

LOS PUERTOS GADITANOS EN TIEMPOS DEL DESCUBRIMIENTO

Juan-José Iglesias Rodríguez

en David González Cruz (dir.): *Gestación, perspectivas e historiografía del descubrimiento de América*, Madrid, Sílex, 2018, pp. 263-289. ISBN: 9788477375487.

El desarrollo histórico de Cádiz durante la Edad Moderna (y, sobre todo, su esplendor dieciochesco) no puede entenderse de manera aislada. Debe analizarse siempre con relación al entorno de su bahía y, en la medida de lo posible, al sistema portuario y urbano de la Andalucía atlántica. Entre los historiadores que nos han ayudado a adoptar esta perspectiva, es imprescindible tener presente a Juan

José Iglesias Rodríguez, catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Sevilla, autor de una extensa obra académica en la que descuellan diferentes monografías sobre localidades como Puerto Real, Sanlúcar de Barrameda o, singularmente, El Puerto de Santa María.

La bibliografía del profesor Iglesias se ha visto enriquecida recientemente por el artículo al que dedicaremos estas líneas, “Los puertos gaditanos en tiempos del Descubrimiento”, publicado en el libro *Gestación, perspectivas e historiografía del descubrimiento de América*, volumen aparecido en 2018 bajo coordinación de David González Cruz, catedrático de Historia Moderna en la Universidad de Huelva. González Cruz e Iglesias Rodríguez han sido colaboradores habituales durante años. Los unen, además de una cordial amistad, unos intereses históricos comunes o complementarios, empeñados en esclarecer el pasado del litoral bajoandaluz durante el Antiguo Régimen. González Cruz, en particular, se ha propuesto renovar nuestra visión sobre el Descubrimiento, reivindicando el papel crucial que desempeñaron en él los puertos y la marinería onubenses. En escaso tiempo, ha editado tres libros de obligada y amena lectura, que conviene recordar: *Descubridores de América. Colón, los marinos y los puertos* (2012), *Versiones, propaganda y repercusiones del Descubrimiento de América. Colón, los Pinzón y los Niño* (2016) y *Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo en la época de los descubrimientos (siglos XV y XVI)* (2018). Este cuarto ejemplar de la serie conjuga, como es habitual, las colaboraciones de miembros del círculo académico de González Cruz, tales como Julio Izquierdo Labrado o Diego Roperio Regidor, y las de expertos nacionales e internacionales como David Abulafia, Manuel Lobo Cabrera o Miguel Molina Martínez.

Entre estos últimos, la participación de Iglesias Rodríguez responde a “la pertinencia de incluir a los puertos gaditanos en esta monografía colectiva”, según palabras del propio González Cruz. Tal premisa se basa en la asentada visión

sistémica sobre los puertos andaluces de Iglesias, aquí fortalecida con referencias al pensamiento de Pierre Chaunu, favorable también a ver las cosas de este modo. “En realidad, todo el arco atlántico peninsular meridional, desde el cabo de San Vicente hasta Gibraltar, se hallaba fuertemente integrado en unas mismas coordenadas geo-históricas y la relación entre los puertos que formaban parte de este espacio litoral resultó muy estrecho”, sostiene el autor, recordando al tiempo cómo los viajes colombinos sucesivos dieron inicio o término en núcleos como Sanlúcar de Barrameda o el propio Cádiz. “Por esta razón, tiene pleno sentido dedicar un espacio a los puertos gaditanos a la hora de visitar el apasionante tema del descubrimiento de América y de reexaminarlo a la luz de nuestros días” (p. 263).

El paseo histórico empieza en El Puerto de Santa María, al que Iglesias Rodríguez presenta, siguiendo datos de Annie Molinié-Bertrand y cuestionando los de Rafael Sánchez Saus, como la villa más poblada a fines del XV y principios del XVI, más incluso que Cádiz, gracias a sus alrededores de 9.000 habitantes. El Puerto vivía en buena medida del mar, de la pesca, el comercio o el corso, y se hallaba bajo la égida de los La Cerda, duques de Medinaceli, protagonistas relevantes de la gesta colombina, protectores un tiempo del Almirante y de otros hombres como Juan de la Cosa, que delineó allí su célebre mapamundi, primera proyección de América en la visión europea del mundo.

La siguiente estación tiene lugar en Sanlúcar de Barrameda, cuyo retrato no difiere excesivamente de El Puerto. Se trataba de otra villa volcada sobre las actividades marítimas y dominada por un linaje de señores, los Guzmanes, duques de Medina Sidonia, aunque en este caso merezca también atención la próspera industria vinatera, así como la colaboración especial con Sevilla en el marco de la Carrera de Indias. En efecto, la elección de la capital hispalense como sede de la Casa de la Contratación subrayó la funcionalidad de Sanlúcar como su antepuerto en la desembocadura del Guadalquivir, en la etapa inicial del largo viaje oceánico que conectaba Castilla con el continente americano, y tal circunstancia coadyuvó al desarrollo social y económico que experimentó a fines del XV y durante todo el XVI. El análisis de Iglesias, sin embargo, rehuye limitarse solo a esta célebre circunstancia y, bebiendo de los últimos estudios de Araceli Guillaume-Alonso, recuerda también la importancia para Sanlúcar de los contactos con regiones próximas o limítrofes, desde la actual costa onubense hasta el norte de África.

Cádiz, tercera parada de este derrotero gaditano, es definido como el “gran entrepôt”. Desde luego, hay que cuidarse mucho de suponer a la ciudad de fines del XV una relevancia equiparable a la que logró alcanzar con bastante posterioridad. Pero Iglesias advierte igualmente de los peligros de infravalorarla a la vista

de algunos padrones incapaces de reflejar con corrección la numerosa población flotante que pasaba por aquella urbe en medio del mar, casi una isla, caracterizada por su calidad de conector comercial de la época y potenciada por ventajas institucionales como la presencia de un obispado. Para reforzar su visión de la pujanza de Cádiz, el autor recurre a un precioso dibujo de 1513 conservado en Simancas, que conjuga con la información de la bibliografía y las fuentes textuales. La traza anónima revela el perfil de una ciudad que, surgida al calor del lienzo de su muralla medieval, la había rebasado considerablemente.

La intensa señorialización de la costa gaditana, fenómeno común al litoral onubense, protagonizada por dinastías como los Guzmán, los La Cerda o los Ponce de León, empujó a los Reyes Católicos a crear un espacio realengo. Tal fue la lógica que inspiró la fundación de Puerto Real en 1483, acontecimiento insuflado de esperanzas que no se cubrieron enteramente, en gran medida porque la Corona no tardó en ganar nuevos enclaves en la región. Cádiz, especialmente, regresó a la jurisdicción real, aunque antes ya había experimentado lo mismo el renombrado Palos de la Frontera y después, en 1502, Gibraltar. La expansión del realengo y de la autoridad regia representó una meta que los Reyes Católicos persiguieron siempre frente a otros poderes y jurisdicciones como la alta nobleza. En la zona, la plasmación de esa lucha se imbricó con la voluntad de proyectarse sobre la costa atlántica que, antes incluso de la epopeya americana, guardaba relación con el control del estrecho y las relaciones con el norte de África.

La mayoría de estos puertos, por no decir todos, vivían de actividades que en buena medida desarrollaban en Berbería. Una era la pesca de altura, que solía aprovechar los caladeros marroquíes. Otra era el comercio, gracias al cual se re-exportaban a los mercados norteafricanos manufacturas europeas y, a cambio, se importaban materias primas, alimentos y otros productos básicos. Finalmente, la última forma de aprovechar esta proximidad no era otra que la mera depredación. Los castellanos realizaban cabalgadas y correrías entre musulmanes y recurrían frecuentemente al corso. Existe la tentación de entender estos acontecimientos desde una perspectiva exclusivamente económica, pero no debe olvidarse su significación para la cultura nobiliaria de la época y ni que servían como respuesta a otras agresiones previas.

Así que, en el tiempo de Colón, la vida de los puertos gaditanos estaba marcada por numerosos factores: los equilibrios internos entre ellos, la progresión del realengo frente al señorío, la integración en el naciente comercio global, las cambiantes relaciones con Berbería... En el restringido margen que permiten pocas decenas de páginas, Juan José Iglesias ha trazado el contorno histórico de

aquel momento y nos ha advertido sobre su complejidad, cuyo corolario fue el hecho americano. Quienes hemos sido sus alumnos en las aulas, o los lectores de sus trabajos anteriores, o ambas cosas, no nos sentiremos sorprendidos por este logro. Durante años, el profesor Iglesias se ha caracterizado por una admirable capacidad para contemplar la Historia desde una perspectiva totalizadora, relacionar sutilmente sus diferentes dimensiones y proponer síntesis eficaces. En este brillante ejercicio ha dejado constancia nuevamente de ese saber hacer.

José-Manuel Díaz Blanco
Universidad de Sevilla

SAL PARA LAS ALMADRABAS DEL DUQUE DE MEDINA SIDONIA (EL ABASTECIMIENTO DE LAS PESQUERÍAS DE ATÚN DE CONIL Y ZAHARA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI).

Antonio Moreno Ollero

Cartare (Boletín del Centro de Estudios de la Costa Noroeste de Cádiz), nº 8, 2018, pp. 144-154.

Antonio Moreno Ollero, reputado medievalista, da a conocer en este artículo la importancia que tuvieron las salinas de El Puerto durante la primera mitad del siglo XVI en el abastecimiento de sal para las almadrabas que los duques de Medina Sidonia tenían en las localidades de Conil y Zahara.

Señala el autor que la sal se empleaba para la preparación y conservación del atún en salmuera (previamente troceado) que se llevaba a cabo en las chancas de las

almadrabas así como para la conservación del atún en fresco o en verde (piezas enteras recién capturadas) durante su transporte.

Según los datos obtenidos de su estudio, Moreno Ollero estima que las almadrabas ducales de Conil y Zahara consumían conjuntamente una media de 4.000 a 5.000 cahíces de sal anuales y considera que en las primeras décadas del siglo XVI alrededor del 50% de tal cantidad procedía de las salinas de El Puerto de Santa María.

A fin de asegurarse el aprovisionamiento de sal y de organizar su compra y transporte a las referidas almadrabas, un servidor de alto rango de la casa ducal de Medina Sidonia se trasladaba y establecía temporalmente en El Puerto de Santa María. Dada la dificultad que ocasionalmente había para encontrar las embarcaciones necesarias en número y época (con anterioridad a los meses de mayo y junio) para transportar la sal desde El Puerto a Conil y Zahara, la casa de Medina

Sidonia procuraba efectuar contratos anuales con patronos de embarcaciones de Huelva, además de ajustarse con otros de Sanlúcar, Chipiona, Rota y de la propia localidad de El Puerto.

Según Moreno Ollero, el aprovisionamiento de sal de El Puerto a las citadas almadrabas comenzó a decaer a partir de la cuarta década del siglo XVI como consecuencia de una nueva estrategia de la casa ducal de Medina Sidonia de fomentar la producción de sal en sus propios estados, concretamente en las localidades de Sanlúcar de Barrameda (mediante la creación de nuevas salinas), Conil y Vejer de la Frontera (en ambas a través de préstamos a pequeños propietarios).

No obstante, el autor constata que a veces la casa ducal prefería vender a terceros la sal producida en sus salinas y abastecer sus almadrabas de la sal portuense, práctica que explica por el menor coste del transporte de la sal desde El Puerto que desde Sanlúcar así como por la inferior calidad de la sal sanluqueña respecto a la portuense para las funciones que se le daba en las almadrabas. Este extremo, que Moreno Ollero basa en la visita de inspección que varios expertos llevaron a cabo a las salinas de Sanlúcar en 1548, parece contradecirse con la referencia, que el autor trae a colación, del historiador Jesús Vegazo Palacios sobre que en la segunda mitad del siglo XVI la sal de Sanlúcar de Barrameda era de excelente calidad y se exportaba a países del norte de Europa, salvo que la explicación se encuentre en la mayor o menor idoneidad de la sal para su uso almadrabeto o en una mejora de la calidad de la sal sanluqueña en la segunda mitad del siglo XVI.

Otro aspecto de indudable interés consiste en saber si el fomento por parte de la casa ducal de Medina Sidonia de nuevas salinas en localidades pertenecientes a sus estados pudo tener algún tipo de conexión con las relaciones que esta familia nobiliaria mantenía con la casa ducal de Medinaceli, a cuya jurisdicción señorial pertenecía El Puerto de Santa María.

Este documentado artículo, que se ocupa de un ámbito territorial más amplio, tiene un notable interés para conocer algo más de una actividad tan importante históricamente en El Puerto de Santa María como la producción de sal, hasta tal punto que Wyngaerde destacó las salinas como una de las señas de identidad de la localidad en su vista de 1567, como hizo notar María del Mar Villalobos Chaves en la reseña del artículo de Martín Gutiérrez citado líneas más adelante (*Revista de Historia de El Puerto*, 2012, nº 49, pp. 121-123).

En lo que se refiere al periodo cronológico de este artículo de Moreno Ollero, la actividad salinera portuense es poco conocida porque apenas ha sido tratada por la historiografía. Hay que señalar que Hipólito Sancho de Sopranis (*Historia*

del Puerto de Santa María desde su incorporación a los dominios cristianos en 1259 hasta el año Mil Ochocientos. Ensayo de una síntesis, Cádiz, Editorial Escelicer, 1943), Juan-José Iglesias Rodríguez (El Puerto de Santa María, Diputación de Cadiz, 1985), Miguel-Ángel Caballero Sánchez (“Las vistas de El Puerto de Santa María en 1567 de Antón van den Wyngaerde: pautas interpretativas y análisis de contenidos”, *Revista de Historia de El Puerto*, 2008, n° 41, pp. 109-147) y Emilio Martín Gutiérrez (“Los salineros durante los siglos XV y XVI. Una propuesta desde la Bahía de Cádiz”, *Società e Storia*, 2010, n° 129, pp. 419-451) han puesto de manifiesto que la sal era uno de los principales productos de exportación de El Puerto de Santa María en los siglos medievales y modernos; pero creo que no había constancia documental hasta ahora de que también existía este mercado regional almadrabero que ha sacado a la luz Moreno Ollero, cuya importancia relativa desconocemos, porque o no hay o no se han estudiado los datos de producción de sal en el periodo en cuestión.

Animamos al profesor Moreno Ollero a que continúe su investigación al respecto para los siglos medievales, si hay fuentes documentales para ello en el Archivo de la Casa Ducal de Medina Sidonia, de cuyos fondos es buen conocedor y asiduo investigador.

Javier Maldonado Rosso
Grupo de Estudios Históricos
“Esteban Boutelou”
Universidad de Cádiz

LAS INTERVENCIONES ANTRÓPICAS EN EL CURSO BAJO DEL GUADALETE Y EN SAN PEDRO DURANTE LA EDAD MODERNA

Enrique Pérez Fernández

Riparia, 4 (2018), 146-190.

ISSN 2443-9762. Disponible en <https://revistas.uca.es/index.php/sig/article/view/4024>

Aunque hace ya muchas décadas que se perdieron los baños en el Guadalete, sabíamos por Heráclito de Éfeso que nunca podríamos habernos bañado dos veces en las mismas aguas de nuestro querido y maltratado río. Ahora conocemos también que no solamente el agua, sino que las riberas y aún el curso del “Río del Olvido” que hoy contemplamos han sufrido permanentes cambios. A las ineludibles causas naturales

que en la escala del tiempo geológico han venido transformando la red hidrográfica del Guadalete y sus tributarios, hay que añadir otra muy significativa producida en tiempos históricos: la intervención humana. Y es que, al menos desde la antigüedad, existe constancia de muchas de estas modificaciones que pudieron

iniciarse de la mano de los ingenieros romanos, para continuar después a mucha menor escala en los siglos medievales e intensificarse durante la Edad Moderna, habiendo continuado en las últimas centurias.

De todo ello, y de mucho más, se ocupa precisamente el reciente trabajo que con el título “Las intervenciones antrópicas en el curso bajo del Guadalete y en San Pedro durante la Edad Moderna”, el escritor e investigador Enrique Pérez Fernández ha publicado recientemente en la revista *RIPARIA*.

Junto a Juan José López Amador, el autor ya había abordado algunos de los importantes cambios experimentados en este mismo tramo del río debidos a la intervención del hombre, en un trabajo que es ya de obligada referencia: *El Puerto Gaditano de Balbo. El Puerto de Santa María. Cádiz*, Ediciones El Boletín, 2013. Entre las relevantes y documentadas propuestas que aquel estudio aportó se encuentra la de la apertura de la embocadura del Guadalete por Lucio Cornelio Balbo, el Menor, a fines del siglo I antes de Cristo. La hipótesis de la construcción de esta ría artificial, planteada por los autores, ha sido posteriormente ratificada por distintos estudios paleogeológicos que han venido a confirmar como desde hace al menos veinte siglos, el curso del río viene siendo objeto de modificaciones más o menos intensas.

De las obras más significativas ocurridas a lo largo de los siglos XVII y XVIII dan cuenta las últimas investigaciones de Enríquez Pérez Fernández en el trabajo que comentamos y que, hasta su publicación, habían permanecido inéditas, más allá de sucintas menciones en la historiografía local de Jerez y El Puerto.

En su introducción, el autor repasa las referencias al Guadalete que hallamos en las fuentes clásicas, desde los testimonios del geógrafo árabe al-Zuhri a las que proporcionan las Cantigas del Rey Sabio, para abordar posteriormente la primera de las cinco partes en la que se estructura el artículo y en la que se estudian los embarcaderos de la ribera del río entre Jerez y El Puerto de Santa María.

Comienza este primer apartado con una síntesis de la evolución geológica del curso bajo y el estuario del Guadalete, en la que se destacan los datos más relevantes de las últimas investigaciones sobre el asunto y que el autor ya había desarrollado con mayor profundidad y detalle en su libro dedicado a *El coto de la Isleta y Valdelagrana. Geohistoria de un espacio entre e mar y las marismas*, Ediciones El Boletín, 2017, obra de obligada consulta para conocer la historia geológica y la ocupación humana de este tramo del río. La formación de la flecha litoral de Valdelagrana y de las marismas del Guadalete, la navegabilidad del

estuario en tiempos de la colonización fenicia o la colmatación progresiva de la “madre vieja” son también algunos de los aspectos tratados en este apartado que ofrece después amplia información sobre los antiguos embarcaderos del río. Entre ellos se apunta el emplazamiento del existente en La Corta, en un lugar conocido como Vado de Los Hornos, donde el autor nos recuerda que pudo estar el Portal Viejo, tal vez el antiguo puerto fluvial del Jerez medieval, en un lugar muy próximo al que ocuparon las Aceñas del Rey, actualmente en proceso de excavación, y donde estuvieron igualmente situados desde finales del s. XVI y durante buena parte del XVII los hornos de bizcocho para el abastecimiento de las galeras reales.

El autor recuerda también otras intervenciones humanas en el curso del río como las azudas de la Ina (S. XIV) o del Guadajabaque (S. XV), y repasa los numerosos proyectos que durante los siglos XVI y XVII se barajaron para acercar el río a los pies de la ciudad de Jerez con la intención de convertirla en puerto fluvial o los más ambiciosos de enlazar el Guadalete con el Guadalquivir. Entre los primeros destacan el del ingeniero Guillermo Banesque (1564) o el de fray Ambrosio M. Azaro (1581), y ya en el siglo XX el de J. Machimbarrena (1946). Entre los segundos los de Leonardo Torriani (1624), Cabildo de Jerez (1632), Consejo de Castilla (1715) o el de la jerezana Sociedad Económica de amigos del País (1834-1844). Junto a todos estos proyectos, que resultaron frustrados por razones técnicas y económicas, el autor pone el acento en los permanentes problemas que rodearon al muelle fluvial de El Portal que, junto al embarcadero de La Corta, fue desde antiguo el puerto comercial de Jerez y la principal vía de salida de sus producciones vinícolas.

Con respecto a los muelles del Portal (“los Portales”, como se denominan en el estudio), se ofrece información sobre los distintos emplazamientos que a lo largo de los siglos ocuparon en este tramo del río. El primero de ellos fue el ubicado junto a la desembocadura del Guadajabaque que se utilizó con muchas modificaciones hasta la llegada del ferrocarril en 1856. De la misma manera se ofrece la localización del situado en las inmediaciones de El Portalillo y del más reciente, conocido como “muelle de los areneros”, junto al puente de La Herradura, que estuvo en servicio hasta la década de los 60 del siglo pasado.

Río abajo, en dirección a El Puerto de Santa María, el autor apunta la existencia del embarcadero de Puerto Franco desde comienzos del s. XVI, a raíz del convenio firmado entre Jerez y san Vicente de la Barquera, para establecer en este rincón una población dedicada a la pesca. La escasez de fuentes documentales impide conocer con detalle el recorrido de aquella novedosa iniciativa, si bien, como recuerda el autor, el enclave de Puerto Franco fue mantenido como lugar

de paso del río a través de barcas de pasaje en los siglos posteriores. En las tierras limítrofes a este lugar, en el pago de Sidueña, Enrique Pérez Fernández apunta que se mantuvo activo otro embarcadero al pie de la torre de Doña Blanca que fue de vital importancia para el aprovisionamiento de agua de los manantiales de la Piedad y para el embarque de la piedra arenisca de las canteras de la sierra de San Cristóbal, empleada en la construcción de la catedral de Sevilla y de otros muchos edificios civiles y religiosos en las poblaciones de la campiña y la bahía de Cádiz.

El segundo apartado del trabajo está dedicado a la comunicación del Guadalete y el San Pedro, obra que se llevó a cabo en 1648 por parte de las autoridades jerezanas. Con el pretexto de la epidemia de peste bubónica que padecía la ciudad de El Puerto de Santa María, el cabildo de Jerez, bajo el auspicio de la cofradía de San Pedro, realizó un canal para unir el Guadalete y el Salado, en el lugar conocido como olivar de Cartagena, obteniendo así una salida directa a la bahía evitando el paso por el Puerto de Santa María y, con ello, el pago de los correspondientes tributos al duque de Medinaceli, bajo cuyo régimen señorial se encontraba la ciudad. En este apartado, el autor aporta interesantes datos -inéditos hasta la fecha- de los pormenores de aquel conflicto entre las dos ciudades que ocasionó un largo pleito en el que el Consejo supremo de Castilla resolvió a favor de El Puerto y de los intereses del duque obligando al cierre del canal practicado por los jerezanos.

Algunos de los documentos estudiados por el autor, que ha investigado aquel histórico conflicto en los archivos municipales de Jerez y El Puerto, nos permiten conocer el nombre y emplazamiento de los nueve “bajos” existente en el curso del río entre El Portal y la desembocadura, auténticas barreras para el comercio del vino que dificultaban enormemente la navegación, encareciendo el coste del producto. Con respecto al cierre del canal, el relato que el autor nos ofrece -de deliciosa lectura- abunda en las enormes dificultades de la operación y en los pormenores técnicos y económicos de la obra que, ante la pasividad de los jerezanos, decidió acometer el duque de Medinaceli con un elevado coste que debió asumir después el Cabildo de Jerez.

El tercer apartado del artículo es el dedicado a la limpieza de la barra del Guadalete y el “atajo” del caño del Molino, llevado a cabo entre 1699 y 1701. Como señala el autor, las obras de canalización y dragado del Guadalete han sido una constante desde la Edad Moderna hasta nuestros días. Los procesos de sedimentación en la barra fueron causantes, en buena medida del traslado del invernadero de las galeras Reales al puerto de Cartagena en 1668. Desde entonces, como se pone de manifiesto en el estudio, se realizaron diferentes intentos para limpiar los fondos arenosos de la barra como el realizado por el capitán Antonio

Osorio, Ingeniero mayor de las Costas de Andalucía en 1699, documentado por el autor. Junto a la citada intervención se llevaron a cabo obras que cambiaron el curso del río en los tornos y meandros de la “madre vieja” más cercanos a la ciudad al objeto de que el río fluyera con mayor caudal y rapidez, facilitando así la navegación. Este caño artificial, abierto en 1700 y 1701 no solucionó tampoco el problema.

En el cuarto apartado, se aborda una de las obras más significativas llevadas a cabo en nuestro río: el cierre del San Pedro y su enlace al Guadalete a través de un canal artificial que suprimió varios meandros y creó en 1721-1722, un tramo recto de cuatro kilómetros conocido popularmente como la “calle larga”. Tras el estudio del fondo documental del archivo municipal portuense sobre la cuestión, el autor nos ofrece un minucioso relato de esta gran obra que obligó al cierre del San Pedro para la navegación y a la comunicación de su curso con el Guadalete, tal como lo conocemos en la actualidad. Esta iniciativa contó con el impulso de José Patiño quien ocupaba en esos años en Cádiz el cargo de Intendente general de Marina. La apertura del nuevo curso ayudó a mejorar el estado de la barra del Guadalete lo que redundó en beneficio del desarrollo económico y comercial de El Puerto durante el siglo XVIII.

El quinto y último apartado se ocupa de otros proyectos frustrados desarrollados entre 1766 y 1859 orientados a cerrar el Guadalete y comunicarlo al San Pedro para salvar los bancos de arena de la desembocadura, eterno problema para la navegación. Hasta doce proyectos ha documentado el autor entre las fechas citadas, destacando el presentado en 1810 por el capitán e ingeniero Fernando Casado de Torres, apoyado en un concienzudo estudio hidrológico, y el redactado por el ingeniero Pedro Delgado a solicitud del ayuntamiento portuense en 1829, el más completo y complejo de todos los realizados, si bien ninguno de ellos llegó a ejecutarse.

El trabajo de Enrique Pérez Fernández es, sin duda, una magnífica contribución para conocer la evolución del Guadalete en los últimos siglos aportando datos inéditos acerca de muchas de las intervenciones realizadas para modificar su curso, dejando sentadas las bases para otros futuros estudios que puedan completar las obras llevadas a cabo en el siglo XX.

Agustín García Lázaro
Centro de Estudios Históricos Jerezanos

A LA VILLA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA Y OTROS PASAJES ENTRE LOS SIGLOS XVI y XVII

María-Dolores Rojas Vaca

Trocadero n°30 (2018), pp. 121-146. ISSN 2445-267X,

La doctora en Historia María Dolores Rojas Vaca, que en la Facultad de Filosofía y Letras de la UCA imparte Paleografía y Diplomática, ha publicado en la revista *Trocadero* (editada por el Departamento de Historia Moderna, Contemporánea, de América y del Arte de dicha Facultad) un artículo en el que documenta, en el período que media entre el último

tercio del s. XVI y el primer tercio del XVII, el transporte de pasajeros entre Cádiz y las demás poblaciones de la Bahía; principalmente, en base al estudio de varios contratos firmados por el Concejo de Cádiz -de quien dependía como parte de sus rentas este servicio marítimo- y los arrendadores que se beneficiaban -habitualmente con dificultades- de su explotación.

Como deja patente en el título del artículo, la autora dedica especial atención al tráfico de pasajeros entre Cádiz y El Puerto de Santa María, que fue, con diferencia, la línea de transporte más activa y utilizada en la bahía, tanto en el tiempo estudiado como lo fue antes (en El Puerto las travesías entre ambas ciudades están documentadas desde 1489) y lo sería en los siglos sucesivos.

Los barcos que cubrían el servicio eran los que los documentos estudiados llaman luengos (largos) ‘de pesquería’, armados con “mástel y vela e timón e remos e xarcia e con todos los demás aparejos que tiene” (doc. 1599), que bien parecen faluchos pesqueros adecuados -con bancos transversales- para el transporte de personas, los empleados desde la Edad Media en todo el Mediterráneo para la pesca y el comercio de cabotaje, arbolado con un palo inclinado a proa -la antena- y vela latina, que continuaron empleándose en la travesía Cádiz-El Puerto (y viceversa) hasta que los “modernos” vapores, desde la década de 1840 los fueron sustituyendo hasta hacerlos desaparecer.

El peso del artículo está basado en el análisis pormenorizado de cuatro documentos (reproducidos en el Apéndice) fechados en 1582 (dos, del Archivo de la Real Chancillería de Granada), 1597 y 1599 (Archivo Histórico Provincial de Cádiz), recién sufrido el saqueo angloholandés a Cádiz (1596). La información que de ellos resulta los engarza la autora con otras noticias vinculadas a los documentos o complementarias, principalmente entresacadas de las actas capitulares del Cabildo gaditano. Los tres primeros documentos tratan de las pujas y remates de la subasta de la renta del pasaje entre Cádiz y El Puerto -y también, en menor me-

dida, con la villa de Puerto Real- que marcaba el Concejo gaditano; subastas en todo tiempo sujetas (lo entreví en la monografía que sobre los barcos del pasaje escribí) a una farragosa burocracia que fue causa de desacuerdos, malentendidos, impagos y largas disputas sostenidas entre los regidores gaditanos, la justicia, los arrendadores y sus fiadores en el pago de las rentas. El cuarto documento recoge la compraventa que firmaron dos vecinos de Cádiz de un barco luengo (por 100 ducados).

Aporta también la autora una breve información sobre las barcas que, integradas en el camino terrestre que bordeaba el arco de la bahía, salvaban los cursos fluviales y los caños que en su trazado se interponían, barcajes que también formaban parte de los Propios y rentas de la ciudad de Cádiz: la barca apostada en el caño del Río Arillo (límite de los términos municipales de Cádiz y la Isla de León) y las que se emplazaban en la boca del caño de Sancti Petri (que comunicaba con Chiclana) y en el Puente Suazo. Sistema de comunicación que se completaba con las barcas de paso que existían en el Salado de Puerto Real (o San Pedro, límite del término portorrealeño con el portuense) y en el Guadalete. Y se testimonia la presencia de una barca que, en altamar, comunicaba Cádiz con la ermita de San Sebastián.

Personalmente, me satisface la publicación del trabajo de María Dolores Rojas como autor de la monografía *De El Puerto a Cádiz. Los barcos del pasaje en la bahía de Cádiz (siglos XV-XXI)*, ed. El Boletín, 2017. En la Introducción, escribí: “Cuestión importante que tengo que apuntar es que todas las fuentes documentales consultadas proceden, exclusivamente, del Archivo Municipal de El Puerto de Santa María. Mi residencia en El Puerto lo facilitó y motivos de índole personal complicó hasta no hacerlo posible la investigación en Cádiz. No obstante, estimo que el conocimiento general del tema estudiado, en su esencia, no queda desvirtuado por el estudio parcial realizado desde la “orilla” portuense. [...] Quedará también para otros historiadores la visión del tema desde los archivos gaditanos, que completarán y ampliarán –pero no cambiarán en lo básico- los resultados que aquí expondré.”

Una diferencia sustancial que existió entre los barcos del pasaje gaditanos y portuenses fue que en El Puerto, que desde el s. XIII era ciudad señorial y lo fue hasta 1729, el tráfico de los barcos de pasajeros a Cádiz era uno de los monopolios –también explotado, como hizo el Concejo de Cádiz, por vía de arrendamiento- que durante siglos ostentaron (o mejor, detentaron) los duques de Medinaceli, hasta que en las décadas de 1670-80 el servicio se “liberalizó”, permitiéndose desde entonces el empleo de otros barcos por barqueros portuenses, si bien los ducales tenían prioridad en los embarques y los arrendadores la obligación de satisfacer

una renta a las arcas ducales; como continuó siendo hasta 1743, catorce años después de que El Puerto se convirtiera en ciudad realenga.

Animo a la autora si lo tiene a bien, y a otros investigadores, a continuar profundizando en la historia de los barcos del pasaje, que durante siglos conformaron una de las señas de identidad de los habitantes de la bahía de Cádiz, la misma tradición que continuaron los vapores (1841-1929), la saga de las motonaves Adriano (1930-2011) y que ha llegado a nuestros días con el servicio que prestan los actuales catamaranes. Destacada historia la de los barcos del pasaje que se sucedieron en el tiempo, y que, a mi juicio, merecería que el transporte fluvio-marítimo en la bahía de Cádiz fuese declarado Patrimonio Cultural Inmaterial (PCI). Si leen las pautas que para otorgarlo fijó en 2003 la UNESCO, verán que le viene como anillo al dedo.

Enrique Pérez Fernández
Historiador