidades, prestigio social y privilegios que conlleva su cargo. Serán nombrados por el inquisidor del tribunal de su distrito, ante quien debe de prestar juramento<sup>4</sup>.

En cuanto a las funciones y competencias del comisario decir que será *un alter ego* del inquisidor teniendo una relación directa con el tribunal de su distrito, haciendo llegar las órdenes inquisitoriales a su territorio y recogien-

---

<sup>3</sup> CONTRERAS CONTRERAS, Jaime: “El apogeo del Santo Oficio (1509-1621). Las adecuaciones estructurales en la Península”, en *Historia de la Inquisición en España y América* de J. Pérez Villanueva y B. Escandell Bonet, t. I. Madrid, 1984, p. 744.

<sup>4</sup> JUANTO JIMÉNEZ, Consuelo: “El comisario del Santo Oficio en la instrucciones inquisitoriales”, en *Revista de la Inquisición (Intolerancia y derechos humanos)*, vol. 18, 2014, pp. 96-97.

do toda la información de los pueblos y ciudades que traslada a sus superiores<sup>5</sup>. Recibe denuncias, acumula pruebas y las remite a la Inquisición, no pudiendo realizar detenciones sino en casos muy concretos. Además en los enclaves portuarios realizarán con el apoyo de los familiares inspecciones en los navíos extranjeros, examinando el cargamento y los libros para tratar de encontrar aquellos que no estuvieran autorizados y evitar su entrada, labor de vigilancia y control que sin duda desarrollarían en un lugar de la importancia portuaria de Puerto Real donde la ida y venida de navíos era constante en aquellos tiempos.

Algunas de estas funciones aparecen de manera clara en el título que reciben al ser nombrados, tal como podemos ver en el concedido por los inquisidores de Sevilla al comisario puertorrealeño Bartolomé Díaz Cantillo en el verano del año 1673:

“...para que de lo que fuere denunciado y de conocimiento sea perteneciente al Santo Oficio podáis recibir información por ante notario de él, contra todo y cualesquiera personas de cualquier estado y condición que sean, y compeler los testigos para que ante vos juren y digan sus dichos, con las personas que de nuestra parte les pusiéredes y con las informaciones que hiciéredes dar noticia a este tribunal para que por nos vistos proveamos lo que más convenga al servicio de Dios nuestro señor y buena administración de justicia, sin que podáis proceder ni procedáis a captura si no es en caso que os temáis de que la persona o personas contra quien se procediere se podrá huir y ausentar, en tal caso lo podréis prender y enviarnos la información para que en vista de ella se provea justicia...”<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> *Ibidem*, pp. 101-102.

<sup>6</sup> Archivo Municipal de Puerto Real (AMPR), Actas Capitulares, Legajo 13, f. 134 r.

## LOS COMISARIOS PUERTORREALEÑOS DEL SANTO OFICIO: PALOMINO, CASCOS DE AVILÉS Y DÍAZ CANTILLO.

A lo largo del siglo XVII sabemos de la existencia de al menos tres personas que ejercieron el ministerio de comisarios del Santo Oficio en la villa de Puerto Real, todos ellos presbíteros, tal como era habitual para poder ejercer la comisaría inquisitorial, siendo además todos miembros de influyentes familias que formaban parte de la oligarquía local en aquellos años.

El primero de ellos es el presbítero don Juan Palomino quien lo ejercería durante la primera mitad del Seiscentos. Desconocemos la fecha en la cual los inquisidores apostólicos de Sevilla dieron a Palomino el título de comisario del Santo Oficio para la villa de Puerto Real, lo cierto es que ya en el año 1645, casi al final de su vida y en el momento de otorgar su testamento ya desempeñaba este cargo, definiéndose como “...yo el licenciado Juan Palomino, comisario del Santo Oficio, vecino de esta villa...”<sup>7</sup>, aunque sin duda el cargo estaría en su poder desde bastante tiempo atrás.

Al menos desde el año 1615 el licenciado Palomino ejercía sus labores sacerdotales en la iglesia mayor Prioral de San Sebastián, apareciendo entonces como mayordomo de la fábrica parroquial en las cuentas tomadas el 29 de julio de ese año por el doctor Alonso de Mesa, visitador general del obispado. Había sucedido Juan Palomino en la mayordomía del templo a Baltasar Ramírez, siendo él a su vez sucedido en el cargo por el presbítero Lucas Pérez en octubre de ese mismo año<sup>8</sup>.

Por sus últimas voluntades sabemos que el comisario Palomino además de ejercer el ministerio sacerdotal se dedicaría al cobro de las obligaciones económicas contraídas por aquellas personas que le habían dado en prenda algunas cosas<sup>9</sup>. Su testamento nos permite conocer con detalle los apreciables bienes que acaparó a lo largo de su vida este comisario del Santo Oficio destacando

<sup>7</sup> Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC), Protocolos Notariales de Puerto Real, Legajo 55, f. 200.

<sup>8</sup> IZCO REINA, Manuel Jesús y PARODI ÁLVAREZ, Manuel Jesús: *La iglesia parroquial de San Sebastián de Puerto Real (Medio milenio de historia)*. Padilla Libros, Sevilla, 2001, pp. 35-36.

<sup>9</sup> AHPC, Protocolos Notariales de Puerto Real, Legajo 55, ff. 200 v. - 201 r.

cuatro casas en la villa de Puerto Real, tierras en la Vega del Zurraque, una heredad de viñas en el cerro del Mojón con su casa y pertrechos, una bodega con sus vinos y un notable menaje de plata, además de dinero en metálico y una esclava a la cual decide liberar<sup>10</sup>.

Fallecería el licenciado Palomino posiblemente en los primeros días del mes de septiembre del año 1648, fecha en la cual se saca y entrega copia de su testamento a su sobrina y universal heredera doña Isabel Palomino<sup>11</sup>. Fue enterrado con el suntuoso ritual de honras enteras en una de las sepulturas de la fábrica parroquial ubicadas en la capilla de Nuestra Señora de los Remedios de la Prioral de San Sebastián, acompañado por todos los clérigos y frailes de la villa y por todas sus hermandades “...las cofradías del Santísimo Sacramento, de los Remedios, del Rosario, del Carmen y las demás cofradías que hubiere...”<sup>12</sup>. Dejaba además constituida una memoria perpetua de 5 misas cantadas en el recientemente fundado convento de la Victoria<sup>13</sup> y establecía dos capellanías de igual renta, nombrando por sus capellanes a sus sobrinos Gaspar y Francisco Díaz, hijos de Francisco Díaz Vela y doña Isabel Palomino, siendo dotadas ambas con los tributos que ya poseía y con aquellos otros que habrían de comprarse con el procedido de la venta de sus bienes:

“...den a tributo todas mis casas que van declaradas en este mi testamento (...) y que las viñas que tengo declaradas se vendan en pública plaza y se rematen en quien más por ellas diere (...) y así mismo se venda el vino que tuviere y toda la plata labrada y de todo su procedido y del dinero de plata y de oro que tengo declarado se compre los tributos que alcanzare en esta dicha villa o en los lugares comarcanos (...) y de todos los tributos que se compraren y de los tributos que me pagan en esta dicha villa y del procedido que rentarán las dichas tierras que están en la dicha Vega del Zurraque, quiero y mando que mis albaceas funden dos capellanías de igual renta...”<sup>14</sup>

---

<sup>10</sup> *Ibidem*, f. 201 v.

<sup>11</sup> Así se menciona en la nota al margen de su testamento (AHPC, Protocolos Notariales de Puerto Real, Legajo 55, f. 200 r.). Era doña Isabel Palomino hija de Cristóbal Sánchez Gallardo y doña Catalina Palomino.

<sup>12</sup> AHPC, Protocolos Notariales de Puerto Real, Legajo 55, f. 200 r.

<sup>13</sup> *Ibidem*, f. 202 v.

<sup>14</sup> *Ibidem*, f. 202 r.

Tras el ministerio de Palomino el cargo de comisario inquisitorial en Puerto Real quedaría probablemente vacante durante algunos años, hasta que el 3 de septiembre de 1664 los inquisidores sevillanos dieron título al prior y cura de las iglesias de Puerto Real el licenciado Antonio Cascos de Avilés, tal como se anota en las actas de la reunión del cabildo puertorrealeño celebrada el 28 de septiembre de ese año:

“En este ayuntamiento fue presentado un título de Comisario del Santo Oficio en esta villa dado por los señores inquisidores apostólicos de la Santa Inquisición de la ciudad de Sevilla al licenciado Antonio Cascos Avilés, prior y cura de las iglesias de esta villa, su fecha en el castillo de Triana a tres de este presente mes y año de la fecha por ante don Gonzalo Flores, secretario. Y habiéndose visto se acordó se obedecía y obedeció con el acatamiento que se debe y para que conste de su obediencia y uso se le dé por testimonio a dicho comisario, y así se acordó.”<sup>15</sup>

Apenas tenemos datos de Antonio Cascos de Avilés más allá de su labor sacerdotal en las iglesias de la villa y el desempeño de este ministerio inquisitorial. Solo decir que su familia, los Cascos de Avilés, tenían ya una importante presencia en la villa de Puerto Real desde al menos los primeros años del siglo XVII ocupando importantes cargos y oficios dentro de su cabildo. Cabría mencionar así a Gonzalo Rodríguez Cascos de Avilés, regidor y alcalde de la Santa Hermandad ya en el año 1602, o al sobrino de éste, el también regidor y sargento mayor de la villa Francisco Rodríguez Cascos, casado con Ana Cantillo, tía carnal del licenciado Bartolomé Díaz Cantillo, presbítero que sucederá a Antonio Cascos de Avilés en el cargo de comisario del Santo Oficio en la villa.

Sería el 30 de agosto del año 1673 cuando se le otorgó al licenciado y presbítero don Bartolomé Díaz Cantillo título de Comisario del Santo Oficio por los inquisidores apostólicos en el Real Castillo de Triana (Sevilla) presentándolo ante las autoridades locales poco tiempo más tarde, en el cabildo celebrado el 26 de octubre de ese mismo año, haciendo uso del mismo hasta su fallecimiento, ya bien entrado el siglo XVIII.

---

<sup>15</sup> AMPR, Actas Capitulares, Legajo 12, ff. 223 v – 224 r.

Como sus antecesores y quizá incluso de forma más evidente era Díaz Cantillo miembro de algunas de las familias más influyentes de la oligarquía local del Seiscientospuertorrealeño. Era hijo de don Antonio Díaz Salado y de doña Juana Cantillo. Los Díaz Salado desde el primer tercio del siglo y tras emparentar con los descendientes de la familia Álvarez Paje fueron poseedores de uno de los regimientos perpetuos de la villa, el que tomó su tío Pedro Díaz Salado<sup>16</sup>, además su primo Marcos Díaz de Medina poseía otro de los regimientos perpetuos del cabildo<sup>17</sup>. Por línea materna, los Cantillo, su tío el capitán don Lorenzo de Ortega Cantillo fue igualmente regidor y alguacil mayor de la villa. Además, por citar solo a los parientes más cercanos decir que su hermano Francisco López Cantillo era igualmente regidor perpetuo de Puerto Real<sup>18</sup>, estando casado con Margarita de Torres, una de las hijas del también regidor Diego de Torres Benítez, hermana a su vez de Gaspar de Torres Gatica, depositario general de la villa o de Catalina de Torres, esposa del hombre de negocios don Enrique Estro, cónsul de Suecia en Cádiz.

Por su testamento sabemos que tuvo importantes posesiones, además de las casas de su morada en la villa fue propietario de un cortijo donde criaba caballos y ganado vacuno y cuyas tierras sembraba de trigo y cebada, además de un pinar al que llamaban “de las ánimas”.

Fue también Bartolomé Díaz Cantillo dueño de varios esclavos, algo habitual entre los individuos que conformaban la oligarquía local y entre el clero puertorrealeño en particular<sup>19</sup>. En junio del año 1702 donará a su sobrina Felicianita Suárez Cantillo una de sus esclavas, una joven llamada Hipólita María “...color membrillo cocho, de buen cuerpo y carnes y de edad de diecisiete

---

<sup>16</sup> Pedro Díaz Salado recibe en el año 1629 el regimiento perpetuo de los Álvarez Paje tras contraer matrimonio con doña Isabel Ramírez, una de sus descendientes, tal como indica en su testamento “...cuando me casé con doña Isabel Ramírez, mi legítima mujer, trajo a mi poder un oficio de regidor que tengo en su poder...” (AHP, Protocolos Notariales de Puerto Real, Legajo 59, f. 369 v.).

<sup>17</sup> Marcos Díaz de Medina obtuvo este regimiento el 2 de junio del año 1672 por herencia de su madre (María Rodríguez) y hermano (Alonso Barrera) (AMPR, Actas Capitulares, Legajo 13, f. 40).

<sup>18</sup> En el año 1641 compró uno de los regimientos perpetuos de la villa acrecentados por la Corona por 400 ducados (AMPR, Actas Capitulares, Legajo 9-5, f. 7 v.).

<sup>19</sup> IZCO REINA, Manuel Jesús: *Amos, esclavos y libertos. Estudios sobre la esclavitud en Puerto Real durante la Edad Moderna*. Universidad de Cádiz, Cádiz, 2002, pp. 47-50.

años, que nació en mi poder de otra esclava mía propia negra atezada nombrada Antonia, que ésta la heredé con otros bienes de doña Juana Cantillo, mi madre...”<sup>20</sup>, e igualmente en su testamento otorgado en el verano de 1706 deja constancia de la posesión de varios esclavos, los cuales dejara a la familia de su primo hermano Pedro Suárez<sup>21</sup> “...estas casas de mi morada con todos los bienes que hubiere en ella de puertas adentro en que se incluyen granos, esclavos y demás bienes muebles...”<sup>22</sup>.

Además era don Bartolomé capellán y patrono de la capellanía familiar, la que fundara su padre don Antonio Díaz Salado conjuntamente con su primo el regidor perpetuo Marcos Díaz de Medina, y que él tras su muerte transmitirá a dos de sus sobrinos, nombrando capellán al clérigo y diácono don Juan Suárez Cantillo y por patrono de la misma al licenciado don Diego Díaz Cantillo de Torres, abogado de los Reales Consejos<sup>23</sup>.

Sin duda la figura de este comisario del Santo Oficio es aún hoy conocida en Puerto Real por ser uno de los principales benefactores del convento de Mínimos de San Francisco de Paula, donándoles en el año 1688 las magníficas tallas del Cristo Yacentey el San Francisco de Paula<sup>24</sup>, obras atribuidas al taller de Luisa Roldán “la Roldana” y que aún hoy se conservan expuestas al culto en la iglesia de la Victoria, siendo dos de los titulares de la hermandad de la Soledad. Además ofreció Díaz Cantillo importantes sumas de dinero para las obras de sus altares, agradeciendo los frailes tales donaciones cediendo en 1689 a Bartolomé Díaz dos bóvedas de enterramiento.

Díaz Cantillo hará uso de una de ellas y solicita ser enterrado, con honras enteras, en dicho convento “...en el hueco que hace el altar del Santo Cristo, de cuyo entierro tengo los títulos que me hicieron el dicho convento, su prelado y religiosos”<sup>25</sup>, dejando incluso 200 reales de vellón “...a la cofradía

<sup>20</sup> *Ibidem*, pp. 108-109.

<sup>21</sup> Su primo hermano Pedro Suárez junto a su esposa doña María de Arana y los hijos de ambos convivían con Bartolomé Díaz Cantillo en sus casas, asistiéndolo y ayudándolo en todo aquello que necesitaba.

<sup>22</sup> AHPC, Protocolos Notariales de Puerto Real, Legajo 79, f. 53 r.

<sup>23</sup> *Ibidem*, f. 55 r.

<sup>24</sup> ESPINOSA DE LOS MONTEROS SÁNCHEZ, Francisco: “La escultura religiosa en Puerto Real. Catálogo y nuevas aportaciones” en *Matagorda. Revista de estudios puertorrealenses*. Nº 1, Ayuntamiento de Puerto Real, Puerto Real, 2015, p. 182.

<sup>25</sup> AHPC, Protocolos Notariales de Puerto Real, Legajo 79, f. 51 v.

de Nuestra Señora de la Soledad para su culto y veneración y especialmente para ayuda a hacer el sepulcro de que carece...”<sup>26</sup>.

Fallecería posiblemente a mediados del año 1707<sup>27</sup> y sería sucedido en este ministerio por don Gaspar de los Reyes Martínez de Esquivel, prebendado de la Santa Iglesia de Cádiz. Las ocupaciones fuera de Puerto Real de Gaspar de los Reyes y posiblemente su delicada salud, motivó que los inquisidores sevillanos nombraran un nuevo comisario en Puerto Real para suplir las ausencias del gaditano, siendo designado para ello el licenciado y clérigo de menores órdenes don Francisco José de Zúñiga el 4 de junio del año 1720:

“...confiando en vos el licenciado don Francisco José de Zúñiga, clérigo de menores órdenes en sagrada teología, vecino de la dicha villa de Puerto Real y de vuestra suficiencia y recta conciencia (...) os nombramos, creamos y diputamos Comisario de este Santo Oficio en la dicha villa de Puerto Real en ausencias y enfermedades de don Gaspar de los Reyes Martínez de Esquivel, comisario que es en propiedad de este Santo Oficio en la dicha villa de Puerto Real y prebendado de la Santa Iglesia de Cádiz...”<sup>28</sup>.

Los comisarios del Santo Oficio seguirían teniendo presencia en Puerto Real hasta los últimos tiempos de la Santa Inquisición. Así se menciona a Juan Nepomuceno Montero de Espinosa en la obra *Guía del Estado Eclesiástico seglar y regular de España en Particular, y de toda la iglesia católica en General, para el año de 1820* como capellán de honor supernumerario de S. M. secretario supernumerario del Santo Tribunal de la Inquisición de Sevilla, comisario del mismo en la villa de Puerto Real y revisor general de libros de esta ciudad, además de maestro escuela de la Santa Iglesia de Cádiz<sup>29</sup>.

---

<sup>26</sup> *Ibidem*, f. 52 v.

<sup>27</sup> El 24 de mayo del año 1707 realiza Díaz Cantillo un codicilo para modificar algunos aspectos del testamento que otorgó el año anterior, encontrándolo el escribano “...en donde le hallé en cama muy agravado de enfermedad...” (AHPC, Protocolos Notariales de Puerto Real, Legajo 79, f. 62).

<sup>28</sup> AMPR, Actas Capitulares, Legajo 17, f. 15 v.

<sup>29</sup> *Guía del Estado Eclesiástico seglar y regular de España en Particular, y de toda la iglesia católica en General, para el año de 1820*, pp. 148-149.

## EL ALGUACIL MAYOR DE LA SANTA INQUISICIÓN

El Alguacil originalmente era el principal funcionario de carácter ejecutivo con que contó el Santo Oficio. Su existencia se remonta a los inicios de esta institución y a él competía detener, encarcelar y custodiar a los acusados, así como embargar sus bienes y procurar que ninguna persona pudiera verlo ni hablar con él, ni darle ningún aviso escrito o verbal. Del mismo modo tampoco debía dejarles en su poder armas, dineros, escrituras, papel, ni joyas de oro o plata<sup>30</sup>.

En principio este cargo era único por tribunal, pero a partir del segundo tercio del siglo XVII el cargo de alguacil experimenta un crecimiento importante en cuanto a su número ya que se crearán en distintos lugares de los distritos. En el año 1631 se acordó que hubiera alguaciles allí donde existieran al menos cuatro familiares. La creación de estos nuevos alguacilazgos vendría motivado principalmente por la necesidad de obtener la institución recursos económicos para el pago del repartimiento de 82 soldados que se había efectuado por la Corona a la Inquisición y por eso la provisión de cargos se ejecutó mediante venta de las varas de alguaciles, conforme a unas reglas constituidas el 7 de agosto del año 1631<sup>31</sup>.

El ser Alguacil Mayor significaba ser también familiar, ya no solo porque tenían preferencia para obtener las varas los familiares que las desearan, sino que de todos modos en caso de adquirir la vara de alguacil alguien que no ostentara el cargo de familiar llevaba añadido el otorgamiento paralelo de este título, a no ser que no hubiera vacante en la población donde fuese a desempeñar el cargo. Como era costumbre, el nombramiento debía de ir antecedido de la práctica información de limpieza de sangre del comprador y de su mujer, exonerándose sin embargo la de los hijos o nietos que les sucedieran, puesto que uno de los beneficios de este proceso era que la vara de alguacil y

---

<sup>30</sup> Sobre este oficio en el caso de la Santa Inquisición sevillana, distrito al cual pertenecía la villa de Puerto Real, hay que hacer referencia al trabajo de Cerrillo Cruz, fundamental para conocer en detalle las peculiaridades de este cargo: CERRILLO CRUZ, Gonzalo: "Alguaciles Mayores de la Inquisición. Alguaciles Mayores del Tribunal de Sevilla en el siglo XVIII", *Revista de la Inquisición*, 6, Servicio de Publicaciones de la Universidad Complutense, Madrid, 1997, pp. 163-190.

<sup>31</sup> *Ibidem*, p. 169.

el título de familiar que se le agregaba podía transmitirse por vía hereditaria durante tres vidas. Sobre el precio de enajenación, una carta de 22 de agosto de 1633 ordenó que en la venta de varas por el distrito “...se atienda a que por lo menos se dé a ducado por vecino...”.

Las funciones asignadas a estos nuevos alguaciles según las instrucciones de creación y venta de varas eran las propias de este empleo, esto es, “...la ejecución de las prisiones, y secretos y demás causas y negocios, en que haya de intervenir la vara del Santo Oficio y en los lugares de puerto asistirá con el comisario a las visitas...”.

En la Inquisición de Sevilla la enajenación de estas nuevas varas de Alguacil Mayor fue importante desde el punto de vista cuantitativo a juzgar por la documentación existente sobre ello. En el año 1635 ya se habían vendido 59 alguacilazgos mayores del Santo Oficio en el distrito sevillano, entre ellos uno en la villa de Puerto Real a don Luis Román Cornejo, por tres vidas y por precio de 3.500 reales a pagar en tres plazos<sup>32</sup>.

No fue el caso de Puerto Real algo excepcional en la zona, en apenas un lustro se habían vendido las varas de alguaciles mayores de la Santa Inquisición en todas las poblaciones de la bahía gaditana, asíya en el año 1635 se había enajenado la de Cádiz a don Rodrigo de Villavicencio, regidor y familiar del Santo Oficio, por 5.500 reales, la de El Puerto de Santa María a don Alonso Álvarez de Villarelo, familiar del Santo Oficio, en 11.220 reales, la de Chiclana de la Frontera a don Juan Alonso de Molina, familiar, por 4.840 reales, la de la villa de Rota a Gonzalo Martín en 4.000 reales y la de la ciudad de Jerez de la Frontera a Pedro Camacho de Villavicencio, caballero del hábito de Santiago y familiar por 6.600 reales y tres vidas<sup>33</sup>.

Como hemos referido el primer Alguacil Mayor de la Santa Inquisición en la villa de Puerto Real sería el familiar don Luis Román Cornejo quien se haría con el oficio tras pagar la suma de 3.500 reales en tres plazos, otorgándosele título por el cardenal don Antonio Zapata y Cisneros, Inquisidor General de Reino en Madrid el 13 de mayo del año 1632, teniendo además la facultad de trasmitir el oficio durante otras dos vidas una vez fallecido:

---

<sup>32</sup> Archivo Histórico Nacional (AHN). Inquisición, Legajo 2971, caja 1.

<sup>33</sup> CERRILLO CRUZ, Gonzalo: “Alguaciles Mayores de la Inquisición...”, p. 174.

“...porque en vos don Luis Román Cornejo, familiar del Santo Oficio en la dicha ciudad concurren las calidades necesarias por la presente os hacemos, constituimos, creamos y diputamos alguacil mayor del Santo Oficio en la dicha ciudad durante los días de vuestra vida y os damos licencia y facultad para que después de ella podáis nombrar y nombréis otras dos vidas, las que por bien tuviereis, para que os sucedan en la dicha vara y oficio de alguacil...”<sup>34</sup>.

Unas semanas más tarde, el 3 de junio de 1632, don Luis Román como era preciso compareció ante las autoridades inquisitoriales sevillanas quienes debían de tomarle el necesario juramento y admitirlo al uso del oficio en Puerto Real:

“...en tres de junio de mil y seiscientos y treinta y dos años, estando en su audiencia de la mañana los señores inquisidores don Bernardo de la Cabra, don Juan Zapata de Figueroa, fue mandado entrar en la dicha audiencia don Luis Román Cornejo, contenido en el título de esta otra parte del eminentísimo y reverendísimo señor cardenal Zapata, inquisidor general, y estando presente recibieron juramento de fidelidad y secreto en forma del dicho don Luis Román y le admitieron al uso y ejercicio del dicho oficio de tal alguacil mayor para la villa de Puerto Real como por el dicho título se manda...”<sup>35</sup>

Un año más tarde, el 3 de agosto de 1633, volvían los inquisidores apostólicos sevillanos a emitir un documento en relación con el título y ejercicio de alguacil mayor de Román Cornejo, mandando a través de este nuevo escrito a las autoridades puertorreales admitirlo en su uso bajo pena de excomunión y el pago de 100 ducados al Santo Oficio si así no lo hicieran, sin duda todo ello debido a alguna reticencia del concejo de Puerto Real a recibir a don Luis Román como tal alguacil mayor, de ahí el largo tiempo transcurrido entre la obtención del título y el inicio de su uso en la villa:

“...Nos los inquisidores apostólicos contra la herejía, pravedad y apostasía en esta ciudad y arzobispado de Sevilla, con el obispado de Cádiz y su

---

<sup>34</sup> AMPR, Actas Capitulares, Legajo 62, f. 252 v.

<sup>35</sup> *Ibidem*, f. 253 r.

partido. Mandamos al concejo, justicia y regimiento de la ciudad de Puerto Real que luego que con este nuestro mandamiento seáis requeridos por don Luis Román Cornejo, familiar del Santo Oficio juntamente con el título de alguacil mayor de él para esa dicha ciudad, veáis el dicho título y lo guardéis, cumpláis como en ello se contiene, y en su cumplimiento deis la posesión del dicho oficio de alguacil mayor al dicho don Luis Román Cornejo, lo cual cumplid pena de excomunión y de cien ducados para gastos del Santo Oficio. Hecho en la Inquisición de Sevilla a tres de agosto de mil y seiscientos y treinta y tres años. El doctor don Bernardo de la Cabra. El doctor don Agustín de Villavicencio. El doctor don Juan de Federiqui. Por mandado del Santo Oficio Pedro Ceberio.”<sup>36</sup>

De este modo, pocos días más tarde de este nuevo escrito, el 17 de agosto del año 1633 don Luis Román presentaba su título y el mandato de las autoridades inquisitoriales sevillanas ante el cabildo puertorrealeño, siendo recibido como tal alguacil mayor del Santo Oficio ese mismo día.

Poco sabemos de Luis Román Cornejo, apenas que con anterioridad a obtener el oficio de alguacil mayor había sido nombrado familiar del Santo Oficio, cargo que desempeñaba en Puerto Real, su lugar de vecindad. Debía de ser don Luis pariente de Pedro Román, nombrado igualmente familiar del Santo Oficio para Puerto Real poco tiempo después de obtener él el alguacilazgo, en 1634, tal como referimos en el apartado dedicado a las familiaturas.

Los orígenes de Luis Román deben de estar posiblemente en la ciudad de Jerez de la Frontera, de hecho es más que probable que éste Luis Román Cornejo sea el mismo que años más tarde es nombrado como caballero veinticuatro del cabildo jerezano por algunos autores<sup>37</sup>. Mencionar así mismo como décadas antes, en pleno siglo XVI, la jerezana familia de los Román había ostentado la escribanía de cabildo puertorrealeña.

No tenemos noticias sobre quienes ocuparon este oficio tras Román Cornejo, es decir, en quienes recayó el alguacilazgo en aquellas dos vidas más

<sup>36</sup> *Ibidem*, f. 253 r.

<sup>37</sup> En la procesión del Corpus de la ciudad de Jerez de la Frontera del año 1646 aparece entre los caballeros veinticuatro que portan el palio un tal don Luis Román Cornejo (FERNÁNDEZ FORMENTANI, Antonio: *Costumbres y leyes de antaño. Curiosa colección de apuntes y documentos*. Jerez de la Frontera, 1890, p. 64).

en que fue vendido por el Santo Oficio a su primer propietario. Muro Orejón menciona en uno de sus escritos que el historiador Moreno de Guerra refiere que el capitán Andrés Hurtado de Meneses tuvo el puesto de alguacil mayor del Santo Oficio<sup>38</sup>, si así fue no hemos podido encontrar referencia alguna a ello aunque sí constatamos que Hurtado de Meneses, tal como vemos con más detalle en el apartado dedicado a los familiares del Santo Oficio, fue nombrado familiar el 9 de julio del año 1681 ocupando la vacante dejada por muerte del capitán Andrés de Gatica. Tal como hemos indicado con anterioridad lo más habitual era que el alguacil mayor hubiese sido previamente nombrado familiar, requisito que sí cumpliría Hurtado de Meneses.

Durante el siglo XVIII este alguacilazgo mayor siguió ejerciéndose en Puerto Real. Ya Muro Orejón refería que este oficio era ejercido en el año 1721 por don Pedro de Groote<sup>39</sup>. Efectivamente, consultado el testamento de este rico hombre de negocios de origen flamenco, él mismo se define al final de su vida, en el año 1739, como "...familiar y alguacil mayor del Santo Oficio de la Inquisición en la villa de Puerto Real, vecino de esta ciudad de Cádiz y natural de la villa y puerto de Ostende en los estados de Flandes..."<sup>40</sup>. Sabemos igualmente que la vinculación de Groote con Puerto Real era ya una realidad en el año 1715, momento en que contrae matrimonio con doña Ana Jaime Quintanilla, aportando a su matrimonio, dentro de su inmensa fortuna, según sus propias palabras "...diferentes casas y posesiones en esta ciudad (Cádiz), en la villa de Puerto Real y en la de Chiclana..."<sup>41</sup>. Ese mismo año el cabildo de Puerto Real le concede una data de tierras en las inmediaciones de la ermita de San Telmo<sup>42</sup>. Pedro de Groote se asentaría en Puerto Real en el año 1717, tal como indica de manera precisa en su referido testa-

---

<sup>38</sup> MURO OREJÓN, Antonio: *Puerto Real. Entre el pinar...*, p. 400.

<sup>39</sup> MURO OREJÓN, Antonio: *Puerto Real en el siglo XVIII...*, p. 51.

<sup>40</sup> AHPC, Protocolos Notariales de Cádiz, Legajo 1.450, f. 15 r. 7 de enero de 1739.

<sup>41</sup> *Ibidem*, f. 16 v.

<sup>42</sup> En ese año de 1715 el cabildo le concede a don Pedro de Groote una data de tierras en las inmediaciones de San Telmo para la construcción de sus casas "...un sitio para fabricar unas casas para que le señalaron 20 varas de frente en la calle de San Telmo y 40 varas de fondo hacia la almona vieja..." (AMPR, Actas Capitulares, Legajo 17, f. 139).

mento<sup>43</sup>, aunque posteriormente volvería a tomar vecindad en la ciudad de Cádiz, donde fallecería en la madrugada del 24 de octubre del año 1739<sup>44</sup>.

Conocemos igualmente por Muro Orejón como en el año 1758 don José Alonso Groote, sin duda pariente del anterior, ocupaba el alguacilazgo mayor del Santo Oficio en la villa<sup>45</sup>. No teniendo descendencia don Pedro de Groote podemos aventurar que este don José Alonso Groote podría ser hijo de su único hermano, don Judoco Joseph de Groote “el Grande”, maestro de campo, que hizo carrera en Indias y a quien legó ciertas propiedades puertorrealenas<sup>46</sup>.

A fines del siglo XVIII el alguacilazgo mayor del Santo Oficio seguía ejerciéndose en Puerto Real. En el año 1786 sabemos que lo ejercía el gaditano Cayetano de Urquide, por entonces vecino y regidor perpetuo de Puerto Real y contador de rentas provinciales<sup>47</sup>.

---

<sup>43</sup> “...también es cierto que en el año pasado de mil setecientos diez y siete me retiré absolutamente de todos los negocios, tratos y correspondencias, y resolví pasar como pasé, a la villa de Puerto Real para conseguir con algún desahogo y descanso las cobranzas de lo que me debían...” (AHPC, Protocolos Notariales de Cádiz, Legajo 1.450, f. 17 r.).

<sup>44</sup> El momento de su fallecimiento aparece anotado en una nota al margen de su testamento, donde literalmente se dice: “En Cádiz en veinte y cuatro de octubre del año de la fecha di testimonio de esta disposición a doña Ana Jaimes Quintanilla por decir que don Pedro de Groote, su marido, ha fallecido en la madrugada de este día” (AHPC, Protocolos Notariales de Cádiz, leg. 1.450, f. 15 r.).

<sup>45</sup> MURO OREJÓN, Antonio: *Puerto Real. Entre el pinar...*, p. 401.

<sup>46</sup> “...en el Reino del Perú, Provincia de Tucumán, se halla don Judoco Joseph de Groote o “el Grande”, que es mi hermano entero de padre y madre, y está casado y con hijos, el que ha tenido empleos en servicio de S. M. y hoy se halla de Maestro de Campo reformado y con crecidas conveniencias como me lo ha prevenido últimamente, y que estaba en ánimo de hacer viaje con toda su familia a la Europa, y para en este caso, por el mucho cariño que le tengo, es mi voluntad que si efectuare dicho viaje con toda su familia o resolviere enviar uno de sus hijos a establecerse en este Reino, dentro del tiempo de diez años contados desde el día de mi fallecimiento, se le dé y entregue una casa principal que tengo en la villa de Puerto Real, en la plazuela de la iglesia parroquial de ella, con su cochera y accesoria, la que labré desde sus cimientos...” (AHPC, Protocolos Notariales de Cádiz, Legajo 1.450, f. 40 v.).

<sup>47</sup> Cayetano de Urquide aparece nombrado como alguacil mayor de Puerto Real en diversos documentos de la escribanía de marina de Cádiz de los meses de marzo y abril del año 1786 (AHPC, Escribanía de Marina, Legajo 5.935, ff. 72, 73, 74 y 116). El 16 de junio del año 1770 realiza un poder para testar donde encontramos su naturaleza y filiación. Natural y vecino de la ciudad de Cádiz era hijo de don José Miguel de Urquide (ya difunto) y de doña Isabel de Arguello y Aunsivay (vecina de El Puerto de Santa

## NOTARIOS DEL SANTO OFICIO

Los notarios del Santo Oficio eran nombrados por los inquisidores de distrito para que fuesen los encargados de escriturar bajo secreto, rectitud y sumo cuidado todas aquellas informaciones, autos y diligencias derivadas de las diversas actuaciones que los ministros del Santo Oficio efectuaran en las zonas que se les habían encomendado, incluso podían actuar como tal notario en otros lugares siempre que así les fuera requerido por los inquisidores.

Se convertían así estos notarios en ministros fundamentales dentro de la organización de la inquisición, encargados de recoger y dar fe en sus precisas anotaciones de todos aquellos asuntos concernientes al Santo Oficio, escritos que tendrían una importancia trascendental en los autos que de ellos derivasen. Se les exigía además escrupulosidad en la remisión de los documentos a los inquisidores, no debiendo de quedar ningún original en su poder.

Para ejercer estas notarías sería preciso, además de las necesarias cualidades de limpieza y dignidad que se exigían a los integrantes de esta institución, tener un mínimo de formación y a ser posible incluso se elegían en ocasiones aquellos individuos que tuvieran experiencia como escribanos públicos, así ocurrirá en Puerto Real con Cristóbal Valiente de Bustos, escribano público y de cabildo, aunque no era ni mucho menos ésta una condición indispensable y el oficio podía (y solía) ser desempeñado por otras personas que fuesen consideradas como suficientes y capaces para su cometido. Al igual que el resto de ministros inquisitoriales los notarios gozaban de los privilegios, exenciones y libertades propios de pertenecer al Santo Oficio.

En el caso de Puerto Real constatamos la presencia de estos notarios al menos desde mediados del siglo XVII, ejerciendo dicho cargo tres personas, el mencionado escribano Cristóbal Valiente y los presbíteros Bartolomé García de Orta y Agustín de Morales Rendón.

El primero que conocemos en el uso de este oficio es el referido escribano Cristóbal Valiente de Bustos, quien obtendría en la misma audiencia de los

---

María). Contrajo matrimonio en Cádiz en torno al año 1760 con doña Rosalía Uslague, teniendo por entonces dos hijos pequeños, doña Cayetana y don Antonio, de nueve y cuatro años respectivamente (AHPC, Protocolos Notariales de Cádiz, Legajo 3.140, ff. 103-106).

inquisidores de Sevilla dos títulos, el de familiar del Santo Oficio, dado el 21 de agosto de 1657 y el de notario otorgado al día siguiente, el 22 de agosto.

“...los dichos señores inquisidores estando en audiencia de veinte y dos de agosto de mil y seiscientos y cincuenta y siete años nombraron por notario de este Santo Oficio en dicha villa de Puerto Real al dicho Cristóbal Valiente contenido en el título supraescrito y de él fue recibido el juramento de fidelidad y secreto acostumbrado para el uso y ejercicio del dicho oficio de notario a que fue admitido...”<sup>48</sup>.

Presentó el escribano sus títulos ante las autoridades locales el 2 de septiembre de 1657, ejerciendo ambas funciones de familiar y notario durante una década, hasta su fallecimiento ocurrido en el año 1667.

Sobre Cristóbal Valiente de Bustos hay que decir que poseía desde el 4 de diciembre del año 1644 la titularidad perpetua de una de las escribanías públicas del número de Puerto Real, la que en su día perteneció a Diego de Segura<sup>49</sup>, obteniendo además el título de escribano mayor de cabildo el 15 de octubre de 1656, del cual tomaría posesión el 28 de octubre de ese mismo año<sup>50</sup>.

Sabemos que Cristóbal Valiente de Bustos no contrajo matrimonio, llegando al fin de sus días sin descendencia alguna y además con pocos parientes a los que poder legar sus bienes. En su testamento, realizado el 2 de julio del año 1666<sup>51</sup>, estando ya enfermo y poco tiempo antes de su muerte, solo menciona a dos familiares, su hermano fray Diego Valiente, predicador franciscano, igualmente sin hijos, y a un primo llamado Lucas Valiente, ambos además ausentes de Puerto Real. Los principales bienes que poseía al final de su vida y que anota de manera precisa en su testamento eran los oficios de escribano, tanto el público como el de cabildo, así como el inmueble de su notaría, en la plaza del ayuntamiento, dos hazas de tierra de labor, una joven esclava negra de unos 17 años llamada Antonia, diversos objetos de oro y

---

<sup>48</sup> AMPR, Actas Capitulares, Legajo 11-3, f. 59 v.

<sup>49</sup> Así se menciona en el título de escribano de cabildo y público que se concedería en agosto del año 1667 a Juan Ruíz Morito (AMPR, Actas Capitulares, Legajo 12, f. 513).

<sup>50</sup> AMPR, Actas Capitulares, Legajo 11-2, f. 117 v. y ss.

<sup>51</sup> AHPC, ProtocolosNotariales de Puerto Real, Legajo 67, ff. 138-139.

plata, principalmente menaje del hogar y setenta pesos de a ocho reales de plata en dinero y los muebles de su casa<sup>52</sup>.

Para el cumplimiento de sus mandas testamentarias Valiente de Bustos nombrará por uno de sus albaceas precisamente a otro miembro de la Inquisición en la villa, al presbítero y comisario del Santo Oficio don Antonio Cascos Avilés, muestra de la estrecha vinculación que existiría entre los miembros locales de esta institución.

Pasarían varios años sin que otro vecino de Puerto Real ocupara la vacante dejada por la muerte del escribano Valiente, siendo el 25 de septiembre del año 1679 cuando el licenciado Bartolomé García de Orta, presbítero vecino de Puerto Real recibiera este título por los inquisidores sevillanos, tomando posesión en la villa a las pocas semanas<sup>53</sup>.

Apenas tenemos datos de García de Orta, todo lo contrario de quien le sucedería en el oficio, el también licenciado y presbítero don Agustín de Morales Rendón, quien recibirá en Sevilla título de notario del Santo Oficio el 10 de febrero del año 1688, siendo recibido por el cabildo puertorrealense pocos días más tarde, el 29 de febrero<sup>54</sup>.

Nacido en Puerto Real era Agustín de Morales el único hijo del regidor perpetuo don Alonso de Morales y de doña Juana Natera, importantes miembros de la oligarquía local. Tras la muerte de su padre heredará el oficio de regidor como su único y universal heredero manteniendo su propiedad hasta su muerte, ocurrida en torno al año 1720. Su condición de clérigo le impediría el uso del oficio de regidor, de este modo lo irá cediendo a lo largo de su vida, primero en su pariente Pedro Ramos de la Vega en 1679 y posteriormente a su primo Francisco Morales Rendón, quien aún lo usaba en el año 1703. Era además capellán y patrono de la capellanía que fundaron sus padres, ministerio que legaría a su sobrino Andrés de Morales Rendón.

Entre el patrimonio que poseía poco antes de su muerte y que aparecen en su testamento se encontraba la propiedad de diversas fincas urbanas, casas ubicadas en la calle Nueva, Albarizuela o San Roque, además de las principa-

---

<sup>52</sup> *Ibidem*, f. 139 r.

<sup>53</sup> AMPR, Actas Capitulares, Legajo 13, ff. 458 v.-459 r.

<sup>54</sup> AMPR, Actas Capitulares, Legajo 14, ff. 371 v. - 372 v.

les de su morada en la calle Mafla (actual Cruz Verde), además de poseer un pinar “...en el sitio del Marregal (sic)...”.

Apuntar además como la familia Morales Rendón tendrá una estrecha vinculación con la ermita de San Roque y en especial con la hermandad de Nuestro Padre Jesús Nazareno establecida en ella, llegando incluso don Agustín de Morales en el momento de redactar su testamento a solicitar ser enterrado en este lugar, frente al altar del Nazareno: “...mando que mi cuerpo sea sepultado delante del altar de nuestro Padre Jesús Nazareno, sita en la iglesia del señor San Roque de esta villa y con las vestiduras y ornamentos sacerdotales que me corresponden...”. Esta relación de los Morales Rendón será bastante estrecha con esta popular cofradía a lo largo de todo el siglo XVIII. Por citar solo un ejemplo, en los años 1768 y 1769 vemos como don Félix Morales Rendón es citado como prioste y hermano mayor de la hermandad jerosolimitana<sup>55</sup>.

## AGUSTÍN DE MORALES Y LA CALLE CRUZ VERDE

Puerto Real mantiene entre sus calles una denominada “de la Cruz Verde”. Su nombre derivaría como en otras muchas localidades de la vinculación de este espacio con la Inquisición, quienes usaban la cruz verde como emblema en sus actos públicos. Precisamente sería durante el ministerio inquisitorial de Morales Rendón cuando ésta, en la cual tenía su morada el notario del Santo Oficio, mudara su nombre, dejándose de usar el antiguo de calle Mafla por el de la Cruz Verde con el cual aún hoy se la conoce, de ahí que sea más que probable que la calle donde vivía el notario inquisitorial tomara esta nomenclatura, evidenciando tanto la ubicación en ella de esta notaría y persona, como la posible existencia en este espacio del emblema del Santo Oficio. De hecho aún hoy dos cruces verdes que quizá rememoran este pasado están colocadas en ella, una en una hornacina que hace esquina a la antigua calle Albarizuela (actual Teresa de Calcuta) y otra en el pequeño altar

---

<sup>55</sup> ESPINOSA DE LOS MONTEROS SÁNCHEZ, Francisco e IZCO REINA, Manuel Jesús: *Historia de la Hermandad de Nuestro Padre Jesús Nazareno de la Villa de Puerto Real*. Ayuntamiento de Puerto Real. Puerto Real, 2008, p. 38.

ubicado en un entrante que rompe la rectitud de la calle a la altura del actual número 21, junto a la conocida como “Casa de la Cruz”<sup>56</sup>.

Ya en el año 1693 vemos como la antigua calle Mafla (que hacía referencia al apellido de una antigua familia de la oligarquía local de fines del siglo XVI, alguno de cuyos miembros tendría sus casas principales en ella) había cambiado de nombre y pasado a denominarse como de la Cruz Verde. Durante algunas décadas irán alternándose ambas denominaciones, al menos entre la última década del siglo XVII y las dos primeras del XVIII, precisamente durante los años en los que en ella habitó y ejerció don Agustín de Morales Rendón. Ya a mediados del siglo XVIII quedó fijada esta última denominación perdurando hasta la actualidad.

---

<sup>56</sup> Este pequeño altar de la Cruz Verde puede que se corresponda con el citado por el regidor perpetuo Nicolás de la Rosa y Levassor en las cláusulas 24<sup>a</sup> y 25<sup>a</sup> de su testamento otorgado en el año 1792, donde declara: “...que las casas de mi morada que hacen frente a la playa y esquina a las calles de la cruz verde y de la Palma tenían un muelle para su resguardo y tráfico de sus almacenes en todo su frente con veinte y cinco varas de largo al sur. Y habiéndose aumentado con la obra que proyectó el Ayuntamiento de esta villa para la fábrica de su muelle principal, quedó demarcado dicho terreno con un pilar y una cruz que después mudé a la pared de dicha mi casa, próxima al balcón principal de ellas, con motivo de las cañerías de las fuentes (...) se hallaba demarcado el expresado terreno de las casas de mi morada con un pilar y una cruz, estando colocado en él una lámina de la Santísima Trinidad, tuve la devoción de encender una luz en un farol todas las noches y lo he continuado después que trasladé la cruz con un nicho a la pared de las mismas casas con el expresado motivo, en cuya virtud es mi voluntad que después de mi fallecimiento se siga con el propio alumbrado por parte de mis nietos y demás poseedores de las casas relacionadas, consumiendo media parrilla de aceite todas las noches...” (Archivo particular de la familia de la Rosa).



Pequeña capilla de la calle Cruz Verde.



Hornacina de la calle Cruz Verde esquina con calle Teresa de Calcuta.

## FAMILIARES DEL SANTO OFICIO

Los familiares eran colaboradores laicos que debían de estar permanentemente al servicio de la Inquisición. Convertirse en familiar era considerado un honor, ya que suponía un reconocimiento público de limpieza de sangre y llevaba además aparejado ciertos privilegios de índole jurisdiccionales, económicos, militares y sociales<sup>57</sup>. En cuanto a la procedencia social, decir que los familiares castellanos (y entre ellos los del distrito de la Inquisición de Sevilla) eran principalmente personas de constatada riqueza y probada nobleza.

Estos cargos destacaban más por el aspecto honorífico frente al desempeño efectivo de servicios para el Santo Oficio, así el familiar en sus orígenes tenía atribuidas funciones reales pero con el tiempo estos títulos se demandaron más por los privilegios inherentes al puesto que por el afán de servicio ya que ni siquiera tenían asignada una retribución<sup>58</sup>, tal es así que la normativa jurídica se preocupó más de regular y articular los privilegios que las funciones de los familiares. Tal como apuntaba Bennassar, si bien al principio los familiares fueron temibles auxiliares del poder inquisitorial ya a mediados del siglo XVII no serían más que la encarnación de privilegios<sup>59</sup>.

Sus funciones se ceñían a la protección y acompañamiento de inquisidores, ministros y oficiales del Santo Oficio, auxiliando a la institución y sus oficiales en cualquier servicio que se les demandara; participaban en las capturas ayudando a otros empleados inquisitoriales, normalmente los alguaciles, estando incluso encargados de guardar y custodiar en sus casas a los presos. Los familiares de poblaciones portuarias o fronterizas (caso de los puertorrealeños) tenían además la encomienda de custodiar puertos y fronteras, pudiendo inspeccionar navíos y examinar sus mercancías ayudando en este cometido a los comisarios. Por último el desempeño de la función policial que ha caracterizado a los familiares, ejerciendo como denunciantes.

---

<sup>57</sup> Son analizados de manera pormenorizadas en: CERRILLO CRUZ, Gonzalo: "Aproximación al estatuto jurídico de los familiares de la Inquisición española" en *Manuscrits*, 17, 1999, pp. 150-156.

<sup>58</sup> CERRILLO CRUZ, Gonzalo: *Los familiares de la Inquisición española. 1478-1700*. Tesis doctoral leída en la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid, marzo de 1991.

<sup>59</sup> BENNASSAR, Bartolomé: *La Inquisición española*, Crítica, Barcelona, 1984, p. 93.

Dentro del sustrato personal de esta institución los familiares suponían un elevado número de miembros de dicha organización situándose en el grupo del personal no asalariado (junto a los comisarios, calificadores o consultores). Acceder a una familiatura no era sencillo, debiéndose cumplir una serie de criterios muy concretos que quedaron fijados a fines del siglo XVI, entre ellos el sexo, edad, estado civil, conducta, reputación social, vecindad, oficio, nobleza, patrimonio, nacionalidad y limpieza de sangre<sup>60</sup>.

Además de estos criterios personales una de las condiciones exigidas para obtener el título de familiar era la existencia de vacante en la población donde residiera y fuera a desempeñar su función el candidato. La Concordia de Castilla del año 1553 fijó la normativa fundamental sobre el número máximo de familiares permitidos en una determinada población, admitiendo 50 familiares en las ciudades de Sevilla, Granada y Toledo; 40 en Valladolid, Cuenca y Córdoba; 30 en Murcia; 25 en Llerena y Calahorra; estableciendo en el resto de poblaciones los siguientes: hasta 10 familiares en las de más de tres mil vecinos; 6 en las de más de mil vecinos; 4 en las de más de quinientos vecinos y 2 en el resto, salvo que fueran puerto de mar o lugar de frontera en cuyo caso podrían aumentarse hasta 4.

De este modo en la villa de Puerto Real quedaría fijado el número de familiares en un máximo de cuatro, más que por la cuantía de vecinos le correspondería este número por ser puerto de mar a la vez que considerado lugar de frontera<sup>61</sup>. Durante el siglo XVII y a través de diversos documentos conocemos la identidad de al menos ocho familiares aunque su número sin duda debió de ser superior y un más detallado estudio arrojará nuevos nombres. Los que hemos podido constatar son:

---

<sup>60</sup> CERRILLO CRUZ, Gonzalo: "Aproximación al estatuto jurídico...", pp. 141-158.

<sup>61</sup> Puerto Real contaría con una cifra de vecinos que rondarían los 800 en las últimas décadas del siglo XVI (según J. Moreno de Guerra en sus apuntes históricos incluidos en la *Guía de Puerto Real de 1914* de Cózar y Vargas Zúñiga, p. 5), disminuyendo a unos 400 durante buena parte del siglo XVII (esos son los vecinos que anota Méndez Silva para Puerto Real en su *Población General de España*, p. 90).

## Pedro López Maldonado

Es el primer familiar del Santo Oficio del que tenemos noticia en el siglo XVII. Aparece mencionado como tal en el expediente de bienes de difuntos del puertorrealero Juan Espino Mafla en el año 1628<sup>62</sup>. Nacido en torno al año 1565 y emparentado con la influyente familia de los Salvago Espino, fue Pedro López Maldonado además de familiar, regidor perpetuo de la villa, dándosele título en la ciudad de Burgos el 27 de agosto del año 1605, perpetuándolo el 1 de mayo de 1617 y teniéndolo en su poder hasta su fallecimiento ocurrido en el año 1644, recayendo entonces el oficio de regidor perpetuo en su hijo Domingo López Maldonado.

## Luis Román Cornejo

Según su título de Alguacil Mayor del Santo Oficio ya tenía la condición de familiar de manera previa, con anterioridad por tanto al año 1633 “...porque en vos don Luis Román Cornejo, familiar del Santo Oficio en la dicha ciudad concurren las calidades necesarias por la presente os hacemos, constituimos, creamos y diputamos alguacil mayor del Santo Oficio en la dicha ciudad durante los días de vuestra vida...”<sup>63</sup>.

## Pedro Román

Emparentado con Luis Román Cornejo obtendría título de familiar el 26 de abril del año 1634 por los inquisidores sevillanos para que “...seáis uno de los familiares del número que ha de haber en dicha villa de Puerto Real...”<sup>64</sup>.

## Cristóbal Valiente de Bustos

Se le da título de familiar el 21 de agosto de 1657, el día antes de recibir el de notario del Santo Oficio, ejerciendo desde entonces ambos ministerios de manera conjunta.

---

<sup>62</sup> Archivo General de Indias, Contrataciones, 382, N. 2, R. 3, f. 130 v.

<sup>63</sup> AMPR, Actas Capitulares, Legajo 62, ff. 252 v.

<sup>64</sup> *Ibidem*, f. 284.

## Andrés de Gatica

Sabemos que Andrés de Gatica fue uno de los familiares del número de la villa por la información que nos aporta el título de familiar del sargento mayor Andrés Hurtado Ramírez y Meneses, quien ocupó "...la vacante que resultó por muerte del capitán Andrés de Gatica..."<sup>65</sup>. Fallecido por tanto antes del año 1681 era Gatica capitán de una de las compañías de milicias de la villa. En el año 1661 se menciona en las actas capitulares como Gatica era persona muy mayor, impedido y con achaques, motivos por los cuales no podía gobernar la compañía de milicias que como capitán le correspondía, solicitándose entonces al Duque de Medinaceli que nombrara otro capitán para su sustitución. Fue también regidor perpetuo de Puerto Real, comprando uno de los oficios acrecentados por la Corona en el año 1640<sup>66</sup> el cual mantuvo hasta el año 1645<sup>67</sup>.

## Andrés Hurtado Ramírez y Meneses

Obtiene título de familiar en la Inquisición de Sevilla y Real Castillo de Triana el 9 de julio de 1681 para suplir la vacante dejada por el fallecimiento del capitán Andrés de Gatica, siendo recibido por el cabildo el 17 de septiembre de ese mismo año. Era por entonces Sargento Mayor de la villa, teniendo bajo su mando las distintas compañías de milicias locales<sup>68</sup>. Fue también regidor perpetuo de Puerto Real durante más de tres décadas, entre los años 1644 y 1677<sup>69</sup>.

---

<sup>65</sup> AMPR, Actas Capitulares, Legajo 14, ff. 48 v.

<sup>66</sup> Oficio que adquirió por 400 ducados, dándosele título en Madrid el 23 de agosto de 1640, tomando posesión del mismo en la reunión capitular de 18 de septiembre de ese mismo año (AMPR, Actas Capitulares, Legajo 9-3, f. 62 v.).

<sup>67</sup> Lo renunció (vendió) a Bartolomé Ramos el 20 de agosto del año 1645 (AMPR, Actas Capitulares, Legajo 10-1, f. 56 r.).

<sup>68</sup> Previamente fue nombrado capitán de una de las compañías por el Duque de Medinaceli el 11 de marzo de 1665. El título de Sargento Mayor se le otorga el 28 de noviembre del año 1672 en El Puerto de Santa María pordon Tomás Antonio Lorenzo Manuel de la Cerda Enríquez Afán de Ribera Portocarrero y Cárdenas, capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía en sustitución de Francisco Rodríguez Cascos.

<sup>69</sup> AMPR, Actas Capitulares, Legajo 13, f. 371.



## DETENCIONES Y CONDENAS A PERSONAS DE PUERTO REAL POR EL SANTO OFICIO

Debemos de suponer que el trabajo conjunto de estos ministros inquisitoriales en esta villa fue efectivo, de hecho a poco que nos acercamos a la documentación conservada en el Archivo Histórico Nacional sobre las causas y procesos del Santo Oficio sevillano vemos como las detenciones en Puerto Real y de personas naturales de esta población son habituales en sus folios. Un detenido estudio de esta diversa y cuantiosa documentación podrá proporcionar un acercamiento más detallado a este asunto. De hecho un simple bosquejo realizado nos indica que la información debe de ser importante y que no fueron pocas ni mucho menos las personas de Puerto Real que fueron investigadas, detenidas y condenadas, el estudio de uno de estos legajos ya nos ha proporcionado interesantes datos sobre algunos de estos vecinos de la villa.

Dentro de la sección dedicada a la Santa Inquisición de este archivo podemos ver en *Relación de las causas de fe que han prendido y prenden en este tribunal desde primero de febrero de este año hasta hoy día de la fecha que va con veinte y una hojas. G. de Dios a V. A. servido de la Inquisición de Sevilla a veinte y cinco de octubre de mil y seiscientos y setenta y ocho años*, las referencias a dos vecinos de Puerto Real que fueron prendidos el mismo día en la villa, ambos de similar edad, por idéntica causa (delito de judaísmo), aunque ambas personas de notoria diferencia social, uno regidor perpetuo, miembro de la oligarquía local, el otro albañil y cerero, aunque posiblemente y a falta de ver con detalle los expedientes, encausados por algún motivo común.

“Pedro Correa Nuncibay, natural de Jerez de la Frontera, vecino y regidor perpetuo de la ciudad de Puerto Real, de cincuenta y ocho años, de oficio que ha sido barbero y después marchante y después mercader con tienda de especiería, fue preso en cárceles secretas con secuestro de bienes por delitos de judaísmo en dieciocho de agosto de mil y seiscientos y setenta y ocho años. En diecinueve del mismo está negativo...”<sup>74</sup>.

---

<sup>74</sup> AHN, Inquisición, Legajo 3006, nº 55.

“Francisco Hernández, natural de Sotelo en Portugal, vecino de Puerto Real, de nación portugués, de edad de cincuenta y seis años, de oficio cerero y albañil, fue preso en las cárceles secretas con secuestro de bienes por delitos de judaísmo el dieciocho de agosto de mil y seiscientos y setenta y ocho años, en 25 de agosto está negativo...”<sup>75</sup>.

Encontramos además a algunas personas naturales de Puerto Real aunque avecinadas en otras localidades que igualmente fueron detenidas por los oficiales del Santo Oficio, caso de la joven puertorrealeña doña Leonor María Henríquez, quien tras matrimoniar con el portugués Diego de Toledo pasó a vivir a la localidad sevillana de Morón donde sería presa acusada de judaizante, delito que confesó y por el que fue duramente condenada en auto de fe público y posteriores penas:

“Doña Leonor María Henríquez, natural de Puerto Real, vecina de Morón, mujer de Diego de Toledo, de nación portugués, edad de veinte y cinco años cumplidos, fue presa en cárceles secretas con secuestro de bienes por delitos de judaísmo en siete de junio de mil y seiscientos y setenta y siete años (...) confesó ser judaizante y declaró cómplices (...) en consulta de veinte y uno de julio (1678) se votó (...) adjure sus errores y sea reconciliada en forma con confiscación de bienes, hábito y cárcel perpetua y salga desterrada de Sevilla y Morón y ocho leguas en contorno por tiempo de ocho años y no le quebrante pena de cumplidos...”<sup>76</sup>

Para concluir debemos mencionar que no fue Pedro Correa el único de los regidores perpetuos puertorrealeños acusados por el Santo Oficio por aquellos años. Lo fue también el reconocido médico, filósofo, teólogo y escritor sefardita hispanoportugués Baltasar Orobio de Castro, que en marzo del año 1652 recibió título de regidor perpetuo de Puerto Real en el oficio que antes ejerciera su suegro el mercader y también cristiano nuevo portugués Francisco Pérez, obtenido de este como parte de la dote de su esposa doña

---

<sup>75</sup> *Ibidem*, nº 56.

<sup>76</sup> *Ibidem*, nº 25.

Isabel Pérez de la Peña<sup>77</sup>. Según Kaplan, cuando Orobio se trasladó de Sanlúcar a Cádiz conoció a Isabel Pérez, hija del comerciante de Puerto Real Francisco Pérez, y se casó con ella, un matrimonio que sería fuente de muchas bendiciones para la familia de Baltasar Orobio ya que como resultado del mismo Baltasar se convirtió en socio de los asuntos comerciales de su adinerado suegro, consiguiendo lo suficiente para mantener a toda su familia<sup>78</sup>.

González de Caldas en uno de sus trabajos detalla el proceso inquisitorial sufrido por Orobio de Castro. A modo de resumen decir que en el año 1654, ya estando vecindado en la ciudad de Cádiz y vinculado a Puerto Real por su matrimonio, fue testificado en la Inquisición de Valladolid por un testigo menor de edad llamado Duarte Rodríguez, quien declaró que por el año 1646 ó 1647, cuando Orobio, vecindado en Sanlúcar de Barrameda, era mercader y médico del Duque de Medinaceli, estando en casa de Baltasar Orobio presencié claras prácticas judaizantes, de este modo fue preso en las cárceles secretas de la Inquisición de Sevilla, con secuestro de bienes, el 8 de agosto de 1654. No había pasado una semana de su arresto cuando sobrevino una nueva testificación formal, la de Antonio Rodríguez Pereira preso en la Inquisición de Córdoba. Este reo atestiguó sobre las burlas que Orobio hacía de los católicos. El 20 de noviembre de 1655, y tras la confesión de nuevos testigos los inquisidores y el juez eclesiástico ordinario, visto el proceso, votaron que Orobio de Castro fuera sometido a tormento *ad arbitrium*, sentencia que se ejecutó el 13 de enero del año siguiente. Como respuesta a la admonición previa de los inquisidores se mantuvo negativo, y así se mantendrá al “...atar de cincha, poner en el potro, atar a las argollas y ligar los brazos, pies, espinillas y dedos pulgares...”. Pero al darle la primera vuelta

---

<sup>77</sup> Baltasar de Orobio recibe de la Corona título de regidor perpetuo de Puerto Real el 24 de marzo del año 1652, previa renuncia que le realiza del oficio su suegro Francisco Pérez ante el escribano de la ciudad de Cádiz Felipe de Hinestrosa el 2 de marzo de 1652. Tomará posesión en la reunión capitular celebrada en Puerto Real el 3 de junio de ese mismo año de 1652 (AMPR, Actas Capitulares, Legajo 10-8, ff. 26 y ss.). El traspaso del oficio de Pérez a Orobio se realiza como parte de la dote que Francisco Pérez entrega a su yerno “...hace gracia y donación de dicho oficio y de su propiedad por más aumento de dote de la dicha su hija por ser el dicho doctor don Baltasar de Orobio hábil y suficiente y de las partes y calidades que de derecho se requieren para el uso y ejercicio de él...” (AHPC, Protocolos Notariales de Cádiz, Legajo 3720, f. 52).

<sup>78</sup> KAPLAN, Yosef: *From christianity to judaism. The Story of Isaac Orobio de Castro*. Oxford University, Oxford, 1989, pp. 66-67.

de la mancuera, a grandes voces pidió que le quitasen ese tormento pues iba a decir la verdad. Declaró entonces que era judío y había vivido judaizando dieciséis años poco más o menos, declarando además los cómplices con los que había comunicado como judaizante. Su sentencia de reconciliación incluyó la pena de confiscación de bienes y la penitencia de hábito y cárcel perpetua, y además un destierro de Sevilla, Cádiz y Madrid, 20 leguas en contorno y de los puertos de mar 20 leguas tierra adentro por seis años. Baltasar Orobio de Castro, que tuvo que delatar a sus padres, cuatro hermanos y un cuñado, conseguiría huir de España en el año 1660<sup>79</sup>.

La relevante figura de Orobio de Castro ha sido magníficamente tratada por Yosef Kaplan en su obra *From christianity to judaism. The Story of Isaac Orobio de Castro*<sup>80</sup> donde se detalla su biografía. Baltasar Orobio nacería en torno al año 1617 en Braganza, en el norte de Portugal, uno de los principales centros del criptojudaismo portugués. Siendo muy niño su familia se traslada a la ciudad de Málaga. Estudiará medicina en la Universidad de Osuna, ampliando sus estudios en la de Alcalá, donde además se forma en estudios de filosofía y teología neo-escolástica. Tras una primera estancia en Cádiz se traslada a Sevilla. Será en su segunda etapa gaditana cuando se produce el referido arresto por la Inquisición durante tres años, de donde sale embenitado para volver a Sevilla, de allí pasa a Lorca y huye por Bayona a Francia, donde es nombrado profesor de la Universidad de Toulouse en el año 1660, todo esto bajo apariencia cristiana. En 1662 decide hacerse judío público para lo que se traslada a Ámsterdam donde vive hasta su muerte. En todo este periplo vital va cambiando de nombre: Baltasar Álvarez, Baltasar de Orobio y finalmente Isaac Orobio de Castro<sup>81</sup>.

Durante su estancia en Ámsterdam y ya bajo el nombre de Isaac Orobio ejerció la medicina y publicó principalmente controversias teológicas, siendo elegido miembro del directorio de la congregación judía hispanoportuguesa y de varias academias de poesía. Fallecería Baltasar (Isaac) en Ámsterdam el 7 de noviembre del año 1687, cuando contaba con unos 70 años de edad.

---

<sup>79</sup> GONZÁLEZ DE CALDAS, Victoria: ¿Judíos o cristianos?: el proceso de fe Sancta *Inquisitio*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2000, pp. 435 y ss.

<sup>80</sup> KAPLAN, Yosef: *From christianity to judaism...*

<sup>81</sup> DÍAZ ESTEBAN, Fernando: “Entre la religión y la filosofía: la polémica de Isaac Orobio y Alonso de Zepeda”, en *Revista Sefarad*, 2001, pp. 334-335.

# **El Real Carenero de Puerto Real**

## The Real Carenero of Puerto Real

Francisco Pérez Aguilar  
Sociedad Puertorrealeña Amigos del País

### RESUMEN

El objeto de este artículo no es otro que el de dar a conocer la extensa y prolífica intrahistoria de este enclave industrial, íntimamente ligado a la bahía de Cádiz (España) y concretamente a Puerto Real a partir de su fundación, en fecha sobre la que no existe unanimidad de criterio entre los autores e investigadores que han acometido el estudio del mismo.

### PALABRAS CLAVE

Atarazana, Construcción, reparaciones y carenados de buques, Defensa de la bahía gaditana.

### ABSTRACT

The purpose of this article is no other than disclose the extensive and prolific internal history of this industrial enclave linked to the Cadiz bay (Spain) and specifically at Puerto Real since its establishment on date there is not

unanimity of opinion among the authors and researchers who have undertaken the study thereof.

## KEYWORDS

Shipyards, Construction, repair and fairing of ships. Defense of the gaditan bay.



Fachada anterior de la iglesia del Real Carenero. Foto incluida en el dossier del Real Carenero de la Oficina de Turismo de Puerto Real.

## INTRODUCCIÓN

El Real Carenero es un antiguo astillero situado en Puerto Real (Cádiz) que a lo largo del tiempo ha estado igualmente ligado a la historia naval de San Fernando.

Es uno de los ejemplos más claros de la importancia que la industria naval ha tenido a lo largo de la historia, no solo de Puerto Real, sino en el conjunto de la bahía gaditana.

Localizado en la margen izquierda del Caño de Sancti Petri, cercano al Puente Suazo, fue una de las variadas construcciones de carácter naval y militar que sembraron la bahía de Cádiz durante los siglos XVI, XVII y XVIII.

Igualmente, fue testigo mudo del asedio padecido por San Fernando y Cádiz durante la invasión francesa entre el 5 de febrero de 1810 y el 24 de agosto de 1812, cuya defensa fue llevada a cabo gracias a las baterías defensivas construidas e instaladas en la margen izquierda del caño de Sancti Petri: baterías de Suazo, San Felipe y San Pablo.

En principio, su función fundamental consistía en el carenado de los barcos para lo que era necesaria la utilización de brea, azufre, estopas, tornillería, clavazones y maderas, que obligaba a una posterior limpieza de los caños cercanos.

Solamente de la carena y apresto de la Capitanía y Almirante de la Flota de Nueva España, se conserva un voluminoso legajo que comprende los gastos ocasionados en el Real del Puente Suazo por estas cuestiones.

Estrechamente ligado al crecimiento económico y demográfico de la ciudad de San Fernando ya que en torno al mismo y al del castillo de San Romualdo se fue creando el núcleo urbano de la ciudad, finalmente se convirtió en el germen de la presencia militar en la Isla de León.

## ANTECEDENTES HISTÓRICOS

En 1248 el rey castellano-leonés, Fernando III “El Santo”, lleva a cabo la conquista de Sevilla y tras su fallecimiento, en 1252, su hijo y sucesor Alfonso X “El Sabio”, reanudó la ofensiva contra los musulmanes empeñándose en una importante campaña militar que finaliza con la anexión a la corona cas-

tellano-leonesa, entre 1253 y 1264, de los territorios que conformaban la actual bahía de Cádiz: Jerez de la Frontera, la isla de Cádiz, El Puerto de Santa María, Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Rota.

Al mismo tiempo, retoma el viejo proyecto de su padre de activar la conquista del Austro, nombre con el que se definía el Norte de África, como base de la futura política atlantista de la corona, acción militar que en aquella época fue conocida como: “Ad partes Africanas o fecho de allent mar contra la gente paganas”. Para tal fin, fue necesario que el rey Alfonso X finalizase la construcción de las Atarazanas sevillana ordenada construir por su padre en 1248.

Poco aportaron los enclaves portuarios conquistados hasta 1260, en el intento, frustrado, de establecer una ocupación estable en el Norte de África, pese a que la flota alfonsina, al mando del almirante Juan García de Villamayor, saqueó ese mismo año el puerto de Rabat, Salé. Sin embargo, el objetivo principal de dicha expedición, Ceuta, permaneció en manos musulmanas.

No obstante, fue Alfonso X quien inició el fomento de las actividades navales en los nuevos territorios conquistados, de tal manera, que las mismas y alargándose en el tiempo, llegaron a tener un protagonismo determinante como puertos, fondeaderos, zonas de internadas y carenas en los enclaves de: Puntales, El Trocadero, El Carenero del Puente de Suazo y La Carraca, todos en el saco de la bahía gaditana.

Una vez que los Reyes Católicos deciden fundar una nueva puebla en el territorio desmembrado del extenso predio jerezano, que sería intitulada como Puerto Real, el 18 de junio de 1483 encontrándose los reyes en la ciudad de Córdoba, otorgan la Carta Puebla correspondiente.

La nueva fundación llegó a adquirir, en todo lo relacionado con las actividades navales, un inusitado protagonismo al encontrarse en su predio tres de los cuatro centros fabriles más importantes relacionados con la construcción, carenado y fabricación de elementos auxiliares para los buques: el Carenero del Puente Suazo, el Trocadero y el Arsenal de La Carraca a partir del siglo XVIII, fecha en la que según el catastro de Ensenada Puerto Real contaba con 83 carpinteros de ribera y 63 calafates<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. “Identidad e Imagen de Andalucía en la Edad Moderna. La Construcción Naval”. Consejería de Economía, Conocimiento, Empresa

En lo que al Carenero puertorrealeno se refiere, auténtico antecedente del Arsenal de La Carraca, aunque desconocemos la fecha exacta de su construcción, son múltiples los autores que hacen referencia, sin base documental concreta, a la antigüedad del mismo.

José Quintero González cita en su libro *Jarcias y Lonas*<sup>2</sup> que José Luis López Garrido, data su construcción durante el reinado de Alfonso XI (1312-1350).

Agustín de Horozco, en su *Historia de Cádiz*, fechada en 1591, dice: “*Mucha parte de esta ensenada (se refiere al seno interior de la Bahía) es bondable y puede estar en ella gran cantidad de navíos con más seguridad de vientos, mar y enemigos, extiéndose con muchos bajíos hasta dar en las casas de Puerto Real, y de allí toma el agua derechamente del Norte al Mediodía a embocar por el río que divide la isla, haciéndose por entre estos bajíos dos canales capaces de ir por ellos los navíos a la puente donde llegan a dar carena, y al estero de la Carraca a cargar de sal en las Salinas*”<sup>3</sup>. Esta referencia demuestra la existencia del Carenero en la segunda mitad del siglo XVI.

Fray Jerónimo de la Concepción, en su obra, *El Emporio de el Orbe. Cádiz Ilustrada*, inserta la siguiente cita: “*Son los Puntales dos Castillos, que el uno se llama Puntal, y el otro Matagorda los cuales forman una boca o entrada a una ensenada, o Bahía muy capaz, que llegan hasta la Carraca, y Puente Suazo, donde invernaba la Armada Real*”<sup>4</sup>.

Hace igualmente referencia a que “*...para invernadero de las Armadas, Galeones y Flotas, y para carenas suyas, ningún sitio más oportuno se pudo idear, como el de los estero de la Carraca. A final del siglo XVII tenía 380 varas de largo y 10 de ancho*”<sup>5</sup>.

---

y Universidades. Editado por la Universidad de Almería, ISSN: 2665-0315, 2016. Disponible en Internet.

<sup>2</sup> QUINTERO GONZÁLEZ, José. *Jarcias y Lonas*. Edit. Publicaciones del Sur Editores, 2003, p. 36.

<sup>3</sup> HOROZCO, Agustín de. *Historia de Cádiz*. Publicación Ayto. de Cádiz 1845. (Imprenta de Manuel Boch), p.153.

<sup>4</sup> CONCEPCIÓN, Jerónimo de la. *El Emporio del Orbe*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz y Excmo. Ayto. de Cádiz, 2002, p. 96.

<sup>5</sup> 250,77x8.35 m.

Por otro lado, Blanca Carlier, en su obra, *La Marina en Cádiz*, asevera que el primer astillero que existió en la Isla fue el del Puente Suazo<sup>6</sup>. Se entiende que Blanca Carlier habla desde un concepto global de la bahía gaditana ya que el Carenero se encuentra situado al Este del caño de Sancti Petri, es decir, en territorio continental. Este río es en realidad un brazo de mar que une la dársena gaditana con el Océano Atlántico y que al mismo tiempo y junto con el río Arillo conformaban el territorio de Cádiz y San Fernando como dos islas y de ahí el nombre de: Islas Gaditanas.

Carlier apoya su teoría en el hecho determinante acaecido el 4 de noviembre de 1562: “*El veedor de la Armada don Antonio Ledesma, pidió autorización para construir a sus expensas los muelles y almacenes para la carena de los buques*”<sup>7</sup>, luego, si en la fecha citada era necesario construir los muelles y almacenes, se deduce fácilmente que las instalaciones existentes anteriores a 1562 eran escasas e incluso muy deficientes. Aunque es necesario reseñar que en el plano de la bahía y ciudad de Cádiz fechado y realizado por Abraham Ortelius en 1570, no se observa la presencia de barcos en la zona del Carenero<sup>8</sup>.

Sin embargo, algunos autores consultados coinciden en que la construcción se llevó a cabo por orden de los Reyes Católicos sobre los restos de un edificio romano. Esta importante determinación coincide en el tiempo con la orden dada igualmente por los Reyes, en 1502, de vender las galeras y aparejos existentes en las atarazanas de Sevilla por falta de uso, determinación que supuso el final del astillero hispalense para el fin que había sido construido y probablemente sería sustituido en sus funciones por el nuevo Carenero puertorrealense.

Algún autor afirma que la construcción del astillero del Puente Suazo se inicia poco después del descubrimiento de América. En cualquier caso, será necesario llegar al siglo XVII para que su existencia fuese fehacientemente constatada.

---

<sup>6</sup> BLANCA CARLIER, José María. *La Marina en Cádiz (Apuntes históricos)*. Ediciones de la Caja de Ahorro de Cádiz, Serie Historia nº 5, 1987, p.95.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 96.

<sup>8</sup> CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. *Cartografía Militar y Marítima de Cádiz, 1513-1878*. Figura 30.- Plano de la bahía y ciudad de Cádiz. Por Abraham Ortelius en 1570 (B.N.P. (C.et P.), Ge.F.F. 616, pl. 32). Tomo II, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, C.S.I.C. Sevilla, 1978.

En 1607, las Ordenanzas para la construcción de naos hacen mención y confirman que tiempos atrás en los esteros de La Carraca y carenero del Puente Suazo se carenaban e incluso construían algunos galeones que fueron empleados en el comercio de la Carrera de Indias<sup>9</sup>.

Por otro lado, hay que hacer mención de lo referenciado por el historiador gaditano, Adolfo de Castro en su obra *Historia de Cádiz y su provincia*, respecto a que en la zona del puente Suazo se estableció un astillero para buques menores y que en 1655 invernanaban en el Carenero de la Puente, las flotas y se aprestaban las armadas<sup>10</sup>.

En 1690 este astillero era ya Real Carenero con fábrica de lonas, jarcias y taller de motonería por lo que hubo que ampliar sus instalaciones con ocho nuevos almacenes, estos presentaban una portada central y se ubicaban paralelos a la orilla del caño.

Por tanto, el acondicionamiento y mejoras solicitadas por el veedor Antonio Ledesma, no solo eran incuestionables sino imprescindibles dada la necesidad de adecuarlo para, además de optimizarlo desde el punto de vista de los servicios constructivos, defender los buques de la Armada Real en caso de posibles ataques de armadas extranjeras.

El acceso al Carenero se efectuaba por la llamada Puerta del Real, situada en la carretera de Puerto Real al astillero.

Una vez pasada la misma, a su lado derecho, existían cuatro almacenes, alineados paralelamente al arrecife que posteriormente fueron transformados en Almacén de Artillería y Sala de Armas. Adosados al último de ellos se hallaba la Capilla y Cuarto del Capellán. El alojamiento para oficiales de Teneduría y Contaduría y el Obrador de Armeros.

En el lado izquierdo estaba situado el Cuerpo de Guardia de la Puerta del Real y la casa del Capitán de Maestranza a la que se le había aumentado un cuarto una cocina, un corredor y un estribo, este último de cantería. Finalmente, más al fondo y lindando con la orilla del caño, existía un almacén

---

<sup>9</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Disquisiciones náuticas*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1996, V.5. p. 252.

<sup>10</sup> CASTRO, Adolfo de. *Historia de Cádiz, desde los tiempos más remotos hasta 1814*. Cádiz, (Imprenta de la Revista Médica), 1858, p. 485.

de madera así como una cerca que encerraba todas estas construcciones que componían la totalidad de las instalaciones del Carenero hacía el año 1717<sup>11</sup>.

Respecto a la iglesia, tenemos noticias referentes al clérigo y fecha en la que el mismo oficiaba misas en su capilla.

El 16 de marzo de 1716 Domingo Domínguez, firma una relación acreditando lo siguiente:

*“El Padre Capellán Fray Antonio Sotomayor de la Soledad, religioso del convento de San Diego de Puerto Real, que acostumbraba a decir misa en las carenas devengó, desde el 20 de septiembre de 1715 hasta marzo de 1716, 137 días interpoladamente a razón de siete real y medio cada día, que correspondía a un jornal de obrero, importando un total de 1.027 reales y medio de vellón”*<sup>12</sup>.

Por otro lado, la Proveduría General de la Armada del Mar Océano que residía en Cádiz, y que desempeñaba el Intendente de Marina don Francisco de Navas y Valdés, llegó a tener una representación oficial destacada en el Real del Puente, pudiéndose consignar el nombre de don Simón Roco y Romero como el responsable de todo el contingente del personal civil empleado en las obras de carenar y aprovisionar necesarias.

Una vez mejorada y completada su estructura, en el mismo se custodiaban y armaban las flotas y galeones que zarpaban para las nuevas Indias Occidentales, correspondiendo a los buques de las Armadas del Mar Océano, Flandes e Indias los que más frecuentemente utilizaban sus instalaciones.

No obstante, entre 1717 y 1724, se realizan nuevas obras, tales como la Teneduría o Almacén General y cercano a estas instalaciones se crearon unos pilares cubiertos para el Peso, además del Cocedero de Brea y el cuarto para el cocedor, además de dos muelles de madera, para recibir y embarcar materiales.

Igualmente se construyó un almacén para el alquitrán y otro para cosas variadas tales como cinco tinajas para teñir dicho material.

---

<sup>11</sup> BARROS CANEDA, José R. *Arquitectura y urbanismo en La Carraca durante el siglo XVIII*. Revista de Arte Sevillano nº 5, Sevilla, 1989, pp. 13-15.

<sup>12</sup> BERNAL PARODI, Manuel. *Apuntes de Historia Isleña*. Edit. Artes Gráficas, 2018, p. 240.

En su parte externa, aunque pegado a la cerca y a la altura de los almacenes, se crearon otros dos nuevos, el primero para guardar la madera, recogimiento de peones y obrador de motoneros y el segundo como obrador de los maestros de velas de los navíos y fragatas, así como cuarto para el carbón.

Adosado a la cerca, pero en el interior del recinto, se hallaba una construcción de madera para la infantería y unas casas pequeñas del mismo material, que servían de obrados para los Carpinteros “de lo blanco remolar” es decir, carpinteros de remos, Torneros, Faroleros etc.

Fuera del recinto del Carenero, y al otro lado del puente Suazo, se edificaron una tienda, una taberna y un habitáculo de dos pisos que en un principio se dedicaron a maestranzas y posteriormente fueron usadas para alojamientos de maestros, escribanos y otros funcionarios empleados en el Carenero. En el fortín que protegía la entrada del Puente por el lado de Puerto Real se estableció un nuevo cuerpo de guardia<sup>13</sup>

En estas instalaciones, para llevar a cabo la ingente labor que supone el carenado de los buques, fue precisa la incorporación de centenares de hombres en su condición de capataces, carpinteros, calafates, veleros, mozos, almaceneros etc. La cuenta y razón de todas las faenas, en el surgidero del Puente Suazo, la llevaba don Pedro de Miranda, y por sus certificaciones se aprecia la gran cantidad de personal civil que acudía al mismo, especialmente de la Isla, con independencia de las lista reales que muestran que en un solo navío, la “Virgen de Grazia”, se repartieron 610 raciones<sup>14</sup>. La llegada a San Fernando de la ingente mano de obra necesaria, sumamente cualificada, conjuntamente con sus respectivas familias generalmente del norte del país, donde existía una importante tradición de construcción naval, da lugar a un importante incremento de la población de la ciudad vecina; estos se instalaron en los alrededores del astillero y castillo de San Romualdo, pese a que por aquel tiempo en San Fernando regía la Real Cédula de 22 de septiembre de 1651 que prohibía la construcción de casas en su entorno.

---

<sup>13</sup> BARROS CANEDA, José R. *op. cit.*, p. 15.

<sup>14</sup> CLAVIJO CLAVIJO, Salvador. *La ciudad de San Fernando, Historia y Espíritu*. Excmo. Ayuntamiento de San Fernando, 1961, vol.1, p. 244.

Al mismo tiempo, los salarios recibidos por esta mano de obra de procedencia norteña, superaban en un 100% a los que devengaban en sus lugares de origen.

Todo el desarrollo del que gozó la construcción naval en esta zona del sur de España, época de máximo esplendor del Carenero, fue declinando a medida que lo iba haciendo, de forma paralela, los distintos reinados de la dinastía de los Austrias, el denominado *Imperio Español*, teniendo como referencia principal el reinado de Felipe IV durante el cual los Tercios españoles son derrotados en la batalla de Rocroy el 19 de mayo de 1643, fecha que es citada por diferentes historiadores como el inicio de la decadencia de España.

Durante los últimos años de los Austrias, tanto el Carenero como la Armada habían llegado a un importante estado de degradación, contando la flota con tan solo doce galeones, en tan mal estado de mantenimiento que eran prácticamente inoperativos.

El 1 de noviembre de 1700 fallece sin descendencia el último de los Austrias: Carlos II.

Este luctuoso hecho da lugar a la entronización en España de la dinastía borbónica al jurar como rey ante las Cortes Castellanas en 1701, el hijo del Gran Delfín de Francia, Felipe, duque de Anjou, dando lugar con ello al inicio de la Guerra de Sucesión española (1701-1713) frente a los partidarios del Archiduque Carlos de Austrias, igualmente aspirante a ocupar el trono español.

## EL REAL CARENERO DURANTE EL REINADO DE LOS BORBONES

Una vez entronizada en España la dinastía borbónica, el nuevo Rey, Felipe V, encuentra que la Armada Española, estamento fundamental en el sostenimiento de las estructuras del país dado su extenso imperio colonial, se encuentra sumida en un estado de decadencia verdaderamente alarmante.

Por otro lado, la Marina de Guerra, conformada por cuatro Armadas y las escuadras de galeras compuestas por unidades obsoletas que las hacían sumamente ineficaces, requerían con urgencia llevar a cabo una planificación que pusiese a nuestra Marina al nivel de los nuevos tiempos y sobre todo que pudiese hacer frente a las modernas armadas extranjeras, fundamentalmente,

a las francesa, inglesa y sobre todo la holandesa la cual había adquirido una inusitada preponderancia a partir del siglo XVII en el que se creó la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales.

Por tanto, el nuevo monarca se centró en reordenar todo aquello concerniente, no solo a la organización de la estructura militar de Marina, sino también todo lo relativo a la construcción de nuevas unidades acorde con los tiempos, así como al mantenimiento y carenados de las mismas.

Este ambicioso proyecto suponía contar, en principio, con aquellas personas suficientemente capacitadas que llevasen a buen puerto tan magno propósito.

En segundo lugar, se entendía que era absolutamente necesario actualizar los centros constructivos y de carenados.

Por último, y como punto fundamental, contar con la dotación presupuestaría adecuada; esto último motivó continuos retrasos en la ejecución de las reformas y actualizaciones que se precisaban.

Antes de iniciar este ambicioso programa, la Corona se vio inmersa en la primera acción bélica marítima de su reinado.

El puerto de Cádiz era considerado un importante bastión que controlaba el comercio con América. En julio de 1702 una flota anglo-holandesa al mando del vicealmirante George Rooke, llevando a bordo al ejército de James Butler, Duque de Ormond, desplegando 160 velas sitió Cádiz durante un mes. La ciudad fue defendida con éxito por el marqués de Villadarias con menos de 500 hombres.

José Quintero González, en su obra, *La Carraca, El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*<sup>15</sup>, hace referencia a que en 1706 Nicolás Mesnager lleva a cabo el primer intento por recuperar el poder naval, exponiendo ante la Junta de Restablecimiento del Comercio un proyecto para construir 20 fragatas de guerra de 600 toneladas cada una.

Pero la idea chocó frontalmente con la falta de presupuesto: 1.800.000 pesos.

---

<sup>15</sup> QUINTERO GONZÁLEZ, José. *La Carraca, El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 2004, p. 27.

En 1708 se pretende desarrollar un nuevo proyecto cuyo objetivo no era otro que el de defender las comunicaciones del importante comercio indiano. En efecto, Felipe V ordena, en virtud del Real Decreto de 3 de septiembre, la creación de una junta que estaría presidida por el Duque de Veragua, don Pedro Manuel Colón de Portugal y de la Cueva. Nuevamente el proyecto fracasa por falta del soporte económico necesario.

Tras contemplar otras diferentes alternativas, compra de naves a Italia, construir nuevas unidades en astilleros franceses, se atiende la propuesta de Bernardo Tinajero de la Escalera, por aquel entonces Secretario de Estado y del Despacho de Marina de Indias, de construir buques en La Habana (Cuba).

No obstante, y mientras todo lo anterior acontece, el nuevo rey da un nuevo impulso al Carenero al aprestarse en el mismo los buques que participarían en el bloqueo del puerto de Barcelona entre el 25 de julio de 1713 y el 11 de septiembre de 1714, tratando así de evitar la llegada de suministros para los partidarios del Archiduque Carlos aspirante al trono español.

Al mando de dicha escuadra, compuesta por diez navíos, es nombrado el almirante don Manuel López Pintado<sup>16</sup>, quien costea a sus expensas dos de los buques y sus correspondientes pertrechos.

Una vez cumplida con éxito la misión encomendada, López Pintado retorna al Carenero donde los navíos, aportados por armadores privados, tuvieron que ser carenados por lo que el Contador de los almacenes del Puente, don Alberto Antonio Romero, el 31 de julio de 1715 expide una serie de certificaciones patentizando con ellas el gran momento laboral del Real Carenero.

Todos estos hechos tienen lugar en el contexto de la Guerra de Sucesión española (1701-1713), aunque sus últimos rescoldos no se extinguieron hasta 1714 con la capitulación de Barcelona y 1715 tras la capitulación de Mallorca.

Entre los años 1715 y 1716 las flotas de los generales don Manuel López Pintado y don Fernando Chacón Medina Salazar, se aprovisionaron y pertrecharon en diferentes ocasiones en los almacenes del Carenero del Puente Suazo<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> TAPIAS HERRERO, Enrique. *El Almirante López Pintado (1677-1745)*, págs. Editorial Universidad de Sevilla, 2017, pp 143-144.

<sup>17</sup> CLAVIJO CLAVIJO, Salvador. *op. cit.*, p.237.

Finalmente, el poder cae en manos del cardenal italiano Giulio Alberoni, principal consejero de Felipe V, quien llega a la conclusión de la necesidad, urgente, de contar con una importante armada que revitalizase el perdido control de las rutas marítimas.

Para tal fin, se cuenta con la figura de José Patiño y Rosales (11 de abril de 1666 Milán-3 de noviembre de 1736 La Granja de San Idelfonso).

Patiño, conocido como el Colbert español<sup>18</sup>, pasa a ser el hombre clave sobre el que gravitó la política naval española por aquel tiempo.

Durante la Guerra de Sucesión, Patiño se inclinó por el bando borbónico, siendo nombrado en 1711 Intendente de los ejércitos de Extremadura y de los ejércitos de Cataluña en 1713.

Miembro del Consejo de S. M. en el Real Consejo de las Órdenes de España y Capitán de Justicia Final.

Igualmente fue nombrado por Felipe V, Intendente General de la Marina y Presidente de la Casa de Contratación de Indias, una vez que la misma fue trasladada desde Sevilla a Cádiz en 1717. A partir de aquí, Patiño acomete la enorme reestructuración que la Marina exigía: creación de la Academia de Guardias Marinas, cuya ubicación se fijó en Cádiz, remodelación del Cuerpo de Oficiales, creación del Cuerpo Administrativo, la Contaduría de Marina así como la reglamentación del reclutamiento del cuerpo de marinería y al mismo tiempo se empeña en la creación de un gran arsenal donde se construyesen nuevas unidades, y posteriormente se carenasen y aprestasen las mismas. A tal objeto, y tras diferentes consideraciones, se eligió para su instalación un islote de suelo fangoso acumulado en torno a una carraca hundida conocido como La Carraca en el término de Puerto Real, lugar idóneo para el mismo por tratarse de una isla inexpugnable tanto por mar como por tierra. Dicho arsenal tendría como objetivo fundamental la reconstrucción y fomento de la decaída Marina de Guerra y singularmente de la Flota de la Carrera de Indias. El proyecto del mismo, signado por Jorge Juan Santacilia, finalizó en 1717 y aunque en un principio se ha tenido como fecha del inicio de su construcción 1752, las últimas aportaciones documentales de Quintero González nos retrotraen a 1717 con la llegada de don Ignacio Sala a An-

---

<sup>18</sup> TAPIAS HERRERO, Enrique. *Colbert y Patiño, Grandes Hombres de Estado con Luis XIV y Felipe V*. Editorial Universidad de Sevilla, 2019.

dalucía con los cargos de ingeniero jefe y teniente coronel, según disposición oficial de cinco de mayo de 1718<sup>19</sup>.

Pese a los grandes inconvenientes que suponían acometer tal obrar en el lugar citado, los mismos se superaron con prontitud y diligencia para que el buque *Hércules* de 60 cañones cuya construcción se inició en el astillero de Puntales a cargo del francés Juan Belletraud, fuese botado en el arsenal de La Carraca en presencia del Rey Felipe V, quien había bajado a Andalucía para presenciar en Cádiz el arribo de la flota de la Carrera de Indias en marzo de 1729. No obstante, el primer buque construido íntegramente en el nuevo arsenal fue el *Real Familia* igualmente de 60 cañones entregado a la Marina Real en 1732.

Antonio Vegas, en su *Diccionario Geográfico Universal* de 1795, hace referencia a La Carraca como “...*barrio pequeño de Cádiz, donde residen algunos Jefes de la Marina Real...*”<sup>20</sup>.

El Carenero del Puente Suazo, dentro de su modesta condición, sería considerado por Patiño como la avanzadilla y soporte donde se arbitrarían recursos para la colosal misión que le había sido encomendada, como fue la construcción de un arsenal como el de La Carraca que sería equipado con todos los adelantos de la época. Clavijo Clavijo, cita la existencia de un informe de don Antonio Flor de Cordera que tenía por orden de Patiño, los aprestos de navío y fragatas del Rey, en el que habla, entre otras cosas, de los envíos desde el Real del Puente de Suazo de, “los palos de martinetes que se fabricaron en los almacenes de Artillería, para la obra de La Carraca”<sup>21</sup>.

Pero, al mismo tiempo, la presencia de este moderno centro fabril dedicado a las actividades navales supuso el lento declinar del ya por aquel entonces vetusto Carenero puertorrealense en el que fue cesando las actividades a medida que iban incrementándose en el nuevo arsenal, no obstante, en 1717 se dio la concomitancia de ambos arsenales.

Todo ello, sumado a las dificultades que encontraban los buques de la época para navegar por el caño de Santic-Petri debido al aumento de las di-

<sup>19</sup> QUINTERO GONZÁLEZ, José. *op. cit.*, p. 68.

<sup>20</sup> VEGAS, Antonio. *Diccionario Geográfico Universal que comprehende la descripción de las cuatro partes del mundo*. Madrid MDCCXCV. En la imprenta de Joseph Doblado, vol. IV, p. 211.

<sup>21</sup> CLAVIJO CLAVIJO, Salvador. *op. cit.*, p. 244.

mensiones de los mismos y la posición geográfica del Real Carenero, tierra adentro, que permitía fácilmente poder ser atacado, da lugar a que en 1724 se inicie su desmantelamiento y de aquí a su abandono casi definitivo. En 1773 tiene lugar en sus inmediaciones un incendio que destruyó gran parte de sus ya deterioradas instalaciones.

Obviamente, el traslado fue haciéndose de manera paulatina, terminando el mismo el 14 de septiembre de 1779, perdiendo su carácter industrial el 15 de diciembre de 1786 cuando el Rey Carlos III aprueba un presupuesto para que los almacenes del Real Carenero fuesen transformados en cuartel para las tropas de marina<sup>22</sup>, función que cumplió, juntos con otras actividades hasta bien entrado el siglo XIX.

## EL CARENERO REAL DURANTE LOS SIGLOS XIX Y XX

Estas instalaciones permanecieron bajo el control del Despacho de Marina hasta el decreto del 20 de septiembre de 1851 que pasan a ser del nuevo Ministerio de Marina y las mismas son utilizadas para diferentes actividades tales como un pequeño varadero, lugar de amarre de pequeñas embarcaciones almacenes, bodegas e incluso un lazareto-hospital que a lo largo del tiempo cumplió una labor humanitaria de gran alcance.

A principio del siglo XIX existían en España dos tipos de instituciones dedicadas a la asistencia sanitaria: los hospitales de caridad o beneficencia y los hospitales militares.

En 1804 se desencadena en la zona un nuevo brote de fiebre amarilla, o vómito prieto, teniendo como foco principal el barrio de Santa María, en Cádiz, por lo que la Armada, además de los hospitales ya existentes, el Real Hospital de Marina fundado en Cádiz en 1667 y el lazaretos de Juan Infante y Olivares en San Fernando a partir de 1713, tuvo que improvisar un nuevo hospital-lazareto, el Real Hospital Provisional del Puente Suazo, el cual fue establecido en el almacén anexo a la antigua Puerta del Mar del Real Carenero, recinto habilitado como capilla. El hospital inició sus andaduras el 17 de

---

<sup>22</sup> BARROS CANEDA, José R. *op. cit.*, pp.15-16.

octubre de 1804 registrándose el primer fallecimiento tan solo dos días más tarde, es decir el día 19 del mismo mes<sup>23</sup>.

Al inicio de la segunda década del siglo XIX, 1810-1812, sus deterioradas instalaciones soportan los avatares del asedio de la ciudad de San Fernando por parte del ejército francés al mando del mariscal Víctor, conde Belluno; no se tiene constancia de que el hospital-lazareto del Real Carenero fuese utilizado durante esta acción bélica, probablemente por su cercanía a la línea de acción del ejército invasor.

No obstante, durante la presencia del ejército francés al mando del duque de Angulema (1823-1828) y ante la posibilidad de una nueva epidemia de fiebre amarilla, hubo que reubicar a las tropas del Real Cuerpo de Artillería en las cuadras del viejo Carenero del Puente Suazo<sup>24</sup>.

Curiosamente y a pesar de que el Real Carenero se encuentra situado en el término puertorrealeno, las actividades que se desarrollan en el mismo son llevadas a cabo por ciudadanos y entidades isleñas.

Cabe destacar, por tanto, que este establecimiento cargado de historia y que compone parte del patrimonio histórico de la Real Villa ha sido el gran olvidado de los mandatarios y la sociedad puertorrealena. Evidentemente, la distancia entre el casco urbano de Puerto Real y el lugar donde se encuentra situado el Real Carenero no ha favorecido el nexo de unión entre ambos enclaves, asunto este que ha beneficiado claramente a la ciudad de San Fernando dada su cercanía al mismo.

Tenemos noticias respecto a que al final del siglo XIX y principio del XX, las instalaciones del Carenero presentan una importante deterioro debido a su falta de uso, por lo que el Estado español decide venderlas a particulares, dado lo cual, y entre otras actividades se ubicaron en sus viejas instalaciones pequeñas industrias de diferentes características tales como un pequeño taller de fabricación de ferrallas, un almacén de losas, un almacén de materiales para la construcción propiedad de don Agustín Peralta, una chatarrería, un negocio de vulcanizado, un almacén perteneciente a la fábrica de aguardiente

---

<sup>23</sup> GARCÍA-CUBILLANA DE LA CRUZ, Juan Manuel. *La hospitalización en la Isla de León durante el asedio francés (5-2-1810 a 24-8-1812)*. Servicio de publicaciones de la UCA. 2015, pp.76-77.

<sup>24</sup> *Ibidem*, p. 77.

“La Esperanza” situada en la actual calle Hernán Cortés de San Fernando, cercana al Carenero, un restaurante de nombre El Inesperado e incluso dos casas de citas, una de ellas con el nombre de “La Medallona”, nombre debido a una gran medalla con la que se engalanaba su propietaria. Sus deterioradas instalaciones servían de amarres de pequeñas embarcaciones.



Vista de las naves del Real Carenero, ocupadas por los almacenes de la Fábrica de Aguardiente La Esperanza de San Fernando. Principio del S. XX.  
Foto archivo familiar de D. Alejandro Zambrano Sevillano.

Una nueva epidemia de fiebre amarilla se declara en 1919, esto obliga a las autoridades sanitarias de San Fernando a adecuar dos inmuebles donde establecer, entre los meses de julio y octubre, ambos hospitales para combatirla, el de San Carlos y el del Real Carenero del Puente Suazo que se denominó San Caralampio<sup>25</sup>.

No obstante, dadas las características arquitectónicas, pero sobre todo históricas, el conocido como Sitio Histórico del Puente Suazo el 29 de noviembre de 1996 es declarado Bien de Interés Cultural (BIC), que al menos lo salva de la posible actuación de la *piqueta*.

<sup>25</sup> Obispo cristiano nacido en Magnesia región de Asia Menor en el año 89 d.C.

Sin embargo, en los años 90 vuelve a sufrir nuevas agresiones que deterioran aún más su patrimonio arquitectónico.

Durante estos años, la rivera izquierda del caño de Sancti Petri es utilizada por los ciudadanos isleños como zona de esparcimiento y baños y dadas las condiciones de abandono del Carenero hacían peligrar la integridad física de los transeúntes. A tal efecto, el Ayuntamiento de San Fernando decide desmontar el escudo borbónico de piedra caliza del frontispicio de la capilla del Real Carenero, al igual que la lápida situada justamente debajo del escudo, la cual contiene una inscripción lamentablemente ilegible y también las dos “*pequeñas esculturas*” las cuales estaban situadas a cada lado del escudo; ambas imágenes, son asignadas a los copatronos sanfernandinos, San Servando y San Germán, a los que se les consideran abogados de los males de los pies. Algo similar ocurre en el Real Carenero, pues aunque las investigaciones aún no han salido a la luz, es conocido que se está investigando sobre si ambas esculturas en piedra atribuidas a San Servando y San Germán son en realidad San Sebastián y San Roque, patronos de Puerto Real a los que se le suele invocar para la protección de la peste, lo cual tiene sentido que en el Carenero se tenga devoción a estos santos para evitar que cualquier barco que llegara no lo hiciese portando alguna epidemia. Y a esto, además, sumarle que San Servando y San Germán suelen ser representados como legionarios romanos y las esculturas del Real Carenero no los muestran como tales, sino que parece ser que portan como una especie de toga<sup>26</sup>.

Las piezas en cuestión fueron ubicadas en los almacenes municipales sitios, por aquel entonces, en el matadero municipal y aquí permanecen hasta el año 1994 en el que se firma un acuerdo de cesión, a título de depósito, entre el Ayuntamiento de San Fernando y las autoridades del Museo Naval de San Fernando situado por aquel entonces cercano a la Escuela de Suboficiales de la Armada y al Panteón de Marinos Ilustres de la ciudad.

El escudo borbónico, al que sirve de base la lápida con la inscripción ilegible, actualmente, ambas piezas se encuentran, perfectamente conservadas, sirviendo de ornato en los jardines del edificio “Almirante Diego Brochero” cercanos a la Escuela de Suboficiales de la Armada. En cuanto a las pequeñas

---

<sup>26</sup> GÓMEZ TORRES, Natalia. *Aproximación al martirio, los casos de San Servando y San Germán*. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Cádiz, Junio, 2020, pp.132-133.

figuras, perfectamente recuperadas, se encuentran en el actual Ayuntamiento, provisional, de la ciudad.



Escudo borbónico sobre lápida con inscripción ilegible, situado en el jardín del edificio Almirante Diego Brochero de la Escuela de Suboficiales de la Armada en San Fernando (Cádiz).



Figuras escultóricas de autor anónimo, que se encontraban situadas a ambos lados del escudo borbónico en el Real Carenero. Actualmente en el Ayuntamiento, provisional, de San Fernando. Foto cedida por D. Juan José Maruri Niño.

## EL REAL CARENERO EN EL SIGLO XXI

No es conveniente obviar los últimos acontecimientos que han tenido lugar en torno al Real Carenero.

Cercano el Bicentenario de la Promulgación de la Constitución Liberal de Cádiz, el 19 de marzo de 2012, las fuerzas vivas del entorno se movilizan al objeto de llevar a cabo una serie de actuaciones acorde con la efeméride a conmemorar.

Entre ellas, se propone la restauración de las instalaciones existentes en el llamado Sitio Histórico del Puente Suazo: el Real Carenero y Baterías Defensivas Anejas al mismo: baterías de San Pedro, San Pablo, San Ignacio, Alburquerque y del Ángulo, así como el propio Puente Suazo.

A tal efecto, por parte de los alcaldes de Puerto Real y San Fernando, don José Antonio Barroso Toledo y don Manuel María de Bernardo se propone la firma de un acuerdo con el Ministerio de Fomento para acometer las rehabilitaciones pertinentes, tanto del Real Carenero y Baterías Defensivas en el Sitio Histórico del Puente Suazo y Fortificaciones Anejas como el mismo Puente Suazo para lo que es necesario, previamente, iniciar un proceso de expropiación a los diferentes propietarios instalados en el antiguo Carenero.

Terminado el mismo, el 19 de noviembre de 2009 se firma por ambas partes el convenio ejecutivo para la financiación. En dicho acuerdo y según informó el Ministerio de Fomento, los Ayuntamientos de Puerto Real y San Fernando habían redactado, previamente, el proyecto de rehabilitación, que fue aprobado por la Dirección General de Carreteras con fecha 22 de septiembre de 2009.

El desarrollo de la rehabilitación se llevaría a cabo en dos fases, una primera actuación en la que se restauraría el Real Carenero y las Fortificaciones Defensivas Anejas y una segunda en la que se intervendría en el Puente Suazo.

Por lo tanto, el 1 de diciembre de 2009 se publica en el Boletín Oficial del Estado (BOE), la licitación hecha por Fomento la cual ascendía a 3.802.720 euros.

El presupuesto licitado fue cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), en el ámbito de MAC 2007-2013.

En el acuerdo también se contempla, que una vez ejecutadas y recibidas las obras, su conservación y explotación, a partir de la fecha de recepción, correspondería al Ayuntamiento de Puerto Real, quedando constituida una Comisión Mixta de Seguimiento para velar por el estricto cumplimiento del acuerdo.

No obstante, los trabajos comenzaron con retraso, en abril de 2010, y a final del mismo año hubo que parar las obras que realizaba la empresa adjudicataria, Acciona, ante la necesidad de incrementar el presupuesto, no siendo sino hasta junio de 2012 cuando se reanudan las mismas que finalizaron en agosto del mismo año siendo recepcionadas por el consistorio puertorrealeño el 27 de noviembre de 2013.

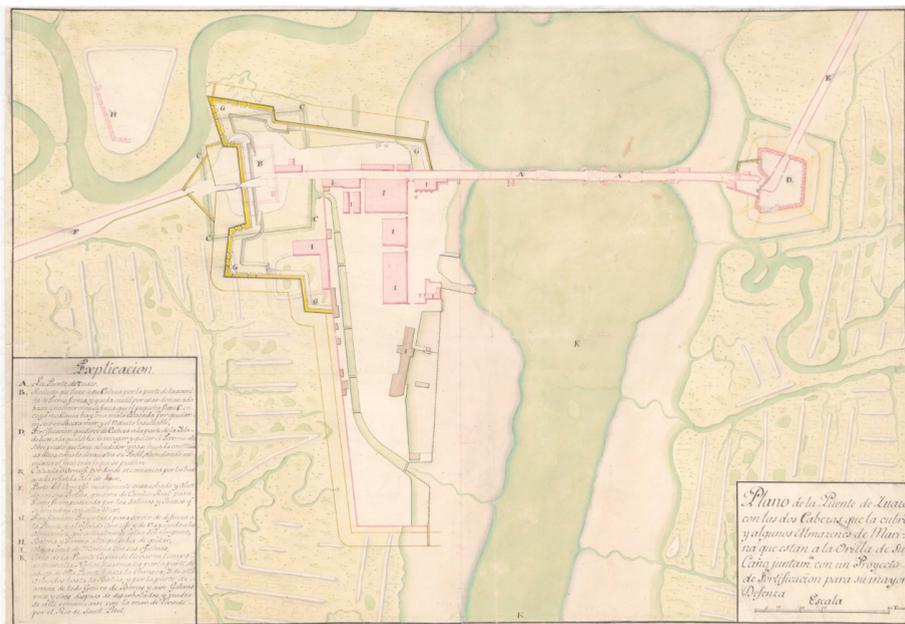
El precio final de las obras alcanzó la cantidad de 4.493.107, 01 euros.



Naves del Real Carenero tras la restauración llevada a cabo en el mismo por el Ministerio de Fomento durante los años 2010-2012. Foto de Francisco Pérez Aguilar.

Para la segunda fase, es decir, la rehabilitación del Puente Suazo, pese a que el Ayuntamiento de San Fernando ha cumplido con su compromiso de elaborar el proyecto de ejecución, cuyas previsiones de gastos alcanzó los 19 millones de euros, hasta la fecha no tiene visos de poder llevarse a cabo por no contar con la dotación presupuestaria necesaria.

# CARTOGRAFÍA DEL PUENTE SUAZO Y REAL CARENERO.



Plano del puente Suazo en Cádiz con los reductos situados en sus entradas.  
1724. (C.G.E., 957)

Leyenda: Texto tomado de la obra de J.A. Calderón Quijano y otros. Cartografía Militar y Marítima de Cádiz 1513-1878 (Ver Bibliografía).

“Plano de la Puente de Suazo con las dos Cabezas que la cubren y algunos Almacenes de Marina que están a la Orilla de su Caño juntamente con un Proyecto de Fortificación para su mayor Defensa”.

Explicación.

A. La Puente de Suazo.

B. Reducto que tiene a su Cabeza por la parte de la avenida de Tierra firme, y queda inútil por estar demasiado baxo, y no tener otra defensa que el pequeño fosso C.

D. Fortificación que sirve de Cabeza a la parte de la Ysla de León, a la qual se ha de rebajar y quitar el Terreno alto sobrepuesto que tien

alrededor y no se inunda con mareas altas, como lo demuestra su Perfil ahondando asimismo el fosso todo lo que se pudiere.

E. Calzada o Arrezife por donde se comunica por los baxos a la referida Ysla de León.

F. Parte del Arrezife nuevamente ensanchado y alzado con sus Pretiles, que sirve de Camino Real para Tierra Firme pasando por las Salinas y Baxos que se inundan con Alta Mar.

G. Fortificación Projectada para servir de defensa a la Puente y al referido Arrezife y de resguardo a los Almazenes, que actualmente están sin ninguno.

H. Batería y Terreno alto que se ha de quitar.

I. Almazenes de marina con sus oficinas.

K. Caño de la Puente capaz de llevar en tiempo de mar alta Navíos desarmados por la parte de debajo de dicha Puente hasta la Carraca; y de allí armador hasta la Bahía, y por la parte de arriba de todo género de barcos y aun galeras unos y otros después de desarmados, y pueden allí comunicarse con la mar de Levante por el Río de Santi Petri”.

El plano general presenta los reductos (13) a ambos extremos del puente (A), y una batería que hoy todavía existe en el camino hacia Puerto Real. En el plano particular se señalan los almacenes, alojamientos y otros edificios y dependencias hechos desde 1717.

#### Leyenda

“Plano general del Real del Puente de Suazo, hecho a la misma escala del Plano del proyecto general de la Carraca.



## ESCALA DE QUINIENTAS VARAS

“Plano particular del Real del Puente, con la misma escala del Plano que demuestra el estado de las Obras de la Carraca en el mes de Junio de 1724”.

- A. Puente de Suazo.
- B. Reductos de las Cabezas del Puente.
- C. Batería para defender la Venida del Arrecife.
- D. Puerta del Real.
- E. Quatro Almazenes que servían para pertrechos, y hoy sirven para Almazenes de Artillería y Sala de Armas, en los cuales se han hecho Reparos costosos.
- F. Capilla y Quarto del Capellán.
- G. Aloxamiento para oficiales de Teneduría y Contaduría.
- H. Obradero de Armeros.
- I. Cuerpo de guardia de la Puerta del Real y casa del Capitán de las Maestranzas, a la cual se le ha aumentado un cuarto, cocina, corredor, y un estribo de Cantería.
- K. Cerca del Real que también se ha remendado.
- L. Almalzén de maderas antiguo que sirve para tener maderas, hierro viejo, y otras cosas.

## OBRA NUEVA DENTRO DEL REAL

- M. Ocho almagzenes con su Portada en medio que hoy sirven para almagzenar Xarcias y texidos.
- N. Teneduría o Almalzén general.
- O. Pilares con su Cubiertas para el Peso.
- P. Cozedero de brea y Quarto para el Cossedor.
- Q. Dos Muelles de Madera para recibir y embarcar materiales.
- R. Tres almagzenes que sirven para la Custoria de motonería, xarcias, y Maderas.
- S. Almagzen del algibe para alquitrán.
- T. Almagzen para diferentes pertrechos en el qual están enterradas cinco Tinajas para embazar alquitrán.

V. Dos Almacenes de los cuales el primer Suelo sirve para madera, recoximento de peones, y obrador de motoneros; y el segundo Suelo sirve de obrador a los maestros de Velas, para hazer las de los navíos y fragatas.

X. Herrería con cuatro fraguas y quarto para el Carbón.

Y. Quarto de madera cubierto, de texas para la infantería.

Z. Casitas de madera que sirven de Obraderos para Carpinteros de lo Blanco remolar, tornero, farolero, etc.

## OBRA NUEVA FUERA DEL REAL

1. La tienda nueva.
2. Ranchos a dos altos con suz Cozinas que se dedicavan para maestranza, y hoy sirven de Viviendas para maestros Escrivanos y otros dependientes del Arsenal.
3. Carnizería y quarto para matar las Reses.
4. Cuerpo de guardia avanzada.
5. Ojo de la Puente de Suazo que por estar rendido se hizo nuevo el año 1718.

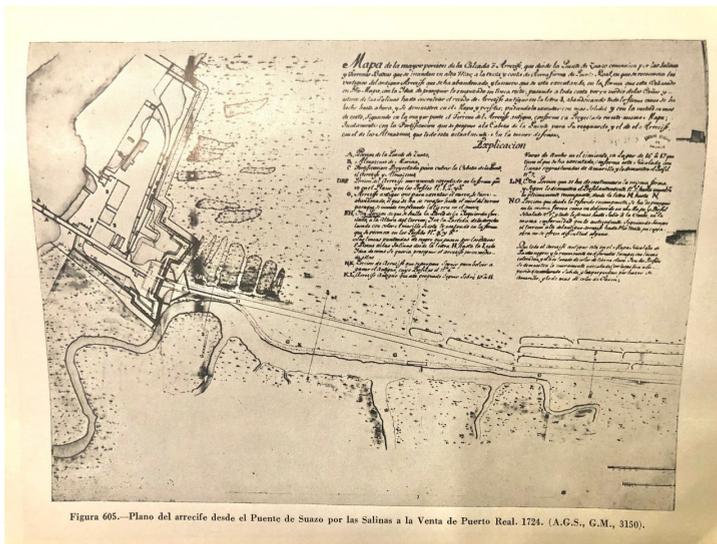


Figura 605.—Plano del arrefice desde el Puente de Suazo por las Salinas a la Venta de Puerto Real. 1724. (A.G.S., G.M., 3150).

Parte izquierda del plano (A.G.S., G.M., 3150).

La idea principal consiste en señalar el nuevo arrecife que se está ejecutando (D.E.F.) y el viejo (G) que ha sido abandonado. Y finalmente las partes de éste que se aprovechan en el nuevo (E.H.K.L.M.N.O.).

Puede verse una porción del puente de Suazo (A), los almacenes de la marina (B), la fortificación proyectada al pie del puente y comienzo del arrecife (C), etc. También figuran los 7 perfiles de las obras del arrecife.

#### Explicación

A Porción de la Puente de Suazo.

B Almacenes de Marina

C Fortificación proyectada para cubrir la Cabeza de la Puente el Arrezife y Almacenes.

D.E.F. Porción del Arrezife nuevamente ejecutado en la forma que se ve en el plano y en los perfiles Nº 1º. 2º. 3º.

G Arrezife antiguo que para ejecutar el nuevo, se tiene abandonado, el que ha de rebajar hasta el nivel del terreno para que se inunde empleando la tierra en el nuevo.

#### Nota

Escala para el Mapa.

Escala de 200 Tuestas de 6 Pies de Rey cada una.

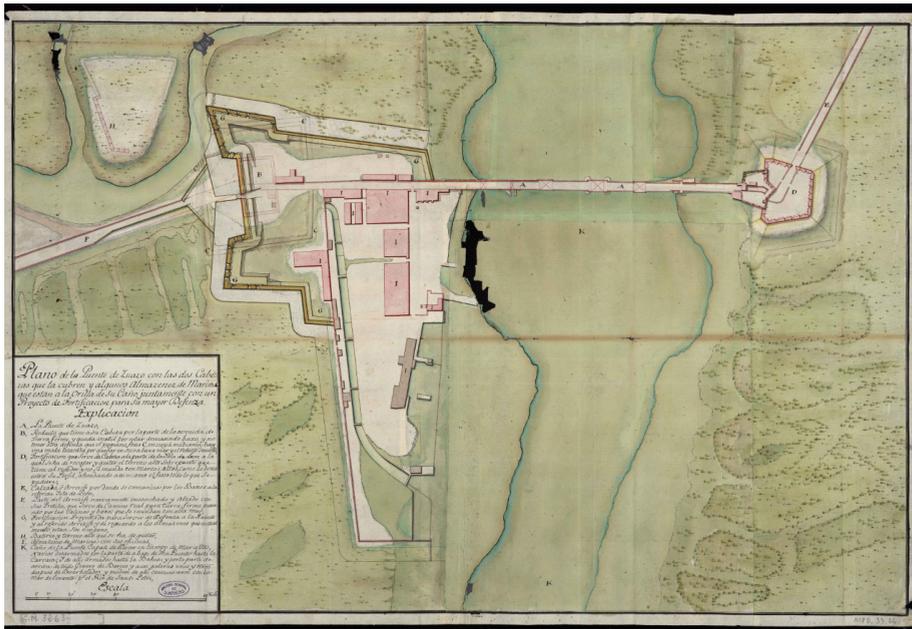
Escala de 400 Varas Castellanas.

Escala para los Perfiles..

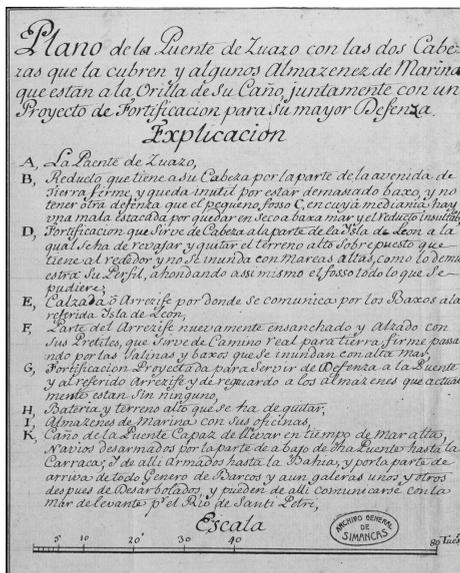
Escala de 15 Tuestas.

6 Pies de Rey.

Escala de 30 Varas C.



Plano del puente Suazo y algunos almacenes de Marina  
 (Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas, Signatura:  
 MPD 33.026)



Leyenda plano signatura MPD

## BIBLIOGRAFÍA

- ARAGÓN GÓMEZ, Jaime. *La vida cotidiana durante la Guerra de la Independencia en la provincia de Cádiz, Vols. I y II*. Servicio de Publicaciones de la Diputación de Cádiz, 2005.
- BARROS CANEDA, José Ramón. *Arquitectura y Urbanismo en La Carraca durante el S. XVIII*. Revista de Arte Sevillano, nº 5, 1989.
- BERNAL PARODI, Manuel. *Apuntes de Historia Isleña*. Edit. Artes Gráficas, 2018.
- BLANCA CARLIER, José María. *La Marina en Cádiz (Apuntes Históricos)*. Ediciones de la Caja de Ahorro de Cádiz, Serie Historia nº 5, 1987.
- CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. FERNÁNDEZ CANO, V. SARABIA VIEJO M<sup>a</sup>. J. HERNÁNDEZ PALOMO J.J. *Cartografía Militar y Marítima de Cádiz, 1513-1878. Tomos I y II*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, C.S.I.C. Sevilla, 1978.
- CASTRO, Adolfo de. *Historia de Cádiz y su provincia desde los tiempos más remotos hasta 1814. T. I y II*. Cádiz Imprenta de la Revista Médica, 1858. (Consultado en la Biblioteca Histórico Militar de Sevilla).
- CLAVIJO CLAVIJO, Salvador. *La ciudad de San Fernando, Historia y Espíritu. Vol. I y I*. Excmo. Ayto. de San Fernando, 1961.
- DE ABREU, Fray Pedro. *Historia del saqueo de Cádiz por los ingleses en 1596. Fuentes para la historia de Cádiz y su provincia*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1996.
- DE LA CONCEPCIÓN, Jerónimo Fray. *Emporio de el Orbe, Vols. I y II, Fuentes para la Historia de Cádiz y su provincia*. Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2002.
- DOBARGANES MERODIO, Quintín. *La Marina, San Fernando y Carlos III*. Academia de San Romualdo, Memoria curso 1988-1989. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Disquisiciones náuticas, Tomo V*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1880.

- FRANCO SILVA, Alfonso. *La Isla de León en la Baja Edad Media*. Fundación Municipal de Cultura del Excmo. Ayto. de San Fernando.
- GARCÍA-CUBILLANA DE LA CRUZ, Juan Manuel. *La hospitalización en la Isla de León durante el asedio francés (5 de febrero de 1810 a 24 de agosto de 1812)*. Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2013.
- GÓMEZ TORRES, Natalia. *Aproximación al martirio, los casos de San Servando y San Germán*, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Cádiz, Junio, 2020.
- HOROZCO, Agustín de. *Historia de Cádiz*. Publicación Ayto. de Cádiz, 1845.
- IGLESIA RODRÍGUEZ, Juan José. *La construcción naval. Identidad e Imagen de Andalucía en la Edad Moderna*. Consejería de Economía, Conocimiento, Empresa y Universidades, Universidad de Almería, 2016. (Disponible en Internet).
- IZCO REINA, Manuel Jesús y ESPINOSA DE LOS MONTEROS SÁNCHEZ, Francisco. *Matagorda 1810. Un episodio de la Guerra de la Independencia en Andalucía*. Ayuntamiento de Puerto Real, 2012.
- MOSIG PÉREZ, Fernando. *El Castillo de San Romualdo. Historia y documentos de un bien cultural de la ciudad de San Fernando (Cádiz)*. Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2010.
- MURO OREJÓN, Antonio. CRUZ BELTRÁN, José María. HERNÁNDEZ LEYTON, Ignacio. IGLESIA RODRÍGUEZ, Juan José. *Los pueblos de la provincia de Cádiz. Puerto Real*. Excma. Diputación de Cádiz.
- PÉREZ AGUILAR, Francisco. *Alcaldes de Puerto Real durante el siglo XX. Gestiones y acontecimientos históricos más significativos*. Los libros de Umsaloua, 2018.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José. *Jarcias y Lonas*. Publicaciones del Sur, 2003.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José. *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Ministerio de Defensa y Cultura Naval, Madrid, 2004.
- TAPIAS HERRERO, Enrique. *El Almirante López Pintado (1677-1745)*. Editorial Universidad de Sevilla, 2017.
- TAPIAS HERRERO, Enrique. *Colbert y Patiño, Grandes Hombres de Estado con Luis XIV y Felipe V*. Editorial Universidad de Sevilla, 2019.

TORREJÓN CHAVES, Juan. *El sitio francés de la Isla de León*. Revista General de Marina, nº extra de Agosto-Septiembre, 2008, págs.349-373.

VEGAS, Antonio. *Diccionario Geográfico Universal, que comprehende la descripción de las cuatro partes del mundo*. Vol. IV, Madrid MDCCXCV. En la Imprenta de Joseph Doblado.

## OTRAS FUENTES DE INFORMACIÓN

Archivo General de Simancas

Archivo del Centro Geográfico del Ejército

Diario de Cádiz

14 de junio de 2008

5 de agosto de 2008

19 de noviembre de 2009

1 de diciembre de 2009

23 de agosto de 2010

1 de octubre de 2010

9 de marzo de 2015

27 de noviembre de 2018

28 de febrero de 2020

El Semanal

13 de febrero de 2011

## AGRADECIMIENTOS

Deseo agradecer la colaboración prestada para la elaboración de este trabajo a las siguientes personas:

D. Jesús Ángel Paz Pena. Comandante-Director de la Escuela de Suboficiales de la Armada de San Fernando (Cádiz).

D. Sergio Torrecilla Pérez

D. Juan José Maruri Niño

D. Juan Vijande Fernández

# **La villa de Puerto Real y los suministros navales durante la guerra anglo-española de 1655-1660**

The town of Puerto Real and the naval supplies during the anglo-spanish war. 1655-1660

Francisco Amor Martín

## RESUMEN

El siguiente texto tiene como objeto el proporcionar nueva información acerca del papel que la villa de Puerto Real jugó como centro de almacenamiento de suministros navales para la provisión de las flotas de Indias. Con este fin nos hemos centrado en la difícil coyuntura bélica que los años 1650 constituyeron para la logística del sistema de flotas, a raíz del desafío militar impuesto por la escuadra inglesa, desplegada frente a Cádiz bajo el mando del general-at-sea Robert Blake. Con esto tratamos de demostrar cómo la villa de Puerto Real fue adquiriendo mayor peso en la infraestructura portuaria de la bahía de Cádiz a mediados del siglo XVII.

## PALABRAS CLAVE

Puerto Real, guerra naval, pertrechos navales, galeones, siglo XVII

## ABSTRACT

The following text aims to provide new information about the role that the town of Puerto Real played as a storage centre of naval supplies for the provision of the West Indies fleets. To this purpose, we have focused on the severe wartime that the 1650s constituted for the logistics of the fleet system due to the military challenge posed by the English squadron deployed off Cadiz under general-at-sea Robert Blake's command. In doing so, we intend to demonstrate how the town of Puerto Real was increasingly acquiring a more significant weight within the port infrastructure of the mid-seventeenth century Bay of Cadiz.

## KEYWORDS

Puerto Real, naval warfare, naval supplies, galleons, 17th century

## EL CONTEXTO DEL SIGLO XVII: UN PASADO ENTERRADO EN EL OLVIDO

De la villa de Puerto Real en la época de los Habsburgo, y más específicamente en el siglo XVII, que es el que nos compete, apenas poseemos información, como si se tratase de un tiempo cubierto por el manto del olvido o el desinterés, que contrasta con la atención privilegiada que ha venido disfrutando el siglo XVIII.<sup>1</sup> Sin embargo, existió un Puerto Real anterior al esplendor borbónico, cuyos orígenes se remontan varios siglos atrás, al tiempo de la política de expansión atlántica auspiciada por los monarcas Trastámara. Recordemos que la carta-puebla fundacional fue dada por los Reyes Católicos en Córdoba 18 de junio de 1483 y el emplazamiento se formalizó el 17

---

<sup>1</sup> Un vacío historiográfico al que se ha referido IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. *La Villa de Puerto Real en la Edad Moderna (1483-1812)*, Málaga: Unicaja, 2003, p. 53.

de agosto de ese mismo año, en el interior de la bahía: «Más adelante del río Guadalete entra otro brazo de río, que dicen de San Pedro y a sus espaldas, en un estero, la Villa de Puerto Real».<sup>2</sup>

La flamante villa fue trazada con una planta ortogonal, en observación a los nuevos fundamentos estéticos renacentistas, que propugnaban el equilibrio y la armonía. En un sentido más pragmático la fundación de Puerto Real significó un episodio más de la política de repoblación promovida por el poder regio, que en los años siguientes absorbería Palos (1492), Cádiz (1493) y Gibraltar (1502). Era, en definitiva, un trasunto del interés regio en reforzar su posición en ese tramo litoral, entonces una plataforma de lanzamiento del incipiente imperio atlántico, todavía bajo la égida de poderosos linajes nobiliarios.<sup>3</sup> Por lo que desde muy temprano la villa de Puerto Real se incorporó a esa infraestructura portuaria que durante siglos procuró un vital soporte logístico al sistema de flotas y galeones de la Carrera de Indias, aunque también a otras formaciones navales al servicio de la Corona de España.

Nuestro propósito principal es el de aportar evidencias documentales que demuestren este papel que desempeñó la villa y término de Puerto Real dentro de la logística portuaria gaditana en la crítica coyuntura de mediados del siglo XVII, más concretamente en el contexto de tensión militar al que se vio sometida la bahía de Cádiz durante la guerra anglo-española de 1655-1660. La documentación que utilizamos se corresponde en su mayor parte con las cuentas de pagadores generales, pagadores de cada una de las armadas o flotas y maestros de raciones, además de los asientos de armadas.<sup>4</sup> Pese a su riqueza de datos y utilidad, presentan no pocas dificultades por la dispersión

---

<sup>2</sup> CONCEPCIÓN, fr. Gerónimo de la. *Emporio del Orbe, Cádiz ilustrada*, Ámsterdam: Imprenta de Joan Bus, 1690, lib. 1, cap. 1, núm. 18.

<sup>3</sup> *Ibid.*, lib. 7, cap. 6, núm. 6. Iglesias Rodríguez, J. J. *La Villa de...*, *op. cit.*, pp. 14-15. El contexto político de la fundación de la villa puesto en relación con la estrategia atlántica de los Reyes Católicos, en *Ibid.*, pp. 16-18; MURO OREJÓN, Antonio. *Puerto Real en los siglos modernos*, edición y estudio introductorio de Juan José Iglesias Rodríguez, Sevilla: Universidad de Sevilla, 2019, pp. 33-36; la transcripción de la carta-puebla en *Ibid.*, pp. 39-41.

<sup>4</sup> *Archivo General de Indias (AGI)*, Contratación (C), asientos de armadas: 3298; cuentas de pagadores generales: 3511; cuentas de pagadores discrecionales de armadas y flotas: 3760; cuentas de maestros de raciones: 4093, 4101, 4102, 4103. También es recomendable incorporar a las pesquisas la sección Indiferente General (IG), consultas del Consejo y Cámara: 772B; cédulas y libranzas de armadas y flotas: 2527.

y fragmentación de la que adolecen. También hemos de avisar al lector de que el criterio con que se alude a Puerto Real, La Carraca y Puente Zuazo queda algo difuso en la documentación, pues estos dos últimos lugares pertenecían en aquella época al término de Puerto Real. Con el propósito de cuidar el rigor de nuestra exposición y no inducir a confusión, nos ha parecido correcto priorizar las alusiones explícitas a Puerto Real, y sólo nos referiremos a los otros dos lugares cuando la lógica de nuestro discurso así lo requiera.

Para mediados del siglo XVII, la población de Puerto Real pudo haberse estabilizado en la cifra de 400 vecinos, unos 1.600-1.800 habitantes, cuyas principales ocupaciones económicas desde el siglo XVI descansaban en la producción de sal, de incuestionable importancia para el litoral gaditano, y la actividad vitivinícola. Como en muchos otros lugares, la villa también acusó los estragos del brote de peste que asoló la región en 1649.<sup>5</sup> La precaria situación por la que atravesaba la Hacienda Real compelió a la Corona a medidas drásticas, como la enajenación de su propio patrimonio, por lo que en 1646 la Villa de Puerto Real fue transferida por 36.916 ducados de plata a la jurisdicción señorial del general don Francisco Díaz Pimienta,<sup>6</sup> de quien destacamos su notable historial de méritos y servicios en la Real Armada de la Carrera y sus vastos conocimientos técnicos en construcción naval.<sup>7</sup>

El traspaso de la localidad bajo el señorío de los Díaz Pimienta aconteció en un momento trascendental para la ciudad de Cádiz y su bahía, que conoció una gran revalorización a mediados de siglo. Como es lógico, Puerto

---

<sup>5</sup> CONCEPCIÓN, G. *Emporio del Orbe...*, *op. cit.*, lib. 2, cap. 6, núm. 4; los datos demográficos en IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. *La Villa de...*, *op. cit.*, pp. 54-55 y 56-59; Izco Reina, Manuel. "La epidemia de peste de 1649 en Puerto Real", en *Matagorda*, 2015, nº 1, pp. 17-46.

<sup>6</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. *La Villa de...*, *op. cit.*, pp. 56-59.

<sup>7</sup> *Archivo del Museo Naval de Madrid (AMN)*, Vargas Ponce (VP), Ms. 49, núm. 34, *Medidas que hizo el general Francisco Díaz Pimienta en 28 de marzo de 1650 para galeones de 500 t con ocasión que se habían de fabricar en el astillero de Guarnizo para la Carrera de las Indias*; Ms. 75, núm. 102, *Medidas principales de los navíos de 500 t.; sigue un escrito sobre las medidas y defensas que, según Francisco Díaz Pimienta, deben tener los galeones que va a fabricar Agustín de Barahona y una relación de las medidas que deben tener los navíos de 600 t.*, Cádiz, 29 de noviembre de 1645. Veitia Linage, José de. *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla: Juan Francisco de Blas, 1672, lib. 2, cap. 14, núm. 14; Serrano Mangas, Fernando. *Armadas y flotas de la plata, 1620-1648*, Madrid: Banco de España, 1989, pp. 33-34.

Real experimentó los efectos de la basculación de la capitalidad de la Carrera de Indias a la bahía de Cádiz, en tanto que este fenómeno incidió directamente en la articulación de la red urbana del Reino de Sevilla.<sup>8</sup>

## REVALORIZACIÓN DE CÁDIZ Y SU BAHÍA DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XVII

El esplendor de la ciudad de Cádiz y del resto de la bahía durante el siglo XVIII ha contribuido a que la historiografía le haya conferido una atención privilegiada.<sup>9</sup> Empero, hay que matizar que esta prosperidad comercial ya era una realidad consolidada a fines del siglo XVII, de lo que cabe deducir la cristalización de un denodado esfuerzo gaditano por introducirse en el sistema imperial atlántico. A comienzos del siglo XVIII fueron tres los hechos que reflejaron el éxito de las ambiciones gaditanas: 1) el traslado de la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz en 1717; 2) la inauguración de la Academia de Guardias Marinas, también en 1717; y 3) la construcción del arsenal de La Carraca en 1724, cabecera del recién creado departamento naval.<sup>10</sup> Con

---

<sup>8</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. “Ciudades y puertos atlánticos de Andalucía: una jerarquía cambiante”, en IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José, GARCÍA BERNAL, José Jaime y DÍAZ BLANCO, José Manuel (coords.). *Andalucía en el mundo atlántico moderno: ciudades y redes*, Madrid: Sílex, 2018, pp. 72-77.

<sup>9</sup> Dos obras de referencia indispensables para un conocimiento general de la cuestión son las de GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1988, 2 vols.; BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel. *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid: Sílex, 2005. Hacemos notar la existencia de publicaciones sobre la articulación social que experimentó la bahía de Cádiz y el litoral gaditano a lo largo de los siglos modernos, en CRESPO SOLANA, Ana. “Cádiz y el comercio de las Indias: un paradigma del transnacionalismo económico y social (siglos XVI-XVIII)”, en *e-Spania* [online], 2016, nº 25, <http://e-spania.revues.org/26016>; Iglesias Rodríguez, J. J. “Ciudades y puertos...”, *op. cit.*, pp. 55-98.

<sup>10</sup> CRESPO SOLANA, Ana. *La Casa de la Contratación y la Intendencia General de Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz: Editorial UCA, 1996; CÓZAR NAVARRO, María del Carmen, GULLÓN ABAO, Alberto y MORGADO GARCÍA, Arturo. “La ciudad de Cádiz y las repercusiones del traslado de la Casa de la Contratación”, en BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (coord.). *La expansión comercial del siglo XVIII: Europa, España y América*, Cádiz: Editorial UCA, 2019, pp. 103-131; QUINTERO

la puesta en ejecución de dicho rearme naval podemos señalar la apertura de un nuevo ciclo económico expansivo para la bahía de Cádiz, que continuaba con la tendencia previa, y del que también se benefició la villa y término de Puerto Real, dada su estrecha vinculación con las industrias de la mar. A partir de entonces, la infraestructura portuaria experimentaría un mayor desarrollo hasta quedar definidos los ejes articuladores de la industria naviera y sus auxiliares asociadas, para lo cual contamos con las investigaciones y estudios a cargo de Juan José Iglesias Rodríguez y Juan Torrejón Chaves.<sup>11</sup>

Aunque tales movimientos fueron auspiciados por José de Patiño y Rosales, en quien se ha de reconocer al principal organizador del primer rearme naval borbónico, no se vieron libres de la concurrencia de una Sevilla que pleiteó hasta el final en aras de mantener la posición de capital del comercio colonial, como hasta la fecha había venido ejerciendo. Esta rivalidad entre Sevilla y Cádiz por la preponderancia del comercio colonial es ya un viejo tópico historiográfico que ha gozado de la debida atención.<sup>12</sup> La lógica

---

GONZÁLEZ, José. *El arsenal de La Carraca (1717-1736)*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2000; *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2005.

<sup>11</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. “El ‘canal prodigioso’: el caño del Trocadero en el siglo XVIII”, en *Matagorda*, 2015, nº 1, pp. 47-77; “Las infraestructuras portuarias de la bahía de Cádiz ante el reto del monopolio americano”, en *Studia histórica. Historia moderna*, 2017, vol. 39, nº 2, pp. 185-219; “Puerto Real, centro neurálgico de la industria andaluza en el siglo XVIII”, en *Matagorda*, 2020, nº 2, pp. 10-39; TORREJÓN CHAVES, Juan. “Estructura y organización de la producción de los arsenales de la Marina española del siglo XVIII”, en *Revista de Historia Naval*, 2001, nº 74, pp. 55-82.

<sup>12</sup> El pleito Sevilla-Cádiz que tuvo lugar desde mediados del siglo XVII hasta los años veinte del siglo XVIII está prolijamente documentado. *Archivo Histórico Nacional (AHN)*, Estado, 2933, *Resumen o extracto de la competencia de las dos ciudades de Sevilla y Cádiz sobre la posesión o reintegración del comercio de España y de la América y otros puntos expuestos a la Magestad del Sr. Rey Luis I en su real gabinete*; *Archivo Histórico Municipal de Cádiz (AHMC)*, Caja (C.) 62, núms. 1 y 2, *passim*. Sigue siendo una referencia bibliográfica obligada el estudio a cargo de RAVINA MARTÍN, Manuel. *El pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de la Contratación. Memorial de Francisco Manuel de Herrera, 1726*. Cádiz: Diputación Provincial, 1984. Entre las obras que tratan esta cuestión desde una perspectiva más general, con punto de partida en el siglo XVII, véase: GIRARD, Albert. *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cadix jusqu'à la fin du XVIIIe siècle*, Paris: Boccard, 1932; DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *Orto y ocaso de Sevilla*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 1974 [1946], pp. 136-137 y 142-146;

de que el siglo XVIII más bien significó el reconocimiento abierto de una prosperidad ya largamente larvada nos impele a mirar atrás, a la revalorización que conoció la bahía a mediados del Seiscientos. Adviértase que en 1650 Cádiz contaba con 23.000-24.500 habitantes, un peso demográfico nada desdeñable, habida cuenta de la adversa coyuntura por la que atravesaba la región, azotada por la peste—que redujo la población de Sevilla casi a la mitad—y convulsionada por una tensión social y malestar generalizados que imperaban en buena parte de la Andalucía de los años cincuenta.<sup>13</sup>

Lo cierto es que desde los años treinta del siglo XVII la cabecera de las flotas de Indias había ido desplazándose *de facto* a la bahía de Cádiz, en detrimento de Sevilla y Sanlúcar. En esta pugna entre ambas ciudades se han identificado razones geográficas más que ostensibles que decantaron la balanza a favor de la segunda. Por su espaciosidad, la bahía funcionaba a la manera de una excelente dársena natural en la que tanto galeones de guerra como mercantes podían guarnecerse y efectuar las labores de mantenimiento y aderezo con tranquilidad, como así expusieron los cargadores de Cádiz en el memorial que en 1667 remitieron a Mariana de Austria<sup>14</sup> y, años después, su gran panegirista, fray Gerónimo de la Concepción.<sup>15</sup> El segundo factor geográfico fue la temida barra de Sanlúcar, en la desembocadura del Guadalquivir, a

---

GARCÍA FUENTES, Lutgardo. *El comercio español con América, 1650-1770*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1980, pp. 55-66.

<sup>13</sup> Esta catástrofe, sin embargo, sólo constituyó la puntilla para una ciudad que ya atravesaba por una decadencia anterior. DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. *Orto y ocazo...*, *op. cit.*, pp. 133 y 135; *Alteraciones andaluzas*, Madrid: Narcea, 1973, pp. 39-43, 48-49, 58-59 y 64-65. Los datos demográficos de Cádiz en BUSTOS RODRÍGUEZ, M. *Cádiz en el...*, *op. cit.*, pp. 37, 50 y 78. Sobre los tumultos de la Calle Feria de Sevilla en 1652 y sus imbricaciones con la política exterior de la Corona, DÍAZ BLANCO, José Manuel. “El motín de la feria de 1652: una mirada general a través de una mirada particular”, en IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José, GARCÍA BERNAL, José Jaime y DÍAZ BLANCO, José Manuel (coords.). *Andalucía en el mundo atlántico moderno: ciudades y redes*, Madrid: Sílex, 2018, pp. 527-550.

<sup>14</sup> AHMC, C. 62, núm. 1, *Copia del memorial que la ciudad de Cádiz dio a la Reyna Nuestra Señora Doña Mariana de Austria, Gobernador de estos Reynos, y en todos sus Reales Consejos y Junta del Gobierno de España, por mano de Juan Ernesto de Troya, capitán de infantería y regidor perpetuo de la dicha ciudad, y su diputado en la corte*, Madrid, impreso por Melchor Alegre, 1667, 11 ff.

<sup>15</sup> CONCEPCIÓN, G. *Emporio del Orbe...*, *op. cit.*, lib. 5, cap. 15, núms. 6 y 8.

lo que se sumaban los crecientes problemas de navegabilidad que presentaba el río como consecuencia del continuado abandono que había sufrido su lecho, mal drenado y peor acondicionado. Y una vez superada la barra todavía restaba el azote de los fuertes vientos que soplaban en la zona y que hacían zozobrar los navíos.<sup>16</sup>

En la victoria de Cádiz sobre Sevilla también interfirieron los intereses lucrativos de los cargadores, tanto nacionales y extranjeros, que participaban del comercio internacional. La mayor competitividad fiscal de la que disfrutaba Cádiz, cuyos derechos arancelarios o renta del almojarifazgo gravaban un 23% frente al 29% de Sevilla, explica la fuga de capitales de la que se benefició la primera. También fue decisivo el paso dado en 1655, año en el que el comercio de Cádiz compró a la Corona las alcabalas de la ciudad y su bahía por 370.000 pesos, operación confirmada en 1667 mediante donativo de 80.000 pesos, a cambio de una reducción del tipo impositivo sobre el 10% legal que se percibía. Además, en 1663 se adjudicó la administración de los almojarifazgos a Francisco Báez Eminente, quien favoreció fiscalmente a Cádiz.<sup>17</sup>

Asimismo, gracias a las posibilidades de su bahía, Cádiz se había convertido a mediados del siglo XVII en el gran centro neurálgico del fraude en el seno de la Carrera de Indias. Un fenómeno en el que repararon los oficiales reales de la Contratación, que describieron la bahía como «plaza libre y

---

<sup>16</sup> AHMC, C. 62, núm. 1, *Copia del memorial...*, ff. 3v-4v. AMN, VP, Ms. 43, núm. 135, informe del marqués de Villarrubia, Cádiz, 27 de septiembre de 1648. Concepción, G. *Emporio del Orbe...*, *op. cit.*, lib. 5, cap. 15, núms. 14-18. Girard, A. *La rivalité commerciale...*, *op. cit.*, pp. 90-108; DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. *Orto y ocaso...*, *op. cit.*, p. 139; SERRANO MANGAS, Fernando. *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid: Mapfre, 1992, pp. 35-40; *Armadas y flotas...*, *op. cit.*, pp. 27-30; Hormaechea, Cayetano (et al.). *Los galeones españoles del siglo XVII*, Barcelona: Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona, 2012, t. 1, pp. 101-104.

<sup>17</sup> AHMC, C. 62, núm. 1, *Copia del memorial...*, ff. 7v-8r; C. 64, 16, núm. 382. CONCEPCIÓN, G. *Emporio del Orbe...*, *op. cit.*, lib. 5, cap. 15, núms. 40-42. Girard, A. *La rivalité commerciale...*, *op. cit.*, pp. 35 y 48-49; GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. “Los ‘tratos y contratos’ del capital comercial gaditano: la compra en empeño a la Corona, en 1655, de las alcabalas de la ciudad, su término y bahía”, en García-Baquero González, A. *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Cádiz: Diputación Provincial, 1991, pp. 36-65; BUSTOS RODRÍGUEZ, M. *Cádiz en el...*, *op. cit.*, pp. 50-51. DÍAZ BLANCO, José M. *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*, Madrid: Marcial Pons, 2012, p. 231.

común a las naciones extrañas y enemigas de esta Corona, enajenando Sanlúcar de este comercio...».<sup>18</sup> Desde el sector comercial gaditano siempre se defendió el buen nombre de la ciudad, desmintiéndose tales acusaciones a la vez que se exponían razones sobre la necesidad que tenía Cádiz de preservar sus organismos comerciales.<sup>19</sup> Pero lo cierto es que ni siquiera una voz tan favorable a Cádiz como la de Gerónimo de la Concepción pudo soslayar la realidad del fraude y extravíos de plata que tenían lugar en la bahía, lo que reconoció como el principal escollo en contra de la ciudad, pese a lo cual trató de restarle gravedad y hasta lo utilizó como argumento a favor del comercio con las naciones extranjeras.<sup>20</sup>

Dado que no es este el lugar para perderse en los pormenores del pulso entre Sevilla y Cádiz por capitalizar el comercio con las Indias, nos contenteremos con resumir que la balanza terminó decantándose irremisiblemente del lado de Cádiz. Los hechos fehacientes evidenciaban el escaso porvenir de Sanlúcar como cabecera de las flotas por sus limitaciones geográficas y los elevados riesgos en que incurrían los mercantes de intentar la navegación. Esto concitó de tal manera los temores de los cargadores sevillanos que el 21 de noviembre de 1671 solicitaron a la Corona que se facultase la partida de las flotas desde la bahía de Cádiz. La correspondencia de 1679 atestigua que las condiciones de navegabilidad del Guadalquivir habían empeorado con respecto a los años anteriores.<sup>21</sup> En ese mismo año, previo servicio de 80.000 escudos, la Corona promulgó las leyes del 23 de septiembre y el 4 de julio de 1680 la cabecera del comercio con las Indias quedó oficialmente fijada en la bahía de Cádiz,<sup>22</sup> sin que las futuras quejas de los cargadores de Sevilla lograsen revertir la situación.<sup>23</sup>

Por lo que hace a la industria naviera, hay que precisar que, en el siglo XVII la bahía de Cádiz funcionaba a la manera de una gran base logística en la que se efectuaban los trabajos de mantenimiento, apresto y aderezo de

---

<sup>18</sup> AGI, C, 4486, carta de la Casa de la Contratación a Su Majestad, Sevilla, 31 de octubre de 1659.

<sup>19</sup> AHMC, C. 62, núm. 1, *Copia del memorial...*, ff. 9r-11r.

<sup>20</sup> CONCEPCIÓN, G. *Emporio del Orbe...*, *op. cit.*, lib. 5, cap. 15, núms. 22-23 y 26.

<sup>21</sup> GARCÍA FUENTES, L. *El comercio español...*, *op. cit.*, pp. 63-64.

<sup>22</sup> BUSTOS RODRÍGUEZ, M. *Cádiz en el...*, *op. cit.*, pp. 52-53.

<sup>23</sup> Puede rastrearse la documentación relativa a esta disputa en AHMC, C. 62, núm. 2.

los galeones, no sólo de la Carrera de Indias, sino también de otras escuadras. Con respecto a los galeones de la Carrera de Indias, puesto que tenían que operar largo tiempo en aguas tropicales, muy correosas, demandaban maderas de mayor calidad y grosor, pero también una labor considerablemente más exhaustiva de mantenimiento, que incluía el carenado, aforramiento y emplomado de la obra viva. Para estas tareas se precisaban operarios especializados inexistentes en la Armada del Mar Océano.<sup>24</sup> A mediados del siglo XVII, empero, la exigüidad que presentaban las formaciones navales indujo a una postura menos escrupulosa y se trasvasaron bajeles del Mar Océano a la Carrera para que sirviesen como galeones de plata, cometido para el que cual no habían sido diseñados.<sup>25</sup>

Esos trabajos de mantenimiento, sobre todo el carenado, se realizaban en los caños de la bahía de Cádiz, entre ellos el término de Puerto Real. La vinculación esta villa con la industria naviera al servicio de la Armada Real de la Carrera y del Mar Océano es bastante antigua, dadas las aptitudes que presentaba su paraje, en el interior de la bahía, para las tareas de organización y mantenimiento de los bajeles integrados en las flotas.<sup>26</sup> En el paraje del Puntal se reunían los bajeles del rey que escoltaban a los buques mercantes en sus singladuras transoceánicas para proteger la valiosa carga de cualquier amenaza hostil. En los caños de Sancti-Petri, donde desde el siglo XV se emplazaba el Real Carenero de Puente Zuazo, y del Trocadero se realizaba el carenado y

---

<sup>24</sup> SERRANO MANGAS, Fernando. *Los galeones de la Carrera de las Indias, 1650-1700*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos – CSIC, 1985, pp. 43-46; *Armadas y flotas...*, *op. cit.*, p. 25; *Función y evolución...*, *op. cit.*, pp. 15-16; “Realidad, ensayos y condicionamientos de la industria de construcción naval vasca durante el siglo XVII en la Carrera de Indias”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1998, nº 2, pp. 223-225; “Demandas de buques para flotas y avanzadas hispanas en el siglo XVII”, en RIBOT GARCÍA, L. A. y DE LA ROSA, L. (dirs.). *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, Madrid: Actas, 2003, pp. 114-115 y 117-118.

<sup>25</sup> *AMN*, Barutell, Ms. 380, núm. 941, carta de Gabriel de Ocaña y Alarcón a Pedro Coloma, Madrid, 29 de marzo de 1642, f. 83r.

<sup>26</sup> *AHMC*, C. 62, núm. 1, *Copia del memorial...*, f. 2r. «...Bahía muy capaz, de que se derraman diversos caños muy aptos a las invernadas y carenas que llegan hasta la Carraca y Puente de Zuazo, donde invierna la Armada Real. En un recodo o estero no muy lejos de esta entrada o boca—se refiere a la entrada a la bahía—está la Villa de Puerto Real, lugar inmediato al mar, y el más cómodo que se pudiera idear para almacén de todos los pertrechos náuticos», CONCEPCIÓN, G. *Emporio del Orbe...*, *op. cit.*, lib. 5, cap. 15, núm. 8.

calafateado de los bajeles, labores acaso menos llamativas que la construcción de los vasos, pero que revestían una importancia vital.<sup>27</sup> Dentro del circuito de la bahía de Cádiz, Puerto Real había ido especializándose como carenero y depósito de los pertrechos navales.

Tienen asimismo por lo estrecho de su entrada facilidad en que ningún barco pueda entrar ni salir sin que lo permitan los castillos de los Puntales, cuyos cañones señorean la distancia que hay de uno a otro. Y si a esto se añadieran dos barcos bien esquizados, uno en la boca de los Puntales y otro en la Puente, y que los ministros reales hicieran su asiento en Puerto Real, desde cuyas ventanas registran todo aquel paraje, se excusarán sin duda los extravíos de las cosas más menudas...<sup>28</sup>

La conveniencia de las carenas es mayor y más útil en este sitio, pues, además de servir de calafates los mismos vecinos de Cádiz, los materiales todos, como fierro, alquitrán, brea, estopa, maderas &c. que vienen por mar y se almacenan en Cádiz, con la misma facilidad y ahorro de tiempo se transportan a los navíos.<sup>29</sup>

El trabajo de dar carena de firme era altamente exigente y costoso, puesto que obligaba a la inspección del casco y a su práctica renovación, lo que implicaba una inversión de 40 días de trabajo para unos 90 operarios especializados. En ocasiones, el carenado se complementaba con tareas de reforzamiento interno, revestimiento y emplomado del casco, lo que disparaba los costes. En los años cuarenta del siglo XVII, para un galeón de 600 toneladas, una carena sin emplomar costaba 62.366 reales (29.480 por las pagas de los jornales y 32.886 por el coste de los materiales), mientras que con el emplomado el desembolso ascendía a 77.166 reales (30.287 por los jornales y 46.879 por los materiales); en la totalidad del apresto de un galeón de 600 toneladas sin emplomado se invertían 234.534 reales de plata, que con el revestimiento de plomo ascendían a 249.334 en la misma moneda.<sup>30</sup>

---

<sup>27</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J. *La Villa de...*, *op. cit.*, p. 55; "Puerto Real, centro...", *op. cit.*, p. 10.

<sup>28</sup> CONCEPCIÓN, G. *Emporio del Orbe...*, *op. cit.*, lib. 5, cap. 15, núm. 10.

<sup>29</sup> *Ibid.*, núm. 12.

<sup>30</sup> El desglose detallado de los gastos en: SERRANO MANGAS, F. *Armadas y flotas...*, *op. cit.*, pp. 85-88.

Las fáciles comunicaciones marítimas con el exterior, tanto con los astilleros del Cantábrico, lugar de construcción por antonomasia de los galeones empleados en la navegación atlántica, como con aquellos puertos europeos de donde obtener suministros navales a unos precios competitivos, coadyuvaron a que la bahía de Cádiz se erigiese en un lugar privilegiado para el apresto y el carenado de las escuadras.<sup>31</sup> En los años cincuenta del siglo XVII los puertos de los Países Bajos eran el lugar por excelencia del comercio de distribución de pertrechos navales provenientes del Báltico, de los que tanto dependían las marinas de las potencias europeas de la época: madera de pino para las arboladuras de los bajeles, cordelería, alquitrán y brea, mayormente.<sup>32</sup> El titular de la Hacienda de Inglaterra sir George Downing, en su informe a Lord Clarendon, se maravillaba ante el vigor del comercio neerlandés con el Báltico: «The Admiralty of Amsterdam have ordered another convoy before winter for the Straights, notwithstanding the great number of ships gone out thither this last week—so great is their trade to these parts».<sup>33</sup>

Los integrantes de la comunidad neerlandesa en Cádiz podían llegar a ejercer como proveedores de suministros navales.<sup>34</sup> Véase el asiento de compra

---

<sup>31</sup> AHMC, C. 62, núm. 1, *Copia del memorial...*, f. 10r-v.

<sup>32</sup> WALLERSTEIN, Immanuel. *El moderno sistema mundial, Volumen II. El mercantilismo y la consolidación de la economía-mundo europea, 1600-1750*, Madrid: Siglo XXI, 2017 [1980], pp. 93-97 y 106-107; SERRANO MANGAS, Fernando. “Los pertrechos extranjeros para los galeones de la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVII”, *Temas Americanistas*, 1983, vol. 2, pp. 21-26; *Los galeones de...*, *op. cit.*, pp. 147-152 y 159-163; *Armadas y flotas...*, *op. cit.*, pp. 93-107; *Función y evolución...*, *op. cit.*, pp. 139-143 y 155-157; ISRAEL, Jonathan I. *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford: Oxford University Press, 1990; CRESPO SOLANA, Ana. “El comercio holandés y la integración de espacios económicos entre Cádiz y el Báltico en tiempos de guerra (1699-1723)”, en *Investigaciones de Historia Económica*, 2007, vol. 3 nº 8, pp. 45-76; DÍAZ ORDÓÑEZ, Manuel. “Los pros y los contras de la guerra como motor de globalización del cáñamo en América en el siglo XVII”, en RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio J., ARROYO VOZMEDIANO, Julio L. y SÁNCHEZ BELÉN, Juan A. (coords.). *Comercio, guerra y finanzas en una época de transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid: Castilla Ediciones, 2017, pp. 67-72, 75.

<sup>33</sup> SIR GEORGE DOWNING TO THE LORD CHANCELLOR CLARENDON, Hague, 20 November 1663, *Life and Administration of Edward, 1st Earl of Clarendon*, ed. T. H. Lister, Esq., London, 1837, vol. 3, p. 261.

<sup>34</sup> Este tipo de asientos con hombres de negocios para el suministro de las formaciones navales venía siendo una práctica habitual desde los años treinta del siglo XVII. La

de pertrechos que ajustó el duque de Medinaceli en noviembre de 1655 con Elías de Colonia, Pedro Reynaldo y Francisco Lanzón, vecinos de Ámsterdam residentes en Cádiz, por valor de 1.364.251 reales de plata, de los que se pagaría un tercio—454.750 reales y 20 maravedís—al contado, al tiempo que se otorgase la escritura, y los 909.501 reales y 6 maravedís restantes al fiado, librándose en las cajas reales de Indias, con un tipo de interés del 8% anual.<sup>35</sup>

Tabla 1. Precios de pertrechos navales para el apresto de la Real Armada del Mar Océano

Género	Cantidad	Precio total (en reales)
Jarcia	6.500 quintales	754.000
Lienzo <i>pacaje</i>	64.000 varas	169.411,26
Lienzo <i>vitre</i>	6.000 varas	12.000
Tablazón de pino ordinaria y de pusa	13.000 tablas	50.000
Árboles de pino de Flandes	120 árboles	260.000
Barricas para alquitrán	180 barricas	6.480
Azufre	100 quintales	4.800
Plomo	160 quintales	6.400
Grasa	620 botijas	11.160
Brea rubia y negra	2.000 quintales	72.000
Sebo	180 quintales	18.000
<b>Total: 1.364.251 reales y 26 maravedís de plata</b>		

Fuente: *AGS*, GyM, 3366, condiciones y precios del asiento para el apresto y composición de la armada que se ha de prevenir para el año que viene, Cádiz, 13 de noviembre de 1655. Elaboración propia.

Corona se garantizaba con mayor facilidad el suministro de sus armadas, mientras que los asentistas obtenían lucrativas mercedes en forma de adehalas, licencias de sacas y otras licencias especiales y reputación social. GÓMEZ MESAS, Javier. “Los Pereira, Cardoso y Ladrón de Guevara: tres familias especializadas en el abastecimiento de pertrechos y bastimentos navales en el reinado de Felipe IV”, en *Studia histórica. Historia moderna*, 2020, vol. 42, n° 2, pp. 259 y 267-270 y 275.

<sup>35</sup> *Archivo General de Simancas (AGS)*, Guerra y Marina (GyM), 3366, condiciones y precios del asiento para el apresto y composición de la armada que se ha de prevenir para el año que viene, Cádiz, 13 de noviembre de 1655.

## PUERTO REAL Y LA GUERRA CONTRA LOS INGLESES (1655-1660)

Por todo lo referido, el lector puede percatarse del interés estratégico que concitaba la zona como blanco de operaciones militares anfibias en caso de guerra, tanto por parte de escuadras europeas, como de los piratas al servicio de la Sublime Puerta, quienes a lo largo del siglo XVII protagonizaron no pocas incursiones y razias de pillaje.<sup>36</sup> Desde muy temprano, y a lo largo de todo el período de los Habsburgo, la defensa del territorio fue uno de los principales motivos de preocupación para las autoridades reales. Fruto de estas inquietudes, se pondría en marcha a partir de la segunda mitad del siglo XVII un proyecto defensivo para la bahía que incluía la construcción de una serie de bastiones.<sup>37</sup> Nos referimos a los castillos de El Puntal y Matagorda, de cuyo desempeño como guardianes de la boca de acceso a la bahía abundan las noticias:

...donde la Bahía se estrecha en solamente su canal, de anchura como un buen tiro de mosquete de los dos fuertes del Puntal y Matagorda adentro, por dos leguas, hasta el puente de Zuazo, con mucha hondura, limpieza, y buena navegación, con que está aquel paso tan defendido, y fuerte, cuanto inexpugnable, sin tener otra parte por donde pueda ser ofendido...<sup>38</sup>

El castillo y fuerte que llaman de El Puntal es uno de los dos que defienden la canal que baja de la bahía a la parte del oriente, y está situado media legua de la ciudad, a la margen que mira al mediodía, por donde se estrechan las corrientes del mar que caminan a la puente. Es muy fuerte y guarnecido con dos andanadas de artillería de bronce, alta y baja. Tiene 50 soldados de guarnición (...) La Matagorda es otro castillo, bien guarnecido de artillería, frente a frente de El Puntal, que abraza la canal de la otra parte del norte,

---

<sup>36</sup> ARAGÓN FERNÁNDEZ, Antonio M. *Asaltos de piratas berberiscos al litoral gaditano de La Janda*, Cádiz: A. M. Aragón Fernández, 2009.

<sup>37</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. *La Villa de...*, *op. cit.*, pp. 44-50.

<sup>38</sup> AHMC, C. 62, núm. 1, *Copia del memorial...*, f. 2r.

formado en un estero o punta que forma la misma canal y el brazo de mar que corre a Puerto Real. Tiene 30 soldados de presidio...<sup>39</sup>

No es de menor consecuencia el buen surgidero de su bahía para la entrada y salida de galeones y flotas, pues, sin detenerse en el mar a media noche y con luna o sin ella, entran y salen sin más riesgo que el preciso de mar (...) Y esto especialmente es de mayor atención para cuando haya guerras con las naciones enemigas de la Corona. Y para que se vea más fácilmente la conveniencia de este surgidero, cuyo conjunto de circunstancias no lo tiene hoy puerto alguno de todo el orbe, como lo confiesan aun los mismos extranjeros, lo delinearé aquí sucintamente. Son los puntales dos castillos, que el uno se llama Puntal y el otro Matagorda, distantes uno y otro un tiro de cañón, y forman una boca o entrada a una ensenada o bahía muy capaz, de que se derraman diversos caños, muy aptos a las internadas y carenas, que llegan hasta La Carraca y Puente de Zuazo, donde invierna la Armada Real...<sup>40</sup>

Cabría preguntarnos por la verdadera eficacia de estas construcciones defensivas, dado que no sólo bastaban los muros, sino que también se precisaban soldados que las defendiesen y operarios responsabilizados de su mantenimiento. Gracias a la información proporcionada por Juan José Iglesias Rodríguez, sabemos que todavía en una fecha como 1639 las obras del castillo de Matagorda no sólo no habían concluido, sino que además se registraban deficiencias en su dotación, ya andados los años cuarenta. A juicio del conde de Aramayona en sus informes al monarca, el estado general de las defensas del litoral gaditano, inclusive Puerto Real, presentaba una debilidad nada halagüeña de cara a disuadir potenciales invasiones.<sup>41</sup>

A nosotros nos compete aquí el bloqueo naval al que los ingleses, por instrucciones de Oliver Cromwell, sometieron el litoral gaditano entre 1655 y 1659 con el fin de interceptar las flotas que regresaban de las Indias con los caudales americanos en sus bodegas.<sup>42</sup> Aunque esta acción no es tan cono-

---

<sup>39</sup> CONCEPCIÓN, G. *Emporio del Orbe...*, *op. cit.*, lib. 5, cap. 8, núms. 21-22.

<sup>40</sup> *Ibid.*, lib. 5, cap. 15, núms. 7-8.

<sup>41</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. *La Villa de...*, *op. cit.*, p. 50.

<sup>42</sup> *Cromwell's Letters and Speeches*, ed. Thomas Carlyle, London: Chapman & Hall, 1845, (*Cromwell's Letters*) vol. 2, pp. 362-363; *State Papers of John Thurloe, Esq.*, ed. T. Birch,

cida como la conquista de Jamaica, tuvo un impacto mayor y más directo para el comercio colonial español, puesto que alteró el funcionamiento ordinario de la Carrera de Indias.<sup>43</sup> Desde el Consulado de Sevilla se afirmó que la derrota frente a Cádiz en 1656 a manos de los ingleses había sido la más perniciosa sufrida en términos económicos para la Carrera de las Indias.<sup>44</sup>

En esta ocasión los ingleses no pretendieron un asalto directo contra Cádiz, a diferencia de las acciones de 1596 y 1625, pero la continuada presencia de la escuadra de Robert Blake a lo largo de cinco años significó para la logística portuaria y defensiva de la bahía un estado de permanente tensión militar al que había que ofrecer una respuesta, ya que se intentó continuar a cualquier coste con el despacho de las flotas de Indias. Aun así, mientras duró la guerra, hubo amagos de desembarcos del enemigo en la costa gaditana, e incluso una breve incursión en mayo de 1656 en la playa de Chipiona, junto al Santuario de Nuestra Señora de Regla, en donde arribaron cinco

---

London: Fletcher Gyles, 1742 (*Thurloe*), vol. 3, p. 547; Capp, Bernard. *Cromwell's Navy. The Fleet and the English Revolution, 1648-1660*, Oxford: Clarendon Press, 1989, p. 95.

<sup>43</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, t. V, Madrid: Imprenta Real, 1899, pp. 22-23. RUMEU DE ARMAS, Antonio. *Piratería y ataques navales contra las Islas Canarias*, t. III, parte I, Madrid: Instituto Jerónimo Zurita, 1947-1950, pp. 133-204; FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, Montserrat y Stapells Johnson, Victoria. "Escuadra de 1656: un combate naval en la bahía de Cádiz", *Revista Internacional de los Estudios Vascos*, 1992, t. 37, nº 1, pp. 113-165. Algunos historiadores han evaluado con más agudeza el impacto de la guerra anglo-española de 1655-1660 en el sistema de la Carrera de Indias. ÁLVAREZ NOGAL, Carlos. *El crédito de la Monarquía Hispánica en el reinado de Felipe IV*, Valladolid: Junta de Castilla y León, 1997, pp. 117-121; DÍAZ BLANCO, J. M. *Así trocaste tu...*, *op. cit.*, pp. 212-222.

<sup>44</sup> AGI, IG, 1876, Cartas de la Casa de la Contratación y del Consulado al rey, Sevilla, 28 de septiembre de 1656. En su misiva al Consulado de Sevilla, Pedro Alejandro Félix definía como desastroso el momento por el que atravesaba el comercio colonial: AGI, Consulados (Co), 124, Carta de Pedro Alejandro Félix al Consulado, Cádiz, 24 de septiembre de 1656. Hacemos notar que no se registró semejante elocuencia cuando se tuvo conocimiento de la pérdida de Jamaica. Quien tampoco escatimó en sus lamentos fue BARRIONUEVO, Jerónimo de. *Avisos (1654-1658)*, vol. 3, Madrid: Imprenta de M. Tello, 1893, pp. 22 y 73. Rumeu de Armas reconoció que la guerra con Inglaterra bloqueó de tal forma la llegada de las flotas de Indias que ocasionó un golpe durísimo para el único recurso que le quedaba a la Corona si quería financiar sus guerras europeas. RUMEU DE ARMAS, A. *Piratería y ataques...*, *op. cit.*, p. 138.

balandras y ocho lanchas inglesas que saquearon dos barcos-almacenes fondeados en ese lugar, al parecer con suministros para enviar a Cádiz, y por tres horas bombardearon el santuario valiéndose de sus baterías navales.<sup>45</sup>

Gerónimo de la Concepción aludió casi fugazmente a la amenaza militar de 1655 para recalcar la idoneidad de Puerto Real y del paraje de La Carraca como invernadero y carenero de los galeones: «ningún sitio más oportuno se pudo idear como el de los esteros de La Carraca, desde donde, ofrecida la ocasión contra enemigos, se arman—se refiere a las armadas de galeones y flotas—con facilidad, como sucedió el año de 1655».<sup>46</sup> Cuando la escuadra de Blake fondeó frente a Rota el 19 de junio de ese año, el duque de Medinaceli dio instrucciones para que los contra maestres y marineros amarrasen los bajeles a resguardo en los caños de La Carraca, cuyas bocas fueron bloqueadas con cadenas de árboles.<sup>47</sup> Con la salvedad de los dos galeones de azogue al cargo de Diego de Medina y Juan de Montañó, que se hicieron a la mar en febrero de ese año,<sup>48</sup> y el patache *San Francisco y San Diego*, gobernado por Marcos del Puerto, que zarpó de Cádiz el 27 de mayo con destino Cartagena de Indias,<sup>49</sup> ese año se suspendió la salida de las flotas de Tierra Firme y Nueva España.

---

<sup>45</sup> AGS, GyM, 3378, Informe de Hernán Núñez, visto en el Consejo de Guerra, Madrid, 19 de mayo de 1656.

<sup>46</sup> CONCEPCIÓN, G. *Emporio del Orbe...*, *op. cit.*, lib. 5, cap. 15, núm. 11.

<sup>47</sup> AGI, C, 3508, Instrucciones a los contra maestres de los galeones, Cádiz, 24 de junio de 1655.

<sup>48</sup> AMN, VP, Ms. 47(bis), núm. 18, *Relación del viaje de los dos galeones del cargo del capitán Diego de Medina a la Nueva España, con azogues de S.M. y vuelta con su plata, y otros accidentes de dicho viaje*, Madrid, Julián de Paredes, 1655 [incompleto]. Se puede encontrar íntegra en *AHN*, Diversos-colecciones, 27, núm. 33. AGI, C, 3122, núm. 2. La práctica de despachar galeones sueltos para transportar azogue a Nueva España proliferó a mediados del siglo XVII como una alternativa de bajo coste, debido a que la precariedad por la que atravesaba la Real Hacienda, cada vez más responsable de sufragar el régimen de galeones y flotas, no siempre permitía el envío de convoyes comerciales. ÁLVAREZ NOGAL, C. *El crédito de...*, *op. cit.*, pp. 109 y 112.

<sup>49</sup> Ante la detención en Indias de la flota de Tierra Firme del marqués de Montealegre, que zarpó en 1654, los accidentes sufridos por la Armada del Mar del Sur y la presencia inglesa, Marcos del Puerto fue comisionado como aviso para navegar a Cartagena de Indias y recoger la plata peruana que se encontrase en Portobello. AMN, VP, Ms. 85, núm. 57, R.C. de Felipe IV a Marcos del Puerto, Madrid, 15 de mayo de 1655. AGI, C, 5177, cartas de la Casa de la Contratación, Sevilla, 18 y 22 de mayo de 1655. De este barco cabe destacar que participaría en la batalla naval de Cádiz de 1656. FERNÁN-

Todos los recursos invertidos en el apresto de las dos flotas fueron reutilizados para despachar una armada defensiva, al cargo del general don Pablo Fernández de Contreras y del almirante don Juan Castaños, con la que ofrecer resistencia a la escuadra de Blake y aguardar el regreso de la flota de Tierra Firme del marqués de Montealegre. Incluso se instó desde la corte de Madrid al barón de Bateville a que reuniese de inmediato cuantos navíos había surtos en Pasajes con el objeto de reforzar la armada que se aprestaba en Cádiz.<sup>50</sup> Aquella fue una labor titánica de la que hubo de encargarse el duque de Medinaceli, titular desde 1645 de la capitanía general del Mar Océano y Costas de Andalucía,<sup>51</sup> quien demostró grandes dotes como organizador de la logística naval.<sup>52</sup> Para dotar semejante número de bajeles fue preciso disponer levas entre las poblaciones ribereñas del Reino de Sevilla, que en pocas semanas lograron reunir hasta 800 efectivos integrados en las milicias locales. Gracias a las evidencias documentales, sabemos que Puerto Real contribuyó con una compañía de leva.<sup>53</sup> En los meses de agosto a octubre de 1655 la armada de Fernández de Contreras se desplegó entre Cádiz y el Algarve para vigilar los movimientos de la formación de Robert Blake, ambas escuadras en actitud defensiva, hasta que la falta de soporte logístico, unida al agotamiento y los estragos de la peste, obligaron a los ingleses a levantar el bloqueo y regresar a Inglaterra.<sup>54</sup>

---

DEZ MARTÍNEZ, M. y STAPELLS JOHNSON, V. “Escuadra de 1656...”, *op. cit.*, pp. 113-165; ÁLVAREZ NOGAL, C. *El crédito de...*, *op. cit.*, pp. 332-337.

<sup>50</sup> *AMN*, Barutell, Ms. 380, núm. 1.039, decreto de S.M. ordenando reforzar la escolta de los galeones ante un posible ataque inglés, Madrid, 1 de agosto de 1655, f. 285r.

<sup>51</sup> *AMN*, Barutell, Ms. 372, núm. 132, decreto por el que se hace merced al duque de Medinaceli de ambas capitanías, sus quintos y décimas correspondientes, Zaragoza, 14 de septiembre de 1645, f. 303r.

<sup>52</sup> *AMN*, VP, Ms. 75, núm. 114, el duque de Medinaceli apremia al apresto de la armada, El Puerto de Santa María, 16 de julio de 1655. *Repositorio de la Universidad de Oviedo (RUO)*, 1101657, *Relación diaria de la presteza con que se previno la Armada Real de España*, Sevilla: Imprenta de Juan Blas, 1655.

<sup>53</sup> *AGI*, C, 3758, Relación de los oficiales y soldados de diferentes compañías de Andalucía, s.l., s.f. [1655].

<sup>54</sup> *AGS*, Estado, 2529, núm. 86, Consejo de Estado, Madrid, 21 de septiembre de 1655; núm. 91, Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 6 de septiembre de 1655. *Thurloe*, vol. 3, General Blake to the protector, aboard the *St. George*, in Cascais Road, August, 1655, pp. 718-719.

No nos compete aquí perdernos en los pormenores de las operaciones militares de esta guerra, así que nos limitaremos a informar de que el bloqueo inglés se prolongaría hasta 1659, aunque no ininterrumpidamente, puesto que los medios logísticos de la época no posibilitaban la continuada operatividad de una flota en mar abierto. Generalmente, en los meses de invierno, por los riesgos que entraña la navegación en condiciones climatológicas adversas, los ingleses levantaban el bloqueo para reponerse de la fatiga. No impidieron que los españoles despachasen flotas a las Indias, aunque fuese a largos intervalos. En marzo de 1656 zarpó la flota de Nueva España a cargo del general don Diego de Egües y Beaumont, que sería destruida por Blake frente a Santa Cruz en 1657; en mayo de 1658 lo hizo la armada de Tierra Firme del marqués de Villarrubia, que fue acompañada de una media flota de Nueva España bajo las órdenes de Diego de Ibarra, con un cargamento de 3.880 quintales de azogue.<sup>55</sup> Los ingleses se sirvieron de los próximos puertos portugueses para aprovisionar sus barcos y repararlos, e igualmente es plausible que se coordinasen con los piratas berberiscos que frecuentaban esas aguas.<sup>56</sup>

Durante la guerra Puerto Real sirvió como depósito de suministros navales y carenero seguro para los barcos de las armadas y flotas. A comienzos de 1655 se habían alquilado ocho almacenes en Puerto Real para recoger los aparejos de jarcia, cordelería, lona, motonería, así como demás piezas sueltas de repuesto que pertenecían a los galeones de Su Majestad, reunidos en el paraje de La Carraca tras el regreso en 1653 de la armada y flotas de Indias.<sup>57</sup> En septiembre de 1655 hubo que separar 1.000 ducados para las reparaciones en el *Hércules* y el *Concepción*, en riesgo de irse a pique por el deterioro de sus maderas.<sup>58</sup> El *Santa Teresa*, de la Armada de la Carrera, atravesaba por la misma situación; se encontraba imposibilitado para navegar, por lo que se le

---

<sup>55</sup> LANG, MERVYN F. *Las flotas de Nueva España (1630-1710), Despacho, Azogue y Comercio*, Sevilla-Bogotá: Muñoz Moya y Montraveta, 1998, pp. 169-171 y 172-173.

<sup>56</sup> *Thurloc*, vol. 5, George Pawly to Mr. Matthew Bonell, a letter of intelligence, Madrid, 16 September 1656, pp. 386-387. Aragón Fernández, A. *Asaltos de piratas...*, *op. cit.*, p. 345.

<sup>57</sup> AGI, C, 3511, proveeduría: 1.310 rs. de plata a diferentes dueños de almacenes, Cádiz, 3 de marzo de 1655.

<sup>58</sup> AGS, GyM, 3366, Junta de Armadas, Madrid, 24 de septiembre de 1655.

dio carena de firme en La Carraca.<sup>59</sup> Requerimientos que constituyeron un gran desafío para la logística portuaria de la bahía de Cádiz, la cual tampoco podía desatender las necesidades de otras formaciones navales, más si cabe el abandono y dejadez que presentaban algunas instalaciones, como los almacenes, muelle y estacada de Puente Zuazo, según reconoció el veedor Fernando de la Riva-Herrera en noviembre de 1655. La Junta de Armadas solicitó sin dilación 20.000 escudos para las obras de reparación: «...de faltar a esta asistencia, se caerá en graves inconvenientes (...) no sólo dilatarse a disponer los navíos para aprestarlos y carenarlos a tiempo, sino que está con riesgo conocido de irse a pique».<sup>60</sup>

Debido a la deplorable situación financiera por la que atravesaba la Carrera de Indias en los años cincuenta, los mismos capitanes y dueños de navíos tenían que responder con su propio capital al coste de las carenas, aunque tales desembolsos luego serían resarcidos en las remesas cargadas en las flotas americanas. De esta forma también se esperaba aliviar la presión sobre una Real Hacienda exangüe y que cada vez asumía mayores compromisos en el despacho de las flotas a Indias y su defensa.<sup>61</sup> Un recurso muy socorrido desde los cuarenta fue el de los asentistas particulares,<sup>62</sup> como en el caso de Pablo García de Santana y Valentín Pérez, vecinos de Cádiz, que en 1658 se ofrecieron para concertar con la Corona un asiento por tres años de duración para dar carena y aparejar ocho galeones y dos pataches de la Armada de la Carrera. Entre sus condiciones, se encontraba la de que el recibo y amarre de los bajeles se hiciese en el término de Puerto Real, donde el capitán de maestranza haría inventario de los aparejos y pertrechos, reconocería la calidad y servicio de los mismos, así como los repuestos. Concluido el reconocimiento, los pertrechos serían transportados por cuenta de la

---

<sup>59</sup> AGS, GyM, 3366, Junta de Armadas, con ocasión de una carta de Medinaceli, Madrid, 3 de diciembre de 1655.

<sup>60</sup> AGS, GyM, 3366, Junta de Armadas, con ocasión de una carta de Fernando de la Riva-Herrera, Madrid, 13 de diciembre de 1655.

<sup>61</sup> ÁLVAREZ NOGAL, C. *El crédito de...*, *op. cit.*, pp. 108-109.

<sup>62</sup> GÓMEZ MESAS, J. “Los Pereira, Cardoso...” , *op. cit.*, pp. 278 y 280-281.

Real Hacienda a la villa de Puerto Real, donde serían almacenados hasta que se diese principio a las carenas.<sup>63</sup>

La entrega de los barcos, una vez carenados y aparejados, se realizaría en los esteros de Puerto Real y La Carraca, por ser éstos los sitios en los que se les daría carena.<sup>64</sup> En la quinta condición de la propuesta solicitaban que los bajeles del rey que se encontrasen en La Carraca y Puente Zuazo recibiesen lo necesario para alojamiento de maestranzas, depósito de los enseres navales y que sirviesen de chatas sobre las que caer los galeones a los que se fuese a dar carena de firme.<sup>65</sup> Los asentistas se comprometerían a efectuar cuantas obras de carpintería, calafatería y aparejos de labor y repuesto señalasen los técnicos.<sup>66</sup> En cuanto a los pertrechos para las carenas y aparejos, requirieron licencia real para importarlos en caso de que no se encontrasen en España, sobre todo los lienzos *pacaje* y *vitre* y la brea rubia, que esperaban obtenerlos de Francia sin pagar ningún derecho por los materiales adquiridos, ya fuese en puerto extranjero o bajo la jurisdicción regia. Se transportarían por mar hasta Puerto Real, los esteros de La Carraca y la ciudad de Cádiz propiamente dicha.<sup>67</sup>

La negociación entre los oficiales de la Monarquía y los dos asentistas se vio ralentizada por las múltiples discrepancias acerca del precio por tonelada, las fianzas con que responderían los asentistas, así como las calidades de las condiciones que presentaron. En lo que aquí nos compete, señalamos que los posteriores reajustes no afectaron a la designación de Puerto Real como carenero y lugar de almacenamiento de los pertrechos navales. La villa conoció en la segunda mitad de los años cincuenta un importante trasiego de oficiales de la Casa de la Contratación que servían en los cuadros administrativos de la Carrera de las Indias.

Como puede comprobarse en la tabla que presentamos, desde 1654 se había ido dando en Puerto Real recibo de un número significativo de galeones de la Carrera, bien fuesen propiedad del rey o de particulares. El 12 de abril de 1656 el tenedor de bastimentos Domingo de Vergara recibió en

---

<sup>63</sup> AGI, IG, 772B, la Casa de la Contratación informa al rey, Sevilla, 8 de octubre de 1658, condición núm. 1.

<sup>64</sup> *Ibid.*, condición núm. 3.

<sup>65</sup> *Ibid.*, condición núm. 4.

<sup>66</sup> *Ibid.*, condición núm. 5.

<sup>67</sup> *Ibid.*, condición núm. 8.

Puerto Real el galeón *San José*, capitana de la Armada de la Carrera, que por el mes de marzo había regresado de Tierra Firme al cargo del marqués de Montealegre. Acto seguido, se inventarió el galeón; la mayor parte de los enseres navales sueltos—que en la documentación son referidos como «cosas sueltas»—y de los herrajes se almacenó en Puerto Real.<sup>68</sup> En esta misma población, a fines de agosto de 1657, se inventarió el mismo galeón *San José*, de nuevo señalado para ir a Tierra Firme como capitana, en esta ocasión bajo las órdenes del marqués de Villarrubia.<sup>69</sup>

Tabla 2. Galeones de cuyos útiles se hizo inventario en Puerto Real (1654-1659)[1]

Galeón	Año	Maestre de raciones	Toneladas	Cañones
<i>San José</i> (capitana de armada)	1654 1656 1657 1659	Benito Abad y Matías Rodríguez [2] Tomás de Ibarra Tomás de Ibarra	1.050- 1.100	48-52[3]
<i>Santa Teresa de Jesús</i> (almiranta de armada)	1659	Martín de Tejada	1.100	52
<i>Nuestra Señora de Atocha</i>	1659	Francisco de Aróstegui	800	40[4]
<i>Nuestra Señora del Buen Suceso y San José</i> (capitana de flota)	1659	Bartolomé Ramírez	678	36
<i>Nuestra Señora de la Purificación</i>	1659	Cristóbal González	450	26

[1]No queremos decir que éstos fuesen los únicos galeones cuyos pertrechos se inventariaron y almacenaron en Puerto Real en los años referidos, sino que son de los que tenemos evidencia documental por ahora. Es más que plausible que se hubiesen almacenado también los pertrechos sueltos

<sup>68</sup> AGI, C, 4093, inventario del galeón capitana *San José*, Cádiz, 22 de mayo de 1656.

<sup>69</sup> AGI, C, 3289, conocimiento del recibo del galeón *San José*, Puerto Real, 28 de agosto de 1657.

de otros galeones, ya perteneciesen a la Carrera de Indias o a cualquier otra escuadra.

[2]Matías Rodríguez ejerció como maestre de raciones con un poder que el 22 de mayo de 1654 le otorgó Benito Abad, quien oficialmente era el maestre de raciones y jarcia de este galeón.

[3]En su estadía en Indias en 1658-1659 este galeón recibió piezas de artillería de algunos navíos de refuerzo que lo acompañaron; de ahí que en el inventario que se hizo a su regreso se identificasen más cañones.

[4]Este galeón estaba artillado con 40 piezas, aunque según las cuentas del maestre Francisco de Aróstegui, parece que también transportaba 31 piezas de hierro colado, 4 de ellas de pequeño calibre que fueron tomadas a un navichuelo inglés durante el tornaviaje.

Fuentes: *AGI*, C, 3298; 4093; 4094; 4099; 4102; 4103. Elaboración propia.

La actividad más intensa se registró en los meses de verano de 1659, el año del que disponemos de más referencias de galeones de los que se hizo inventario en Puerto Real, debido al regreso de la armada a cargo del marqués de Villarrubia, media flota de Nueva España de Diego de Ibarra, navíos de refuerzo y un nuevo galeón—*Nuestra Señora de Atocha*—que había sido labrado en el astillero de Cartagena de Indias en virtud de un asiento concertado con el constructor José de Iriarte.<sup>70</sup> Salvo el galeón *Atocha*, todos los demás dieron fondo en Santander el 19 de abril de 1659 para burlar el bloqueo naval inglés sobre Cádiz.<sup>71</sup> Tras pasar la primavera en ese puerto del Cantábrico, a comienzos de julio de 1659 las flotas y los galeones de la Real Armada de la Carrera pusieron rumbo a Cádiz, donde arribaron a fines de

---

<sup>70</sup> José de Iriarte en 1650 concertó con la Corona un asiento para construir en Cartagena de Indias cuatro bajeles para la Armada de la Carrera. Pero por el desvío de los recursos financieros sólo pudo fabricarse el *Nuestra Señora de Atocha*. *AGI*, IG, 2573, José de Iriarte a Felipe IV, Cartagena de Indias, 22 de abril de 1656.

<sup>71</sup> Acerca de los problemas que comportó la entrega de la plata americana en Santander y las negociaciones que siguieron, véase *AGI*, Co, lib. 6, ff. 174v-182r. ÁLVAREZ NOGAL, C. *El crédito de...*, *op. cit.*, pp. 119-121 y 340-344.

ese mes, ya con la tranquilidad de saber que los ingleses se habían retirado.<sup>72</sup> Por entonces, la situación interna de las Islas Británicas se había deteriorado hasta tal punto que se temía una reanudación del conflicto civil de los años cuarenta, lo que obligó a los efímeros gobiernos londinenses a priorizar las cuestiones domésticas en detrimento de las aventuras militares externas.<sup>73</sup>

Mientras, en agosto de 1659, la villa y término de Puerto Real fue escenario del recibo de algunos de los mayores galeones que por entonces servían en la Carrera de las Indias. La capitana de Tierra Firme que había regresado a cargo del marqués de Villarrubia, el galeón *San José*, de cuyo buque, arboladura y pertrechos se hizo inventario por tercera vez en el paraje de La Carraca entre los días 2 y 8 de agosto. Las piezas sueltas, los géneros de jarcia, vela, motones y poleas, así como los repuestos, se almacenaron en la villa de Puerto Real. Se obró igual con la almiranta de esa misma flota, el *Santa Teresa*, que los oficiales reales de la Carrera recibieron en La Carraca. Siguiendo las instrucciones de la proveeduría general, las piezas sueltas del barco, incluyendo diversos tipos de herrajes, como pernería y clavazón, se guardaron también en un almacén de Puerto Real.<sup>74</sup> Repárese en la gran envergadura de ambos bajeles, de 1.100 toneladas de arqueo cada uno, cámaras alta y baja, corredores con balaústres, y fuertemente artillados con 48 piezas la capitana y 52 la almiranta, lo que los convertía en los dos barcos de mayor potencia de fuego de cuantos servían en la Carrera.<sup>75</sup> Con semejante porte ninguno de ellos era apto para remontar la desembocadura del Guadalquivir.

Se inventariaron otros bajeles de la Carrera, de menor arqueo y poder artillero, pero relevantes para demostrar la actividad de Puerto Real como almacén. Fue el caso de los galeones *Nuestra Señora de la Purificación*, de 450 toneladas y 26 cañones, con piezas de poco servicio, y la capitana de flota de

---

<sup>72</sup> *AMN*, VP, Ms. 45, núm. 115, Carta de Juan Bautista Sáenz de Navarrete al general marqués de Villarrubia, Madrid, 30 de julio de 1659.

<sup>73</sup> Una lectura básica y actualizada sobre los desórdenes políticos internos en Hirst, Derek. *England in Conflict, 1603-1660, Kingdom, Community, Commonwealth*, London: Arnold, 1999, pp. 316-327.

<sup>74</sup> *AGI*, C, 4103, inventarios de los galeones *San José* y *Santa Teresa*, Cádiz, 8 de agosto de 1659.

<sup>75</sup> *AGI*, C, 4103, oficios de veeduría y contaduría de la artillería, Sevilla, 16 de enero y 9 de febrero de 1660.

Nueva España *Nuestra Señora del Buen Suceso y San José*, de 678 toneladas y 36 cañones de porte.<sup>76</sup> También hemos identificado el *Nuestra Señora de Atocha*, del que disponemos de un inventario más prolijo, que ofrecemos aquí como muestra. Este bajel navegó directamente desde Puerto Rico y entró en la bahía de Cádiz el 28 de agosto.<sup>77</sup> Cumpliendo con las instrucciones de la proveeduría general, el día 16 de septiembre se almacenaron en Puerto Real las vergas, jarcia, velamen, motonería, poleas y un largo etcétera de pertrechos y repuestos sueltos, antes de hacer inventario el día 17 de ese mes.<sup>78</sup>

Tabla 3. Inventario del galeón *Nuestra Señora de Atocha* (1659)

<b>Características del buque (800 toneladas):</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Puente corrida; dos cámaras, alta y baja; dos corredores con dos arcos de hierro, el corredor alto, con sus balaústres y el bajo con algunos balaústres menos, por medio por dos piezas que traía en él encabalgadas; el cuadro de su devoción de lienzo en la popa llana; la capilla para decir misa, la chopa del piloto con un camarote de cada banda; el tabladillo y arco de farol de palo, perchas y mascarones, firmes, escoterías de guarnición, con sus roldanas de palos, dos cabrestantes de mayor y de proa, con seis barras viejas, el timón con su caña y pinzote, cuatro bombas de caoba—las tres guarnidas con sus zunchos y morteros—y sus aros y picotas, y tres guimbaletes, escoterías de guarnición y mantilleras con sus roldadas de palos, la bitácora de gobierno, dos guindastes guarnidos con sus roldanas de palo y escaldrantes, la vita con dos tetas, treinta y dos cadenas en el costado para la jarcia, las argollas de brandales y bragueros de escotas, la escotilla principal y escotillones con siete escalas que no son de servicio y tres cadenas de hierro, la lancha del dicho galeón con su gavieta y cuatro remos viejos, propaos, la escala del portalo y dos fogones de madera.</li> </ul>

<sup>76</sup> AGI, C, 4099, oficios de veeduría y contaduría de la artillería, Sevilla, 6 de abril de 1660; 4102, inventario del galeón *Nuestra Señora de la Purificación*, Cádiz, 11 de agosto de 1659.

<sup>77</sup> AGI, IG, 774, carta del capitán Diego de Medina al rey, Broa de Sanlúcar, 28 de agosto de 1659.

<sup>78</sup> AGI, C, 4101, inventario del galeón *Nuestra Señora de Atocha*, Cádiz, 17 de septiembre de 1659.

### **Aparejos de la arboladura (en La Carraca, 15 de septiembre de 1659):**

- El árbol del bauprés con sus baos y gavia y tamboretas, tancado y arguillado, con su guardamancebo. La verga de cebadera
- El árbol del trinquete. El dicho árbol de trinquete con sus baos, gavia y tamboretas, roldanas de la cabeza de palo, las arraigadas de cadena en la gavia, cuatro coronas, las dos de los dos aparejos reales guarnidas, con sus vetas, cuadernales y gatos de hierro, las otras dos guarnidas con sus vetas, poleas y motones, dos popeses guarnidos con sus cuadernales y acolladores, el estay, asimismo, guarnido y cuatro motones. La verga del dicho trinquete con una mura mayor vieja por boca. La verga del velacho.
- Mastelero de proa: el dicho árbol con sus roldanas de palo altas y bajas.
- Árbol mayor: el dicho árbol mayor con sus baos, gavia y tamborete, roldanas de palo de la cabeza del palo y arraigadas de cadena en la gavia, dos popeses, cuatro coronas con sus amantes guarnidas, con sus vetas, poleas y motones, la corona de la candeleta con su cuadernal, el estay mayor con sus cuadernales y acollador y ocho motones, la verga del dicho árbol con una mura mayor, vieja.
- Mastelero mayor: el dicho árbol con sus roldanas de palo altas y bajas y la verga de gavia.
- Árbol de mesana: el dicho árbol con sus baos, gavia y tamborete, su verga y cuatro obenques por banda con sus vigotas y acolladores y dos aparejuelos guarnidos.

**Pertrechos y cosas sueltas (en el almacén de Puerto Real, 16 de septiembre de 1659):**

***Enseres navales sueltos y repuestos***

- Anclotes
- Anclas
- Posavergas
- Cables
- Vergas viejas para gavia, velacho y mastelero viejo, no de servicio
- Brazas de cebadera, guarnidas y no de servicio, de velacho y de trinquete, de servicio
- Trozas de gavia, trinquete y de velacho, guarnidas y de servicio
- Brandales y aparejuelos, algunos de servicio
- Contramantillos de la cebadera, guarnidos y de servicio
- Apagapenoles de trinquete, de servicio
- Obenques para los palos de la arboladura
- Bolinas de cebadera, mayor y trinquete, guarnidas y de servicio
- Estay de velacho, de servicio
- Palanquines
- Drizas para el velamen
- Jarcia de juanete de mesana y de sobrecebadera, ambas de servicio
- Acolladores sueltos para los brandales de gavia mayor y de proa
- Chafaldetes
- Racamentos para mayor, trinquete y mesana, guarnidos y de servicio
- Motones de todo género
- Poleas
- Cuadernaletes
- Roldanas
- Vigotas de diferentes tamaños
- Baos para sobrecebadera, mastelero mayor y mastelero de velacho
- Tamborettes para juanetes
- Guarniciones de bombas
- Herrajes de diversos tipos, inclusive la pernería
- Boliches de velacho

### *Velamen*

- una vela mayor, de servicio
- una vela mayor, usada para encapar
- dos trinquetes, usados también para encapar
- un trinquete, nuevo y con sus envergues
- dos velachos, usados para encapar
- dos cebaderas, de servicio
- una mesana, de media vida
- dos velas de gavia, de media vida
- una boneta de trinquete, de servicio
- una boneta de trinquete, usada para encapar
- un juanete, usado y de poco servicio

Fuente: *AGI*, C, 4101, inventario del galeón *Nuestra Señora de Atocha*, por Matías Ochoa de la Muñeca, Cádiz, 17 de septiembre de 1659. Elaboración propia.

A pesar de tratarse de un galeón nuevo, de gran porte—advírtase su buque de 800 toneladas de arqueo—y fábrica criolla, dotado de un gran poder artillero, este bajel desde el principio se caracterizó por su pésima calidad, habida cuenta de la putrefacción que presentaba su maderamen. Tras un exhaustivo reconocimiento en Cádiz el 30 de septiembre de 1659, se concluyó su inaptitud para servir en ninguna de las formaciones navales de la Corona, dados los peligros que entrañaba.<sup>79</sup> Asimismo, los pertrechos que se recogieron de un navichuelo inglés que el *Atocha* había apresado en alta mar también fueron almacenados en Puerto Real, por cuenta de la administración de la avería.<sup>80</sup>

Pero además de depósito para pertrechos navales, piezas sueltas y repuestos, Puerto Real también funcionó como almacén de los víveres destinados al avituallamiento de las dotaciones embarcadas en los galeones, faceta menos conocida, pero fundamental para la operatividad de las flotas,<sup>81</sup> y de la

<sup>79</sup> *AGI*, IG, 774, Consejo de Indias, Madrid, 20 de diciembre de 1659.

<sup>80</sup> Estos pertrechos eran: un calabrote de 7 pulgadas; un pedazo de guindaleza de 8 pulgadas; un trinquete con su boneta; un velacho; una vela mayor; una mesana; una vela gavia; un cuchillo viejo; tres anclotes nuevos y sin cepos. *AGI*, C, 4101, Inventario de los pertrechos de un navío inglés, Cádiz, 17 de septiembre de 1659.

<sup>81</sup> Para profundizar, MENA GARCÍA, Carmen. “Nuevos datos sobre bastimentos y envases en armadas y flotas de la Carrera”, *Revista de Indias*, 2004, vol. 64, nº 231, pp. 447-484.

que disponemos de algunas evidencias documentales para la década de 1650. Recordemos que el propio fray Gerónimo de la Concepción se refirió a la conveniencia de Puerto Real para la estiba de los bastimentos, vituallas, pertrechos e incluso piezas de artillería y municiones: «para las cargas de flotas y galeones (...) se halla todo lo que se pueda desear. En Puerto Real el bizcocho es excelente, y a menos costa».<sup>82</sup> Y parece que adquirió suficiente fama como para consagrar una de las calles de la villa al horno de bizcocho.<sup>83</sup>

En diciembre de 1655 se trabajaba en los preparativos para despachar el próximo año las flotas de Indias. El 8 de enero de 1656 la Corona concertó por el valor de 322.598 reales de plata un asiento de provisión de bastimentos con Manuel Bravo y Juan Nartus Vallejo, vecinos de El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda, para el abasto de la capitana y almiranta de Nueva España, a cargo del capitán general don Diego de Egües y Beaumont, más un patache de refuerzo y cuatro navíos de refuerzo que irían en su conserva. Salvo un adelanto de 4.000 pesos de contado para los primeros gastos, la entrega del bizcocho y los demás géneros de bastimentos se haría al fiado en sus pañoles correspondientes y en los almacenes de Puerto Real, El Puerto de Santa María y Sanlúcar, donde el tenedor general de la avería se daría por recibido de ellos y dejaría constancia por escrito.<sup>84</sup>

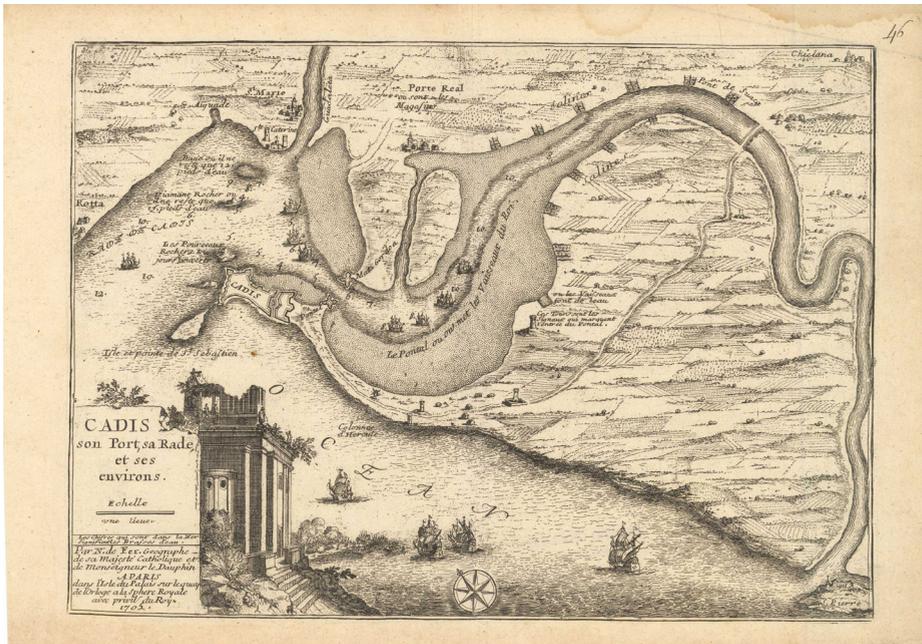
Nos gustaría finalizar mostrando el siguiente mapa francés de comienzos del siglo XVIII, de título *Cádiz, son Port, sa Rade et ses environs*, atribuido a un cartógrafo real del rey Luis XIV, se representa con todo lujo de detalle la bahía de Cádiz y sus poblaciones. Repárese en el término de Puerto Real, representado en francés—*Porte Real* (sic); y justo a continuación, como subtítulo *ou sont les magasins*—donde están los almacenes. Es una inequívoca alusión a los almacenes para suministros navales que requería el carenado y apresto de los galeones integrados en las diferentes armadas militares de la Corona y flotas de Indias. Una tarea que vino desempeñándose en Puerto Real durante el siglo XVII, como ya había sugerido Juan José Iglesias Rodrí-

<sup>82</sup> CONCEPCIÓN, G. *Emporio del Orbe...*, *op. cit.*, lib. 5, cap. 15, núm. 12.

<sup>83</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. “Puerto Real: centro...”, *op. cit.*

<sup>84</sup> *AGI*, C, 3298, asiento de provisión de bastimentos, Casa de la Contratación, Sevilla, 8 de enero de 1656; *AGI*, IG, 2527, cédula al capitán general de la flota para que dé libranza en Veracruz de 290.598 reales por el valor de la provisión de los bastimentos, Buen Retiro, 12 de febrero de 1656.

guez cuando se refería al olvidado Puerto Real de los últimos Habsburgo,<sup>85</sup> pero que todavía hoy continúa siendo un tema huérfano de una investigación más sistemática.



Cádiz, son Port, sa Rade, et ses environs. La bahía de Cádiz, según un mapa francés de 1705 de N. de Fer, geógrafo del rey Luis XIV. Nótese la ubicación de Puerto Real y los emplazamientos de La Carraca y Puente Zuazo en el interior de la bahía. Agradecemos al catedrático Juan José Iglesias Rodríguez el que nos haya facilitado este mapa.

## CONCLUSIONES

Somos conscientes del largo recorrido que todavía queda por delante para despejar las muchas dudas que persisten en torno al Puerto Real del siglo XVII como base logística naval, por lo que nos parece prudente rehuir las aseveraciones que puedan pecar de osadas. Por nuestra parte nos hemos contentado con rastrear un período muy breve de tiempo, apenas un lustro, entre

<sup>85</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. *La Villa de..., op. cit.*, p. 55.

1655-1660, pero que creemos relevante por la tensión militar tan profunda y prolongada que la guerra con Inglaterra impuso a la totalidad del litoral atlántico andaluz, un aspecto al que no le ha prestado la suficiente atención la historiografía especializada en el conflicto anglo-español de aquellos años.

Ahora bien, las noticias que aquí hemos recabado en torno a la actividad puertorrealeña en el lustro de 1655-1659 nos parecen lo bastante elocuentes como para aventurarnos a unas primeras conclusiones que puedan servir para futuras investigaciones relacionadas. En primer lugar, nos confirma con hechos fehacientes la temprana vinculación de la villa con la industria naval atlántica; en segundo lugar, pone de manifiesto que no sólo se daba carena a los galeones que escoltaban las flotas de Indias, sino que también se prestaba apoyo logístico a los navíos integrados en otras escuadras atlánticas, como la Armada del Mar Océano.

Estas muestras documentales constatan la función que desempeñó Puerto Real como lugar de almacenamiento de suministros navales de diversa índole, en especial los pertrechos sueltos de los aparejos de las arboladuras, así como piezas de repuesto y, en menor grado, los herrajes. Pero los documentos también ponen de relieve que el rol de Puerto Real como depósito de suministros fue doble, dado que sus almacenes se utilizaron para guardar los paños del bizcocho y otras vituallas destinadas a la manutención de las dotaciones embarcadas, tal y como se expresa de forma explícita en el asiento de provisión concertado con Manuel Bravo, que ya hemos tenido ocasión de citar.

Queda mucho por desenterrar del siglo XVII puertorrealeño hasta que sea posible un análisis más profundo de su evolución a lo largo de la centuria, lo que en tal caso sí nos facultará para formular conclusiones más complejas. Por el momento sólo nos queda colaborar y animar a que se prosiga con esta necesaria labor de rastreo documental y recopilación de datos para sustentar mejor futuras lecturas.

# **El río San Pedro, vía fluvial de exportación de los productos agrícolas jerezanos<sup>1</sup>**

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

---

<sup>1</sup> 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) ...”<sup>2</sup>.

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

<sup>2</sup> 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”<sup>3</sup>. 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 Salado<sup>4</sup>.

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”<sup>5</sup>.

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 Real<sup>6</sup>.

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 puertorrealesñas 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

---

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

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

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

<sup>6</sup> *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 sugieren<sup>7</sup>.

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”<sup>8</sup>.

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...”<sup>9</sup>.

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 pastos<sup>10</sup>. 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

---

<sup>7</sup> 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.

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

<sup>9</sup> RUIZ DE CORTÁZAR, *op. cit.*, p. 139.

<sup>10</sup> *Ibidem*, p. 247.

capitán general de Andalucía<sup>11</sup>. 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 Fronteira. 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”<sup>12</sup>.

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”<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> 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.

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

<sup>13</sup> 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”<sup>14</sup>.

## 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 Castilla<sup>15</sup>. 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 jerezanas<sup>16</sup>, quizás los monjes del monasterio de la Cartuja, que disponía de extensas

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> 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 Católicos<sup>17</sup>.

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.

<sup>17</sup> 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 jerezanas<sup>18</sup>. 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 mercantil<sup>19</sup>. 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

---

<sup>18</sup> 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.

<sup>19</sup> DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *Orto y ocaso de Sevilla*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 19914<sup>3</sup>, 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 Castilla<sup>20</sup>.

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 fin<sup>21</sup>.



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.

<sup>20</sup> 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".

<sup>21</sup> 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 Guadalete<sup>22</sup>.

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”),

---

<sup>22</sup> 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 surtirse 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 había<sup>23</sup>.

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 días<sup>24</sup>. 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 dificultades<sup>25</sup>.

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

---

<sup>23</sup> 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.

<sup>24</sup> 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.

<sup>25</sup> *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 XVII<sup>26</sup>. 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

<sup>26</sup> 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<sup>a</sup>. *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”<sup>27</sup>.

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.

---

<sup>27</sup> 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 Aguilar<sup>28</sup>. 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”<sup>29</sup>. 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 fondo<sup>30</sup>.

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

---

<sup>28</sup> 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.

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

<sup>30</sup> *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 río<sup>31</sup>.

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

---

<sup>31</sup> *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 desembocadura<sup>32</sup>.

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 Pedro<sup>33</sup>.

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 puertos<sup>34</sup>.

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

---

<sup>32</sup> *Ibidem*, f. 242v-247v.

<sup>33</sup> *Ibidem*, f. 248r-249r.

<sup>34</sup> *Ibidem*, f. 247v-248r.

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

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 Suazo<sup>36</sup>. La cortadura de unión entre el río San Pedro y el Trocadero se proyectaba hacer a la altura del sitio llamado de los Pilares.

---

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

<sup>36</sup> *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 español<sup>37</sup>.

Uno de los protagonistas indiscutibles de estas reformas fue José Patiño, intendente general de Marina y más tarde secretario del despacho de Marina e Indias<sup>38</sup>. 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 Cádiz<sup>39</sup>. 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 ciudad<sup>40</sup>.

---

<sup>37</sup> 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).

<sup>38</sup> 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.

<sup>39</sup> 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.

<sup>40</sup> 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 detuvo<sup>41</sup>. 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 bahía<sup>42</sup>.

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 causas<sup>43</sup>. 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

---

<sup>41</sup> *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.

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

<sup>43</sup> 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 rey<sup>44</sup>.

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

---

<sup>44</sup> *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.

# **El terremoto y el tsunami de 1755 en las costas de la bahía de Cádiz y sus consecuencias**

The earthquake and tsunami of  
1755 on the coast of the bay of  
Cádiz and its consequences

Antonio Barbosa Sánchez

## RESUMEN

Los desastres naturales se han producido durante toda la historia de la humanidad, y durante muchos siglos se ha intentado dar explicación a los procesos que los generan y las consecuencias que se derivan de ellos. En el caso de este artículo, nos vamos a centrar en el estudio del terremoto y, sobre todo, del consiguiente tsunami, que afectó a las costas del Golfo de Cádiz en el 1755, poniendo una especial atención en la Bahía de Cádiz, y las villas que la componen.

## PALABRAS CLAVE

Terremoto, Tsunami, 1755, Bahía de Cádiz, Desastre Natural

## ABSTRACT

Natural disasters have occurred throughout the history of humanity, and for many centuries, attempts have been made to explain the processes that generate them and the consequences that result from them. In the case of this article, the earthquake and especially the subsequent tsunami that affected the coasts of the Gulf of Cádiz in 1755 are analysed, paying special attention to the Bay of Cádiz, and the towns that make it up.

## KEYWORDS

Earthquake, Tsunami, 1755, Bay of Cádiz, Natural Disaster

## INTRODUCCIÓN

El sábado 1 de noviembre del año 1755, día de Todos los Santos, en torno a las 10 de la mañana, se produjo un fuerte temblor de tierra, que sería notado con especial intensidad en la ciudad lusa de Lisboa y en el Algarve, aunque también en otras zonas de Portugal y España. Este terremoto se sintió en otras partes del continente europeo dando pie a explicaciones de todo tipo, desde religiosas hasta otras más “científicas”<sup>1</sup>. Tras este sismo, se generó un fuerte tsunami que tuvo especial incidencia en las costas atlánticas de la península Ibérica.

Al centrarse el estudio en la Bahía de Cádiz hay que mencionar los rasgos principales de las costas de esta área, así como sus características geográficas y su contexto histórico.

En primer lugar, la costa se caracteriza por ser baja, arenosa, y con la existencia de flechas o islas barreras, lo que la convierte en vulnerable a este tipo de catástrofes naturales. Junto a ello, es preciso decir, que la costa posee un rango mesomareal, con un intervalo de mareas medio de 2 metros y el

---

<sup>1</sup> PETIT-BREUILH SEPÚLVEDA, María Eugenia. “El Terremoto y el Tsunami de 1755 en Andalucía y el Norte de África”, en *Andalucía en la Historia*, Sevilla: Centro de Estudios Andaluces, 2006, Vol. 6, nº 12, p. 80.

máximo vivo se estima en los 3,7 metros<sup>2</sup>. La orientación de la línea de costa es variable a lo largo de la Bahía y la deriva litoral posee una dirección norte-noroeste hacia el sur-sureste, de ahí la importancia del río Guadalete e incluso del Guadalquivir a la hora del aporte de sedimentos en la zona<sup>3</sup>.

Las olas de un tsunami dependen de la profundidad del agua oceánica por donde se extiendan, por ello, al llegar a la costa aumentan la altura, así que es importante conocer la batimetría costera y la topografía de la plataforma continental<sup>4</sup>. Por tanto, no es de extrañar que en zonas geográficas como las bahías, generalmente poco profundas, se produzca un aumento de la altura de las olas, y también una variación de la velocidad a la que circulan, ya que existe un mayor rozamiento con el fondo marino, lo que provoca una disminución de la energía del oleaje<sup>5</sup>.

Para poder abordar las consecuencias de los dos desastres naturales que se produjeron en noviembre de 1755, se va a trabajar con un área de estudio que posee una escala regional, en este caso, la de la Bahía de Cádiz -*ver Figura 1*-. En esta comarca se encuentran incluidos los municipios de El Puerto de Santa María, Puerto Real, Chiclana de la Frontera, San Fernando y Cádiz. Además, se encuentra formada por una llanura sedimentaria con carácter litoral, por tanto, encontramos playas, dunas y marismas, entre los que la tectónica pliocena elevó algunos bloques, que corresponden a las islas, las de Cádiz, San Fernando y el Cerro de Ceuta, estando entre los 15-30 metros sobre el nivel del mar<sup>6</sup>.

---

<sup>2</sup> DABRIO, C. J. "The record of the tsunami produced by the 1755 Lisbon earthquake in Valdelagrana spit (Gulf of Cádiz, southern Spain)", en *Geogaceta*, Revista electronica, 1997, nº 23, p. 32.

<sup>3</sup> GRACIA, Francisco Javier et al. "The Different Coastal Records of the 1755 Tsunami Waves along the south Atlantic Spanish Coast", en *Zeitschrift für Geomorphologie*, Revista electronica, 2006, Vol. 146, p. 197.

<sup>4</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, Madrid: Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, 2001, p. 51.

<sup>5</sup> BASTÓN, Susana et al. "Tsunami Response in Semenclosed Tidal Basins Using an Aggregated Model", en *Journal of Hydraulic Engineering*, Revista electronica, 2012, Vol. 138, nº 8, p. 748.

<sup>6</sup> GARCÍA PRIETO, Javier et al. "Evidencias de tsunamis, cambios ambientales y variaciones del nivel del mar en la costa atlántica de Cádiz", en *Geología del Geolodía*, Revista electrónica, 2011, p. 6.

La geografía de este lugar es complicada, debido a que la zona exterior posee una larga barra arenosa, que une Cádiz con San Fernando con dirección NNO-SSE y que forma un tómbolo de unos 11 kilómetros de longitud, aunque esto continúa hacia el sur unos 5 kilómetros más, en forma de flecha litoral. Dentro de este cordón litoral es dónde se forma la Bahía, con dos relieves destacables y tres entradas de mar.

El primero de los relieves es el Cerro de Ceuta, que se encuentra en Puerto Real, y delimita la Bahía Norte, constituida por el complejo estuario del Guadalete, que tiene su desembocadura en el extremo noroeste, en la ciudad de El Puerto de Santa María. A su vez, encontramos el canal del “río” San Pedro, que sirvió durante años como desembocadura del Guadalete hasta 1721<sup>7</sup>, siendo hoy en día un canal mareal, que queda a resguardo de la Bahía gracias a la existencia de la isla barrera de Valdelagrana, que posee unos 7 kilómetros de longitud en dirección Norte-Sur.

Entre el Cerro de Ceuta, y el otro relieve central que es la isla de San Fernando, se extiende un área que se encuentra inundada de forma permanente y que tiene conexión con el mar a través del estrecho de Puntales, encargado de separar el tómbolo de Cádiz con Puerto Real, creando de esta manera una bahía interna que no supera los 10 metros de profundidad, aunque desde época moderna se han realizado cambios en el calado para permitir el paso de barcos. En ella se puede destacar unas pequeñas marismas al norte de la misma, que son las que componen la Isla del Trocadero.

Finalmente, nos encontramos con la Bahía Sur, que se extiende desde la isla de San Fernando hacia el sureste, dirección Chiclana de la Frontera, siendo un área de extensas marismas, que es surcada por un canal sinuoso mareal, el caño de Sancti Petri. Todo este entramado palustre se creó al resguardo de la Punta del Boquerón, aunque actualmente se encuentra en retroceso<sup>8</sup>.

Para comprender el evento del terremoto de 1755, el posterior tsunami y sus respectivas consecuencias, se necesita contextualizar de forma histórica

---

<sup>7</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. “Las infraestructuras portuarias de la Bahía de Cádiz ante el reto del monopolio americano”, en *Studia Histórica*, Revista electrónica, Vol. 39, nº 2, 2017.

<sup>8</sup> VILLALOBOS, Carlos Alonso et al. “El registro de eventos energéticos marinos en la bahía de Cádiz durante épocas históricas”, en *Cuaternario y Geomorfología* 29, Revista electrónica, 2015, Vol. 29, pp. 97-99.

cómo eran Cádiz y su Bahía en el siglo XVIII, sobre todo a principios, ya que nos encontramos ante uno de los casos más singulares a nivel nacional.

A Cádiz, en multitud de ocasiones se le ha atribuido el nombre de “Emporio del Orbe”, como bien describe Fray Jerónimo de la Concepción<sup>9</sup>. Esta denominación es debida, a su especial carácter, en comparación con el resto de ciudades andaluzas (agrovillas), sobre todo en el siglo XVIII, debido al comercio, actividad principal en ella, ya que en este punto se unen la América Española y Europa, así como la Península Ibérica y el Magreb, encontrándose en una encrucijada de caminos<sup>10</sup>.

Hablando sobre el monopolio comercial que poseyó Cádiz en parte del siglo XVIII, se debe decir que la Corona otorga en un primer momento su beneficio y explotación a la ciudad de Sevilla, donde se establece, por tanto, la Casa de Contratación. De esta manera la Bahía de Cádiz se veía afectada por el comercio como un actor secundario, algo que cambia entre 1679-1680 cuándo las flotas y galeones pasaron a Cádiz, aunque los organismos oficiales se encontraban aún en la capital hispalense<sup>11</sup>. La decisión definitiva de Cádiz como puerto de las Indias es debida a su mayor calado, gran espacio y a pesar de encontrarse en el océano, su buena fortificación, por ello, se quería potenciar una política naval con la Bahía como centro. Los altos cargos del momento consiguieron grandes aportaciones para Cádiz, siendo la más destacable el traslado a esta ciudad de la Casa de Contratación, reformada por Patiño, y el Consulado<sup>12</sup>. Por tanto, podemos decir que Cádiz y su entorno fue ganando gradualmente posición dentro del comercio con América, aunque este comercio se encontraba ampliamente controlado por comerciantes extranjeros que habían obtenido concesiones de la Corona española<sup>13</sup>.

Debido a estas características, los pueblos y villas de alrededor se vieron nutridos de la llegada de comerciantes, que se asentaron en sus calles, aumen-

---

<sup>9</sup> DE LA CONCEPCIÓN, Fray Jerónimo. *Emporio del Orbe, Cádiz Ilustrada, Investigación de sus Antiguas Grandezas, Discurrida en Concurso del General Imperio de España*, Ámsterdam: 1690, p. 30.

<sup>10</sup> BUSTOS, Manuel. *Cádiz en el Sistema Atlántico, la ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Cádiz: Sílex, 2005, p. 37.

<sup>11</sup> *Ibidem*, pp. 49-50.

<sup>12</sup> *Ibidem*, pp. 53-55.

<sup>13</sup> ELLIOT, J.H. *La España imperial 1469-1716*, Barcelona: Vicens-Vives, 1991, p. 391.

tando su dinamismo y el número de habitantes. En el caso de El Puerto de Santa María, se convirtió en una ciudad rica y moderna, con un urbanismo casi en damero creado a partir de la construcción de grandes palacetes o edificios de cargadores a Indias, atraídos en gran medida, por el bullicio y el auge comercial de la zona con América, siendo un lugar de encuentro cosmopolita<sup>14</sup>, y dónde tomó especial fuerza una industria incipiente<sup>15</sup>.

Algo parecido ocurre con el municipio gaditano de Chiclana de la Frontera, el cual sirvió como lugar de recreo y descanso para comerciantes gaditanos. Esta villa también vio modificado su entramado urbano, apareciendo, de la misma manera, palacetes y casas señoriales, ocupando un tercio de las casas de la localidad<sup>16</sup> y las dotaron de un ambiente de recreo, con jardines o huertos para poder pasear<sup>17</sup>. A pesar de esta influencia del emporio comercial, debemos decir que Chiclana era eminentemente agraria, constituyendo el granero de la zona, con productos como trigo, olivos, pero sobre todo viñas<sup>18</sup>.

En el caso de la Isla de León, hoy conocida como San Fernando, se había estado configurando durante el siglo XVII como lugar estratégico, tanto de paso por vía terrestre hacia Cádiz, como en el propio entorno palustre de la Bahía. Todo ello se constata en el siglo XVIII con la construcción y traslado de muchas dependencias y organismos de la marina, como la Carraca o el observatorio astronómico<sup>19</sup>. Esta localidad sirvió de lugar de recreo para

---

<sup>14</sup> PACHECO ALBALATE, Manuel. “Nuevas aportaciones sobre el terremoto de 1755 en la ciudad de El Puerto: relaciones municipales y opúsculo de José de Santa Cruz Vela y Curtido”, en *Revista de Historia de El Puerto*, Revista electrónica, 2013, nº. 51, pp. 68-69.

<sup>15</sup> BOHÓRQUEZ JIMÉNEZ, Domingo. *Chiclana de la Frontera, Geografía, Historia, Urbanismo y Arte*, Chiclana de la Frontera: Publicaciones del sur, 1996, p. 149.

<sup>16</sup> ARAGÓN PANÉS, José Luis. *Breve historia de Chiclana: un viaje por la historia de la ciudad desde sus orígenes hasta el siglo XX*, Chiclana de la Frontera: Navarro Editorial, 2011, p. 52.

<sup>17</sup> ROMERO MONTALBÁN, Jesús D. *El Cerro de Santa Ana, Chiclana: Historia y Culto*, Chiclana de la Frontera: Navarro Editorial, 2014, p. 104.

<sup>18</sup> BOHÓRQUEZ JIMÉNEZ, Domingo. *op. cit.*, p. 144.

<sup>19</sup> MUÑOZ REY, Yolanda. “La familia Madariaga en la Isla de León en los siglos XVIII y XIX. Contexto y datos para su estudio”, en *Trocadero. Revista del Departamento de Historia Moderna, Contemporánea, de América y del Arte*, Revista electrónica, 2015, nº 27, p. 2.

muchos mercaderes gaditanos o extranjeros que asentaron sus segundas residencias en torno a la Calle Real.

El hecho del traspaso de la Casa de Contratación a Cádiz en 1717 también afectó de forma positiva a la ciudad de Puerto Real, teniendo un papel primordial en la construcción naval, actuando la Isla del Trocadero como foco de actividad y de atracción de mano de obra, algo que se veía favorecido por ser un sitio abrigado y bien resguardado<sup>20</sup>. Como hemos indicado anteriormente con San Fernando, se van a realizar en esta villa obras civiles como el fuerte de San Luis en el estrecho de Puntales, la realización de un puente de barcas en el río San Pedro, o las obras en el muelle. Al igual que el resto de localidades de la zona, se vio beneficiada por la llegada de personajes de la nobleza, que construían sus casas solariegas y se hacían con los cargos importantes de la ciudad, así como títulos de tierra, constituyendo la oligarquía de la villa<sup>21</sup>. De esta manera, podemos decir, que Puerto Real, toma un estilo dieciochesco, como otras localidades de la zona, con planta en damero<sup>22</sup>.

Llama mucho la atención el crecimiento de Cádiz en el siglo XVII, debido a que fue un siglo de crisis demográfica en Europa, pero tras ello, en el siglo XVIII el crecimiento poblacional no fue tan acusado, debido a que nos encontramos a una población mayor, y por otro lugar, la falta de espacio en el tómbolo gaditano, por lo que aumentó la población en las villas de alrededor<sup>23</sup>.

Por ello, siguiendo los datos del Catastro de Ensenada se va a proceder a realizar una estimación del número de habitantes por ciudad y el total para la región. Este catastro se realizó en la zona entre el año 1751 y 1753, es decir, fechas muy próximas a los acontecimientos que se van a narrar, y en él aparece recogido para Cádiz entre 9.500-10.000 vecinos, para Chiclana de la Frontera 1.035 vecinos, para El Puerto de Santa María 3.700 vecinos, para La

---

<sup>20</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. “El «Canal Prodigioso»: el caño del Trocadero en el siglo XVIII”, en *Matagorda*, Revista electrónica, 2015, nº 1.

<sup>21</sup> Sin autor, “Reseña histórica de Puerto Real”, publicada por el Ayuntamiento de Puerto Real, [https://web.archive.org/web/20101004223752/http://www.turismo.puertoreal.es/Clientes/AytoPuertoReal/PortalTurismo/DocTurismoPR.nsf/voTodosPorIdiomaUNID/B3E1CF6816215865C125758300310F47/\\$FILE/Rese%C3%B1a%20Hist%C3%B3rica.pdf](https://web.archive.org/web/20101004223752/http://www.turismo.puertoreal.es/Clientes/AytoPuertoReal/PortalTurismo/DocTurismoPR.nsf/voTodosPorIdiomaUNID/B3E1CF6816215865C125758300310F47/$FILE/Rese%C3%B1a%20Hist%C3%B3rica.pdf) (Consultado el 11-04-2020).

<sup>22</sup> MUÑOZ REY, Yolanda. *op. cit.*, p. 4.

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 72.

Carraca 150 vecinos, para Puerto Real 1.104 vecinos y finalmente, para San Fernando o la Isla de León, 650 vecinos<sup>24</sup>. En este siglo, la población se medía con vecinos, y la inexactitud del término, aplicado a la época preestadística, no tiene un claro y exacto índice de reconversión. En este caso se va a tomar la medición del historiador Domínguez Ortiz, que ha estimado que un vecino se corresponde a 4,5 habitantes, para realizar una estimación de la población en los diferentes núcleos urbanos de la Bahía de Cádiz- *ver Tabla 1* -<sup>25</sup>.

Además, hay que destacar que la Bahía de Cádiz es de las áreas más densamente pobladas de la época, algo que repercute a la hora de la ocurrencia de una catástrofe natural de esta índole, ya que, en un pequeño espacio, afecta a un mayor número de personas<sup>26</sup>.

Para adentrarse en la infraestructura comercial, hay que comenzar mencionando los puertos de la Bahía, ya que no solo existe uno, destacando las ensenadas de El Puerto de Santa María y Puerto Real, San Fernando, con el arsenal de la Carraca, y la propia Cádiz, con un puerto de ancha entrada y aguas profundas, agrandado a principios de siglo, algo que facilita el comercio en una zona resguardada al interior<sup>27</sup>.

Por tanto, nos encontramos ante un sistema urbano-portuario que se ha ido constituyendo a lo largo del siglo XVIII, a pesar de tener sus comienzos en siglos anteriores, en el que tiene un lugar de importancia considerable la bahía interna, para el atraque de barcos que vienen de América y Europa, incentiando industrias como la naval o incluso la creación del cuartel de artillería de la Carraca<sup>28</sup>. Hace de esta zona, un lugar de características excepcionales para el desarrollo del comercio, pero de la misma manera, se encuentra muy expuesto a las inclemencias de la naturaleza, sobre todo aquellas que vienen del mar.

---

<sup>24</sup> Archivo Histórico Nacional. “Respuestas Generales del Catastro de Ensenada”, pregunta 21, 1751 para Chiclana de la Frontera, 1752 para El Puerto de Santa María, el arsenal de la Carraca, Puerto Real y la Isla de León, y 1753 para la ciudad de Cádiz.

<sup>25</sup> DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. *Sociedad y Estado en el siglo XVIII*, Barcelona: Ariel, 1976.

<sup>26</sup> BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel et al. “La población de la provincia de Cádiz en los siglos XVII y XVIII”, en *Trocadero. Revista del Departamento de Historia Moderna, Contemporánea, de América y del Arte*, Revista electrónica, 1990, nº 2, p. 30.

<sup>27</sup> *Ibidem*, p. 80.

<sup>28</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. “El complejo portuario gaditano en el siglo XVIII”, en *e-Spania. Revue interdisciplinaire d'études hispaniques médiévales et modernes*, Revista electrónica, 2016, nº 25, p. 11.

## TERREMOTO DE 1755

En la provincia de Cádiz la duración media del terremoto se estima entre los 5 minutos y medio y los 10 minutos, excepto en algunas localidades costeras como Sanlúcar de Barrameda o la propia capital provincial, donde se estima según las encuestas que se recogieron entre los 10 y los 15 minutos de duración<sup>29</sup>.

Tanto Louis Godin como Antonio de Ulloa que vivieron el terremoto en la ciudad de Cádiz, narran los diferentes movimientos del terremoto. El primero de ellos, dice que duró unos 9 minutos, los dos primeros con movimientos débiles, una breve pausa y se producirían movimientos más fuertes, tras ello, otra breve pausa y finalmente 4 minutos de balanceo débil. La descripción de Ulloa es muy parecida, pero cambiando las duraciones, para él la primera fase duraría 1 minuto y medio con tirones débiles, tras ello, se produciría una fase de aumento de fuerza, que duraría también otro minuto y medio, después la fase más violenta con la misma duración, y finalmente una fase decreciente, que duraría entre los 4 minutos y medio y los 5<sup>30</sup>.

Junto a la duración de estas diversas fases del terremoto hay que estimar las réplicas, que, debido también a la magnitud del seísmo, fueron muchas y se dilataron en el tiempo, por ello, se habla de réplicas que se repitieron durante todo el año<sup>31</sup>, o incluso en años posteriores<sup>32</sup>.

Los estudios realizados por Martínez Solares, a partir de la información del Archivo Histórico Nacional, recogen que en la Bahía de Cádiz se dio una intensidad de VI, algo que se corresponde en la clasificación como un seísmo “dañino”, ya que todos los edificios presentan daños, que varían según su material constructivo, aunque sin experimentar desplomes. Además, se

---

<sup>29</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, *op. cit.*, p. 27.

<sup>30</sup> BLANC, Paul-Louis. *op. cit.*, p. 255-256.

<sup>31</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. “Sismicidad pre-instrumental. Los grandes terremotos históricos en España”, en *Enseñanza de las Ciencias de la Tierra*, nº 3, Revista electrónica 2011, Vol. 19, p. 300.

<sup>32</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. El terremoto de Lisboa de 1 de noviembre de 1755”, *Física de la Tierra*, Revista electrónica, 2017, Vol. 29, p. 50.

puede sentir por el desplazamiento de muebles, la caída de los objetos de las estanterías y como consecuencia, toda la población se asusta<sup>33</sup>.

En la capital gaditana hay diversas relaciones que narran unos intentos de medición del terremoto, que aunque muy rudimentarios, eficaces, como es el caso de los jesuitas<sup>34</sup>, que midieron el terremoto observando los vaivenes de la carrucha del farol que se encontraba situado en medio de la cruz de uno de los cuartos del colegio de la Compañía de Jesús, la campanilla del edificio, los aljibes, las tinajas, las pilas de agua de la comunidad e incluso el desprendimiento de dos clavos de uno de los cuadros que allí se encontraban. Todo ello sirvió para estudiar el origen y la intensidad del terremoto que estaban sufriendo<sup>35</sup>.

## EL TSUNAMI DE 1755

Tras el fuerte sismo que sacudió la Bahía de Cádiz, se precipitaba otro evento catastrófico aún con consecuencias más graves. La llegada de la primera ola no ocurrió en todos lados a la misma hora. En el caso de Cádiz, se retrasaría unos 78 minutos, siendo las 11:10 a.m. (recordemos que el terremoto se produjo a las 9:52), hora a la que entraría la primera ola, aunque existen documentos que estiman su llegada a las 10:45, como es el caso del cónsul francés Desvarennes<sup>36</sup>. Por esto, nos encontramos ante unos datos muy variables, debido a las múltiples experiencias que aparecen relatadas y también a la inexistencia de buenos y exactos aparatos de medición de tiempo.

En la Carraca, por ejemplo, se estima que llegó 1 hora y 15 minutos después del sismo, es decir, antes que, a la propia ciudad de Cádiz, algo imposible debido a que este arsenal militar se encuentra dentro de lo que denominamos la bahía

<sup>33</sup> IZQUIERDO ÁLVAREZ, Aranzanzú. “Intensidad macrosísmica”, en *Física de la Tierra*, Revista electrónica, 1999, Vol. 11, p. 14.

<sup>34</sup> PALAU I ORTA, Josep. El Terremoto Atlántico de 1755 y sus representaciones”, en *Revista Tiempos modernos*, nº 22, Revista electrónica, 2010, Vol. 7, p. 7.

<sup>35</sup> Sin autor. *Relacion de lo acaecido en la Ciudad de Granada el día 1. de Noviembre de 1755. con el Terremoto, que principió entre 9. y 10. de la mañana, y durò 10. minutos*, del Fondo Antiguo de la Universidad de Sevilla, Sevilla: en la imprenta de D. Joseph Navarro y Armijo, 1756, p. 5-6.

<sup>36</sup> BLANC, Paul-Louis. “The tsunami in Cadiz on 1 November 1755: A critical analysis of reports by Antonio de Ulloa and by Louis Godin”, en *Comptes Rendus Geoscience*, Revista electrónica, 2008, Vol. 3, nº 4, p. 256.

interna<sup>37</sup>. De esta misma manera, se estipula que, a Sancti Petri en Chiclana de la Frontera, llegó la primera ola 45 minutos después del sismo<sup>38</sup>.

De San Fernando, ni de Puerto Real hay datos sobre la hora de llegada de la ola, pero en el caso de El Puerto de Santa María, encontramos tres datos diferentes, en primer lugar, una relación de suceso, en la que se establece la llegada de la primera ola a las 11:10 de la mañana, y una carta del gobernador Don Tomás Ximénez de Yblasqueta, que estima la hora de llegada del primer golpe del tsunami poco más de una hora después del terremoto<sup>39</sup>. Finalmente, un dato aportado por Luis de Luque, profesor de geología, que estima la llegada de la primera ola 1 hora y 10 minutos después del terremoto, es decir, a las 11:02 a.m.<sup>40</sup>.

Sería conveniente establecer la velocidad de la ola, algo mucho más complicado debido a que no existían medidores en esa época para esta clase de catástrofes, por lo que ha sido estimada de forma posterior. Las velocidades medias serían para Cádiz aproximadamente de 300 kilómetros por hora que se reducirían hasta los 80 kilómetros por hora en zonas más cercanas a la costa<sup>41</sup>.

Un aspecto importante de todo tsunamipodría ser la altura de la ola en el momento de tocar tierra -ver *Figura 2*-. Como se ha mencionado, dicha altura aumenta cuándo la profundidad del mar u océano se reduce, esto es al llegar a la costa o cuando existen cordones sumergidos de bloques de piedra en el fondo marino.

No se encuentran datos de altura de la ola para todos los municipios que están localizados en el ámbito de estudio, sin embargo, para Cádiz capital, existen diversos documentos que constatan sus dimensiones, pero que en

---

<sup>37</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. “Los tsunamis en el contexto de la Península Ibérica y del Mediterráneo”, en *Enseñanza de las Ciencias de la Tierra*, Revista electrónica, 2005, Vol. 13, nº 1, p. 54.

<sup>38</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, *op. cit.*, p. 53.

<sup>39</sup> PACHECO ALBALATE, Manuel. *op. cit.*, p. 73.

<sup>40</sup> DE LUCQUE, Luis. “El impacto de eventos catastróficos costeros en el litoral del Golfo de Cádiz”, en *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, Revista electrónica, 2008, Vol. 10, nº 4, p. 143.

<sup>41</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. “Los tsunamis en el contexto de la Península Ibérica y del Mediterráneo”, *op. cit.*, p. 56.

muchos casos se consideran sobredimensionados<sup>42</sup>. Por ejemplo, Benjamin Bewick un mercante inglés, escribió para la *Philosophical Transactions of the Royal Society* que la ola se levantó por encima del nivel medio del mar unos 18,3-19,5 metros<sup>43</sup>. En esta misma revista, se publica una carta de Antonio de Ulloa, que estima de la misma manera en 19,5 metros la altura de la primera ola<sup>44</sup>.

Pero el dilema surge cuando el propio Antonio de Ulloa publica en una revista sueca, la *Kongliga Svenska Vetenskaps Handlingar*, otro artículo sobre el terremoto y el tsunami que vivió en la ciudad de Cádiz, donde en esta ocasión se dice que la altura de la ola fue de 11,7 metros sobre el nivel del mar<sup>45</sup>. Finalmente, para la capital gaditana existe otro escrito publicado en la revista francesa *Procès-verbaux de l'Academie royale des sciences* de Paris, en él se estima la altura de la ola en 5,85 metros sobre el nivel más bajo del mar, es decir, que, si fuera sobre el nivel más alto, la ola sería de 2,51 metros<sup>46</sup>, lo que parece en este caso una altura poco llamativa si tenemos en cuenta las que se dieron en otras zonas.

En trabajos de investigación actuales, se ha discutido notablemente, las aportaciones de los contemporáneos del desastre, sobre la altura de la ola en la ciudad de Cádiz, debido a que realizando simulaciones de tsunamis la altura nunca excede los 10 metros, sugiriendo que los datos se encuentran sobreestimados, ya que a pesar de que puedan existir efectos locales que au-

---

<sup>42</sup> BLANC, Paul Louis. *op. cit.*, p. 256.

<sup>43</sup> BEWICK, Benjamin. Letter XIV, "An Account of the Earthquake at Cadiz, Novem. 1, 1755, in a Letter from Mr. Benjamin Bewick, Merchant there, to Mr. Joseph Paice, Merchant in London", en *Philosophical Transaction of the Royal Society of London*, 1755, Vol. XLIX, nº I, pp. 424-427.

<sup>44</sup> DE ULLOA, Antonio. Letter XV, "An account of the earthquake at Cadiz, in a letter to the Spanish Ambassador at the Hague, from Don Antonio d'Ulloa", en *Philosophical Transaction of the Royal Society of London*, 1755, Vol. XLIX, nº I, pp. 427-428.

<sup>45</sup> DE ULLOA, Antonio. "Utdrag as en berättelse, om Jordbäsningen, som kändes i Cadix, den 1:sta November År 1755", en *Kongliga Svenska Vetenskaps Academiens Handlingar*, 1756, Vol. 17, pp. 139-145.

<sup>46</sup> BLANC, Paul Louis. *op. cit.*, p. 255.

menten el tamaño de la ola, no se cree posible una altura de más de los 10 metros ya citados<sup>47</sup>.

En la localidad de El Puerto de Santa María hay dos escritos que hablan de la altura de la ola, son dos relaciones, y una de ellas remitida por el Gobernador. En la primera relación, se habla de una altura de 5 brazas sobre el nivel normal del mar<sup>48</sup>, lo que corresponde a 8,359 metros. En la relación realizada por el gobernador, se estima que el primer golpe de ola fue disminuyendo en altura a medida que se adentraba por el río Guadalete, extendiéndose por las riberas y las playas de esta localidad, y con una altura de 10 brazas sobre el estado de marea que según la hora y el día había<sup>49</sup>. Estas 10 brazas, son 16,718 metros, una altura excesiva dada la localización en la que nos encontramos. Junto a ellos, en un trabajo actual aparece que la altura de la ola fue de 8,5 metros, y que su altura se debe a factores locales, sin especificar cuáles<sup>50</sup>.

En la única carta encontrada de la localidad de la Isla de León (San Fernando), no aparece recogida la altura de la primera ola, es más, se dice que no le dieron aviso del maremoto hasta dos horas después del terremoto<sup>51</sup>. En el caso de Puerto Real, solo se relata que la ola se introdujo en las primeras calles de la localidad de forma suave<sup>52</sup>, aunque en otro trabajo se habla de una altura de 3 varas, por tanto, estamos hablando de una altura sobre el nivel del mar habitual de 2,5 metros aproximadamente.

Por último, en Chiclana de la Frontera, sí que se habla de la altura, comparándola con la del Castillo de Sancti Petri, diciendo que tenía aproximada-

---

<sup>47</sup> BAPTISTA, M. A. et al. "Constraints on the source of the 1755 Lisbon tsunami inferred from numerical modelling of historical data on the source of the 1755 Lisbon tsunami", en *Journal of Geodynamics*, Revista electronica, 1998, Vol. 25, nº 2, p. 171.

<sup>48</sup> PACHECO ALBALATE, Manuel. *op. cit.*, p. 74.

<sup>49</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, *op. cit.*, p. 537.

<sup>50</sup> DE LUQUE, Luis. *op. cit.*, p. 142.

<sup>51</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, *op. cit.*, p. 267.

<sup>52</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. "Los tsunamis en el contexto de la Península Ibérica y del Mediterráneo", *op. cit.*, p. 54.

mente la misma<sup>53</sup>, por lo que la ola sería de 12 metros<sup>54</sup>. Pero hay que decir, que tanto el islote como el arrecife que se encuentra en dirección norte del mismo sirvieron de freno para la entrada del mar por el Caño de Sancti Petri y posteriormente por el río Iro y por las marismas, camino que tenía que recorrer para llegar a la localidad chiclanera. Esto se encuentra recogido en los textos de Juan Bautista Suárez de Salazar, canónigo de la Catedral de Cádiz que relata que el mar sorbió todo el templo y castillo con lo que allí había, en el año 1755<sup>55</sup>.

El siguiente aspecto a tratar serían la dirección con la que llegaron las olas a la Bahía de Cádiz -*ver Figura 2*-. En el caso de la capital las olas llegaron con dirección noroeste, chocando frontalmente con las murallas en la zona de la playa de La Caleta y el Castillo de Santa Catalina, y tras ello, entraron por la Bahía llegando al puerto de la ciudad y adentrándose por la Puerta del Mar hacia la Plaza de San Juan de Dios<sup>56</sup>, y por la Puerta de Sevilla, llegando el agua hasta la casa del Tesorero de Indias, que se alejaba 150 pasos del puerto<sup>57</sup>.

En el caso de El Puerto de Santa María las olas venían también del noroeste, afectando con mayor fuerza a la zona de la flecha de Valdelagrana, y adentrándose por el estuario del Guadalete hacia la ciudad.

En la zona del istmo de Cádiz y de la barra arenosa de Camposoto en San Fernando, las olas llegaron con una dirección Oeste-Suroeste, debido en parte a la refracción que experimentaron con el tómbolo de Cádiz, y atravesaron por completo el istmo, introduciéndose de esta forma también en la bahía interna.

---

<sup>53</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, *op. cit.*, p. 275.

<sup>54</sup> Blog sobre Sancti Petri. <http://kdmsanctipetri.blogspot.com/2000/03/curiosidades-del-castillo-de-sancti.html> [acceso en: 29-03-2020].

<sup>55</sup> GARCÍA ROMERO, María del Castillo. “Pinceladas sobre el Patrimonio Histórico-Artístico de Chiclana de la Frontera (Cádiz) a través del recorrido de Antonio Ponz en su *Viaje de España*”, en *III Congreso Virtual sobre Historia de las Vías de Comunicación*, 2015, coord. Enrique Escobedo Molinos, Juan Antonio López Cordero, Manuel Cabrera Espinosa, p. 14.

<sup>56</sup> Programa La Otra Mirada. *Al filo de lo imposible*, añadido el 5 de marzo de 2011, en la web Internet Archive, audio 2:01:27, <https://archive.org/details/LaOtraMirada-alFiloDeLoImposible>.

<sup>57</sup> BAPTISTA, M. A. et al. “The 1755 Lisbon Tsunami; evaluation of the tsunami parameters”, en *Journals of Geodynamics*, Revista electrónica, 1998, Vol. 25, nº 2, p. 153.

A la zona de Puerto Real llegó ya muy debilitado debido al efecto de refracción y difracción al entrar en la bahía por el Estrecho de Puntales o por la escasa fuerza al haber atravesado el istmo que une Cádiz y San Fernando, a su vez, se le une, el tener que atravesar la zona marismosa de la isla del Trocadero, llegando de esta manera con escasa energía a sus costas y con una dirección del suroeste. Finalmente, a San Fernando, y el Arsenal de la Carraca, llegaría también de forma muy suavizada, no tanto como a Puerto Real, debido a que se encuentran al frente de la entrada de Puntales, pero solo llegarían a las primeras marismas que separan La Isla de León con la Bahía<sup>58</sup>.

Los siguientes aspectos a tratar son la cantidad de olas que llegaron a las costas, cuánto tiempo pasaba entre las llegadas y hasta cuándo estuvieron llegando olas de una mayor altitud y fuerza de lo normal. Con respecto a la cantidad de olas que llegaron, no existe un acuerdo entre los investigadores y las personas que vivieron el suceso.

En primer lugar, encontramos algunos autores como Baptista, que establecen que hubo 6 olas en el tsunami<sup>59</sup>, probablemente basado en la información aportada por Antonio de Ulloa y de la Torre, estimando la llegada de esas olas a las siguientes horas: 11:10, 11:30, 11:50, 12:30, 13:10 y 13:50. Por tanto, estas olas estarían espaciadas en 20 minutos entre la primera y la segunda, y la segunda y la tercera, y 40 minutos entre las restantes<sup>60</sup>. Otros autores, como Martínez Solares, hablan de la existencia de 5 olas en el maremoto<sup>61</sup>, basándose en la información aportada por Louis Godin, que establece las horas de llegada de las olas en: 11:10, 11:30, 12:00, 12:35 y 13:15. Estas poseen una separación de 20, 30, 35 y 40 minutos respectivamente, es decir, que las olas tardaban más en llegar de una manera progresiva, no como en el caso anterior<sup>62</sup>. Junto a ello, existen otros escritos, como el de Benjamin Bewick, donde se recogen la llegada

---

<sup>58</sup> GRACIA, Francisco Javier et al. "Direcciones de llegada del tsunami de 1755 a la costa gaditana a partir de datos geomorfológicos y arqueológicos", en *Actas de la IX Reunión Nacional de Geomorfología: Geomorfología y Territorio*, Santiago de Compostela, 2006, p.1034.

<sup>59</sup> BAPTISTA, M. A. et al. "The 1755 Lisbon Tsunami; evaluation of the tsunami parameters", *op. cit.*, p. 150.

<sup>60</sup> DE ULLOA, Antonio. *op. cit.*, pp. 427-428.

<sup>61</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. "Los tsunamis en el contexto de la Península Ibérica y del Mediterráneo", *op. cit.*, p. 56.

<sup>62</sup> BLANC, Paul-Louis. *op. cit.*, pp. 255-256.

de entre 4 y 5 olas, pero sin especificar a qué hora, sólo indicando que cada vez tenían una fuerza menor<sup>63</sup>. Sin embargo, autores, como Luis de Luque, barajan un número de olas mayores entre 3 y 5, que son las que inundaron zonas bajas y se metieron varios cientos de metros al interior.

Con respecto a otras localidades, solamente es citado en una de las relaciones de la ciudad de El Puerto de Santa María, dónde se expone que, tras el primer golpe de mar, siguieron otros, pero no tan grandes, y la gente ya prevenida se dirigieron a sus casas<sup>64</sup>. En el caso de Chiclana de la Frontera, hay una carta de Antonio Valdés que recoge que el agua entró y salió de la costa tres veces<sup>65</sup>.

Retomando la idea de Martínez Solares sobre la cantidad del número de olas, que en este caso serían 5, se puede decir que las crestas de las olas tendrían una separación en el mar de entre 25 y 50 kilómetros<sup>66</sup>, es decir, estas serían las longitudes de onda mínima<sup>67</sup>.

Finalmente, si se habla de hasta cuándo duraron las irregularidades en la subida y bajada del nivel del mar, según Antonio de Ulloa duró hasta las dos de la tarde, y según Desvarennes hasta la 1 de la tarde es cuando comenzó a disminuir la violencia<sup>68</sup>. En el estudio de Baptista, se estima que los disturbios del mar duraron hasta las 6 de la tarde<sup>69</sup>, y en una de las relaciones de El Puerto de Santa María, se dice que no se sosegó el mar<sup>70</sup>.

Por tanto, nos encontramos ante un fenómeno que varía en gran medida entre varias zonas incluso cercanas, de ahí que en villas como la de Puerto Real o San Fernando apenas se notara, sin embargo, en El Puerto de Santa María y Cádiz tuvo un gran impacto.

---

<sup>63</sup> BEWICK, Benjamin. *op. cit.*, p. 425.

<sup>64</sup> PACHECO ALBALATE, Manuel. *op. cit.*, p. 74.

<sup>65</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, *op. cit.*, p. 281.

<sup>66</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. “El terremoto de Lisboa de 1 de noviembre de 1755”, *op. cit.*, p. 55.

<sup>67</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. “Los tsunamis en el contexto de la Península Ibérica y del Mediterráneo”, *op. cit.*, p. 56.

<sup>68</sup> BLANC, Paul-Louis. *op. cit.*, p. 255.

<sup>69</sup> BAPTISTA, M. A. et al. “The 1755 Lisbon Tsunami; evaluation of the tsunami parameters”, *op. cit.*, p. 150.

<sup>70</sup> PACHECO ALBALATE, Manuel. *op. cit.*, p. 74.

# CONSECUENCIAS EN LA BAHÍA DE CÁDIZ

## Consecuencias físicas

El primer aspecto a tratar dentro de este apartado son los efectos sismo-geológicos, ya que, debido al terremoto, se produjeron por toda la península alteraciones en las aguas de los lagos y lagunas, de los ríos, fuentes y pozos<sup>71</sup>, o grietas del terreno por licuefacción<sup>72</sup>, propia de los sismos y que convierte un terreno en principio sólido, en uno líquido o viscoso<sup>73</sup>. A pesar de ello, en la Bahía de Cádiz no aparece registrado ninguno de estos procesos, y lo más cercano que encontramos es un pequeño derrumbe de montañas o laderas en la ciudad de Jerez de la Frontera<sup>74</sup>.

Pero en lo que se va a centrar este apartado es en los registros de eventos costeros como este tsunami, que provocan intervalos cortos (minutos u horas) e intercalados de erosión (cuándo llega la ola) y sedimentación (cuando la ola se retira) de alta energía, pudiendo producir modificaciones en el paisaje costero<sup>75</sup>. Para poder diferenciar los registros geológicos de un temporal de alta energía, con los de un tsunami, es necesario conocer con exactitud la costa y las mareas, así como la actividad de grandes temporales meteorológicos en los últimos años, algo que han realizado algunos autores con diez años de monitoreo sistemático de las playas a lo largo de la costa gaditana<sup>76</sup>.

Con toda esta información, se han realizado un gran número de estudios de perfiles geológicos, aunque centrados todos en los mismos puntos de la costa gaditana, que son los siguientes: Flecha de Valdelagrana, el tómbolo de

---

<sup>71</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. “El terremoto de Lisboa de 1 de noviembre de 1755”, *op. cit.*, pp. 55-56.

<sup>72</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. “Sismicidad pre-instrumental. Los grandes terremotos históricos en España”, *op. cit.*, pp. 300-301.

<sup>73</sup> GRUSS, Carlos. *Licuefacción de Suelos*, 2007, p. 1, en <https://udocivil678.files.wordpress.com/2010/07/licuefaccion-de-suelos.pdf> [acceso en 05-04-2020].

<sup>74</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, *op. cit.*, p. 49.

<sup>75</sup> DE LUQUE, Luis. *op. cit.*, p. 132.

<sup>76</sup> BENAVENTE, Javier, DEL RÍO, Laura y GRACIA, F. “Riesgos litorales”, en *Enseñanza de las Ciencias de la Tierra*, Revista electrónica, 2009, Vol. 17, nº 3, p. 279.

Cádiz a la altura de la plataforma rocosa de Torregorda<sup>77</sup>, la playa de Castilnovo de Conil de la Frontera<sup>78</sup>, el Cabo de Trafalgar<sup>79</sup>, la playa de Bolonia, y la de los Lances<sup>80</sup>, ambas en el término municipal de Tarifa, y por último en la zona del Peñón de Gibraltar<sup>81</sup>.

Por tanto, dentro de nuestra área de estudio únicamente encontramos los dos primeros registros, aunque es verdad que se han intentado realizar varias campañas de campo dentro de la playa de la Punta del Boquerón, el problema es que, hasta hace poco, era una zona militar, donde se necesitaban muchos permisos para el paso<sup>82</sup>.

Junto a ello, existe una crítica por parte de diversos autores de la inexistencia de registros geológicos en las zonas marismas, como podrían ser las que se encuentran entre San Fernando y Chiclana de la Frontera o en la Isla del Trocadero. Esto es debido a que en las zonas del backshore o también denominada playa alta<sup>83</sup>, entre las que se encuentran las zonas palustres de marismas, se producen una mayor cantidad de modificaciones geográficas o geomorfológicas, sobre todo con respecto a la red de drenaje, que podrían facilitar la comprensión de los eventos catastróficos como los tsunamis<sup>84</sup>, El problema viene derivado de la creación de salinas y esteros en la zona, que

---

<sup>77</sup> VILLALOBOS, Carlos Alonso et al. *op. cit.*, p. 95.

<sup>78</sup> GUTIÉRREZ-MAS, J. M. et al. "Comparative analysis of the deposits left by the tsunami that followed to the Lisbon earthquake (1755 AD), on the Castilnovo beach and the old tuna factory of La Chanca (Conil de la Frontera, SW Spain)", en *Revista de la Sociedad Geológica de España*, Revista electrónica, 2016, Vol. 29, nº1, p. 22.

<sup>79</sup> GARCÍA PRIETO, Javier et al. *op. cit.*, p. 3.

<sup>80</sup> CUVEN, Stéphanie et al. "High-resolution analysis of a tsunami deposit: Case-study from the 1755 Lisbon tsunami in southwestern Spain", en *Marine Geology*, Revista electrónica, 2013, Vol. 337, p. 98.

<sup>81</sup> RODRÍGUEZ-VIDAL, J. et al. "The recorded evidence of AD 1755 Atlantic tsunamis on the Gibraltar coast", en *Journal of Iberian Geology*, Revista electrónica, 2011, Vol. 37, nº 2, p. 177.

<sup>82</sup> DE LUQUE, Luis. *op. cit.*, p. 137.

<sup>83</sup> IBARRA MARINAS, A. Daniel y BELMONTE SERRATO, Francisco. *Comprendiendo el litoral: Dinámica y procesos*, Murcia: Ediciones de la Universidad de Murcia, 2017, p. 14.

<sup>84</sup> DE LUQUE, Luis. *op. cit.*, p. 136.

muchas veces hacen que estas áreas se encuentren parcialmente antropizadas, a pesar de que aún existen espacios naturales<sup>85</sup>.

Existe a su vez una gran dificultad en establecer estos registros geológicos de la costa, debido a que la inmensa mayoría de la zona costera se encuentra muy modificada por el hombre, por ello, la mayoría de las muestras que se han usado para los estudios, se han tomado de zonas protegidas<sup>86</sup>. como puede ser el Parque Natural de la Bahía de Cádiz.

Yendo de norte a sur, los primeros registros sobre el tsunami de 1755 aparecen en la flecha de Valdelagrana<sup>87</sup>, dónde gracias a su extensión, su escasa antropización y su grado de exposición hacia el océano abierto se han conseguido un mayor número de registros geológicos. El propio tsunami destruyó parte de los cordones dunares que se habían estado creando durante la Edad Media, generando depósitos de desbordamientos, o también conocidos como abanicos de desbordamientos -*Ver Figura 2-*, debido a su forma<sup>88</sup>. A pesar de que no se encuentran relatos directos que hablen sobre la flecha de Valdelagrana, esta tuvo que ser inundada completamente<sup>89</sup>, encontrando 5 abanicos de derrame. Estos abanicos poseen una longitud de entre 350-400 metros y una anchura de entre 200 y 300 metros<sup>90</sup>, además se establece una altura de 3-4 metros, afectando a un cordón arenoso que se encontraba activo en esta época<sup>91</sup>.

Las grandes olas depositaron primero las conchas y la arena más ligera y finalmente depositaron las arcillas que provenían de la zona marismesa, es decir, del backshore, una zona turbulenta y en ocasiones inundada<sup>92</sup>. En muchas ocasiones se menciona que el tsunami pudo cortar la flecha de Valdelagrana<sup>93</sup>, e incluso se dice que los dos canales mareales que aparecen en esta

---

<sup>85</sup> VILLALOBOS, Carlos Alonso et al. *op. cit.*, p. 102.

<sup>86</sup> *Ibidem*, p. 103.

<sup>87</sup> GRACIA, Francisco Javier et al. "Direcciones de llegada del tsunami de 1755 a la costa gaditana a partir de datos geomorfológicos y arqueológicos", *op. cit.*, p. 1025.

<sup>88</sup> VILLALOBOS, Carlos Alonso et al. *op. cit.*, p. 111.

<sup>89</sup> DE LUQUE, Luis. *op. cit.*, p. 143.

<sup>90</sup> GRACIA, Francisco Javier et al. "Direcciones de llegada del tsunami de 1755 a la costa gaditana a partir de datos geomorfológicos y arqueológicos", *op. cit.*, p. 1025.

<sup>91</sup> DE LUQUE, Luis. *op. cit.*, p. 143.

<sup>92</sup> *Ibidem*, p. 144.

<sup>93</sup> C. J. Dabrio. *op. cit.*, 33.

formación geomorfológica hoy día y que unen el río San Pedro con la Bahía, son roturas muy posiblemente asociadas al evento del año 1755. Todo esto se encuentra apoyado en que la ola en la zona de El Puerto de Santa María tendría una altura de 8 metros, y en la flecha arenosa la cota máxima era de 4 metros por encima de la pleamar máxima equinoccial, por lo que las olas habrían superado toda esta formación<sup>94</sup>.

La siguiente zona bien estudiada dentro del área ha sido la del tómbolo de Cádiz, a la altura de la plataforma rocosa de Torregorda, donde aparece en muchos puntos un registro depositario de entre 1 y 1,2 metros de espesor, y que se encuentran compuestos por grandes cantos planos de unos 15 centímetros de diámetro medio, y en muchas ocasiones con perforaciones y terminando con un nivel fino de bioclastos. Estos depósitos han conseguido fosilizar registros arqueológicos del siglo XVII y se encuentra cubierto por depósitos eólicos que corresponden al primer cordón de dunas con vegetación<sup>95</sup>.

En la zona de Torregorda, la erosión y el retroceso costero ha dejado a la vista una plataforma rocosa que se ha sometido a la abrasión y a la meteorización. En ella han aparecido algunos bloques aislados, estando el mayor de ellos a 100 metros al interior de la línea de costa actual, con unas dimensiones de 4x3x1,5 metros y que, unido al tipo de roca, se estima que tenga un peso de unas 40-50 toneladas -*Ver Figura 2*-, algo que demuestra que una tormenta, por muy fuerte que sea, no puede transportar este bloque.

A pesar de todo, es difícil estipular la edad de emplazamiento de estos bloques, aunque en la zona más meridional de la plataforma rocosa encontramos restos arqueológicos, que nos hacen atribuir el movimiento de estos bloques al tsunami de 1755, debido a que son restos de una carretera construida a principios del siglo XVIII, entre 1720-1740, y que conectaba los municipios de Cádiz y San Fernando<sup>96</sup>. Algo extraño era que la carretera posea un muro en la zona que daba hacia el mar abierto, y se cree que era para parar

---

<sup>94</sup> GRACIA, Francisco Javier et al. "The Different Coastal Records of the 1755 Tsunami Waves along the south Atlantic Spanish Coast", *op. cit.*, p. 199.

<sup>95</sup> GRACIA, Francisco Javier et al. "Direcciones de llegada del tsunami de 1755 a la costa gaditana a partir de datos geomorfológicos y arqueológicos", *op. cit.*, pp. 1026-1027.

<sup>96</sup> *Ibidem*, p. 1027.

el viento y que la arena enterrase la vía<sup>97</sup>. Existen evidencias documentales de la desaparición de esta vía, y del cruce de forma total del istmo, teniendo que construir una nueva calzada más hacia el este, en la zona de la carretera actual.

Todo esto constituye un campo de bloques mezclado con los restos de la carretera y del muro de la propia vía, entre esta antigua carretera y la línea de playa actual -*Ver Figura 2*-, con una disposición que facilita el conocimiento de la dirección de la ola, desde el noroeste<sup>98</sup>. Junto a todo esto, existen algunas dudas sobre si la flecha arenosa de este istmo se rompió durante el tsunami, abriendo otra boca en la Bahía de Cádiz, que se cerraría un tiempo después<sup>99</sup>.

En la zona de Sancti Petri, se ha conseguido hacer varias catas de unos 30x30 centímetros y se ha conseguido encontrar un abanico de derrame, que se estima que se debe a una rotura de dicho cordón litoral, pero que las transformaciones antrópicas han hecho imposible conocer su altura original. La longitud del abanico es de unos 50 metros y posee una forma lobular, con la orientación del tsunami en esta zona, de oeste a este, sobre una marisma de escaso tamaño y colmatada. El espesor de este abanico de derrame es de 25 centímetros, adelgazándose hasta los 2,5 centímetros de grosor, con varios niveles de arcillas y arenas, algo que muestra la repetición de un evento en este lugar (varias olas), aunque es difícil establecer el tiempo transcurrido entre una y otra<sup>100</sup>.

## Consecuencias socioeconómicas

El aspecto más importante dentro de este apartado es el número de víctimas, tanto del terremoto como del tsunami, aunque es verdad que, con la primera de las catástrofes naturales, no hubo muchas pérdidas humanas en la Bahía de Cádiz.

En el caso de España el número real de fallecidos es muy confuso, produciendo el tsunami una mayor cantidad de fallecidos que el propio terremoto.

---

<sup>97</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, *op. cit.*, p. 226.

<sup>98</sup> GRACIA, Francisco Javier et al. "The Different Coastal Records of the 1755 Tsunami Waves along the south Atlantic Spanish Coast", *op. cit.*, p. 201.

<sup>99</sup> GUTIÉRREZ-MAS, J. M. et al., *op. cit.*, p. 23.

<sup>100</sup> DE LUQUE, Luis. *op. cit.*, p. 139.

to. Este último ocasionó 61 víctimas<sup>101</sup>, la mayoría sepultados, atropellos o muertes por pánico, sin encontrarse ninguno en la Bahía de Cádiz<sup>102</sup>, aunque es verdad que hay algunas relaciones de sucesos que si hablan de algunas muertes por pánico en Cádiz capital. El mayor número de muertes vino a causa del maremoto, en concreto 1.214, aunque también existen dudas, sobre todo con Huelva<sup>103</sup>.

En la Bahía de Cádiz se estiman unas 230 muertes, siendo la mayoría de ellas de Cádiz (200 personas), debido sobre todo a la gente que intentó huir tras el terremoto de la propia ciudad hacia San Fernando por el istmo, y les alcanzó en este lugar la primera ola, que atravesó todo el conjunto geomorfológico. Por ello, el gobernador de la ciudad, dio orden de que cerrasen las Puertas de Tierra antes de que salieran más personas de allí<sup>104</sup>.

En el caso de San Fernando, según se relata en una relación, el número de fallecidos que fue de 22, dónde se incluyen 5 niños, pero todos ellos se encontraban en la zona de la playa y las marismas, no en la propia villa<sup>105</sup>. En El Puerto de Santa María hubo 5 víctimas mortales, de entre las que se encontraban 3 niños, ya que se anegaron algunos campos y casas cercanas al mar<sup>106</sup>. Entre ellos se pueden mencionar un hombre que se encontraba en una de las barcas del río, una niña de 5 años que apareció muerta debajo del mostrador de un local comercial y un bebé de 9 meses que murió en su cuna, todos ahogados<sup>107</sup>.

Finalmente, la última de las localidades que tuvo víctimas mortales fue Chiclana de la Frontera, dónde se dice que, en torno al caño de Sancti Petri, por dónde entraron las olas del tsunami, murió por el lado de poniente (zona de la Isla de León), algunas personas, y por el lado de Levante, (Chiclana) tres

---

<sup>101</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. “Sismicidad pre-instrumental. Los grandes terremotos históricos en España”, *op. cit.*, p. 300.

<sup>102</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, *op. cit.*, p. 31.

<sup>103</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. “Los tsunamis en el contexto de la Península Ibérica y del Mediterráneo”, *op. cit.*, p. 53.

<sup>104</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, *op. cit.*, p. 221.

<sup>105</sup> *Ibidem*, p. 372.

<sup>106</sup> PACHECO ALBALATE, Manuel. *op. cit.*, p. 78.

<sup>107</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, *op. cit.*, p. 536.

personas. En el caso de Puerto Real y del Arsenal de la Carraca no aparecen registradas víctimas mortales, seguramente, debido a que las olas del tsunami llegaron a dichos lugares con mucha menos fuerza.

El siguiente aspecto a tratar sería el arquitectónico y de bienes materiales, para ver cuáles fueron las pérdidas de estos desastres naturales. Para ello, se va a ir relatando ciudad por ciudad, lo que viene recogido en crónicas, cartas y relaciones. En primer lugar, mencionar que ni en la Carraca ni en Puerto Real se ha encontrado constancia de daños en las edificaciones o pérdidas materiales.

En el caso de Chiclana de la Frontera, el terremoto no tuvo graves consecuencias, a pesar de que se tuvieron que derribar diversas casas que estaban construidas con materiales débiles<sup>108</sup>, junto con ello, se cayó el arco del campanario del castillo del Lirio<sup>109</sup>. El tsunami se llevó las barcas que se encontraban tanto en la zona de Sancti Petri como en el propio río Iro, así como algunos carruajes que se encontraban a sus orillas<sup>110</sup>.

Si seguimos con la Isla de León, se habla de que algunos habitantes vieron decantarse el Puente Suazo, que es el que da paso a la isla desde el continente, pero tras ser reconocido se establece que no hay ninguna lesión en el mismo. Destrozó la Casa Estanquillo<sup>111</sup>, siendo una casa salinera que se encontraba cercana a la desembocadura del Caño de Sancti Petri<sup>112</sup>, un ventorrillo, una garita de piedra y un cuartel que se encontraban en la misma zona<sup>113</sup>.

El Puerto de Santa María sufrió un mayor número de pérdidas materiales. Para empezar, el terremoto hizo que muchas casas se encontrasen casi en la ruina, siendo necesario apuntalarlas, como ocurrió con la Cárcel pública<sup>114</sup>. Cayó también parte de los remates de piedra de la Iglesia Prioral sin afectar

---

<sup>108</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, *op. cit.*, p. 275.

<sup>109</sup> BOHÓRQUEZ JIMÉNEZ, Domingo. *op. cit.*, p. 131.

<sup>110</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, *op. cit.*, p. 275.

<sup>111</sup> *Ibidem*, p. 372.

<sup>112</sup> ALMAGRO, María. “El resurgir de las salinas tradicionales de la Bahía de Cádiz”, *La Voz de Cádiz*, 03/03/2015, [<https://www.lavozdigital.es/cadiz-provincia/201502/28/salinas-resurgir-cadiz-20150227163252-pr.html> 11/05/2020].

<sup>113</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, *op. cit.*, p. 372.

<sup>114</sup> PACHECHO ALBALATE, Manuel. *op. cit.*, p. 78.

a nadie. La ola se llevó por delante todas las barcas que se encontraban en el Guadalete, así como también decantó algunas piedras del muelle de la ciudad, lanzándola algunos metros al interior, chocando una de ellas con una casa, que quedó parcialmente derruida. Al igual que el muelle, se vieron afectados los Reales Almacenes de Aduana y Tabaco que en esa zona se encontraban, con pequeños daños y pérdidas materiales. Es raro encontrar un solo edificio que no haya resultado dañado por alguna parte, o por alguno de los dos desastres naturales<sup>115</sup>.

Finalmente, en la ciudad de Cádiz los estragos por el terremoto son fuertes en las casas del barrio de la Viña, con tejados corridos y casas medio derruidas, iglesias y sobre todo las murallas<sup>116</sup>. Algunas paredes que tenían ya falta de solidez se vinieron al suelo, apareciendo grietas en algunas bóvedas de iglesias, llegándose a caer la cruz del campanario de Santo Domingo<sup>117</sup>. A la iglesia de San Antonio, se le cayó al suelo la mitad de su tejado debido a un movimiento en el muro maestro<sup>118</sup>.

Las olas derribaron el parapeto de las murallas en la zona de La Caleta, que es lo que excede la muralla y posee en torno a 1,67181 metros, partiéndolo en trozos, al igual que ha ocurrido en otras zonas de la ciudad, como en el Baluarte de San Pedro, o el de San Pablo<sup>119</sup>. Junto a ello, el tinglado del Hospicio de Valcárcel se arruinó, desprendiéndose mucha parte de las vigas, se llevó por delante la campana que se encontraba en el muro de este edificio, así como el mármol sobre el que se encontraba la cruz, de la calle del mismo nombre (hoy calle de la Palma) en el barrio de la Viña. En las casas de alrededor, el agua subió más de 3 metros, dejándolas llenas de cieno y broza, con

---

<sup>115</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, op. cit., p. 536-537.

<sup>116</sup> UDÍAS VALLINA, Agustín. *El terremoto de Lisboa en España (testimonios inéditos)*, Brenes: Muñoz Moya Editores, 2010, p. 100.

<sup>117</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, op. cit., p. 227.

<sup>118</sup> *Ibidem*, p. 223.

<sup>119</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, op. cit., p. 225.

tabiques medio derruidos<sup>120</sup> y en la Puerta de la Caleta se llevó por delante 24 trozos del pretil que existía, quedando hecha pedazos<sup>121</sup>.

En la Puerta de Sevilla entró el agua, estropeando las mercancías que por esa zona se encontraban, y por la parte del muelle y la Puerta del Mar se llevó un gran número de botas de vino, que en su mayoría quedaron varadas en el foso que separa esta zona de la muralla<sup>122</sup>. En el caso del Castillo de Santa Catalina, las zonas comunes, habían quedado totalmente derruidas, y en el Castillo de San Sebastián se perdió el puente de entrada y hubo numerosos destrozos en la ermita y la torre que en él se encuentran, habiendo caído al suelo un trozo de muralla. Se destruyó la ya citada calzada hacia la Isla de León, y hubo algunos destrozos en el Castillo de Puntales y la Batería de la Aguada, donde se destruyeron algunas chozas<sup>123</sup>.

## Consecuencias ideológicas

Estos acontecimientos en la Europa del siglo XVIII, hacen que todo el ideario social y sobre todo religioso se vaya inclinando hacia una visión mucho más científica, promovido por la Ilustración. Es algo que en países como España va a costar mucho más entender debido a su tradición cristiana, pero en otros como Francia o Alemania va a crear un boom científico aumentando el conocimiento de la época.

Aparece por primera vez la visita de los gobernantes a aquellas zonas que han sufrido algún tipo de desastre. Además, en el caso español se realizó una encuesta de manos del rey Fernando VI, mucho menos completa que su homóloga portuguesa, dirigida a aquellas capitales de provincias y ciudades importantes. El cuestionario recogía preguntas como: ¿A qué hora fue el terremoto? o ¿Qué tiempo duró?<sup>124</sup>.

En España se dan varios sermones y discursos en los púlpitos, como el que se realizó en la catedral de Cádiz, con motivo del aniversario del terremoto y

<sup>120</sup> UDÍAS VALLINA, Agustín. *op. cit.*, p. 101-102.

<sup>121</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, *op. cit.*, p. 227.

<sup>122</sup> UDÍAS VALLINA, Agustín. *op. cit.*, p. 103.

<sup>123</sup> MARTÍNEZ SOLARES, José Manuel. *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, *op. cit.*, pp. 225-226.

<sup>124</sup> *Ibidem*, p. 17.

el tsunami, realizando una comparación entre los habitantes de la ciudad y Adán, que, por culpa del pecado, recibió un castigo divino<sup>125</sup>. Pero a pesar de ello, hubo algunas personas que intentaron ofrecer una explicación racional de lo ocurrido, por ejemplo, Juan Luis Rocheal igual que el teólogo José de Cevallos, que en su escrito *Censura*<sup>126</sup> muestra su posición por la causa natural del terremoto, y se apoyan en el benedictino Benito Feijoo y Montenegro<sup>127</sup>.

El pensamiento de Feijoo destaca por el alejamiento de las creencias escolásticas a pesar de ser un monje, y también por el rechazo a las teorías de Aristóteles, llevándolo a una posición escéptica dentro de la filosofía, y se vuelca hacia una explicación natural y totalmente racional del terremoto de 1755. Por ello, escribe una serie de cartas, rechazando las teorías de Aristóteles y creando él una explicación novedosa, que se basaría en la electricidad natural<sup>128</sup>. Roche que edita las cartas de Feijoo, tuvo que soportar el envite de grandes defensores de las teorías o postulados clásicos en cuanto a generación de terremotos se refiere, como era el caso de Fray Miguel Cabrera<sup>129</sup> u Ortiz Gallardo<sup>130</sup>.

Pero a pesar de estos pensamientos e interpretaciones, que se alejan más de una explicación divina, el pueblo llano lo que recibe son los sermones de los curas y monjes en las iglesias, y las relaciones de sucesos publicadas, por lo

---

<sup>125</sup> MARTÍN Y GUZMÁN, Joseph. *Sermón Moral, que el día Primero de Noviembre de Este presente año, en que se hace anual memoria del Terremoto experimentado en semejante día el año de 1755*, en Biblioteca Virtual de Andalucía, Cádiz: Imprenta Real de Marina de Don Manuel Espínola de los Monteros, 1756, p. 9.

<sup>126</sup> FEIJOO, Benito Jerónimo. *Nuevo Systhema, sobre la causa physica de los terremotos: explicado por los phenomenos electricos, y adaptado al que padeció España en primero de Noviembre del año antecedente de 1755*, en Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, Puerto de Santa María: Casa Real de las Cadenas, 1756, p. 13.

<sup>127</sup> UDÍAS VALLINA, Agustín. *op. cit.*, p. 11.

<sup>128</sup> FEIJOO, Benito Jerónimo. *op. cit.*, p. 102.

<sup>129</sup> ALBEROLA ROMÁ, Armando. "El Terremoto de Lisboa en el contexto del catastrofismo natural en la España de la primera mitad del siglo XVIII", en *Cuadernos dieciochescos*, Revista electrónica, 2005, nº. 6, p. 41.

<sup>130</sup> ORTIZ GALLARDO DE VILLARREAL, Isidoro. Lecciones entretenidas y curiosas physico-astroológico-meteorológicas sobre la generación, causas y señales de los terremotos, y especialmente de las causas señales y varios efectos del sucedido en España el primero de Noviembre del pasado de 1755, En Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, Sevilla: Imprenta Real de la viuda de Don Diego de Haro, 1756, p. 3.

que el sentimiento religioso sigue muy presente<sup>131</sup>. Tanto es así, que aparecen grandes leyendas derivadas de estos sucesos, como puede ser la acaecida en la calle de la Palma, en Cádiz, cuando los sacerdotes de esta iglesia, Fray Bernardo de Cádiz y Francisco Macías, salieron a la calle con el estandarte de la Virgen de la Palma, y al grito de ¡Hasta aquí, Madre mía!, junto con el golpe de la vara del guión en el suelo<sup>132</sup>, las aguas se aplacaron, debido a ello, se celebra dicha advocación en la ciudad el día 1 de noviembre<sup>133</sup>. De la misma manera, en el lado contrario de la ciudad, sacaron la imagen de la Virgen del Rosario, patrona de la ciudad, y colocándola en el pretil de la muralla se dice que el agua se fue sumergiendo de nuevo y volviendo a su estado natural de quietud<sup>134</sup>.

Además, días más tarde en la práctica totalidad de ciudades se llevaron a cabo eventos religiosos como procesiones en favor de las almas de esas personas que perecieron en estos desastres. De nuevo, un ejemplo es la ciudad de Cádiz, donde se encuentra recogido que esa misma noche se sacó en procesión a la patrona la Virgen del Rosario sin la corona, como muestra de súplica unido al canto del rosario y las letanías. Al día siguiente, el obispo ordenó sacar en procesión a los patronos de la ciudad, San Servando y San Germán, seguidos del Lignum Crucis, los sacerdotes de la ciudad, los estandartes de las diferentes hermandades, y todo el pueblo, dirigiéndose a Santo Domingo para dar gracias a la Virgen del Rosario. Todo ello se completó con una misa solemne, y varios cultos y actividades religiosas en los días posteriores<sup>135</sup>.

En el caso de El Puerto de Santa María, se realizó una novena a la Virgen de los Milagros, patrona de esta ciudad entre los días 8 y 16 de noviembre, y se cuenta que se estableció el 1 de noviembre como día de la festividad, pero que se ha olvidado<sup>136</sup>.

---

<sup>131</sup> CAL MARTÍNEZ, Rosa. “La información en Madrid del Terremoto de Lisboa”, en *Cuadernos dieciochescos*, Revista electrónica, 2005, Vol. 6, p. 186.

<sup>132</sup> MENDOZA, A. “¡Hasta aquí, madre mía!”, *La Voz de Cádiz*, 01/11/2015, [[https://www.lavozdigital.es/cadiz/lvdi-hasta-aqui-madre-201510311855\\_noticia.html](https://www.lavozdigital.es/cadiz/lvdi-hasta-aqui-madre-201510311855_noticia.html) 15-05-2020].

<sup>133</sup> BURGAL CÁDIZ, Rafa. “El maremoto y los nueve pescadores”, *El Diario de Cádiz*, 31/10/2015, [[https://www.diariodecadiz.es/cadiz/maremoto-pescadores\\_0\\_967403855.html](https://www.diariodecadiz.es/cadiz/maremoto-pescadores_0_967403855.html) 15-05-2020].

<sup>134</sup> UDÍAS VALLINA, Agustín. *op. cit.*, p. 81.

<sup>135</sup> UDÍAS VALLINA, Agustín. *op. cit.*, pp. 82-83.

<sup>136</sup> PACHECO ALBALATE, Manuel. *op. cit.*, pp. 82-83.

# **Administración estatal vs. Administración local. Los juicios de residencia en Puerto Real en el siglo XVIII**

State administration vs. Local  
administration. Residence trials in  
Puerto Real in the 18th century

Rafael M. Anarte Ávila

## RESUMEN

El juicio de residencia es un instrumento con el que se dota la administración estatal para verificar la gestión de los municipios. Para conseguirla se nombran un juez y un escribano que, partiendo de la legislación, valorarán el grado de cumplimiento de la normativa por parte de las autoridades locales, preferentemente el corregidor o alcalde mayor y regidores propietarios, aunque podían incluirse otros empleos menos relevantes.

En este artículo analizamos la documentación relacionada con estos procesos, promovidos desde Madrid, al concejo de Puerto Real. Se estudia su aplicación, las sentencias impartidas por los jueces examinadores y las consecuencias en el devenir del ayuntamiento portorrealense de estas décadas del siglo XVIII.

## PALABRAS CLAVE

Corregidor, Alcalde mayor, Regidor, Cabildo, Consejo de Castilla, Juicio de residencia, Cargo.

## ABSTRACT

The residence trial is an instrument which one the state administration is equipped to verify the municipality management. For this purpose, a judge and a notary public are appointed, based on the legislation, to assess the degree of compliance with the regulations determined by local authorities, preferably the corregidor or mayor and proprietary councilors, although other less relevant positions could be included.

In this article we analyze the documentation related to these processes, promoted from Madrid to the council of Puerto Real. Its application, the sentences handed down by the examining judges and the consequences in the future of the Puerto Real city council of these decades are studied.

## KEYWORDS

Corregidor, Mayor, Regidor, Cabildo, Council of Castile, Residence trial, Position.

## EL AYUNTAMIENTO DE PUERTO REAL EN EL SIGLO XVIII

El concejo de Puerto Real lo instituye la carta puebla fundacional, dada por los Reyes Católicos en Córdoba, en junio de 1483. En ella se fija una composición muy parecida a los de otras poblaciones de realengo; dispondría de alcaldes ordinarios, regidores, alguacil y procurador. Pocos años después se nombraba un corregidor hasta que una real provisión de Felipe III, quizá por la carencia de fondos para su sostenimiento, lo suprimió en 1617.<sup>1</sup> Vuelve a

---

<sup>1</sup> GONZÁLEZ ALONSO, Benjamín. *El corregidor castellano (1348-1808)*, Madrid, 1970, pp. 240 y 241. Afirma que Puerto Real disponía de corregidor en los años de 1597

aparecer dicha figura durante los años de dominación señorial con el general Díaz Pimienta y continuará, ya retornada la villa al amparo realengo, bajo el reinado de Carlos II.

Los alcaldes ordinarios, uno o dos en función del momento histórico, ostentaban el poder local cuando no se nombraba corregidor o alcalde mayor. Se elegían en el cabildo de 1 de enero, por sorteo entre los regidores perpetuos asistentes, el primero de los alcaldes, y el otro, por elección entre los oficiales capitulares. El nombramiento era rotatorio; es decir, no se autorizaba la reelección hasta que todos sus miembros no hubieran lucido la vara de la alcaldía.<sup>2</sup> Sin embargo, a principios del XVIII, la decadencia de la población favoreció la reelección de estos personajes.

Los conflictos que sacudieron el regimiento portorrealengo en la primera mitad de esa centuria empujaron a Fernando VI a imponer nuevamente la figura del corregidor y significó el desplazamiento, entre los años 1749 y 1752, de los alcaldes ordinarios. No arraigaría aquella institución y, en 1753, los regidores propietarios de la villa volverán a adueñarse del poder y a designar a la máxima autoridad concejil. El ambiente político de la villa no mejoró en este periodo y, buscando calmar los ánimos, en 1758 se designa por el monarca a un alcalde mayor como representante real en la población. El primero fue don José Teodosio Delgado y Montera.<sup>3</sup>

El alcalde mayor es un empleo de categoría inferior al corregidor. En el XVIII lo nombra el soberano. Sus funciones son análogas a las del corregidor pues están asimilados a estos. Habían recibido una exigente preparación académica.<sup>4</sup> Eran destinados por un trienio a una población y en determinados

---

y 1610. La Real Provisión fue dada en 3 de junio de 1617. Cf. Archivo Histórico Municipal de Puerto Real (en adelante, AHMPR.) Secc. Ayuntamiento, Leg. Año 1631. El corregidor era don Francisco de Bonaguisa. Cf. MURO OREJÓN, Antonio. *Puerto Real en el siglo XVIII (Noticias documentales para una historia de la Real Villa)*, Sevilla, 1961, p. 8.

<sup>2</sup> MURO OREJÓN, Antonio. Op. cit., p. 5.

<sup>3</sup> Muro Orejón proporciona una relación completa de los alcaldes mayores de Puerto Real entre 1758 y 1807. Cf. MURO OREJÓN, A. Op. cit., pp. 9 y 10.

<sup>4</sup> Bajo el reinado de Carlos IV se recorta decisivamente el grado de formación de los alcaldes mayores. Cf. Novís. Recopi. Libro VII, título XI, ley XXIX, notas 10 a 15.

casos se permitía una prórroga del mandato. No podían estar vinculados al lugar en el que ejercían y debían afianzar el cargo que ostentaban.<sup>5</sup>

La gestión municipal por parte de los corregidores, alcaldes ordinarios o alcalde mayor precisaba de la colaboración de otra institución municipal: los regidores propietarios. Este patriciado local había accedido al cuerpo capitular por adquisición del empleo al monarca o un particular o por heredarlo de un familiar. Por tanto eran oficios, como en la generalidad de los ayuntamientos de la época, venales. Aparte del coste del empleo, se añadía una fianza elevada; en el caso de Puerto Real, 2.000 ducados de vellón<sup>6</sup> y disfrutar de renombre social por su situación económica y reputación moral.<sup>7</sup> En definitiva, se pretendía -y consiguió- limitar el acceso a la sala capitular a quienes cumplieran determinadas condiciones de fortuna.

El sueldo del regidor perpetuo, en toda España, era corto. En Puerto Real, durante la centuria XVIII, fue de 66 reales anuales.<sup>8</sup> La ínfima cantidad recibida por su labor, unida al fuerte desembolso que exigía el título de oficial portorrealense determinó que la mentalidad de la época los tachara, casi sin excepción, de corruptos. Por su parte, Castillo de Bobadilla se interroga y los descalifica con dureza: *Pregunto yo: ¿en qué se funda el que vende toda su hacienda para comprar un regimiento; y el que no tiene qué vender, si, toma el dinero a censo para ello, no siendo el salario del oficio a lo más de 2.000 ó 3.000*

---

<sup>5</sup> GONZÁLEZ ALONSO, Benjamín. *El corregidor castellano...*, pp. 266 y ss.

Los alcaldes mayores eran recibidos en el cabildo portorrealense con solemnidad; dos regidores se desplazaban hasta su alojamiento y lo conducían a la sala. Así sucedió con don Simón Espinosa en octubre de 1768. Le tomó juramento el decano don Antonio Díaz Cantillo, regidor perpetuo. Juró defender la *pureza de María Santísima Ntra. Sra.* y los privilegios de la villa. Seguidamente, el mismo edil, le *entregó una vara alta de justicia y tomó asiento en lugar preeminente en señal de la posesión, la que recibió quieta y pacíficamente, sin contradicción alguna.* AHMPR. Secc. Act. capit., A.C. 19-10-1768. Un ejemplo, en la fianza que don Blas Lozano Ayllón otorgó del alcalde mayor De Socueba en marzo de 1762 y que se alargaría, por la prórroga del mandato del alcalde, hasta principios del año 1768. Cf. AHMPR. Secc. Act. capit., A.C. 3-3-1762 y 18-3-1768.

<sup>6</sup> AHMPR. Secc. Act. capit., A.C. 2-1-1755.

<sup>7</sup> Los requisitos requeridos para todo el reino en Novís. Recopi. Libro VII, título V, leyes 1 a 5.

<sup>8</sup> En 1781 se les denegó por el Consejo de Castilla a los regidores propietarios, y a algunos funcionarios, un aumento de salario al considerarse que estaban *suficientemente dotados conforme a su respectivo honor y trabajo.* Cf. AHMPR. Secc. Act. capit. A.C. 19-12-1781.

*maravedís? ¿Para qué tanto empeño para tan poco provecho? Fácil es de responder: que lo hace para traer sus ganados por los cotos, para cortar los montes, cazar y pescar libremente, para tener apensionados y por indios a los abastecedores y a los oficiales de República, para ser regatones de los mantenimientos (...) para usurpar los propios y los pósitos, etc.*<sup>9</sup>

En pocas palabras, un teórico político de aquellos días, los califica de una *aristocracia fastidiosa al pueblo y desnuda de confianza*.<sup>10</sup>

Indudablemente, la influencia de los regidores perpetuos en su ciudad era grande. Se integraban en las distintas comisiones: abastos, quintas, arbitrios, propios, pósito, etc. y en la localidad constituían un poder fáctico, el llamado *pequeño poder*.<sup>11</sup>

El número de oficiales venales que tenían asiento en el concejo portorrealense osciló, durante el XVIII, entre los once del año 1701 y los siete de finales del siglo. A ellos se debe sumar, procedentes de la reforma municipal de Carlos III, cuatro regidores añales, dos diputados del común y un síndico personero también del común. Como representante exclusivo de la oligarquía local, y designado por ella entre los mismos regidores propietarios o un vecino de su condición socioeconómica, encontramos al síndico procurador mayor y, desde junio de 1782, dos regidores vitalicios.<sup>12</sup>

Una actitud común de los regidores del Setecientos portorrealense fue el desinterés por los asuntos públicos; el absentismo de las sesiones concejiles, verdadera lacra, que dificultaba la gestión municipal. Otra es la formación en el seno del ayuntamiento de grupos de presión o de banderías que intentaban, con mayor o menor acierto, orientar los asuntos públicos de acuerdo con sus

---

<sup>9</sup> Citado por GUILLAMÓN ÁLVAREZ, Fco. Javier. “Campomanes y las reformas en el régimen local: diputados y personeros del común” en *Cuadernos de Investigación Histórica*, 1 (1977), pp. 121 y 122.

<sup>10</sup> IBÁÑEZ DE LA RENTERÍA, José A. “Discurso sobre el gobierno municipal” en BAENA DE ALCÁZAR, Mariano: *Los estudios sobre administración en la España del XVIII*, Madrid 1968, pp. 124 y 125.

<sup>11</sup> HIJANO PÉREZ, Ángeles. *El pequeño poder (El municipio en la Corona de Castilla: siglos XV al XIX)*, Madrid, 1992, p. 20.

<sup>12</sup> Fueron don Bartolomé Ubarcalde y don Andrés Ruiz, benefactores de la población. Cf. ANARTE ÁVILA, Rafael Manuel. “El abastecimiento de agua potable a Puerto Real en la Edad Moderna”, en *Actas IV Jornadas de Historia de Puerto Real*, Universidad de Cádiz, Cádiz, 1998, p. 60.

intereses personales o de clase. Se produjeron pues casos de abusos, favoritismo y corrupción. Una muestra es el ambiente político de la villa en 1731 que impulsó al alcalde ordinario, Diego Faustino de la Corte, a proponer la nulidad de los actos municipales y la renovación de la institución.<sup>13</sup> Más adelante, en 1758, Fernando VI nombró al primer alcalde mayor para que impusiera la paz vecinal ante los desórdenes y el malestar que campaban por la población.<sup>14</sup>

## LOS JUICIOS DE RESIDENCIA EN PUERTO REAL DURANTE EL SIGLO XVIII

Durante el XVIII el grupo dirigente local dio pruebas evidentes y repetidas de incapacidad para servir a la comunidad; el Consejo de Castilla no ignoraba la situación, su desconfianza era palpable, y por eso intentará, con los instrumentos disponibles, recortar su influencia imponiendo medidas generales (el caso no es exclusivo de Puerto Real),<sup>15</sup> y otras particulares o restringidas al cabildo de la villa gaditana. Entre las primeras citaremos, la reforma de la hacienda local en 1760 y su sometimiento (por medio de los reglamentos de ingresos y gastos y las juntas locales de propios y arbitrios a la Intendencia) o, más avanzada la década, con el nombramiento de los oficiales comunales de carácter electivo (diputados y personeros del común) con un evidente afán fiscalizador. Pertenecientes al segundo grupo, las soluciones destinadas exclusivamente al cabildo portorrealense, podemos citar:

---

<sup>13</sup> MURO OREJÓN, A. *Puerto Real en el siglo XVIII...*, p. 12 y del Archivo Histórico Nacional (en adelante, AHN.) Secc. Estado, Leg. 4828.

<sup>14</sup> MURO OREJÓN, A. Op. cit., p. 9 y ss. Proporciona una relación de todos los alcaldes mayores del siglo XVIII.

<sup>15</sup> La introducción de la Instrucción de 30 de julio de 1760, impulsora de la reforma hacendística de los ayuntamientos, responsabilizaba a los patriciados locales de la mala gestión de los recursos. Cf Novís. Recopi. Libro VII, título XVI, ley 12. Unos años después, el célebre Auto Acordado de 5 de mayo de 1766 (que instituye los diputados del común y los síndicos personeros en los concejos tras el motín de Esquilache), afirma que la presencia del común en las salas capitulares es con el fin de *precaver con tiempo todo desorden de los concejales* [propietarios]. Novís. Recopi. Libro VII, título XVIII, ley 1.

1. El nombramiento de un alcalde mayor y desplazamiento de régimen de alcaldes ordinarios.
2. La autorización para que el común elija cuatro regidores añales, bajo las mismas leyes que diputados y personeros populares, para afrontar el absentismo de los ediles propietarios.
3. Adjudicar a los propios de la villa, como solicitaban los oficiales electivos, la regiduría de don Alberto Jaimes Guiraldo, por deudor a los fondos públicos, y denegar su venta como defendían los oficiales propietarios.
4. Conceder que, en caso de ausencia o enfermedad del alcalde mayor, la justicia ordinaria recayera en un regidor electivo y no en un oficial perpetuo como era tradicional.
5. La designación, según los misma normativa que la elección de los oficiales comunales, de un interventor de propios que se integrara en la junta local de propios y arbitrios portorrealena como representante activo del común, ante la crecida suma que se guardaba en las arcas concejiles en la primavera de 1774.<sup>16</sup>

El juicio de residencia tiene como objetivo dirimir la responsabilidad de los miembros del cabildo en su gestión de los asuntos públicos.<sup>17</sup> Con este fin se nombra un juez *ad hoc* que deberá, cumpliendo el protocolo fijado por la legislación, desarrollar el proceso y emitir una sentencia. Dicho juez, a lo largo de los Tiempos Modernos, podía ser el propio monarca, otro corregidor designado específicamente o, ya en el XVI, el recién nombrado sucesor. Esta modificación obedece, según recoge De Bernardo Ares, al contencioso entre Rey y Reino, que se resolvió con la cesión por ambas partes. El monarca nombraba al escribano receptor y el papel de juez de residencia lo desempe-

---

<sup>16</sup> Una referencia más amplia de estas medidas en ANARTE ÁVILA, Rafael M. *El municipio de Puerto Real desde las reformas de Carlos III hasta la instauración del Régimen Liberal (1760-1835)*, Cádiz, 2003.

<sup>17</sup> González Alonso afirma que es *el procedimiento por el cual se revisaba la actuación de algunos oficiales reales tras su cese, y se determinaba y exigía las responsabilidades en que eventualmente hubieran incurrido en el ejercicio de sus cargos*. Cf. GONZÁLEZ ALONSO, B. “El juicio de residencia en Castilla. Origen y evolución hasta 1480” en *Anuario de historia del derecho español* n.º 48, 1978, pp. 193 a 248, p. 193.

ñará el sucesor en el cargo.<sup>18</sup> Con esta norma de funcionamiento el sistema mostraba su punto débil. Existieron, pues, dos tipos: el agente instructor que viene de fuera de la localidad y se traslada a su lugar de destino una vez cumplida su misión supervisora y el agente instructor que debe cumplir una función inspectora frente a los miembros del concejo local –idéntica al anterior– y que, a diferencia del primero, se establecerá en principio durante tres años (puede solicitar una prórroga de tres años más) y debe convivir y gestionar el ayuntamiento con las personas que ha investigado. Evidentemente, se podía esperar una actitud más relajada o contemporalizadora en el segundo caso; en definitiva, podemos apuntar que era el principio de una relación viciada, ya conocida y temida por el Gobierno que declaraba: *las residencias no se han tomado con la exactitud y cuidado que conviene a la buena administración del Estado y utilidad de la causa pública*.<sup>19</sup> Este escenario decadente se combatirá advirtiendo a los responsables de que *no se les disimularán en lo sucesivo los culpables descuidos y omisiones que se han experimentado*<sup>20</sup> y con la publicación de normas, como el auto acordado de 19 de septiembre de 1748, que prohibían las prórrogas en el empleo sin que se llevara a cabo la residencia o se ordenaba que para las residencias de las ciudades importantes se nombrará un ministro togado, oidor o alcalde del tribunal del distrito.<sup>21</sup>

En 1766, el procedimiento de la residencia, como mecanismo de control de la administración central sobre la municipal, ya no se considera válido. Opinaba el Consejo que los enjuiciadores cometían excesos y abusos que transformaban la residencia en inútil y perjudicial. Esta situación determinó que, desde Madrid, se renunciara a continuar con los nombramientos de jueces. No obstante, permitió que los interesados en ella la solicitaran pero advirtiendo que *las mandaría despachar si lo estimaba por conveniente*.<sup>22</sup> A finales de siglo, años 1798 y 99, se continúa con la misma idea sobre la residencia y se acude para expresarla a una vía indirecta. No se abrirán procesos

---

<sup>18</sup> DE BERNARDO ARES, J.M. “Los juicios de residencia como fuente para la historia urbana” en DE BERNARDO ARES, J.M. *El poder municipal y la organización de la sociedad*, Córdoba, 1998, p.89, nota 45.

<sup>19</sup> Novís. Recopi. Libro VII, título XI, ley XXIV.

<sup>20</sup> Novís. Recopi. Libro VII, título XI, ley XXIV.

<sup>21</sup> Novís. Recopi. Libro VII, título XII, ley XVI.

<sup>22</sup> Novís. Recopi. Libro VII, título XI, ley XXX, nota 16.

porque el Consejo busca proporcionar al corregidor o alcalde mayor la continuidad en el destino y motivarlos positivamente para que se dedique con *esmero al cumplimiento de su obligación y a la comodidad, sosiego, prosperidad y felicidad* de los vecinos.<sup>23</sup>

Podemos decir que el juicio de residencia emprende sus primeros pasos cuando una real provisión del Consejo de Castilla designa al juez instructor y escribano receptor. En esa disposición se fijaba el salario, duración de la residencia y se sugerían las comprobaciones que debería llevar a cabo el examinador.<sup>24</sup> Se contaba para todo el proceso con un plazo de 30 días, aunque a veces se concedían prórrogas.<sup>25</sup>

Un acta de los primeros días de mayo de 1761 anota la lectura, en sesión capitular de Puerto Real, del nombramiento de don Juan Posada de Celis como juez y don Gregorio Francisco de Sáez como escribano receptor. A continuación, se formó una comisión integrada por los regidores más antiguos en el empleo y prácticos, que se encargarán de recibirlos según indicaba el protocolo. Unos días después, dos ediles propietarios se encaminaron al domicilio del juez, lo recogieron y acompañado por ellos, de manera solemne, entraron en la sala capitular donde recibiría don Juan la vara de la alcaldía portorrealense.<sup>26</sup>

Una vez tomado posesión, el juez decretaba el edicto de residencia que se pregonaba y fijaba en los lugares acostumbrados para conocimiento general de la población. Parte significativa de su exposición se dedicaba a aclarar al vecindario que podía demandar libremente aquel que se sintiera agraviado por la actuación de las autoridades locales. A esta medida informativa, la asistía la publicación de un auto de buen gobierno cuyo objetivo era garantizar el orden público durante los días de la residencia.

A continuación, se abre el proceso secreto y se interroga a los testigos que acuden voluntariamente y a los que son convocados específicamente; su número es variable, como también lo es el número de preguntas.

---

<sup>23</sup> Novís. Recopi. Libro VII, título XI, ley XXX.

<sup>24</sup> Hemos seguido para nuestro estudio el modelo propuesto por DE BERNARDO ARES, J.M. "Los juicios de residencia como fuentes...", pp. 67 a 100.

<sup>25</sup> Novís. Recopi. Libro VII, título XII, ley II.

<sup>26</sup> Cf. AHMPR. Secc. Act. capit., AC 7-5-1761 y 16-5-1761. Los ediles fueron don Miguel Jerónimo de Zúñiga y don Alberto Jaimes Guiraldo.

Estas diligencias originan un volumen considerable de información, producto de las declaraciones de los testigos, y que se recoge en un cuaderno; otro expediente contiene las causas civiles y criminales que fueron falladas por las autoridades locales.

Se valora después el ramo hacendístico del concejo: el estado de las cuentas de propios, arbitrios, pósito, penas de cámara, tributación, etc.

Analizada y valorada la información recopilada tras la sumaria información el juez planteará los cargos contra el corregidor, alcalde mayor u ordinarios, regidores o cualquier otro empleado municipal. Los residenciados o un procurador en su nombre, se defienden y reclaman su absolución.

Por último, el juez debe remitir al Consejo un memorial, firmado por él mismo y su escribano receptor, en el que se detallarán los cargos, la sentencia correspondiente y la comprobación de cada uno. Así mismo, se anotará la *substancia* de lo que declara cada testigo y luego el descargo que le corresponde. Dicho memorial se remitirá al escribano de cámara que le pertenece.<sup>27</sup>

Entre los fondos del archivo municipal de Puerto Real no contamos con un volumen documental relevante originado por las residencias practicadas. Estas, una vez concluida la causa, y tras elaborar el juez un memorial que resumía su actuación, eran enviadas al fiscal del Consejo de Castilla. Solo se conservan algunas sentencias de los enjuiciamientos de fechas comprendidas en el segundo tercio de la centuria decimoctava.

Los juicios de residencia contaban con un plazo inicial de 30 días; la reducción de los 50 iniciales no es ajena al deseo de reducir costes.<sup>28</sup> Íntimamente ligado al tiempo dedicado a la investigación estaban, como era de esperar, los salarios del juez examinador y el escribano-receptor. Los regulaba el auto acordado de 8 de octubre de 1748 que diferenciaba la remuneración según la categoría del funcionario.<sup>29</sup>

Las fianzas eran necesarias para garantizar el abono de las cantidades a que fuesen condenados, en futuras residencias, tanto corregidores como alcaldes

---

<sup>27</sup> Novís. Recopi. Libro VII, título XII, ley XIV.

<sup>28</sup> Novís. Recopi. Libro VII, título XII, ley II.

<sup>29</sup> Novís. Recopi. Libro VII, título XII, ley XVII.

mayores. Si incumplían este mandamiento –afirmaba el legislador- *no se les libre cosa alguna del salario* que por su oficio le correspondiera.<sup>30</sup>

El alcalde portorrealero don Fernando de Socueba Arias y Fustero fue recibido por el cabildo el 18 de febrero de 1762. Unas semanas después presentó la fianza a que le obligaban las leyes: como fiador don Blas Lozano Ayllón, un comerciante de la villa, y una casa propiedad del alcalde en Sevilla, collación de San Vicente, *con cocheras, caballerizas, agua de pie, jardín y demás oficinas y están apreciadas en ciento ochenta y cinco mil reales y no tienen otra carga hipotecaria ni gravamen que la de cuatrocientos ducados de principal a favor de los Santos Lugares de Jerusalén.*<sup>31</sup> La fianza fue aceptada por el concejo portorrealero.

Debían someterse a juicio de residencia, según ordenaba la legislación: los corregidores, alcaldes mayores, alcaldes ordinarios, alguaciles, carceleros, escribanos, procuradores, receptores, tesoreros, depositarios, fieles, guardas mayores de los términos municipales, los regidores, alcaldes de hermandad y cualquier persona que hubiere tenido empleo en el concejo.<sup>32</sup> A lo largo del siglo XVIII, el control diferido recaería en varias ocasiones sobre el gobierno municipal de Puerto Real; el control inmediato,<sup>33</sup> más cercano, correspondía y se efectuaba, con mayor o menor diligencia y eficacia, por otras instituciones del sistema.

En definitiva, se trata de valorar o comprobar la actuación de quienes en las poblaciones poseían, por delegación real, la magistratura.<sup>34</sup>

El legislador había fijado los campos o ramos que debían centrar la evaluación de las autoridades concejiles.<sup>35</sup> No obstante, hemos preferido reflejar la extensa y completa relación que proporciona Collantes de Terán de las

---

<sup>30</sup> Novís. Recopi. Libro VII, título XII, ley II.

<sup>31</sup> AHMPR. Secc. Act. capit. A.C. 18-2-1762 y 3-3-1762.

<sup>32</sup> Novís. Recopi. Libro VII, título XII, ley XIV. En la nota 6 se aclara que en aquellos lugares escasos de vecindario y que no se guarde el tiempo necesario para las elecciones y, por tanto, algunos son residenciados por dos o tres oficios, la condena será en relación a los defectos cometidos y con respecto al número de oficios que ha servido.

<sup>33</sup> POZAS POVEDA, Lázaro. *Hacienda municipal y administración local en la Córdoba del siglo XVIII*, Córdoba, 1996, pp. 223 y 224.

<sup>34</sup> DE BERNARDO ARES, J.M. “Gobernantes y gobernados en el Antiguo Régimen. Estado y sociedad desde la perspectiva local” en DE BERNARDO ARES, J.M. *El poder municipal y la organización de la sociedad*, Córdoba, 1998, p.13.

<sup>35</sup> Novís. Recopi. Libro VII, título XII, ley XIV.

Heras. Se deben examinar al corregidor y oficiales sobre: *si ha cumplido lo que ordenó el anterior juez de residencia; si visitó su término, reedificó mojones destruidos y mandó restituir lo injustamente tomado; si prestaron fianza; en caso de que haya impuestos, pechos o derramas contra ley, si se han mandado quitar o se ha dado cuenta al Consejo; si hay libro donde escribir las penas de cámara y gastos de justicia y en qué se han distribuido; si ha hecho o no convenio con los oficiales de darse o pagarse alguna cosa; si ha vigilado la seguridad de huertas y comunes; si ha cuidado de la conservación de montes, plantíos, casas y pesca; si ha dado cuenta al Consejo cada seis meses de que los jueces eclesiásticos y notarios guardan los aranceles y no usurpan la jurisdicción real; si ha cuidado de los niños huérfanos, de sus rentas y de su trato así como de los pobres, si ha cuidado de los pósitos, de su conservación y aumento, de evitar el extravío de sus caudales y de restablecimiento; si ha vigilado contra los pecados públicos; si han recibido regalos, cobrado o consentido cobrar algo contra la ley; si ha vigilado la saca de oro o plata u otros géneros prohibidos de extracción; si ha procurado el cobro de renta reales; si ha guardado equidad en los repartimientos a tenor de lo que valen las heredades, sin exceptuar a los regidores y personas poderosas; si han recibido o llevado ayudas de costa a los residenciados, distrayendo los bienes del Común algunas porciones; si ha concedido a los menores licencias para regir y administrar sus bienes; si ha comprado tierras o casas en el distrito de la jurisdicción, por sí o interpuesta persona; si ha negociado en la tierras de su jurisdicción; si los familiares o criados de los corregidores o alcaldes han sido abogados o procuradores en su jurisdicción; si tiene fijados aranceles tanto en los juzgados como en las cárceles y si se ha cobrado a tenor de ellos; si ha procedido con rectitud en las quintas, levadas y bagajes; si ha vigilado contra los juegos prohibidos, etc.*<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> BERNI, J. *Práctica criminal, con nota de los delitos, sus penas, presunciones y circunstancias...*, 2ª edición, Valencia, 1765, Lib. III, Cap. II, 135-165 citado por COLLANTES DE TERÁN DE LAS HERAS, M<sup>a</sup> José. “El juicio de residencia en Castilla a través de la doctrina jurídica de la Edad Moderna” en *Historia. Instituciones. Documentos* nº 25, 1998, p. 163.

## EL INDULTO DE RESIDENCIA

Ahora bien, en cuanto a mecanismo de inspección y control de los regimientos esta perspectiva se debilita, hasta incluso desaparecer, cuando las necesidades del Estado alcanzan un grado, por encontrarse el monarca inmerso en la Guerra de Sucesión, que le lleva concebir ese instrumento de que se ha dotado, según decíamos con un fin fiscalizador, como un utensilio de recaudación, de allegar fondos para su causa, pues su producto *está consignado a las comunes y precisas necesidades de la guerra*.

A partir de esa concepción –y durante un tiempo-, el juicio de residencia trocará su objetivo y desde Madrid se ofertará a los concejos el *indulto* de residencia por ocho años (incluso con efecto retroactivo, desde 1701 a 1708), a cambio de cierta cantidad acordada con el regimiento portorrealense. El procedimiento afectaba a los oficiales capitulares y exceptuaba a los difuntos y sus herederos. La carta orden concedía 30 días de plazo y, a quienes no acudieran a indultarse, se les amenazaba con el despacho de una residencia *con precisión* por parte del Consejo de Castilla. Una vez emitida la sentencia, los oficiales públicos interesados debían acudir a proponer la cantidad ofrecida para el indulto, en otras palabras pondrían precio a su redención.<sup>37</sup> Los capitulares de la villa portorrealense reaccionan con agilidad y ordenan la elaboración de un listado que recoja quiénes y durante cuánto tiempo han ocupado asiento en la sala de sesiones; este serviría de base para los cálculos oportunos.

Una certificación de un acta capitular recogida en el expediente, de fecha 11 de agosto, deja entrever la maniobra emprendida por el regimiento para ganar tiempo: se alega que la mayoría de los capitulares padecen tercianas y no acuden a las sesiones y, al mismo tiempo, se solicita una prórroga, el nombramiento de don Diego Díaz Cantillo de Torres, vecino y abogado, como representante legal de los oficiales portorrealenses. Por fin, el 14 de septiembre de 1708, se

---

<sup>37</sup> El documento está fechado en Madrid a 10 de julio de 1708 y se recibe, vía el Asistente de Sevilla, con fecha 31 del mismo mes. AHMPR. Indulto de residencia. Año 1708, Leg. 3009-9. Concepción de Castro recoge la existencia de *bastantes municipios* que no estaban sometidos a la residencia oficial; disfrutaban de ese privilegio y eran los propios oficiales concejiles quienes se autoevaluaban. Esta exención daba lugar muchos abusos. Cf. DE CASTRO, Concepción. *La corrupción municipal en la Castilla del siglo XVIII*, Madrid, 2019, p. 164.

acuerda que la cantidad que se fije se prorratee entre los regidores perpetuos interesados en relación al número de años que han ocupado el empleo. Con fecha 12 de enero de 1709 se hizo saber que la suma pactada era de 200 ducados de vellón. Se dispondría de dos meses para efectuar los pagos.

Más adelante, otra certificación del escribano nos informa de que solo cuatro ediles conocían la cantidad que les correspondía abonar; los demás se desinteresaron, quizá por falta de recursos o porque pensaban que no se les perseguiría.

Carecemos de noticias sobre actuaciones posteriores contra los concejales que desoyeron el requerimiento; incluso no parece que se llegara a sufragar importe alguno.

<b>NOMBRE Y APELLIDOS CUADRO N° 1</b>	<b>AÑOS</b>	<b>R. V.</b>
D. Sebastián Trujillo, Regidor	4	140
D. Alonso Trujillo, Tt. Alguacil Mayor	4	60
D. Lorenzo Hurtado Dávila y Cisneros,	2	160
D. Lorenzo Jaimes Guiraldo, Regidor	6	1.120
D. Diego Alonso Barrero, Alguacil Mayor y Alcalde Ordinario, (7 de regidor y 1 de alcalde)	8	220

## LAS SENTENCIAS DE LAS RESIDENCIAS

Con la sentencia entramos en la fase final del proceso. El juez con su veredicto responsabiliza al funcionario (o funcionarios) pero no puede corregir sus actuaciones pues esa facultad corresponde a instancias superiores.<sup>38</sup>

Las penas suelen ser pecuniarias y, en los casos más graves, suspensión o privación del oficio. También, aunque no se haya pedido por las partes, deberá indemnizar a quienes haya perjudicado con sus resoluciones y, por supuesto, cargar con las costas derivadas del proceso. Las cuantías de dichas penas pecuniarias, según De Bernardo Ares, nos orientan sobre las negligencias que se estiman más graves por la administración central.<sup>39</sup>

<sup>38</sup> COLLANTES DE TERÁN DE LAS HERAS, M<sup>a</sup> J. Op. cit., p. 177.

<sup>39</sup> DE BERNARDO ARES, J.M. “Los juicios de residencia como fuentes...”, p. 83.

Al examinador se le prohibía abiertamente que declarara a los residenciados *buenos o malos ministros*, aunque lo pidieran ellos expresamente, como recoge el auto acordado de 6 de octubre de 1755. Sí estaban autorizados para descalificar a los magistrados residenciados cuando le remitieran los autos al Consejo.<sup>40</sup> La sentencia se ejecutaba si la cuantía de la multa era inferior a 3.000 maravedíes. Se exceptuaba cuando la pena era determinada por la comisión de delitos como el cohecho o la baratería. Para importes superiores a dicha cantidad resultaba imprescindible afianzar la suma con anterioridad a presentar la apelación.<sup>41</sup>

## SENTENCIA DEL AÑO 1734

En el verano de 1734 se inició una residencia, practicada por el abogado jerezano don Fernando Félix de Terán.<sup>42</sup> Este, en un memorial dirigido al Consejo en septiembre de ese año, informaba de que no se encuentran cargos graves y que *la quietud del pueblo, su cortedad de vecindario (en que la mayor parte era oficiales y dependientes de Marina y Armada) y que finalizada residencia se hallan si salario señalado para poderse mantener en sus pocas dependencia judiciales y los derechos arreglados no podían bastar había determinado dejar la jurisdicción en depósito del alcalde que la tenía al tiempo de la reasunción de ella y retirarse a la ciudad de Jerez de la Frontera, donde tenía su residencia y estudio de abogado.*<sup>43</sup>

---

<sup>40</sup> Transcurridas unas décadas el asunto no se había resuelto pues en la Instrucción de corregidores de 15 de mayo de 1788, se insistía: *Cuidarán con el mayor esmero y exactitud de no incurrir en el torpe abuso de declarar por buenos y fieles Ministros a todos los residenciados indistintamente, aunque contra ellos resulten verdaderos cargos; pues semejante declaración debe reservarse, y es justo que se haga solamente, a favor de los que en realidad, hayan desempeñado bien y con rectitud sus empleos; y por el contrario, cuando no hayan cumplido con su obligación, debe declararse, que han faltado a ella (...).* Cf. Nov. Recop. Libro VII Título XII Ley XX.

<sup>41</sup> Nov. Recop. Lib. VII Tít. XIII Ley XII.

<sup>42</sup> Entre los días 11 de agosto y 18 de septiembre, don Luis Castel y Acosta, alcalde ordinario, hubo de entregarle la vara de la alcaldía. Cf. AHMPR. Juicio de residencia de 1734. Leg. 222, pp. 464 a 467.

<sup>43</sup> AHMPR. Juicio de residencia de 1734. Leg. 222, pp. 464 a 467.

Un real decreto del Consejo, de fecha 3 de octubre de 1735, declararía absueltos a los regidores del juicio de residencia efectuado,<sup>44</sup> como era de esperar tras las palabras del instructor.

## SENTENCIA DE RESIDENCIA DE LOS AÑOS 1734-1740

La residencia tomada en Puerto Real por don Fernando Antonio de la Roche, corregidor de Jerez de la Frontera, comisionado por Su Majestad y acompañado del escribano receptor, don Antonio de Puga, certificó, de acuerdo con don Próspero Jurado Hidalgo, alcalde mayor de Jerez, la sentencia a dicho proceso.<sup>45</sup>

En primer lugar, se había procedido contra los siete alcaldes ordinarios de ese periodo: don Luis Castel y Acosta, don José Bernardo, don Andrés de Villaseñor, don Francisco Jaimes Giraldo, don Miguel Jerónimo de Zúñiga, don Diego Marroquín y don Alberto Jaimes. Se les imputó ocho cargos; un número que nos parece muy bajo si lo comparamos con la extensa relación que sugiere Collantes de Terán y que recogimos anteriormente.

Es decir, se prestó atención, dentro de un amplio campo a fiscalizar, a tan solo ocho posibles irregularidades; quizá fueran las más comunes cometidas por los oficiales municipales de la época. Pero el número nos parece demasiado bajo y, en consecuencia, poco exigente el control efectuado.

Según recoge el cuadro nº 2, de los ocho cargos pueden calificarse a la mitad de ellos como meras faltas administrativas y cuyo incumplimiento escasa influencia debió tener en la vida de la localidad; sí es grave la desidia que permitió desentenderse de las instalaciones de la carnicería y, más relevante y por eso altas, las sanciones impuestas por las irregularidades encontradas en la gestión de la tesorería local. Del último cargo, un trámite meramente burocrático, se les absuelve.

---

<sup>44</sup> Con fecha de 24 de diciembre del año 34, el citado don Fernando se desplazó nuevamente a la villa para supervisar las elecciones de alcalde ordinario de principios de año. Resultaron elegidos don Andrés Muñoz Villaseñor y don José Luis Bernal. Cf. MURO OREJÓN, A. Op. cit., pp. 7 y 16

<sup>45</sup> La certificación del alcalde mayor, don Próspero, se debe a que el corregidor sería de capa y espada y, por tanto, carecería de formación letrada.

Finaliza el expediente, firmado en Jerez de la Frontera a 12 de marzo de 1741, disponiendo que se destine la mitad del importe recaudado al fondo de penas de cámara y gastos de justicia<sup>46</sup> y ordenando el pago mancomunado de las costas y salarios de la residencia. Por último, declaraba a los regidores de la villa *por limpios y rectos jueces, dignos y merecedores de que SM les confiera otros mayores empleos.*<sup>47</sup>

## SENTENCIA DE RESIDENCIA DEL AÑO 1761

Fue firmada por don Juan Posada de Celis, en Cádiz a 12 de junio de 1761, y notificada por su colaborador, el escribano receptor don Gregorio Francisco Sáez. Se habían sometido a ella el alcalde mayor, don José Teodosio Delgado y Mantera, primer alcalde mayor que ejerció en la villa<sup>48</sup> y los regidores propietarios: don Miguel Jerónimo de Zúñiga, don Pablo Domínguez de Rivas y Hurtado, don Jerónimo de Mendoza y Paje, don Alberto Jaimes Guirraldo, don Antonio Díaz Cantillo y don Ildefonso Arguelles Campomanes. Les fueron imputados por el juez a los regidores propietarios seis cargos. Volvemos a estimar un número bajísimo considerando la extensa relación –ya aludida– que se podía usar como base para responsabilizar a estas autoridades.

En relación a los cargos, debemos apuntar que ninguna de las acusaciones –a tenor de la sanción impuesta– parece revestir especial gravedad a ojos del magistrado instructor. Sí adquieren mayor relevancia, al menos por la pena, los cargos 2 y 4 (véase el cuadro nº 3). Se persigue la desidia en relación a las cuentas municipales de los ejercicios 1757 a 1760 (incumplimiento de los plazos de entrega) y el manejo ilegítimo de los fondos de la tesorería local; sin embargo, una situación parecida –cargo 6–, dio lugar a una sanción de 200

---

<sup>46</sup> El articulado relativo a los gastos de justicia en Nov. Recop. Lib. VII Tít. XII Ley XIV, capítulos 36 y 37. Comentarios relacionados con esa norma en SANTAYANA BUSTILLO, Lorenzo. *Gobierno político de los pueblos de España, y el corregidor, alcalde y juez en ellos*, Madrid, 1979, p. 212 y 213 y DE BERNARDO ARES, J. M. “Los juicios de residencia como fuente...”, pp. 85 y 86.

<sup>47</sup> En estas fechas todavía no estaba prohibido ese tipo de consideraciones. Cf. Nov. Recop. Lib. VII Tít. XII Ley XX. Tres vecinos de Puerto Real firmaron y actuaron como testigos: don Pedro Montero, don Florencio Francisco Moreno y Ángel de Ibarra.

<sup>48</sup> Fue nombrado por Fernando VI el 31 de marzo de 1758. Cf. MURO OREJÓN, A. Op. cit., p. 9.

maravedís y la devolución de las cantidades recibidas como ayuda de costas para la adquisición de tres trajes. El cargo 5 estaba relacionado con los festejos y desembolsos realizados en honor de la entronización de Carlos III y la dejadez en la formación de las cuentas de Propios.

Los magistrados encausados fueron condenados a satisfacer el importe de las costas y salarios del proceso y la multa impuesta, de 1.599 reales de vellón y 30 maravedís, debía dedicarse por mitad a penas de cámara y gastos de justicia.

Termina el expediente ordenando que se informe a los regidores que entraren a servir estos empleos, y a los nuevos alcaldes mayores, del contenido de esta sentencia y que se sitúe por cabeza del libro de sesiones capitular de 1761.<sup>49</sup>

## SENTENCIA JUICIO DE RESIDENCIA DE P. REAL. AÑOS 1734-40. CUADRO N° 2

	<b>CARGO</b>	<b>MULTAS</b>
1	No practicar el deslinde y amojonamiento del término y jurisdicción de la villa.	2.100
2	No fijar en el juzgado el arancel real para que las personas y partes litigantes reconociesen lo que por sus autos y diligencias debían pagar.	1.400
3	No ordenar a los alcaldes de la cárcel real de esta villa que liberasen a los presos que en ella ha habido.	1.400
4	Se les culpa del abandono de la carnicería pública y de no ejecutar las reparaciones necesarias.	2.100
5	Se les culpa de malversar 3900 reales de vellón invertidos en agasajos a los agentes de Sevilla y Madrid.	14.000
6	Defraudar 386 reales de vellón a favor de don José Bernard. Debe reintegrar esa cantidad.	8.000

<sup>49</sup> Se responsabilizaba de su cumplimiento al escribano capitular bajo multa de 20 ducados. Cf. AHMPR. Secc. Act. capit., AC 1-1-1761 (Documento que precede a dicha acta). Muchos años después, en las sesiones plenas en las que se recibían a nuevos ediles o alcalde mayor, se cumplía por parte del escribano con la obligación de informar sobre la sentencia del año 1761. Cf. AHMPR. Secc. Act. capit., AC. 21-6-1779 y 6-2-1790.

7	Se les culpa de pago indebido de 240 reales y 20 maravedíes a don Leonardo Martínez.	7.000
8	Se les absuelve de no haber puesto por cabeza de las cuentas de Pósito Real de la villa “testimonio de la primitiva fundación” de dicha institución municipal.	--

Elaboración propia. La moneda está dada en maravedíes. FUENTE:  
AHMPR. Sentencias de las residencias 1734-1740. Año 1741. Leg. 2083.

## SENTENCIA JUICIO DE RESIDENCIA DE P. REAL. AÑO 1761. CUADRO N° 3

	<b>CARGO</b>	<b>MULTAS</b>
1	Condenaba por incumplimiento por parte de los seis regidores de informar al alcalde mayor de la obligatoriedad de practicar el deslinde, apeo y amojonamiento del término.	3.600
2	No tomar las cuentas de Propios del periodo 1757-1760	12.000
3	No exigir a los vecinos arrendadores de las dehesas y deudores a la tesorería el pago 4.962 reales de vellón.	18.000
4	Uso indebido de fondos municipales; en concreto de 1.428 reales de vellón. De esa cantidad 400 maravedíes corresponden a la sanción especial que se impuso a don Miguel J. de Zúñiga por hacer pagos sin la preceptiva orden de libramiento del cabildo.	18.400
5	Omisión de presentar las cuentas de entronización de Carlos III.	1.200
6	Destinar ilegalmente los fondos municipales.	1.200
<b>TOTAL</b>		<b>54.400</b>

Elaboración propia. La moneda está dada en maravedíes. FUENTE:  
AHMPR. Secc. Act. capit., AC. 1-1-1761.

## CONCLUSIONES

Las páginas antecedentes nos hablan, entre los años 30 y 61 del XVIII, de un control insistente sobre el concejo portorraleño, del que sin embargo no ha quedado el volumen de información que se podía esperar. Esta circunstancia condicionará nuestro trabajo. No nos extraña, pues la información generada durante el proceso debía remitirse a Madrid junto a un memorial. Solo se guardaba, por el escribano portorraleño, copia de la sentencia que debía tenerse presente por los miembros del regimiento para cumplir sus disposiciones.

Estas sentencias, nacidas de los juicios celebrados entre los años 1734-40, 1741-46 y 1761, son las que nos han servido de base para nuestra investigación. De su análisis podemos concluir:

1. Los instructores señalan un reducido número de cargos contra los capitulares (ocho en la residencia de los años 1734-40 y seis en la del 761).
2. Unas imputaciones que, excepto en un par de casos que se pueden tachar de malversación de fondos –de escaso valor-, parecen más bien irregularidades administrativas.
3. En consecuencia, las sanciones pecuniarias son bajas.
4. Las disposiciones del juez instructor no caían en saco roto y, para evitarlo, se obligó al concejo de 1761 a coser en la cabecera del libro capitular de ese año dicha sentencia.
5. Llegado el caso, acuciado por las circunstancias, asistimos a una modificación del objetivo de la residencia: se pasa de una vertiente moralizante –controlar la actuación de las autoridades locales- a otra más prosaica, de claro interés recaudatorio y determinado por los avatares de la guerra. Hablamos del indulto de residencia de 1708 que, como sabemos, al menos en Puerto Real, no dio los resultados esperados por Madrid.

Tras la investigación, la sensación es contradictoria. Podemos hablar de una relación, entre ambas administraciones, difidente. No obstante, aunque se dan en el concejo portorraleño los componentes propios de las oligarquías de la época (venalidad de los oficios, corruptelas, absentismo, endogamia, mala gestión, etc.) no parece que en los juicios de residencia celebrados,

emprendidos por magistrados estatales (en un principio; luego los sustitutos) hallaran –a tenor de la escasa cuantía de las multas- actitudes o comportamientos excesivamente graves de sus alcaldes ordinarios, alcaldes mayores o regidores perpetuos.

# **Ultraproteccionismo vinatero en la crisis del antiguo régimen: Puerto Real, 1795-1800**

Wine ultra-protectionism in the  
crisis of the old regime: Puerto  
Real, 1795-1800

Javier Maldonado Rosso

## RESUMEN

Los cosecheros de vino de Puerto Real protagonizaron a finales del siglo XVIII uno de los intentos proteccionistas más extremados sobre la producción, el mercado laboral y el comercio local y de extracción de vinos de cuantos tuvieron lugar en el Marco del Jerez, y probablemente en todo el país, en el Setecientos. La iniciativa resulta aún más interesante porque se realizó en un periodo de tránsito, aunque convulso y contradictorio debido a la crisis política, al liberalismo económico.

## PALABRAS CLAVE

Antiguo Régimen, liberalismo, Marco del Jerez, proteccionismo, siglo XVIII.

## ABSTRACT

At the end of the 18th century, the wine growers of Puerto Real were involved in one of the most extreme protectionists attempts on the production, the labour markets and the local and export trade of wines of all that took place in the *Marco del Jerez*, and probably throughout the country, in the 18th century. The initiative becomes even more interesting because it was carried out in a transitional period, although tumultuous and contradictory due to the political crisis, towards economic liberalism.

## KEYWORDS

Old Regime, Liberalism, *Marco del Jerez*, Protectionism, 18th century.

## INTRODUCCIÓN

Como resultado de un prolongado proceso conflictivo, en diciembre de 1798 un grupo influyente de cosecheros de Puerto Real se constituyó formalmente en gremio y acordó elaborar unas ordenanzas de vinatería<sup>1</sup>. Después de poco más de un año, en abril de 1800, el proyecto se sometió, como era preceptivo, a la aprobación del Consejo de Castilla, que desconocemos si tomó una decisión final al respecto. En cualquier caso, el proyecto de ordenanzas constituye una clara manifestación de la concepción proteccionista que tenían de la economía vinatera los cosecheros de Puerto Real en un periodo no sólo de imposición, aunque lenta y contradictoria, del librecambismo sobre el proteccionismo en el seno del Antiguo Régimen, sino de tránsito de éste al liberalismo económico.

Las ordenanzas se basaban en el privilegio de prohibición de entrada de vinos foráneos en la villa hasta que no se hubiesen consumido los de su cosecha, que fue concedido por los Reyes Católicos en 1484, a petición del concejo puertorrealeño, como ampliación de los ya obtenidos en la carta de

---

<sup>1</sup> *Archivo Histórico Nacional* (en adelante, *AHN*), Consejos (en adelante, C.), leg. 1991-18: *Los cosecheros de vino de Puerto Real sobre aprobación de ordenanzas formadas por dichos interesados para la venta de sus vinos*,

fundación de la villa catorce meses antes<sup>2</sup>. El privilegio había sido ratificado por los sucesivos monarcas, lo que denota que no se observaba en la práctica. La realidad era que desde un momento que no podemos precisar comenzaron a consumirse en la villa vinos de Moguer y sobre todo de Jerez de la Frontera y Sanlúcar de Barrameda, calificados de finos y generosos frente a los considerados vinos corrientes propios de la cosecha local. La documentación disponible da a entender que los cosecheros de Puerto Real, aunque eran opuestos a la introducción de vinos foráneos en la villa hasta que se consumiesen los propios, solo se oponían frontalmente a esta práctica cuando no encontraban mejor salida a sus vinos en otros mercados; por lo que su conflicto con los taberneros y tenderos (mayoritariamente montañeses), aun siendo permanente, alternaba periodos de condescendencia interesada con episodios beligerantes. Por parte del Cabildo Municipal y de la Justicia de la localidad se mantenía una actitud favorable al mantenimiento de la práctica de la tolerancia, porque aseguraba el abastecimiento de un producto básico en la época y porque, como defendían los montañeses propietarios de tiendas de vinos y comestibles, se daba libertad a los consumidores para beber los vinos que les apeteciesen y pudiesen costearse.

La pretensión de los cosecheros puertorrealeños es muy interesante, porque más allá de la prohibición de entrada de vinos foráneos en la localidad, que era una práctica generalizada en la época, trataban de regular a su favor aspectos que no se habían planteado por parte de sus homólogos de Jerez de la Frontera, Sanlúcar de Barrameda y El Puerto de Santa María en sus respectivas y más tempranas ordenanzas de 1733, 1737 y 1747, respectivamente<sup>3</sup>. Nos referimos a atribuciones de gestión productiva y comercial, a la constitución de un fondo de financiación a terceros y capitalización propia, al derecho de tanteo sobre la compraventa de haciendas de viña sometidas a

---

<sup>2</sup> MURO OREJÓN, Antonio. “La villa de Puerto Real, fundación de los Reyes Católicos”, en MURO OREJÓN, Antonio. *Puerto Real en los siglos modernos*, ed. de Juan-José IGLESIAS RODRÍGUEZ, Sevilla: Editorial de la Universidad de Sevilla-Ateneo Literario de Puerto Real, 2019, 31-48. El artículo incluye como anexo el citado privilegio.

<sup>3</sup> MALDONADO ROSSO, Javier. *La formación del capitalismo en el Marco del Jerez: de la vitivinicultura tradicional a la agroindustria vinatera moderna (siglos XVIII-XIX)*. Madrid: Huerga&Fierro Editores, 1999, pp. 86-93.

subasta pública, entre otras. Todo ello daba lugar a que el colectivo cosechero pudiese constituirse como gremio-compañía: un modelo insólito en la zona.

## EL PROYECTO DE ORDENANZAS

Nos ocuparemos únicamente de los aspectos más importantes de las ordenanzas, que analizaremos no en el orden de su articulado, sino de su lógica interna, según nuestro criterio.

### Estructura y contenidos

Como adelantábamos, el proyecto de ordenanzas de los cosecheros de Puerto Real es el corpus ordenancista más proteccionista y pormenorizado del Marco del Jerez. Se estructura en un introito, en el que el gremio se acoge a la protección de la Virgen de los Dolores y a san Ginés, “abogado de las viñas”, y diecisiete títulos que contienen 106 capítulos, llegando a un grado de detalle que refleja una pretensión de control totalitario de la producción, el mercado laboral y el comercio de vinos en la localidad y para fuera de ella<sup>4</sup>.

Los dos títulos más importantes son el primero y el quinto: “De la cosechería en común”, que establece prohibiciones y medidas de control en los campos de la producción y el comercio así como de fomento de la viticultura y prerrogativas a favor del gremio; y “Corrección de los abusos que perjudican la agricultura de las viñas e intereses de sus legítimos dueños”, que trata de regular el mercado de trabajo a favor de los cosecheros. Los otros títulos se ocupaban de las juntas de la cosechería y de los oficios (director presidente, director metódico, secretario, contador, tesorero, y diputados) y empleados (veedores del campo, fieles aspilladores, escribano y portero de la Junta) del gremio, así como del uso del sello y de la confirmación y autoridad de las ordenanzas.

Por su parte, el título cuarto, dedicado a los perjuicios que en opinión de los cosecheros debían remediarse para la conservación del viñedo, prohibía la caza de conejos en las viñas con escopetas, perros y hurones; la cercanía de colmenas; y apelaba a la imposición de multas por parte de la Justicia a los rateros de uvas y a los empleados de fincas que las vendiesen sin autorización

---

<sup>4</sup> *AHN, ibid.*

de los dueños. Dado que estos aspectos son comunes a otras zonas vitivinícolas, no volveremos sobre ellos.

Por último, hay que señalar que en los títulos tercero y séptimo, destinados respectivamente a las competencias y funcionamiento de las juntas de cosechuría y del “director methodico”, se incluían cuestiones que por su naturaleza e importancia deberían haber sido tratados en otros lugares, como veremos.

## Control del mercado local de vinos

Manifestaban los cosecheros, basándose en el privilegio otorgado por los Reyes Católicos, que la finalidad de las ordenanzas era

*el establecimiento por la industria de un comercio activo que principiará en primera instancia por el abasto público de los vinos territoriales con respecto a lo que en dicho Privilegio se dispone, que en sustancia es que hasta consumido el vino de la cosecha no pueda introducirse ni venderse algún otro forastero<sup>5</sup>.*

A tal fin se establecería anualmente el tiempo estimado para la venta de los vinos de la cosecha, de acuerdo con el aforo practicado a tales efectos a los cosecheros, y se disponía que durante ese plazo cerrasen las tabernas de “tratables forasteros”, esto es, de montañeses, porque solo podrían comerciar al por menor el vino local los cosecheros cultivadores (en propiedad o arrendamiento) de al menos seis aranzadas de viñedo. Actividad que podrían realizar directamente o a través de un tercero mediante su autorización expresa para ello, pero se reservaba la junta del gremio dar su consentimiento al respecto. La concesión de licencias de establecimiento de tabernas para la venta del vino local era competencia de la Justicia de Puerto Real, pero se condicionaba su decisión a la prerrogativa que se arrogaba dicha junta gremial de señalar los lugares de la población donde deberían instalarse las mismas: *Que el Juez no franquee dicha licencia sin que el tabernero le presente la de la Junta de cosecheros, en que se expresará el paraje donde deba situarse<sup>6</sup>.*

---

<sup>5</sup> *AHN, ibid.*, capítulo 2º del título 1º. Hemos respetado la ortografía original del documento en todas las citas, excepto donde convenía colocar un signo de puntuación para evitar confusiones de significado.

<sup>6</sup> *Ibid.*, capítulo 7º del título 1º.

Como fuese que los montañeses propietarios de tiendas de comestibles y tabernas pretendían vender durante todo el año, incluso en los meses limitados a los de la cosecha local, vinos de Jerez de la Frontera y Sanlúcar de Barrameda por ser considerados de superior calidad a los de Puerto Real<sup>7</sup>, las ordenanzas pretendían zanjar esta cuestión sentando que en la villa también se elaboraban caldos generosos:

*Para obviar los fraudes y perjuicios que hasta la presente tienen abatida la felicidad de la Agricultura de viñas a la sombra de disputarse si se crían o no vinos generosos, siendo constante que los hay semejantes e iguales a los de Xerez y de Sanlúcar en esta población, según el practicado por peritos, aprobado que fue en 28 de junio de 1794...*<sup>8</sup>

Lo cierto es que el aforo en que se basaba el gremio fue un segundo examen de los vinos en existencia por parte de los cosecheros y resultó contradictorio, porque los peritos puertorrealeños, de una parte, y el jerezano y sanluqueño, de otra, discreparon sobre la calidad de parte de los vinos examinados. Solo dos cosecheros (Roque Aguado y José Boente) tenían vinos finos o superiores semejantes a los de las otras localidades de referencia, pero en muy corta cantidad<sup>9</sup>. Seis años después, cuando se presentó el proyecto de ordenanzas, es probable que el volumen de vinos generosos elaborados en Puerto Real fuese mayor, pero los promotores del proyecto no demostraban mucha confianza al respecto, pues en uno de los últimos capítulos señalaban:

*El cuerpo Gremial ha tenido esta empresa por bastante alusiva al fin que se ha propuesto, como es demostrar la riqueza y abundancia de su término y avitantes por medio de la aplicación, corrección y perfección de las labores de*

---

<sup>7</sup> BASADRE GONZÁLEZ, Pilar. “La calidad del vino de Puerto Real: un pleito entre cosecheros y taberneros”, en *II Jornadas de Historia de Puerto Real*, Puerto Real: Ayuntamiento, 1994, pp. 139-148.

<sup>8</sup> *Ibid.*, capítulo 5º del título 1º.

<sup>9</sup> *Archivo Histórico Municipal de Puerto Real* (en adelante, AHMPR), 2105-0: *Executorialbrada por la Real Chancilleriade Granada...*, f. 76 y ss. Agradezco a Francisca Ruano, directora de este Archivo la colaboración prestada para la realización de este estudio, máxime en tan difíciles circunstancias.

*las Haciendas de Viñas, sobre que se reserva para su día verter un Plan ceñido a Agricultura y experiencia práctica para que aprobado en Junta General se logre abolir la maliciosa desopinación de los vinos territoriales y se verifique el desengaño por la inversa que justificarán dichos vinos en el consumo público<sup>10</sup>.*

En general, los precios de venta al por menor de los vinos “superiores, medianos e ínfimos” estaban sujetos a establecimiento por parte de las autoridades locales, a fin de evitar abusos. En el caso de Puerto Real, el proyecto de ordenanzas señalaba que la Junta del gremio le presentaría a la Justicia de la villa, una

*minuta que acredite o signifique el valor que deba tener cada un quartillo de vino del que se consume en el territorio, con distinción de sus clases; y en su virtud, por la Justicia se fijará el citado valor, teniéndose presente las sisas para S.M. y de arbitrios municipales, bajo cuyo concepto deberá arreglarse la venta de vino por menor, como la de la carretada de uva por Santiago de cada año<sup>11</sup>.*

La redacción del artículo, que es taxativa, pone de manifiesto que el gremio pretendía dictar la decisión del alcalde mayor al respecto, a fin de obtener precios para sus vinos que les fuesen lo más beneficiosos posible. Los cosecheros de todas las localidades trataban de influir a las autoridades locales con igual finalidad, pero no llevaron el asunto a sus ordenanzas.

También prohibía el proyecto la introducción de mosto o uva de otras localidades, pues consideraba el gremio que en Puerto Real se producía en cantidad sobrante para la elaboración de caldos y el consumo de la uva al verdeo, y preveía que *En caso de año estéril, la cosechería de acuerdo con el Magistrado intervendrá la introducción<sup>12</sup>.*

Como en Puerto Real solía haber vinos de otras localidades en calidad de depósito hasta su expedición a los mercados de destino, las ordenanzas planteaban medidas de control para evitar que parte de ellos pudiesen introducirse y venderse en la localidad:

---

<sup>10</sup> *AHN*, C, leg. 1991-18:Capítulo 2º del título 16º.

<sup>11</sup> *Ibid.*, capítulo 7º del título 1º.

<sup>12</sup> *Ibid.*, capítulo 8º del título 1º.

*La Junta de la cosechería para precaver los fraudes que puedan sospecharse en los Depósitos de vinos para embarcar en los Almacenes de esta Población y del Trocadero o su término, podrá tener sobrellave a ellos acudiendo siempre y quando se necesite con sus Fieles o Dependientes ya para la introducción en calidad de Depósito o extracción para embarcar como para Inspeccionar por dichos Dependientes el Despacho de la conducción a el Depósito y extracción.<sup>13</sup>*

Las prohibiciones y prerrogativas señaladas hasta aquí eran comunes a las que establecían las diversas ordenanzas de vinatería de la zona, aunque con algunos matices.

## Dos aspectos significativos

En el caso de Puerto Real se añadían dos significativas medidas tendentes a controlar el mercado local del vino: el monopolio de su comercio al por menor por parte de abastecedores concesionarios y la asimilación de ciertos empleados del gremio a los dependientes de rentas reales, que pasamos a analizar.

Aunque su lugar hubiese estado en el título primero de las ordenanzas, fue en el capítulo octavo del tercero, que trataba de la junta general de la cosechería, donde se introdujo una cuestión de la máxima importancia para el control del comercio por menor del vino:

*Si a más de lo expresado en el capítulo 7º del Título 1º de estas ordenanzas juzgase la Junta por conveniente la colocación de la venta del vino por menor en Individuos Patricios lo executará por la beneficencia que podrá seguirse a los Naturales de Puerto Real y que merezcan la confirmación de los cosecheros, máxime quando el objeto que se ha propuesto la cosechería en la formación del cuerpo Gremial es el bien común, aumento de la Población y lucro de los Derechos Reales y Municipales, que adeuden justa y lexítima exacción; por lo que siempre que comprehenda que se fomenten estos objetos ampliará o restringirá la concesión...<sup>14</sup>*

---

<sup>13</sup> *Ibid.*, capítulo 22º del título 1º.

<sup>14</sup> *Ibid.*, capítulo 8º del título 3º.

*La colocación de la venta del vino por menor en Individuos Patricios* significaba la supresión de la venta directa por parte de los cosecheros a proveedores mayoristas de tiendas de vino y a taberneros y la consiguiente sustitución de este sistema por el establecimiento de la concesión en régimen de monopolio a dos o tres vinateros “patricios” de la compra-venta de los vinos locales destinados al abastecimiento al por menor. Esto es, los concesionarios serían los únicos que podrían comprar a los cosecheros vinos para el abasto público y vendérselos a los propietarios de tiendas de comestibles y tabernas. Se trataba, pues, de un intento de los cosecheros de controlar los precios de la venta al por mayor a los montañeses de los vinos que estos expenderían a su vez al por menor a los consumidores finales. Era probable que mediante este sistema los cosecheros lograsen un mayor margen de ganancia en tales transacciones, habida cuenta de que los montañeses constituían un gremio muy poderoso, con capacidad de imponer bajos precios a los cosecheros, al igual que sus proveedores mayoristas, que solían ser individuos pertenecientes a este colectivo empresarial-regional. Algunos cosecheros llevaban tiempo intentando convertirse en abastecedores en exclusiva del vino para el abasto público, con la consiguiente oposición de los montañeses propietarios de tiendas y tabernas. Fue el caso en 1798 de tres cosecheros, Nicolás Moreau, José Rodríguez Boente y Joaquín Belio, que probablemente estarían entre los más importantes en esos momentos, quienes propusieron al Ayuntamiento abastecer de vinos a la localidad a los precios de 6, 7 y 8 cuartos el cuartillo el inferior, mediano y superior, respectivamente<sup>15</sup>. El vino superior se vendía entonces en tabernas a 12 cuartos el cuartillo<sup>16</sup>.

Valentín de la Cotera, que se presentaba como cosechero de vinos y tabernero y actuaba como portavoz de los montañeses propietarios de tiendas y tabernas se opuso a esta pretensión argumentando que:

*Esta proposición va buscando a la sombra del beneficio del vecindario [...] introducir un estanco en este ramo de abastos contra toda ley, derecho, reales órdenes [...] de que no hay ejemplar en la memoria de los hombres aun en los más ancianos de que en esta villa haya estado el ramo y abasto de vinos estanca-*

---

<sup>15</sup> AHMPR, 2105-0, f. 138 y ss.

<sup>16</sup> *Ibid.*, f. 143 y ss.

*do [...] Si el objeto de estos hombres avarientos es recomendarse con la solapa de la equidad de los precios que ofrecen, precisamente han de engañar al público en la calidad del género, pues por más que sobre ello se quiera celar no es fácil remediar todos los abusos que pueden cometer la malicia y la trastienda...<sup>17</sup>*

Por su parte, el síndico personero, Francisco Armiño, consideró que dado que había grandes acopios de vino en las bodegas de toda la comarca *por la ninguna exportación a causa de la guerra*, los precios del vino al por menor debían bajar a proporción a los de al por mayor y que en consecuencia *el vino que menudea a 12 quartos el cuartillo debería bajar a 8<sup>18</sup>*.

La réplica de Valentín de la Cotera fue que si tales cosecheros querían vender los vinos a los precios de 6, 7 y 8 reales el cuartillo no tenían más que hacerlo en vez de decirlo y señalaba que esos vinos los vendían ellos (los montañeses) en sus tabernas a 4, 5 y 6 quartos y añadía: *y aun hacemos lo que no hacen ellos, que es fomentar a los pobres cosecheros anticipándoles dinero para cultivar sus campos sin intereses algunos, mientras que tales individuos han hecho anticipaciones con sacrificio de los menos pudientes [...] para cobrarles en fruto...<sup>19</sup>*

Aparecen en lo expuesto dos aspectos del mayor interés. El primero de ellos es que aunque se fijasen oficialmente precios a tres categorías de vinos, la realidad era que las tabernas ofrecían una más amplia gama de menor y mayor precio<sup>20</sup>, por lo que era muy probable que lo que decía al respecto se acercase a la realidad de la venta de vino al menudeo, aunque hay que tener en consideración que defendía los intereses de su gremio. El otro puntoal que nos referíamos es la financiación de los cosecheros pobres mediante el sistema de anticipaciones a cuenta del fruto de la cosecha a un precio inferior al que corriese en su momento, que era un sistema que podía llegar a ser usurario. La aseveración de que los montañeses propietarios de tiendas de

---

<sup>17</sup> *Ibid.*, f. 142.

<sup>18</sup> *Ibid.*, f. 144.

<sup>19</sup> *Ibid.*, ff. 157-158.

<sup>20</sup> Esta era la práctica habitual en otras de la zona. *Vid.* MALDONADO ROSSO, Javier. “El consumo popular de vino en el Marco del Jerez en el siglo XVIII”, en RAMOS SANTANA, Alberto y LOZANO SALADO, Lola (eds.). *Tres siglos bebiendo jerez. Comercio y consumo (XVIII-XX)*, El Puerto de Santa María: Ediciones Suroeste, 2018, 9-81 (pp. 30-31).

comestibles y tabernas anticipaban dinero para el cultivo sin intereses tiene que ser confirmada por estudios al respecto, porque cuesta aceptar que ello fuese así de manera generalizada.

Este precedente infructuoso, en 1798, de monopolización del comercio por menor del vino en favor de los cosecheros, y particularmente de algunos vinateros patricios, para arrebatarlo a los montañeses, se trasladó al proyecto de ordenanzas en 1800.

La segunda cuestión peculiar señalada era la consideración de ciertos empleados del gremio como dependientes de Rentas Reales, que se planteaba de la siguiente manera en el proyecto de ordenanzas:

*El espíritu que anima la cosechería para aspirar al fomento de la Agricultura por la mediación de corregir los excesos que hasta la presente tiene abrumada su felicidad parece que exige toda la gracia de que es capaz una Renta Real, máxime quando S.M. para el fomento de dicha Agricultura ha dispuesto la creación de varias Sociedades Patrióticas que cuiden de este interesante fomento; por lo que si a dichas sociedades ha recibido bajo su Real Patrocinio no espera menos la cosechería de Puerto Real esta distinción entre las demás, atendiendo a que el Privilegio que le está concedido lo exige toda, en este concepto si los Arrendadores de qualquier ramo de renta Real tienen facultad para que se titulen los Dependientes del resguardo y demás anexo, cree la cosechería que podrá pretender igual gracia y asimilitud del Real cuerpo asociable de esta Población, expedir sus títulos a los empleados que diga [...] presentado al Juez Territorial para que se ponga en ellos lo que se acostumbra en los de los Dependientes de Rentas Reales<sup>21</sup>.*

Con estos argumentos procuraba el gremio que se atribuyese a sus veedores y fieles la autoridad oficial que tenían los dependientes de Rentas, que podían ser empleados reales o de un arrendatario privado. Para los veedores de campo se quería que portasen armas cortas de fuego, impusiesen multas, prendiesen a infractores y rateros; y para los fieles aspilladores peritos de vinos, que pudiesen efectuar reconocimientos de consumo y fraudes en tabernas, incautar vasijas con vinos foráneos, prender a infractores y ponerlos

---

<sup>21</sup> AHN, C., leg. 1991-18: capítulo 4º del título 16º.

en la cárcel pública así como calcular y cobrar de tales taberneros la cantidad correspondiente al *desfalco que haya experimentado el vino de la cosecha*<sup>22</sup>.

La pretensión del gremio era muy problemática, pues, en caso de que la recaudación de las rentas reales de los ramos de vino y vinagre al por mayor y menor fuese llevada en administración (directamente por las oficinas de Rentas Reales) o en arrendamiento por montañeses, podría darse una duplicidad de dependientes del resguardo del vino: los reales o del arrendatario y los del gremio. Puede que los promotores de las ordenanzas buscasen esta situación para contrarrestar el control de los montañeses, y también cabe considerar que los promotores de tan ultraproteccionistas ordenanzas tuviesen la pretensión de gestionar en arrendamiento o por encabezamiento tales rentas reales, aunque su consecución fuese muy improbable, dado que lo habitual era que la Hacienda Real sacase a subasta el arrendamiento de las rentas con la finalidad de obtener los mayores ingresos posibles; pero es evidente que estos cosecheros se creían acreedores de todos los derechos al respecto, confiados en tan antiguo privilegio real como el que enarbolaban.

Esta cuestión era muy importante para el control del mercado local del vino y las tasas de ganancia de los sectores implicados: Dependiendo de que fuesen o no sus partidarios quienes gestionasen tales ramos de vino y vinagre al por mayor y menor, cosecheros y taberneros se verían beneficiados o perjudicados en la cuantía de sus contribuciones así como en el control del fraude. Por eso solía existir una dura competencia entre cosecheros y taberneros a fin de hacerse con la recaudación de tales rentas mediante la obtención de su arrendamiento por parte de la Hacienda Real.

Un mes antes de la presentación del proyecto de ordenanzas, un grupo de 43 cosecheros de Puerto Real (7 eclesiásticos y 36 seglares) otorgaron poder notarial a José Boente y Joaquín Belio, también vinateros, para que intentasen *contratar los ajustes y conciertos de los derechos de los ramos de vino y vinagre por mayor y menor a favor de la Real Hacienda ante la Junta Provincial establecida en Cádiz*<sup>23</sup>. Desconocemos qué sucedió ese año, pero en

---

<sup>22</sup> *Ibid.*, capítulo 3º del título 13º.

<sup>23</sup> *Archivo Histórico Provincial de Cádiz* (en adelante, *AHPC*), Protocolos Notariales de Puerto Real (en adelante, *PNPR*), leg. 180, escritura de 19 de marzo de 1800, foliación ilegible.

1802 consiguieron su arriendo por un periodo de cinco años y la cuantía de 120000 reales de vellón anuales<sup>24</sup>.

Igual competencia se daba para la recaudación de los arbitrios que pesaban sobre el vino vendido al por menor, que debían satisfacer los taberneros como consecuencia de ser quienes aplicaban las sisas correspondientes en las medidas de consumo directo.

## El gremio como compañía

Con todo, lo más relevante del proyecto de ordenanzas de vinatería de Puerto Real reside en la pretensión del gremio de actuar no solo como corporación sectorial sino como compañía privilegiada *sui generis*. A tal efecto, las ordenanzas le asignaban al gremio funciones, facultades y privilegios extraordinarios y establecían limitaciones a la actuación particular de los cosecheros desconocidas hasta entonces en otras localidades del Marco del Jerez, pese a contar también con regulaciones proteccionistas.

Fijaba el texto la prohibición de que los cosecheros (propietarios y arrendatarios de viñas) pudiesen, bajo ningún pretexto, “girar por sí” sus vinos *para el surtimiento público y otros parajes [...] sin la precisa intervención de la cosechería*<sup>25</sup>. Esto constituía, más allá de un control extremo, una restricción de la actividad comercial básica de los productores, que les privaba de su libertad como tales. Esta limitación se completaba con las siguientes:

*Se prohíbe absolutamente a todo cosechero de qualquier clase o condición que fuese el que pueda pisar más uva que la que diese su Hacienda, estando persuadido que el vino que produzca su fruto, separado por clases y reconocidos por Peritos que las señalen, se le dará la venta en los puestos públicos prorrateándose esta cantidad de arrobas con la que haya de señalarse para la total que se consuma al por mayor y por menor en el territorio, con preferencia a la negociación que en común hará la cosechería de la uva que comprare de aquellos que no quisiesen o pudiesen elaborarla, que se pagará al precio corriente y según su mérito*<sup>26</sup>.

<sup>24</sup> AHMPR, 2105-0, f. 163 y ss.

<sup>25</sup> AHN, C, leg 1991-18: capítulo 4º del título 1º.

<sup>26</sup> *Ibid.*, capítulo 10º del título 1º.

De acuerdo con este artículo, en caso de aprobación de las ordenanzas, sería la junta del gremio quien organizaría el comercio de los vinos producidos en la localidad mediante la distribución de las cosechas de los vinateros por prorrato en función de la cantidad total que se señalase para el consumo por mayor y menor en ella. Esto es, vinos que se venderían en los puestos públicos (tabernas temporales) de cosecheros de al menos seis aranzadas de viñedo o terceros autorizados por ellos y consentidos por la junta gremial y vinos que compraban al por mayor comerciantes intermediarios que actuaban como proveedores de montañeses propietarios de tiendas de comestibles y tabernas así como los que adquirirían directamente algunos de estos con capacidad económica para ello, con la finalidad de venderlos al por menor una vez finalizado el plazo para la realización de la cosecha local. Nótese que se procuraban tranquilizar a los cosecheros asegurándoles que la venta de sus vinos tendría preferencia a la de los elaborados por el propio gremio con la uva de los cultivadores que no pudiesen o no les interesase transformar su uva en mosto. Y abundaba en explicar el beneficio que se obtendría:

*Es innegable que toda negociación en común es más respetable y lucrativa que la que puede hacer por sí qualquier particular, a lo que se agrega que al paso que en común se prohíbe la pisa de otra uva que la de la hacienda propia se franquee una utilidad más agigantada que el perjuicio que al parecer indica la prohibición insinuada en la pisa de uva, qual es dicho lucro procedente del fondo, verificándose así el que en esta clase de negociación proporcione a Puerto Real el comercio activo que le conviene en la Agricultura de viñas...<sup>27</sup>*

Se hace referencia en este capítulo a dos cuestiones sobre las que solo llamamos la atención: la negociación en común y el beneficio que habría de reparar uno de los tres fondos monetarios que se proponía constituir el gremio:

Como complemento de lo anterior, el proyecto de ordenanzas regulaba la venta de vinos fuera del término de Puerto Real:

*Se manda asimismo que todo el fruto que produzcan las haciendas del territorio que gozan del Privilegio de fundación haya de permanecer en la juris-*

---

<sup>27</sup> *Ibid.*, capítulo 15º del título 1º.

*dicción para que la cosechería atienda a surtir el común; y a la de la uva del verdeo quanto de los vinos de su consumo, y en esta atención no podrá extraerse fruto alguno para los pueblos de la comarca ni otros sin expresa licencia de la cosechería, que proveherá lo conveniente en su caso para algún particular obsequio o regalo que quiera executar algún cosechero para fuera del término*<sup>28</sup>.

Este pretendido control de las ventas de vino de Puerto Real para otras localidades por parte de la junta del gremio era una facultad que ni siquiera había sido planteada por los cosecheros de Jerez de la Frontera, Sanlúcar de Barrameda y El Puerto de Santa María décadas atrás, cuando elaboraron sus ordenanzas y las sometieron a la aprobación del Consejo de Castilla. En estos casos, los cosecheros tenían libertad para vender sus vinos dentro y fuera de sus términos municipales con la única condición de hacerlo para la exportación a los precios mínimos fijados o por encima de ellos, pero no necesitaban licencia alguna de los respectivos gremios para tales transacciones. No queda explícito si la pretendida obligatoriedad de licencia gremial para la extracción *de fruto alguno para los pueblos de la comarca ni otros* incluía los mercados colonial americano y extranjero. En todo caso, se trataba de una limitación excesiva de la libertad de los cosecheros. El afán totalitario de los impulsores de las ordenanzas llegaba al extremo de pretender regular incluso los regalos de vinos que los cosecheros quisiesen hacer a terceros de otras localidades: una intención aparentemente ridícula y realmente perversa.

La pretensión gremial de actuar como compañía privilegiada *sui generis* se manifestaba también en el derecho de tanteo para la adquisición de viñas sacadas a subasta pública, que el gremio planteaba para sí con el pretexto de salvaguardar el interés de la Real Hacienda en tales transmisiones de dominio:

*Qualquiera hacienda de viña que por algún accidente haya de ponerse a pública subasta para satisfacer créditos a la Real Hacienda o algún particular, comunidad, etc., verificado que sea la lexitimidad de su aprecio, la cosechería formada en Junta General pulseando con madurez las circunstancias del caso, si resolviere quedarse con la alhaja por aquel tanto que otro diese en dicha subasta abrá de ser preferida, obiándose así tal vez perjuicios graves que suelen*

---

<sup>28</sup> *Ibid.*, capítulo 11º del título 1º.

*desfalcar el legitimo mérito de la posesión y con detrimento grave e inmediato a los intereses de la Real Hacienda que percibe en semejantes casos*<sup>29</sup>.

En realidad, esta prerrogativa que el gremio quería disfrutar tenía la finalidad de impedir que ampliasen su superficie de viñedo o accediesen a la propiedad de viñas en Puerto Real empresarios que pudiesen cuestionar el sistema ultraproteccionista que pretendía imponer. Aparte de vecinos de la localidad, sobre todo taberneros montañeses, cabía también la posibilidad de que algunas empresas vinateras de Jerez, El Puerto, Cádiz... tuviesen interés por contar con viñas en la villa.

Lo más destacables que el gremio se planteara la posibilidad de tener viñas en propiedad, lo que le obligaría a cultivarlas, bien de manera directa, acudiendo para la financiación de los costes correspondientes a uno de los fondos monetarios de los que quería proveerse, como analizaremos a continuación, o bien arrendándolas a terceros. Pero nada se decía al respecto.

El gremio se planteaba, además de controlar la producción, el mercado de trabajo y el comercio de vinos de Puerto Real, actuar como una compañía privilegiada *sui generis* de naturaleza vitivinícola, que no sólo vinificaría la uva recibida por vía de devolución en especie de préstamos en efectivo a cultivadores necesitados de financiación, sino también por vía de compra a cosecheros que no pudiesen o no les interesase transformar la uva en vino. Compañía en la que los accionistas serían realmente los cosecheros pudientes y no *todos los Individuos* del gremio, como se declaraba contradictoriamente en el proyecto de ordenanzas respecto a la constitución de un fondo para la compra de la uva sobrante de la cosecha, puesto que los que necesitasen financiación para el cultivo de sus parcelas no estarían en condiciones de participar como accionistas en el fondo económico previsto al efecto.

## Financiación

Para el mantenimiento del gremio y la realización de la actividad económica que éste pretendía desarrollar como compañía vinatera *sui generis*, las ordenanzas preveían la constitución de tres fondos financieros: para mantenimiento y socorro, para compra de uva y para préstamos a la producción.

<sup>29</sup> *Ibid.*, capítulo 21º del título 1º.

El fondo para mantenimiento del gremio (salarios de empleados, minutas y otros costes de pleitos, gastos generales...) y socorro a cosecheros necesitados de ayuda para el cultivo de sus viñas se constituía con una contribución *de diez o más reales de vellón por cada una carretada de fruto*<sup>30</sup>, durante uno o más años, según resolviese la junta general. En lo referente al mantenimiento del gremio se necesitarían unos ingresos anuales, que podrían obtenerse mediante contribución en carretada de uva o de las ganancias del tercer fondo, al que llamaban “lucrativo”, como veremos enseguida.

El fondo para compra de uva a cosecheros que no pudiesen o no les interesase vinificarla se argumentaba así:

*La cosechería en común, deseosa de los progresos de la Agricultura y fomento de sus Individuos, ha juzgado por conveniente formar un fondo pingüe con el qual haga anualmente general compra de toda la uva sobrante que resultase de la cosecha, después de la de verdeo para el consumo público y que proceda de aquellos individuos que por el corto número de aranzadas que poseen no puedan labrarlas*<sup>31</sup>.

En realidad, como el mismo proyecto de ordenanzas señalaba, no se trataba sólo de la producción de uva de quienes no pudiesen cultivar sus parcelas sino también de aquellos propietarios y arrendatarios a quienes no les interesase vinificar el fruto; por eso se habla de toda la uva sobrante. Este fondo se constituiría con aportaciones de todos los cosecheros y reparto proporcional del beneficio logrado en cada ejercicio económico:

*El capital que se juzgue por bastante se creará entre todos los Individuos y a proporción de lo que cada uno introdujese en dicho fondo tirará la utilidad que resultase por la negociación, en el finiquito de cuentas de cada año, cuyo arreglado método vertido que sea se verá o adicionará en caso necesario por la Junta General de cosecheros...*<sup>32</sup>

---

<sup>30</sup> *Ibid.*, capítulo 12º del título 1º.

<sup>31</sup> *Ibid.*, capítulo 13º del título 1º.

<sup>32</sup> *Ibid.*, capítulo 14º del título 1º.

A diferencia del detallismo general de las ordenanzas, en este caso nada se dice acerca de cómo se obtendría beneficio en esta actividad, que sólo podría ser de dos maneras: comprando la uva en cuestión por debajo del precio oficial establecido para cada cosecha y vendiéndosela a terceros o vinificando la uva y comerciando el mosto resultante en los mercados local, comarcal, indiano y extranjero. Pero cualquiera de ambas vías de negocio entraría en contradicción con la finalidad con la que se planteaba constituir un tercer fondo de préstamo a cosecheros necesitados de financiación, que se argumentaba de la siguiente manera en el proyecto de ordenanzas:

*Para que en ningún caso las haciendas de viña puedan decaer en sus labores se creará otro fondo, que con la posteridad será razonable, por el medio de que cada Individuo a quien se socorra con la suma de reales que se juzgase por bastante para la elaboración y anexidades de su hacienda, habrá de satisfacer dicha suma en el fruto, a el precio que se le señale por la cosechería la carretada, como a el todo de las viñas territoriales para que así resulte a beneficio y aumento del expresado fondo<sup>33</sup>.*

En tanto que el primer fondo tenía una doble función (mantenimiento del gremio y socorro a cosecheros) y se planteaba como temporal, sobre todo en la relativo a su cometido financiero, este “fondo lucrativo” estaba expresamente concebido para el préstamo a la producción vitícola y parece que se constituiría con una suma procedente de aquél, aunque no se especifica este aspecto tan importante. La obtención de beneficios que permitiesen el crecimiento de tal fondo se trataba en otro capítulo:

*... el importe de las sumas que el fondo franquease anualmente a los Individuos de la cosechería, devueltas en el valor de las carretadas de uva suficientes a la cantidad del desembolso, esta convertida en vino, el exceso lucrativo que resultase, después de cubierto el préstamo, aumentará indispensablemente el fondo que tiene este objeto y sucesivamente se aumentará hasta la suma que la*

---

<sup>33</sup> *Ibid.*, capítulo 16<sup>o</sup> del título 1<sup>o</sup>.

*cosechería en Junta General tenga por bastante para las atenciones y fines a que se crea esta especie de gran masa...*<sup>34</sup>

Al contrario que en el montepío de vinateros de Jerez, en el que los cosecheros tenían que devolver el principal y un interés del 2% en efectivo<sup>35</sup>, en el caso de Puerto Real los beneficiados devolverían la cantidad percibida en especie, al precio que corriese en su momento para toda la cosechería. Esto permitía a los cosecheros, si así lo deseaban o podían, vinificar por su cuenta el sobrante de sus cosechas. El planteamiento del gremio era que el beneficio (*exceso lucrativo*) para incrementar el fondo se generase con la vinificación de la uva percibida. Operación que, aunque supusiese un coste, otorgaba al vino resultante un valor con un margen de ganancia notable para ello.

Los préstamos a la producción que preveía otorgar el gremio aparentaban ser sin intereses, pero lo cierto es que los tenía encubiertos. Los cosecheros sólo deberían devolver el importe del principal prestado, pero en especie, esto es, en uva, *sin que admita a ningún cosechero la devolución del préstamo a el contado*<sup>36</sup>, según se establecía en el proyecto. De esta manera se privaba a los interesados de obtener el valor añadido correspondiente a la transformación de esa uva en vino, ganancia que se trasladaba al gremio, como hemos señalado. Había, pues, un interés no en forma de pago sino de pérdida de ingresos por parte de los cosecheros necesitados de financiación para la producción. Salvo, claro es, en aquellos casos en los que los cosecheros afectados no quisiesen o pudiesen vinificar sus uvas.

Vistos los tres fondos económicos planteados en el proyecto de ordenanzas de vinatería de Puerto Real, se observa que en tanto que el tercero de ellos preveía su incremento con la actividad “lucrativa” de la vinificación de la uva recibida en concepto de devolución de los préstamos dinerarios a cosecheros y la comercialización del caldo resultante, el segundo fondo no indicaba la actividad con la se podrían obtener los beneficios necesarios para satisfacer las utilidades de los cosecheros impositores. Pese a su detallismo, el proyec-

<sup>34</sup> *Ibid.*, capítulo 17º del título 1º.

<sup>35</sup> MALDONADO ROSSO, Javier. “Crédito agrario e interés gremial: el Montepío de vinateros de Jerez (1789-1795)”, en *XI Jornadas de Viticultura y Enología de Tierra de Barros*. Almendralejo: Escuelas Universitarias “Santa Ana”, pp. 633-643 (p. 640).

<sup>36</sup> *AHN*, C, leg. 1991-18: capítulo 17º del título 1º.

to de ordenanzas presentaba inconcreciones y contradicciones notables en materia tan importante como pretendía abarcar.

## Control del mercado de trabajo vitícola

La regulación del mercado de trabajo vitícola, que lógicamente, era una práctica generalizada y antigua, dependía de las autoridades locales<sup>37</sup>. Lo que llama la atención en el caso del proyecto de ordenanzas de la cosechería puertorealense es que se incorporase en ellas, pero podría haberse debido a la inexistencia de ordenanzas municipales al respecto. Esta cuestión no se trató en las ordenanzas de Sanlúcar de Barrameda y El Puerto de Santa María y la breve referencia que se hacía en el proyecto de las de Jerez de la Frontera sobre potestad del gremio para fijar los jornales fue suprimida por el Consejo de Castilla<sup>38</sup>.

Los promotores del proyecto acometían esta cuestión exponiendo la que era opinión generalizada de los cosecheros de la zona respecto a los jornaleros:

*Es notoriamente sabido en Puerto Real y Pueblos de su comarca de cosecha que los Jornaleros para el trabajo material de sus labores, por un efecto de malicia, que casi no deja interpretación, no asisten el número de horas suficientes a merecer el Jornal que se les señala, según la época en que lo perciven*<sup>39</sup>.

El proyecto de ordenanzas señalaba de forma expresa el horario de trabajo y advertía la inadmisión de excusas al respecto:

*El número de horas (antes de la corrupción o malicia) había sido costumbre (y es de justicia) sea de sol a sol [...] sin que sirva de pretexto la más o menos distancia a las Heredades, pues el jornal que se les consigne por los veedores*

---

<sup>37</sup> Vid. GARCÍA CABRERA, José. “Protesta jornalera y conflictividad laboral en la viticultura jerezana a lo largo del siglo XVIII”, en *Revista de Historia de Jerez*, nº 7, pp. 153-168 y GONZÁLEZ BELTRÁN, Jesús-Manuel. “Regulación laboral y conflictos en las viñas del Marco del Jerez en el siglo XVIII”, en RAMOS SANTANA, Alberto y MALDONADO ROSSO, Javier (Eds.). *La vinatería andaluza entre los siglos XVIII y XX*, Jerez de la Frontera: Peripecias Libros, 2020, pp. 191-208.

<sup>38</sup> *Archivo Histórico Municipal de Jerez de la Frontera* (en adelante, AHMJF), leg. 188, s/f: *Ordenanzas de la vinatería de Jerez*.

<sup>39</sup> AHN, C., leg. 1991-18: capítulo 1º del título 5º.

*o peritos por una y otra parte habrán de tener la consideración que más se acerque a justicia*<sup>40</sup>.

La referencia a que el jornal se establecería por los veedores de una y otra parte alude a que se planteaba que los jornales se acordasen entre sendos peritos de la cosechería y los trabajadores.

Para asegurarse el cumplimiento del horario de trabajo, los promotores del proyecto proponían sanciones para los jornaleros que lo infringiesen:

*... se le señalen 8, 15 o más días de cárcel a proporción de su falta de cumplimiento en las horas consignadas para el trabajo, y en caso que se conformen a que a prorrata se le rebaje el número de horas que haya faltado, en reales de vellón, se le exonere de la pena afflictiva de cárcel; esto sin perjuicio de lo que la experiencia enseñase en su práctica, o porque los cosecheros en conformidad con los susodichos convengan en lo que sea más útil, para cuyo punto serán arbitrarios dichos cosecheros en Junta General*<sup>41</sup>.

Con todo, lo que más les preocupaba y querían impedir los cosecheros cuantiosos puertorrealeños era la libertad de los jornaleros para contratar su trabajo en otras localidades, por lo que solicitaban del rey o del Consejo de Castilla, que eran las únicas instancias competentes para ello, expedir

*a el tiempo de la aprobación de estas ordenanzas una orden circular a los Pueblos de cosecha de esta inmediación para que así no puedan los trabajadores de esta villa, a pretexto de mayor estipendio en las poblaciones vecinas de cosecha, dejar desamparadas las labores oportunas, y de ello no parece resulta perjuicio a los insinuados trabajadores, máxime quando entre las consideraciones que tengan los Peritos será una de ellas la del costo de comestibles y demás que ponen en Fiel la Justicia de este punto*<sup>42</sup>.

---

<sup>40</sup> *Ibid.*, capítulo 3º del título 5º.

<sup>41</sup> *Ibid.*, capítulo 5º del título 5º.

<sup>42</sup> *Ibid.*, capítulo 4º del título 5º.

Procuraban los cosecheros puertorrealeños una especie de monopolio de término municipal de la mano de obra asalariada, para asegurarse su disponibilidad y poder imponer los precios de los jornales, porque con tal limitación estarían en posición más ventajosa para ello. La formación por parte del gremio de *una lista del número de Individuos trabajadores que existan con vecindad en esta Población para deducir de ella si son o no suficientes para el cultivo de las labores de las viñas*<sup>43</sup> tenía la finalidad de controlar esta mano de obra cautiva.

Estos instrumentos de control del mercado de trabajo se completaban con la imposición de multas a los cosecheros y capataces que, de cualquier manera, alterasen los jornales acordados.

## Organización

La organización del gremio prevista en el proyecto de ordenanzas era simple: los acuerdos y su aplicación se concentraban en la junta general, que sería el órgano deliberativo y decisorio, y en el director metódico, que actuaría como una especie de gerente, dada la naturaleza corporativa y empresarial que pretendía darse al colectivo. A diferencia de los casos de Jerez de la Frontera, Sanlúcar de Barrameda y El Puerto de Santa María, cuyos gremios funcionaban con una junta general y una junta particular, los promotores puertorrealeños sólo contemplaban junta general. Se establecía que este órgano se reuniría todos los domingos y miércoles del año, por lo que, al ser convocado en la propia norma, no se efectuarían emplazamientos para sus sesiones. Se podrían realizar juntas extraordinarias en casos necesarios, mediante citación con orden del día. Todas las reuniones se celebrarían en la casa del cosechero Ángel Aguado *respecto a la buena proporción*<sup>44</sup> que se le reconocía, y es muy probable que debido también a que trataba de uno de los principales promotores del gremio y sus ordenanzas.

Llama la atención la aparente consideración que tenían los promotores del gremio con los llamados cosecheros *de 3ª clase*, con cuya asistencia en número de tres y la del director metódico tendrían las juntas extraordinarias *la misma validación que si concurriesen el todo de los Individuos que compo-*

---

<sup>43</sup> *Ibid.*, capítulo 2º del título 5º.

<sup>44</sup> *Ibid.*, capítulo 2º del título 3º.

nen la cosechería<sup>45</sup>. Es plausible sospechar que ya se encargarían los cosecheros pudientes de que no se diese tal situación si los asuntos a tratar exigiesen su participación en tales juntas extraordinarias.

Obsérvese a continuación la deferencia que se tenía con ellos ante la eventualidad de reforma de las ordenanzas que les pudiese afectar negativamente:

*En caso de variar algún capítulo e estas ordenanzas o Gobierno metódico que pueda perjudicar la felicidad de los Agricultores de 3ª clase, el Director metódico con la correspondiente venia y asistencia del Director Presidente podrá pedir, y se le concederá licencia para una o más Juntas con dichos Agricultores, a efecto de persuadirles o imponerles de la pretensión o justa causa que haya para la variación de algún capítulo de los adoptados<sup>46</sup>.*

En las juntas generales donde se tratase una modificación que no hubiese tenido acuerdo previo en junta particular entre el director metódico y los cosecheros de 3ª clase, disfrutarían uno y otros de doble voto secreto. ¿Todos los cosecheros de esta clase o sólo los que hubiesen participado en las juntas particulares? Tampoco sabemos si se trataba de una concesión que pudiese ser neutralizada en la práctica, porque no conocemos la estructura de la propiedad del viñedo en Puerto Real en esos años ni hemos hallado información que nos permita saber cuántos eran los cosecheros de tercera clase ni en qué consistía esta condición, que implica que también los había de primera y segunda, cuestión que trataremos más adelante.

## Medidas coercitivas contra los disidentes

Desconocemos qué porcentaje de los cosecheros de Puerto Real representaban los impulsores del gremio; en todo caso les interesaba prevenir disidencias para poder llevar a cabo el sistema ultraproteccionista ideado. A tal efecto se señalaba:

*Todo cosechero eclesiástico o secular que no quisiere sujetarse a la aprobación de estas ordenanzas y su gobierno metódico e interno, tanto en la actualidad*

---

<sup>45</sup> *Ibid.*, capítulo 7º del título 3º.

<sup>46</sup> *Ibid.*, capítulo 4º del título 7º.

*como en la posteridad habrá de enterar a la Junta del cuerpo de cosecheros su ánimo, ya executandolo personalmente o por medio de oficio que dirija a la Secretaría para que por esta se dé cuanta en Junta General y masticados los fundamentos que motiven tal pretensión, si se evidenciase que termina esta en algún particular egoísmo, u otro semejante, separándose con frívolos pretextos del objeto que anima la cosechería a el fomento de la Agricultura, beneficios de la población y de la Real Hacienda, habrá de tomar el partido dicho cosechero de enjenar su hacienda por su lexitimo valor a la cosechería, o en el caso de permanecer en el territorio de Puerto Real se le prohíbe de las regalías que por el Privilegio están concedidas a las viñas<sup>47</sup>.*

Y establecía el proyecto de ordenanzas, de manera taxativa, las prohibiciones y controles que se les aplicarían a los cosecheros que no quisiesen “sujertarse” al sistema ultraproteccionista que los impulsores del gremio querían poner en práctica:

*También tendrá entendido tal clase de cosechero que no podrá entrar en rol para la venta pública ni del territorio los vinos de su cosecha y para su extracción a los parajes de América, y por consiguiente para precaver los fraudes que con este motivo debe sospecharse de tal deporte de cosechero, no deberá extrañar que el cuerpo que forma estas Ordenanzas sobrelleve sus Almacenes y tome quantas providencias juzgase convenientes para no experimentar daños que deven temerse en perjuicio de la Agricultura<sup>48</sup>.*

Raro sería que en caso de disidencia no “evidenciase” el gremio *algún particular egoísmo* en tal postura, habida cuenta de la demostrada determinación que tenía de controlar la actividad vinatera de la localidad. La disyuntiva que se ofrecía a tales cosecheros no era tal, realmente, puesto que se les empujaba a optar por la enajenación de su viña al gremio, en el afán de éste de actuar como compañía privilegiada *sui generis*.

---

<sup>47</sup> *Ibid.*, capítulo 18 del título 1º.

<sup>48</sup> *Ibid.*, capítulo 19º del título 1º.

# CAUSAS Y PROMOTORES DE LAS ORDENANZAS

Analizado el proyecto de ordenanzas, debemos reflexionar a continuación sobre las causas de su iniciativa, la coyuntura en la que surgió y quiénes fueron sus promotores.

## Coyuntura y causas

En los años de gestación formal del gremio y de su proyecto de ordenanzas, Puerto Real atravesaba una desfavorable situación económica y social que provenía de una progresiva pérdida de peso específico de la Bahía de Cádiz en el comercio con América como consecuencia de la sustitución del monopolio gaditano por el comercio libre establecido a favor de otros puertos españoles a partir de 1765 y, sobre todo, desde 1778<sup>49</sup>; aunque Iglesias Rodríguez ha constatado una actividad creciente de navíos españoles y extranjeros en el caño del Trocadero<sup>50</sup>. A ello hay que sumar los efectos negativos para el comercio indiano y exterior de la guerra que mantuvieron España e Inglaterra entre 1796 y 1802, que incluyó el bloqueo de la Bahía de Cádiz entre 1797 y 1799<sup>51</sup>. Esto trajo consigo un considerable descenso de la población, principalmente en la última década del siglo<sup>52</sup> y un empeoramiento de las

---

<sup>49</sup> Ya en 1787 un informe del Consulado Nuevo de Sevilla indicaba la pérdida de competitividad de los vinos y aguardientes andaluces frente a los catalanes como consecuencia del comercio libre con las colonias americanas, según analiza TINOCO RUBIALES, Santiago. “El Consulado Nuevo de Sevilla y el comercio libre: un balance en 1787”, en FONTANA, Josep; Bernal, Antonio-Miguel *et alii*: *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*. Madrid: Fundación Banco Exterior, pp. 107-121 (pp. 117-118).

<sup>50</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan-José. “El ‘canal prodigioso’: El caño del Trocadero en el siglo XVIII”, *Matagorda. Revista de Estudios Puertorrealenses*, nº 1, 2015, pp. 47-77 (pp. 55-56).

<sup>51</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan-José. *La villa de Puerto Real en la Edad Moderna (1483-1812)*. Málaga: Fundación Unicaja, 2003, pp. 131-132.

<sup>52</sup> CRUZ BELTRÁN, José-María. “Configuración urbana y evolución demográfica”, en MURO OREJÓN, A. *et alii*: *Puerto Real*. Cádiz: Diputación Provincial, 1983, pp. 21-43. ORTIZ CANO, Consolación. “La villa de Puerto Real a finales del siglo XVIII. Análisis del Padrón de 1798”, en *II Jornadas de Historia de Puerto Real*. Puerto Real: Ayuntamiento, 1994, pp. 181-202. DOÑORO RODRÍGUEZ, Olga-María. *Puerto*

condiciones de vida de los vecinos. Situación que se vio posteriormente agravada por la irrupción de la epidemia de fiebre amarilla a partir de agosto de 1800<sup>53</sup> y los retrasos del pago al personal de maestranza de La Carraca y del Real Carenero del puente de Suazo por parte de la corona<sup>54</sup>.

Pero, aunque cualquiera de estas circunstancias hubiese podido tener alguna incidencia en la ofensiva ordenancista de carácter ultraproteccionista, ninguna de ellas estuvo en su origen. La idea de algunos cosecheros de dotarse de unas ordenanzas tan proteccionistas partía de 1789, al menos, después de comprobar que sus intentos de hacer valer en las instancias judiciales territoriales el privilegio concedido por los Reyes Católicos generaba un bucle procedimental sin fin. Y cobró impulso tras la real provisión de la Chancillería de Granada de 1793, que no solo no satisfacía su aspiración de impedirles a los montañeses la venta de vino de calidad superior si carecían de esta clase los vinateros, sino que además les advertía que no podían *introducir clandestinamente vinos a pretexto de sus cosechas*<sup>55</sup>. La desconfianza en la vía jurídica fue causa sobrevenida de la reacción gremialista y ordenancista de los vinateros puertorrealeños, la causa principal y originaria fue el conflicto que mantenían con los taberneros por el control del mercado local de vinos.

¿Tan importante era la cuota local de ventas para la cosechería puertorrealeña? Para aproximarnos a ello necesitamos conocer la producción media anual de vino. No disponemos de datos precisos, pero cabe suponer que entre los años 1795 y 1800 la extensión del viñedo podría haber estado en torno a las 902 aranzadas existentes en 1808<sup>56</sup>. Aunque resulta difícil estimar el rendimiento medio anual de esta superficie de viñedo, porque se necesitarían datos sobre las proporciones de los tipos de suelos vitícolas y las variedades de vid cultivadas en ellos así como sobre las prácticas de cultivo aplicadas

---

*Real en el siglo XIX: las bases demográficas y sociales del desarrollo.* Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2002, pp. 39-40.

<sup>53</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan-José. “El siglo XIX: decadencia y recuperación. 1.- Los jalones de la crisis”, en MURO OREJÓN, A. *et alii: Puerto Real*, pp. 65-76; e IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.-J. *La villa de Puerto Real...*, pp.132-135.

<sup>54</sup> *AHMMPR*, 1234-17B.

<sup>55</sup> *AHMMPR*, 2105-0, f. 57 y ss.

<sup>56</sup> *AHMMPR*, Contribuciones, 1815-1817, *Estado comparativo y demostrativo de la Riqueza Territorial y Almas de que se componía el vecindario de la villa de Puerto Real en el año de 1808 y lo que es en el corriente de 1817 de resultas de invasión de los enemigos en 1810.*

en la localidad, cabe hacer un acercamiento a partir de lo que sabemos de otras ciudades de la zona. Los cosecheros de Jerez de la Frontera decían que se obtenían dos botas de mosto por aranzada de viñedo<sup>57</sup>, pero se trataba de una estimación interesadamente hecha a la baja. Esteban Boutelou obtuvo información en Sanlúcar de que una aranzada de viña en buen suelo y bien cultivada podía producir uva para obtener cuatro botas de mosto<sup>58</sup>. Del estudio de las contabilidades de dos viñas jerezanas, la del Hospital de la Hermandad de la Caridad, en el pago de Añina, y la que poseía la prestigiosa casa vinatera CZ en el pago de La Gallega, se ha podido establecer que a finales del siglo XVIII la producción media anual estuvo en torno a 3,1<sup>59</sup> y 3,6<sup>60</sup> botas por aranzada de viñedo, respectivamente. Teniendo en cuenta que el suelo agrario de Puerto Real no es tan generoso en albarizas como los de las tres principales localidades de la zona ni el cultivo era tan esmerado, según los propios cosecheros, podemos estimar, aparte de la uva destinada al consumo al verdeo, un promedio de 2,5 botas por aranzada, lo que situaría en torno a una media anual de 2255 botas de mosto la producción de Puerto Real en estos años. Pero hemos de tener en cuenta que de este volumen una parte se destinaría a vinagre y otra, mayor, a aguardiente; y como para obtener una arroba de este destilado se necesitaba tres o cuatro arrobas de vino, a la producción total habría que restarle el volumen empleado en tales productos vínicos, que son magnitudes que no podemos cifrar por falta de información al respecto.

Sobre el consumo de vino en la localidad apenas contamos con datos: sólo tenemos información de la venta en tabernas para 1793, año en el que podría haber estado en torno a 425 botas, según la proyección de los datos oficiales

---

<sup>57</sup> AHMJF, leg. 265-8143.

<sup>58</sup> BOUTELOU, Esteban. *Memoria sobre el cultivo de la vid en Sanlúcar de Barrameda y Xerez de la Frontera*. Madrid: Imprenta de Villalpando, 1807, pp. 87-89.

<sup>59</sup> MARTÍNEZ RUIZ, José-Ignacio. “Los costes de producción del viñedo en Jerez (c. 1650-c. 1800)”, en RAMOS SANTANA, A. y MALDONADO ROSSO, J. (Eds.): *La vinatería andaluza...*, 2020, pp.79-107 (pp. 87-88). El autor ofrece el rendimiento de 2,68 carretadas de uva por aranzada; valor sobre el que hemos estimado la producción de mosto en las 3,1 botas señaladas.

<sup>60</sup> MALDONADO ROSSO, Javier. “El transporte de los vinos de Jerez en su fase productiva (segunda mitad del siglo XVIII)”, en *Bajo Guadalquivir y Mundos Atlánticos*, nº 2, 2020, pp. 110-13

de su primer cuatrimestre<sup>61</sup>. A falta de otras fuentes, una vía de aproximación al conocimiento del consumo en tabernas es su inducción a partir de las cantidades a las que se remataban los arredramientos de los arbitrios que se cargaban al vino vendido al por menor. Habida cuenta de que los arrendatarios tenían que incluir en sus cálculos los costes de gestión (principalmente los salarios de sus dependientes encargados de la recaudación y control de fraudes) y la previsión de una considerable ganancia, los importes de los remates indican el consumo mínimo estimado por ellos. En Puerto Real se aplicaban tres arbitrios en los años que nos ocupan: de 4 reales de vellón para fuentes y cañerías, de 3 r.v. para carretera y de 1 r.v. para el fondo municipal de Propios, por cada arroba de vino<sup>62</sup>. Para 1800, este último se remató en 16100 r.v.<sup>63</sup>, lo que revela que se esperaba un consumo de más de 16100 arrobas (536 botas) de vino; pero el arbitrio de 4 r.v., que se remató en 80350 r.v.<sup>64</sup>, nos conduce a un volumen superior a 20837,5 arrobas, esto es, a más de 694,5 botas. Es plausible considerar, pues, que la cantidad de vino vendido al por menor en tabernas podría situarse en torno a 900/1000 botas anuales. Y a este volumen habría que sumarle el vino vendido fraudulentamente y el que se consumía en otros ámbitos sociales: centros de trabajo durante la jornada laboral (haciendas de campo, salinas, embarcaciones, canteras...), instituciones hospitalarias y asistenciales y domicilios de sectores pudientes, en los que se solía comprar al por mayor (en arrobas o medias arrobas) directamente a los cosecheros.

En atención a lo dicho, el consumo del vino puertorrealense en la villa, sobre todo si se evitaban entradas tanto autorizadas como fraudulentas de caldos foráneos, podría haberse situado a finales del siglo XVIII en torno a 1200/1300 botas anuales; esto es, algo más de la mitad de la cosecha: un

---

<sup>61</sup> *AHMPR*, 2105-0, f. 85.

<sup>62</sup> Sobre estos arbitrios, véanse los siguientes estudios: MURO OREJÓN, Antonio. *Puerto Real en el siglo XIX*. Puerto Real: Ayuntamiento, 1992, p. 44.; IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan-José. *La villa de Puerto Real...*, pp. 110-113; y ANARTE AVILA, Rafael. *El municipio de Puerto Real desde las reformas de Carlos III hasta la instauración del Régimen Liberal (1760-1835)*. Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2003, pp. 236-243.

<sup>63</sup> *AHMPR*, 1234-17B.

<sup>64</sup> *Ibid.*

porcentaje muy considerable. Así pues, el conflicto entre cosecheros y taberneros por el control del mercado local de vinos, constituyó la causa originaria y principal de la iniciativa para la consecución de unas ordenanzas de vinatería con las que sus promotores confiaban que tal pugna se zanjase definitivamente a su favor y, secundariamente, al del ramo de hacendados de viña. Pero, al contrario que en otras localidades vinateras de la zona, los promotores fueron mucho más allá de las prohibiciones y prerrogativas habituales para intentar encorsetar el mercado local del vino y plantearon un sistema de control absoluto de la actividad vitivinícola desarrollada en Puerto Real, que contemplaba incluso el acceso del gremio a la propiedad de la tierra y su actuación como compañía privilegiada *sui generis*.

## Cosecheros y promotores

El ramo de cosecheros de Puerto Real es un grupo del que conocemos muy poco, porque apenas ha sido estudiado. No obstante, por lo tratado hasta aquí cabe otorgarle una notable importancia económica y social, que habrá que ponderar cuando sea posible.

La categorización en tres clases de cosecheros que se desprende del proyecto de ordenanzas tiene interés no sólo para el conocimiento de tal grupo, sino de la sociedad puertorrealena de la época. Tal división podría asentarse sobre el tamaño de la propiedad del viñedo, en cuyo caso cabría especular que los cosecheros de tercera clase fuesen los de menos de 6 aranzadas de viña, que era la superficie mínima a partir de la cual se les permitía que pudiesen montar puesto propio para la venta al por menor de los vinos de la cosecha; pero, si no era así, ignoramos cuál sería la extensión de viñedo en la que se establecería el umbral entre las otras dos clases de vinateros. Aunque, como señala Iglesias Rodríguez, en la segunda mitad del siglo XVIII la “concepción tripartita de la sociedad se presenta en buena medida como superada por la propia realidad”<sup>65</sup>, puede ser también que la categorización se basase en una ligera adaptación de la división estamental del Antiguo Régimen (nobleza, clero y estado llano) a la conveniencia de los promotores de las ordenanzas; en cuyo caso, las tres categorías de cosecheros podrían haber sido las de patri-

---

<sup>65</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan-José. *La villa de Puerto Real...*, pp.95-96.

cios, eclesiásticos y pertenecientes al estado llano o tercera clase. En tal caso, la clase de cosecheros patricios estaría constituida no sólo por nobles sino también por propietarios distinguidos, esto es, situados en una alta posición social lograda merced al ramo vitícola o a otras actividades. Dicho de otra manera: puede que los cosecheros patricios no tuviesen que ser propietarios vitícolas cuantiosos, pero sí próceres locales. De esta manera, la burguesía puertorraleña carente de estatus nobiliario se igualaría a hidalgos y titulados en este patriciado. Si consideramos la probabilidad de que en Puerto Real, como sucedía en Jerez, algunos montañeses adinerados procuraban que se les reconociese la hidalguía que decían tener, la condición de patricio resultaría para algunos cosecheros más necesaria<sup>66</sup>. Cabe, incluso, que la categorización combinara tamaño de propiedad y distinción social, pero no tenemos base documental para ninguna de estas hipótesis.

En cuanto al número de cosecheros existentes en Puerto Real en los años 1795-1800, no lo conocemos con exactitud, pero si consideramos que en el Padrón General de Riqueza del Reino en 1818, denominado en Puerto Real “Apeo y valuación general del capital y productos específicos de todas las tierras, edificios y propiedades de este Pueblo “se registran 94 propietarios<sup>67</sup> para una menor extensión de viñedo que la existente en 1808, como consecuencia de la ocupación francesa de 1810-1812 así como de la propia evolución del ramo vitivinícola y puede que de cierto cambio en la estructura de la propiedad del viñedo, cabe considerar que a finales del siglo XVIII los propietarios vitícolas superarían un centenar.

La cifra de 45 cosecheros que suscribieron un poder notarial en 1800, para contratar con la Real Hacienda la renta de los ramos de vino y vinagre al por mayor y menor correspondiente a la villa<sup>68</sup>, y la de 35 en otra de 1802 con igual finalidad<sup>69</sup>, abunda a favor de la posibilidad de que se número pasase del centenar, dado que sólo se buscaría la firma de los propietarios más importantes y pudientes para un asunto de tal naturaleza. En todo caso, la cuantificación más precisa de los vinateros de Puerto Real en los años de su

<sup>66</sup> *Ibid.*, p. 94. Destaca Iglesias Rodríguez que en la segunda mitad del siglo XVIII los recibimientos de hidalgos realizados por el cabildo fueron numerosos.

<sup>67</sup> *AHPC*, Gobierno Civil, caja 20.

<sup>68</sup> *AHPC*, PNP, leg. 180, folios ilegibles.

<sup>69</sup> *AHMPR*, 2105-0, ff. 163 y ss.

agremiación formal así como el tamaño de las haciendas y la estructura de la propiedad del viñedo son aspectos que están pendientes de estudio.

De ese centenar (corto o largo) de cosecheros, fueron 12 los promotores (al menos, formales) del gremio y de sus ordenanzas: los eclesiásticos Juan-Ventura Díaz Cantillo (cura párroco), Francisco Suárez (teniente de iglesia) y Benito Ramos; los hacendados Ángel Aguado, Manuel Salazar, Nicolás Moreau, Joaquín Belio y Esteban Miguel García así como los también vinateros Juan de Luque, Ildefonso Barba y Luis Moreno. Excepto estos tres últimos, los demás recibieron el tratamiento de “don” en la escritura pública por la que otorgaron poder, en su nombre y en el de *los demás que en la actualidad lo son y en lo venidero sean*, a favor del también vinatero “don” José Bocio, el día 2 de junio de 1795<sup>70</sup>, para que gestionase la ejecución de la real provisión de la Chancillería de Granada de 1793, en la manera en la ellos la interpretaban, y el establecimiento de ordenanzas de cosechería. ¿Están aquí representadas las tres clases de cosecheros que se distinguían? Es probable.

¿Qué sabemos de estos promotores? Joaquín Belio, era médico titular de la villa, función en la que destacó durante la epidemia de fiebre amarilla<sup>71</sup>, y poseía 60 aranzadas de tierra (viña, pinar y cereal) y de parte de una fábrica de curtidos<sup>72</sup>. Recuérdese que Nicolás Moreau, junto con Belio y José Rodríguez Boente habían propuesto en 1798 al Ayuntamiento convertirse en abastecedores del vino al por menor. Juan de Luque Sierra era zapatero y propietario de dos viñas y otras tierras<sup>73</sup> y fue depositario del Pósito Agrícola en 1794<sup>74</sup>. José Rodríguez Boente, aunque no figure como otorgante en la citada escritura, fue el anterior apoderado principal de los cosecheros a tal fin, por lo debe considerarse entre los promotores: era procurador de justicia, ganadero y poseía una viña de tres aranzadas<sup>75</sup>. Pero parece que entre los promotores tuvo especial relevancia Ángel Aguado, capitán retirado y agregado a la Plana Mayor de Cádiz, investido de fuero militar, por tanto. En

---

<sup>70</sup> AHN, C., leg. 1991-18, s/f.

<sup>71</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan-José. *La villa de Puerto Real...*, p. 133.

<sup>72</sup> ANARTE AVILA, Rafael. *El municipio de Puerto Real...*, p. 411.

<sup>73</sup> *Ibid.*, p. 418.

<sup>74</sup> RUIZ GALLARDO, Manuel. *El Pósito Agrícola de Puerto Real (1788-1833)*. Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, p. 108.

<sup>75</sup> ANARTE AVILA, Rafael. *El municipio de Puerto Real...*, p. 422.

él y en Esteban Miguel Macía delegó, el 3 de noviembre de 1799, José Bocio su representación y encargó a los representantes legales del gremio ante el Consejo de Castilla, la Real Chancillería de Granada, la Real Audiencia de Sevilla y la Justicia de Puerto Real que fuese a ellos a quienes informasen de sus gestiones y que cumpliesen sus órdenes<sup>76</sup>. Ángel Aguado era hijo del cargador a Indias Roque Aguado, que fue regidor perpetuo de la villa entre 1792 y 1797<sup>77</sup>. Su hermano Roque Aguado era del Orden de san Juan y alguacil mayor (con asiento en el cabildo municipal)<sup>78</sup>. Él también fue municipal, como regidor electivo en 1788-1789 y 1802<sup>79</sup>. Recuérdese que el lugar de celebración de las juntas del gremio sería su casa y sépase que junto con Francisco-José Casado de la Peña pujó para hacerse con el arrendamiento de los arbitrios impuestos sobre la venta por menor de vino y con la renta del aguardiente de la localidad<sup>80</sup>.

Conviene señalar también a quien se destacó como contrapunto: Valentín de la Cotera, propietario de tienda de montañés, interventor de Propios en 1790, arrendador de las rentas de Medida de Caldos y Granos, Alhóndiga, Peso y Romana, y del Aguardiente<sup>81</sup>. Fue portavoz del gremio de taberneros en el conflicto con los vinateros. No sabemos cuándo accedió a ser propietario de viña, pero en 1798 se presentaba y hacía valer su doble condición de cosechero y tabernero<sup>82</sup>. Una estrategia de integración vertical de la propiedad que fue habitual entre los montañeses de Jerez de la Frontera y El Puerto de Santa María. En 1799 y 1800 fue arrendatario, junto con José de Rueda Ceballos, de los arbitrios sobre el vino<sup>83</sup>, y el último de estos años fue uno de los cosecheros otorgantes del referido poder para la contratación de la renta real de los ramos del vino y vinagre al por mayor y menor<sup>84</sup>, que también firmó Ángel Aguado. La enemistad entre ambos era manifiesta. A tenor de sus argumentos sobre algunas pretensiones del gremio, que hemos referido

<sup>76</sup> *AHN*, 1991-18, s/f.

<sup>77</sup> ANARTE AVILA, R. *El municipio de Puerto Real...*, p. 410.

<sup>78</sup> *AHMMPR*, Actas Capitulares de 1800.

<sup>79</sup> ANARTE AVILA, R. *El municipio de Puerto Real...*, p. 176.

<sup>80</sup> *AHMMPR*, 3024-7.

<sup>81</sup> ANARTE AVILA, R. *El municipio de Puerto Real...*, p. 179.

<sup>82</sup> *AHMMPR*, 2125-0, f. 138.

<sup>83</sup> *Ibid.*, 1234-17B.

<sup>84</sup> *AHPC*, PNPR, leg. 180, foliación ilegible.

líneas atrás, Valentín de la Cotera discreparía del proyecto de ordenanzas, pero si escribió algo al respecto, no lo hemos encontrado.

El conocimiento de los promotores del proyecto de ordenanzas de Puerto Real es otra tarea necesaria para conocer mejor sus intereses y cuanto se refiere a la vitivinicultura de la villa a finales del siglo XVIII, pues el sistema planteado en las ordenanzas y en particular algunos aspectos de ellas hacen sospechar que éstas se promovieron principalmente a beneficio de los cosecheros “patricios”,

## DESENLACE DEL PROYECTO

¿Se aprobaron las ordenanzas que presentaron los promotores del gremio? La España de los años de tramitación del proyecto vivía una situación muy convulsa, marcada por la discrepancia entre francófilos y anglófilos respecto a la posición que convenía tomar en la pugna que Francia e Inglaterra mantenían por la hegemonía en Europa y América, los intereses dinásticos de la familia Borbón en Parma y las tensiones que la compleja gama de fuerzas reformistas y reaccionarias mantenían entre ellas y entre sí mismas en torno al alcance y al ritmo de la modernización que necesitaba el país. En tales circunstancias, pese a su naturaleza ultraproteccionista, no hay que descartar por completo la posibilidad de que el proyecto de ordenanzas de la cosechería de Puerto Real, aunque con algunas correcciones, hubiese podido encontrar acomodo; sobre todo si, como le decía a finales de 1796 el fiscal Fornell a Godoy, los magistrados del Consejo de Castilla eran unos incompetentes en materia económica<sup>85</sup> y la institución se vio afectada en estos años por “una gran inestabilidad”<sup>86</sup> debido nombramientos, ceses y reposiciones de jueces de sala de las diferentes facciones ministeriales. No obstante, los indicios que tenemos sugieren que el proyecto no fue aprobado.

---

<sup>85</sup> LÓPEZ, François. *Juan Pablo Fornell et la crise de la conscience espagnole au XVIII siècle*. Burdeos: École des Hautes Études Hispaniques, 1972, pp. 561-562; cit. en CORONAS GONZÁLEZ, Santos M. *Ilustración y Derecho. Los fiscales del Consejo de Castilla en el siglo XVIII*. Madrid: Ministerio para las Administraciones Públicas, 1992, pp. 227-228.

<sup>86</sup> MOLAS RIBALTA, Pere. “La red Godoy”, en MELÓN, MIGUEL-Ángel; LA PARA, Emilio y PÉREZ, Fernando-Tomás (eds.). *Manuel Godoy y su tiempo*, Mérida: Junta de Extremadura, 2003, T. I, pp. 361-379 (p.368).

El fiscal de Consejo de Castilla que se ocupó del asunto puso un sinuoso y efectivo reparo inicial: pidió que se remitiese a la Real Audiencia de Sevilla<sup>87</sup> a fin de que se tomase la opinión de las partes afectadas y, sobre todo, que su homólogo en el tribunal hispalense corrigiera las ordenanzas *en lo que las considere defectuosas* así como que se le informase del resultado de tales actuaciones, para poder considerarlo entonces<sup>88</sup>. Desafortunadamente, no hemos encontrado ninguna otra referencia sobre el particular –lo que no quiere decir que no haya– en los fondos documentales de ambos tribunales. Más significativo es que en los muchos expedientes relacionados con el ramo vitivinícola existentes en el Archivo Municipal de Puerto Real tampoco aparezca mención alguna al gremio de cosechería ni a sus ordenanzas; institución y privilegio que habrían hecho valer los vinateros para la defensa de sus intereses en caso de que se hubiesen aprobado. No parece, pues, que la iniciativa saliese adelante. ¿Llegó el asunto a la Audiencia de Sevilla? En tal supuesto ¿la dejó aletargarse el fiscal<sup>89</sup>? ¿Tuvo entrada en el Ayuntamiento puertorrealeño<sup>90</sup>? No lo sabemos.

En cualquier caso, el proyecto de ordenanzas de la cosechería de Puerto Real es un testimonio de notable interés acerca de la mentalidad conservadora y ultraproteccionista que pugnaba en la España de la crisis del Antiguo Régimen con la corriente económica reformista de signo liberal moderado, que ya se había implantado parcialmente en la vinatería del Marco del Jerez dos décadas antes<sup>91</sup>.

---

<sup>87</sup> Se conserva copia del expediente enviado al tribunal de Sevilla en *AHN*, C., leg. 8420.

<sup>88</sup> *AHN*, C., leg. 1991-18.

<sup>89</sup> Es probable que se tratase de José Hevias Noriega, pero no conocemos su actuación como fiscal. Al respecto, *vid.* GÓMEZ RIVERO, Ricardo. “Ministros del Consejo de Castilla (1814-1820)”, en *Anuario de Historia del Derecho Español*, 2005, n.º 75, pp. 277-330 (p. 310) y ARIAS DE SAAVEDRA ALÍAS, Inmaculada. “Los fiscales de la Audiencia de Sevilla en el siglo XVIII. Notas para su historia.”, en *Cuadernos de Historia Moderna*, 2011, n.º 36, pp. 129-150 (p. 250).

<sup>90</sup> En las reuniones del cabildo municipal sólo hemos encontrado una mención a la existencia de asuntos pendientes *de la mayor importancia* como los relacionados con la *defensa de los privilegios de esta villa*, pero no sabemos a cuáles de ellos aludía. *Vid.* *AHMPR*, Actas capitulares, 1800, sesión del 14 de noviembre, s/f.

<sup>91</sup> MALDONADO ROSSO, Javier. *La formación del capitalismo...*