

LA DISPUTA POR LA DESVIACIÓN DEL RÍO GUADALETE Y SUS EFECTOS EN EL COMERCIO ATLÁNTICO¹

The dispute over the diversion of the Guadalete river and its effects on the Atlantic trade

Juan José IGLESIAS RODRÍGUEZ

Universidad de Sevilla
jjiglesias@us.es

Fecha de recepción: 03/04/2020
Fecha de aceptación: 08/05/2020

RESUMEN: En el marco del proceso de basculación de la capitalidad del comercio colonial americano se registraron rivalidades entre diversas ciudades por atraer hacia sí los máximos beneficios de su posición en el complejo urbano atlántico andaluz. La iniciativa de Jerez de la Frontera de desviar el curso del río Guadalete por el río Salado, para obtener así una salida directa al mar de sus productos por territorio de realengo, provocó un largo pleito con El Puerto de Santa María ante el Consejo de Castilla, en el que también se vio implicada la ciudad de Cádiz, y en el que se pusieron en juego los enfrentados intereses mercantiles de estas urbes, así como los mecanismos de negociación entre los poderes locales y el gobierno de la Monarquía. La nueva política atlántica de Felipe V propició una solución radical de este conflicto que antepuso los intereses estratégicos del estado a las aspiraciones locales.

1. Este trabajo se enmarca en el Proyecto de I+D+i «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).

Palabras clave: comercio atlántico; rivalidades urbanas; mecanismos de negociación; siglo XVII; siglo XVIII.

ABSTRACT: In the context of determining the capital of American colonial trade, rivalries between different cities developed as each one sought to reap maximum benefits of their positions within the Andalusian Atlantic urban network. Jerez de la Frontera attempted to divert the course of the Guadalete river through the Salado river in order to obtain direct access to the sea whereby the local goods could be carried without leaving Crown lands. This initiative provoked a long legal dispute with El Puerto de Santa María before the Council of Castile that also implicated the city of Cádiz. In doing so, the case effectively put into play both the conflicting commercial interests of these cities as well as the mechanisms of negotiation in place between local powers and the Crown. The new Atlantic policy proposed by Philip V new ultimately fostered a radical solution to the conflict that placed the strategic interests of the state ahead of local aspirations.

Keywords: Atlantic trade; urban rivalries; negotiation mechanisms; 17th century; 18th century.

1. INTRODUCCIÓN

La rivalidad comercial entre Sevilla y Cádiz en torno al control del tráfico comercial americano cuenta ya con una larga tradición historiográfica. A la obra pionera de Albert Girard sobre la materia, que se extiende desde los orígenes del monopolio sevillano hasta el traslado a Cádiz de la capitalidad del comercio colonial (Girard, 1932), se suman las páginas que le dedicó Antonio García-Baquero en su tesis sobre la etapa del monopolio gaditano (García-Baquero, 1988), la edición que Manuel Ravina llevó a cabo del memorial de Francisco Manuel Herrera (Ravina, 1984), los estudios de Ana Crespo sobre Cádiz en la política atlántica de comienzos del siglo XVIII (Crespo, 1996, 2003), o la obra de Allan Khuete y Kenneth Andrien sobre el reformismo borbónico en el mundo atlántico español (Khuete y Andrien, 2014), entre otros trabajos que han incidido con mayor o menor extensión y desde diversas ópticas de análisis en esta misma cuestión (Fernández, 1969; Gil, 1976; Collado, 1983; Romero, 2010; Bustos, 2017). Menos conocidas son, sin embargo, las rivalidades entre ciudades que desencadenó la progresiva basculación del centro de gravedad del complejo atlántico andaluz hacia la bahía de Cádiz. El agotamiento del modelo encabezado por Sevilla, basado en el eje fluvial del Guadalquivir, y el

protagonismo creciente asumido por la bahía gaditana como alternativa natural abrieron expectativas no sólo para Cádiz, sino también para otras ciudades de su inmediato entorno.

Cádiz contaba a su favor con una larga tradición marítima y mercantil. El comercio gaditano se había desarrollado sobre bases sólidas desde la época bajomedieval. El papel que había jugado la ciudad en los intercambios con el norte de África y en la misma Carrera de Indias había convertido a Cádiz en un activo *entrepôt* del comercio atlántico. Agustín de Horozco, que escribió su historia de la ciudad a fines del siglo XVI, atribuía la prosperidad de Cádiz a las buenas condiciones que ofrecían su puerto y su bahía para el desarrollo del trato mercantil (Horozco, 2001). En el siglo XVII, el protagonismo comercial de Cádiz no hizo más que aumentar, como constatan las memorias del mercader saboyano Raimundo de Lantery, asentado en la ciudad en la segunda mitad de la centuria (Bustos, 1983). A ello contribuyó de forma activa la decadencia del comercio sevillano. La obra de fray Jerónimo de la Concepción², en cuya publicación se ha visto con razón un claro trasfondo político (Ravina, 1983), es una muestra palmaria de los esfuerzos que llevó a cabo Cádiz de cara a promover su imagen como alternativa a Sevilla, ya claramente puesta de manifiesto mediante el paso a la bahía de Cádiz de la cabecera de las flotas de Indias (Camino, 2020).

Al otro lado de la bahía, El Puerto de Santa María representaba, sin embargo, otra opción para el comercio. Su puerto fluvial, a orillas del río Guadalete, procuraba a la ciudad un asiento más seguro que el de Cádiz, cuya exposición a los ataques de enemigos había quedado en evidencia con ocasión del asalto angloholandés de 1596. La segunda mitad del siglo XVII asistió a un florecimiento del comercio portuense. En El Puerto se establecieron diferentes hombres y casas de negocios. Estas últimas llegaron por momentos casi a igualar en número a las de Cádiz. Los duques de Medinaceli, señores jurisdiccionales de la ciudad y capitanes general del Mar Océano desde 1645, apoyaron activamente el desarrollo del comercio portuense, del que derivaban importantes activos para sus arcas en forma de ingresos fiscales (Iglesias, 1991).

Por último, no hay que olvidar las expectativas que las dificultades crecientes para la navegación por el Guadalquivir hicieron abrigar a Jerez de la Frontera. Esta ciudad disponía de un extensísimo término agrícola, que producía grandes excedentes de vino y trigo, objeto de exportación. Disponía también de un muelle en el Guadalete, a la altura de El Portal, donde se embarcaban los productos agrarios que bajaban por este río hasta la bahía gaditana. Jerez y El Puerto se habían visto favorecidos por los colosales proyectos de desviar el curso del Guadalquivir por el cauce del Guadalete, concebidos, ya desde el siglo XVI, como una manera de

2. Fray Jerónimo de la Concepción, *Emporio del Orbe. Cádiz ilustrada*, Ámsterdam, 1690.

evitar los peligros que implicaba para los buques la temida barra que el primero de aquellos ríos formaba en su desembocadura por Sanlúcar de Barrameda. En 1613, el rey ordenó practicar un canal de navegación entre aquellos dos ríos (Girard, 1932: 106). El ingeniero italiano Leonardo Torriani diseñó un proyecto para abrir este canal, que tendría doce pies de profundidad y cuarenta de anchura en superficie, por la cañada de Boruxena (Suárez, 2007). Alternativamente, planteaba construir un canal de media legua de largo para que las flotas pudiesen subir por el Guadalete hasta Jerez, y desde allí conducir las mercancías en carretas hasta Sevilla (Domínguez, 1991: 140-141).

El proyecto entrañaba nuevas esperanzas para la viabilidad del monopolio sevillano, aunque, por contra, habría acarreado la ruina de Sanlúcar de Barrameda. Es por ello por lo que el duque de Medina Sidonia, poderoso señor de Sanlúcar, se opuso a su realización. La caída en desgracia del IX duque, tras la controvertida conspiración contra Felipe IV, y el consecuente paso de Sanlúcar a la jurisdicción de realengo alimentaron nuevamente las esperanzas de Jerez de que el proyecto de desviación del Guadalquivir por el Guadalete se reactivara. La frustración de esta expectativa tuvo con seguridad mucho que ver, entre otras importantes razones, en la determinación de Jerez de la Frontera de forzar una salida al mar de su producción.

De este modo, Jerez decidió unilateralmente desviar el cauce del Guadalete al paso por su término para unirlo al río Salado, que llegaba hasta cerca de El Portal y desembocaba en la bahía de Cádiz junto al castillo de Santa Cruz de Matagorda. Además de las expectativas frustradas a las que nos hemos referido, aceleraron esta polémica resolución los obstáculos y embarazos que se ponían en El Puerto de Santa María al paso de los frutos que Jerez enviaba a Cádiz por el Guadalete. En efecto, las autoridades de El Puerto estorbaban el comercio fluvial jerezano con retenciones y molestias. Este comercio consistía principalmente en la exportación de vino, trigo, cebada, carne, leña y carbón. En la década de 1640, tales frutos eran a menudo embargados por las justicias de El Puerto con el pretexto de que se llevaban a Portugal. A su vuelta, los barcos jerezanos cargaban madera, tablazón, lienzos, seda y tejidos de lana llegados a Cádiz desde diversos países extranjeros. Además de los obstáculos citados, el duque de Medinaceli impuso un derecho de portazgo de siete reales por cada barco de trigo, más un canon por cada fanega de este producto³. Se fue generando así una rivalidad entre las ciudades, que precipitó el enfrentamiento entre ambas.

En 1648, vecinos de Jerez rompieron el terreno que mediaba entre el Guadalete y el Salado para abrir un canal de comunicación entre ambos ríos. La acción provocó un largo pleito entre las dos ciudades, que comenzó promediado el reinado de Felipe IV y concluyó ya a inicios del de Carlos II. Este pleito ha sido citado en la

3. Archivo Ducal de Medinaceli [ADM], *Cogolludo*, leg. 10, n.º 24.

historiografía local tradicional, aunque de forma muy sumaria y eludiendo entrar en el fondo del asunto⁴. Domínguez Ortiz también lo refiere brevemente (Domínguez, 1991: 141). De manera escueta, esta problemática ha sido también tratada en un artículo reciente sobre las infraestructuras portuarias de la bahía de Cádiz en el que se refiere el pleito objeto del presente trabajo (Iglesias, 2017). También recientemente, se han ocupado del asunto Enrique Pérez Fernández, en un buen artículo que pone su foco de atención principal en los aspectos hidráulicos del problema a lo largo de un amplio período que se extiende desde mediados del XVII hasta mediados del XIX (Pérez Fernández, 2018), y otros autores (Pérez y Román, 2009; López y Pérez, 2013). En el presente trabajo, aunque tendremos lógicamente en cuenta dichos aspectos hidráulicos, nos centraremos más en el desarrollo del pleito o, más exactamente, los pleitos, porque fueron dos, así como en el juego de intereses subyacentes, los discursos contruidos por los diversos actores del litigio y las estrategias que diseñaron para tratar de hacer valer sus particulares puntos de vista. La fuente utilizada es la extensa documentación que generaron estos pleitos, seguidos ante el Consejo de Castilla⁵.

2. DOS CIUDADES: EL PLEITO VIEJO ENTRE EL PUERTO Y JEREZ (1648-1667)

Como acaba de señalarse, el conflicto dio comienzo cuando un grupo de vecinos de Jerez abrió un canal para comunicar las aguas de los ríos Guadalete y Salado por el lugar en el que los cauces de uno y otro discurrían más próximos. Dicho lugar era un paraje próximo a El Portal de Jerez, utilizado como embarcadero de esta ciudad para transportar aguas abajo del Guadalete productos del agro jerezano hacia la bahía de Cádiz. En concreto, el canal se labró inmediato al conocido como olivar de Cartagena, situado en uno de los meandros del curso bajo del río muy cercano al extremo al que llegaban las aguas del Salado. Este era, en realidad, un brazo de mar que penetraba profundamente en el interior del territorio, desde la bahía de Cádiz hasta cerca de El Portal. Tanto este lugar como el olivar de Cartagena estaban dentro del término municipal de Jerez. Un poco más al sur, a la altura del siguiente meandro

4. Escribe Sancho de Sopranis al respecto: «Pleito enojosísimo, violento, enmarañado, lleno de pasión, es el que se sostuvo en este mismo siglo con Jerez de la Frontera a cuenta del rompimiento del Guadalete, hecho en repetidas ocasiones por los vecinos de la referida ciudad. Las prensas sudaron con los alegatos de las partes y no hemos de cansar a los lectores entrando en pormenores acerca de esta cuestión». (Sancho de Sopranis, 2017: 249-250). La primera edición de la obra de Sancho de Sopranis data de 1943.

5. Archivo Histórico Nacional [AHN], *Consejos*, leg. 35040, n.º 1.

del Guadalete, se encontraba la divisoria entre los términos de Jerez y El Puerto, en un lugar donde existía una barca de pasaje conocida como barca de *puerto franco*⁶.

El Puerto de Santa María acudió al Consejo de Castilla para querellarse contra Jerez. Alegaba que la acción de los jerezanos resultaba muy perjudicial para la conservación de las condiciones de navegabilidad del Guadalete a su paso por El Puerto, donde radicaba el invernadero de las galeras de España, ya que lo privaba del aporte natural de las aguas que bajaban desde su nacimiento. El Consejo ordenó cerrar las bocas de la zanja abierta entre los dos ríos y comisionó para este fin al regente de la Audiencia de Sevilla, Jerónimo del Pueyo Araciel, quien hizo clausurar a costa de Jerez el canal, veinte pasos en la boca abierta en la parte del Salado y diecisiete pasos en la parte del Guadalete. El canal artificialmente construido por los vecinos de Jerez quedaba así inutilizado y el Guadalete recobraba, al menos momentáneamente, su antiguo cauce⁷.

La solución, sin embargo, fue efímera. Poco tiempo después, bien a causa de la acción natural de las mareas (como alegó Jerez), bien por un nuevo acto deliberado de los vecinos de esta ciudad (como sostuvo El Puerto), el canal de comunicación entre los dos ríos quedó nuevamente abierto y el problema se reprodujo en idénticos términos. El Consejo de Castilla intervino por segunda vez para ordenar a Juan Vélez de Guevara, corregidor de Jerez, mediante dos reales provisiones despachadas el 15 de abril y el 8 de octubre de 1652, que la ciudad volviese a cerrar y macizase las bocas del canal, terraplenando la obra para darle mayor firmeza y seguridad. El Consejo estableció para ello un plazo perentorio de sesenta días, que Jerez incumplió, dando así lugar a un nuevo recurso de El Puerto ante el Consejo. En el consiguiente pleito, Jerez alegó que la apertura de la zanja que comunicaba el Guadalete y el Salado no había constituido una decisión de la ciudad, sino el producto de la iniciativa particular de algunos vecinos eclesiásticos que el ayuntamiento reprobaba. Aunque no aludía expresamente a ellos, el cabildo apuntaba a los religiosos de la Cartuja jerezana, erigida en las inmediaciones de El Portal y titular de importantes propiedades agrarias. Ahora bien, una vez derivadas hacia los cartujos la responsabilidad de la ejecución de la obra de comunicación de los ríos, la ciudad insistía en los beneficios que esta había reportado y culpaba en última instancia a los vecinos de El Puerto de impedir el paso por el Guadalete a los barqueros jerezanos y de gravar su actividad con elevados e inusuales derechos de tránsito. Alegó también Jerez en abono de su posición que las del Salado eran aguas de mar, de uso común y público, y que la comunicación abierta entre los ríos no perjudicaba al Guadalete,

6. AHN, Mapas, Planos y Dibujos, 1778.

7. AHN, *Consejos*, leg. 35040, nº 1. Autos sobre el pago del coste de cerrar la boca del río, f. 1v-91v.

como pretendían los portuenses, porque este llevaba en aquel momento más caudal de agua del que solía⁸.

El incumplimiento del plazo dado a Jerez motivó una nueva ofensiva judicial por parte de El Puerto, que concluyó con una ejecutoria del Consejo, fechada el 19 de enero de 1654, por la que se fijaba un nuevo plazo a Jerez, más perentorio aún que el anterior, para que en no más de veinte días llevase a cabo a su costa el cerramiento, haciendo antes planta, traza y tasa de la obra. En caso de nuevo incumplimiento, el Consejo facultaba a El Puerto para realizar la obra por sí mismo, resarcándose de su importe sobre los propios de Jerez. A la vista de esta expeditiva orden, el cabildo jerezano diputó a los veinticuatro Alonso Fernández de Valdespino y Luis Francisco de Castillo Ibáñez para cerrar el canal de manera definitiva, pero ocho meses más tarde los trabajos continuaban sin realizarse, la zanja practicada por los jerezanos seguía abierta y las aguas del Guadalete corrían por ella hacia el Salado sin obstáculo. Un nuevo recurso del cabildo portuense al Consejo de Castilla para que enviara un alcalde de Casa y Corte a cumplir lo ordenado concluyó con otro plazo más de cuarenta días a Jerez, con el apercibimiento a esta ciudad de que, en caso de un nuevo incumplimiento, se enviaría a un juez comisionado a ejecutarlo.

La posición en la que esta dialéctica de partes enfrentadas dejaba al corregidor de Jerez era ciertamente delicada. Por un lado, se debía, por la naturaleza de su cargo, a los mandatos de la Corona, cuya voluntad el corregidor estaba obligado a cumplir con fidelidad y prontitud. Por otro, estaba condicionado por la opinión y los intereses de la ciudad en la que ejercía su función, con cuya oligarquía debía compartir las tareas del gobierno urbano. Además, se hallaba constreñido por las estrecheces derivadas de una difícil coyuntura, que afectaba negativamente a la disponibilidad de recursos por parte de la ciudad. Así lo declaró el corregidor, quien, requerido por El Puerto con la orden del Consejo, manifestó que estaba presto a cumplirla y pretextó que, al tiempo de recibir la primera provisión,

esta ciudad y las demás de la Andalucía padecieron mucha necesidad por falta de pan, de que se recrecieron algunos ruidos que son notorios, por lo que se atendió a lo que tenía primer lugar en el servicio de Su Majestad⁹.

En el trasfondo de las palabras del corregidor jerezano se adivinan la hambruna, la carestía y los motines populares consecuentes que tuvieron lugar en Andalucía en aquellos años críticos¹⁰. En realidad, la voluntad de Jerez de cumplir con la

8. AHN, *Consejos*, leg. 35040, n° 1. Provisiones y otros autos sobre la cobranza de los gastos hechos en cerrar la boca del río, f. 1-9.

9. *Ibidem*, f. 13.

10. «Fue en 1652 cuando se produjeron numerosos y graves motines, motivados, en lo fundamental, por el alza incontenible de precios en los artículos de primera necesidad»

orden de cegar el canal de comunicación abierto entre el Guadalete y el Salado era nula, o casi. Al tiempo de mostrarse dispuesto a acatar la orden, el corregidor condicionó su efectivo cumplimiento a que hubiese la cantidad de dinero necesaria para llevarla a cabo. Mientras tanto, El Puerto no perdió tiempo. El gobernador de esta ciudad informó al Consejo de que el capitán Gerardo Coen, ingeniero y cosmógrafo mayor de las costas de Andalucía, había ofrecido tomar a su cargo la obra, taponando cada una de las dos bocas de la cortadura con un terraplén de treinta varas de ancho construido con estacadas y cajones de greda, cal y piedra, de modo que el cerramiento quedase establecido con total solidez y de acuerdo con la planta diseñada por Francisco Jiménez de Mendoza, maestro mayor de las fortificaciones de la ciudad de Cádiz. Coen valoró el precio total de la obra en 93.358 reales de vellón y formalizó postura para realizarla en un plazo de dos meses desde que se rematara a su favor¹¹.

Jerez intentó contrarrestar este órdago peritando y tasando a su vez la obra. Con ello intentaba aparentar interés por cumplir las órdenes del Consejo. Los peritos jerezanos, entre los que figuró el maestro de obras Antón Martín Calafate (Ríos, 2003), tasaron el costo de los trabajos en 12.000 ducados, una cantidad superior en más de un cuarenta por ciento a la postura realizada por Coen¹². Pero El Puerto, amparado por la real ejecutoria del 19 de enero, adjudicó el proyecto a este último. Las obras, en efecto, dieron comienzo a iniciativa de El Puerto. Esta ciudad proporcionó a Coen para llevarlas a cabo cien peones y oficiales¹³. A fines de septiembre, los trabajos estaban concluidos. Unos días después, el 5 de octubre, El Puerto mandó que reconocieran la obra los maestros alarifes de albañilería y los maestros de arquitectura Francisco de Ornoa y Pedro Jiménez, quienes la hallaron concluida a satisfacción, sin que pudiera tener menoscabo «si no es que la rompen a fuerza de brazos y con instrumentos violentos»¹⁴. La reserva, como se verá, tenía pleno sentido.

Mientras tanto, Jerez consideró la ejecución de la obra por parte de El Puerto como un auténtico acto de agresión. Sin cuestionar la legitimidad que le otorgaba a

(Domínguez, 1973: 70). Sin embargo, este autor no incluye a Jerez de la Frontera en el mapa de las alteraciones, indicando escuetamente que aquel año estaba «bien abastecida y sin problemas». (Domínguez, 1973: 115).

11. AHN, *Consejos*, leg. 35040, n° 1. Provisiones y otros autos sobre la cobranza de los gastos hechos en cerrar la boca del río, f. 28-30.

12. AHN, *Consejos*, leg. 35040, n° 1. Provisiones y otros autos sobre la cobranza de los gastos hechos en cerrar la boca del río, f. 34v-38v.

13. *Ibidem*. F. 41-46v. En el Archivo Ducal de Medinaceli se conserva un «Registro de 83 esclavos moros que tenían diferentes vecinos del Puerto, los cuales se habían de aprontar para la obra de cerrar el río del Salado, que correspondía al de Guadalete», fechado en 1654. ADM, *Cogolludo*, leg. 19, n° 23.

14. *Ibidem*, f. 47-56.

esta ciudad la real ejecutoria, Jerez entendió, sin embargo, que los portuenses habían entrado en el término de Jerez «de mano armada, de hecho y sin autoridad judicial, y cerrado el canal con barcos y otras cosas», por lo que El Puerto había perdido el derecho que le podía asistir y cometido un grave delito. El clima de tensión entre ambas ciudades no desaparecería, pues, con la conclusión del cerramiento¹⁵.

De hecho, el pleito continuó durante más de una década. Una vez finalizada, el alcalde mayor de El Puerto despachó requisitoria a Jerez para que compensara de sus propios la cantidad que aquella ciudad había satisfecho a Gerardo Coen por la obra de cerramiento del canal de comunicación del Guadalete y el Salado. Comenzó así un largo tira y afloja judicial que vino acompañado, de un lado, por la resuelta determinación de El Puerto de resarcirse de la cantidad pagada y, de otro, por la tenaz resistencia de Jerez a efectuar el pago. El agrio enfrentamiento consecuente involucró de nuevo al Consejo de Castilla y forzó la intervención sucesiva de varios jueces foráneos designados por el Consejo para tratar de resolver la cuestión¹⁶.

En primera instancia, Jerez se negó al pago alegando que el alcalde mayor de El Puerto carecía de jurisdicción para exigirlo y, por tanto, pretextando nulidad en su requisitoria. Llevado el asunto ante el Consejo de Castilla, este ordenó que el corregidor de Jerez hiciera el pago en el plazo de treinta días. La estrategia de Jerez cambió entonces: ahora no contradecía el pago, sino el importe del mismo, alegando que El Puerto no había gastado ni mil ducados en el cerramiento. Se trataba de un mero ardid procesal, pues los peritos nombrados en su día por la propia ciudad de Jerez habían tasado la obra en una cantidad muy superior. De hecho, El Puerto logró que el Consejo proveyera un auto el 19 de mayo de 1655 por el que mandaba a Jerez pagarle la cantidad reclamada en el imperioso plazo de un día, pasado el cual El Puerto despachó mandamiento de ejecución contra los propios y rentas de Jerez. El corregidor de Jerez no tuvo otra salida que dictar sentencia de remate, en cuya virtud se hizo declaración de los citados propios y rentas para proceder contra ellas.

Mientras tanto, Jerez siguió reclamando judicialmente ante el Consejo de Castilla, el cual ratificó en diversas ocasiones la orden de pago. Acorralado, Jerez intentó otras estrategias dilatorias. Trató entonces de supeditar la ejecución judicial de sus propios a la previa satisfacción de los censos, salarios y gastos que pesaban sobre ellos, que estimó en cuatro mil ducados anuales, entendiéndolo que estos pagos tenían prioridad porque a tal objeto estaba expresamente destinado el producto de sus propios y rentas. El Consejo envió entonces al licenciado Carlos de Corcos, alcalde mayor de Sanlúcar de Barrameda, como juez de comisión y, aunque este procedió al remate público de las dehesas y propios de Jerez, fue recusado por esta ciudad, que apeló ante el Consejo su actuación alegando nulidad, por lo que

15. *Ibidem*, f. 1-9.

16. AHN, *Consejos*, leg. 35040, n.º 1. Autos sobre el pago del coste de cerrar la boca del río.

tuvo que intervenir para proseguir los autos ejecutivos el alcalde mayor de Cádiz, Andrés de la Pedrosa.

Así pues, Jerez puso en práctica una estrategia obstruccionista, recurriendo todas y cada una de las actuaciones dirigidas a la compensación de la deuda contraída con El Puerto de Santa María y oponiendo todos los obstáculos formales posibles en el proceso. Ello motivó que El Puerto se querellara ante el Consejo contra el corregidor, los regidores y los mayordomos de propios de Jerez, y que el alto tribunal diera una nueva comisión, en este caso a Manuel Félix de Mola, juez de grados de la Audiencia de Sevilla, para liquidar este largo y espinoso pleito. La real provisión por la que se comisionaba a Mola relatava sucintamente los hechos, aludiendo a las resistencias y grandes embarazos opuestos por Jerez a la ejecución de la sentencia de 1654, a las continuas contradicciones que hacía esta ciudad y a las molestias y vejaciones infligidas a quienes intentaban hacer cumplir las órdenes del Consejo:

Nada había bastado ni podía bastar –señalaba la real provisión–, porque con la mano de la dicha ciudad de Jerez se hacían ilusorios todos y cualesquiera autos, quedando despreciados en sus efectos y sin tener cumplimiento... [Por tanto] el dicho corregidor y regidores de la dicha ciudad habían delinquido por haber faltado a la obligación de su oficio y cumplimiento de justicia en tan notorio y grave daño y perjuicio (...) y desacatos a nuestros mandatos¹⁷.

Los términos vertidos por el Consejo contra los gobernantes jerezanos eran, pues, de una extraordinaria dureza. De hecho, El Puerto de Santa María había pedido que fueran condenados a las más graves penas. En cumplimiento de la comisión que le había sido asignada, Manuel Félix de Mola llegó a Jerez el 10 de febrero de 1667. Aun tuvo que enfrentarse con la resistencia de los escribanos del cabildo, que se negaron a certificar la relación de propios y rentas de la ciudad, por lo que fueron acusados de rebeldía. Los mayordomos de propios fueron obligados a presentar las cuentas de su administración, resultando uno de ellos, Gregorio Mercado, alcanzado en más de cuatro mil quinientos reales, por lo que fue encarcelado y sus bienes embargados. A esta prisión siguieron otras. Aunque no incluyeron a ninguno de los capitulares jerezanos, sino a personajes meramente secundarios, tales prisiones tuvieron un valor ejemplarizante. El Consejo se mostraba por fin resuelto, y no sólo con palabras sino también con hechos, a hacer valer su autoridad.

El cabildo jerezano hizo un último intento a la desesperada. El veinticuatro y procurador mayor de la ciudad Diego Suárez de Toledo solicitó nuevamente a Mola que dejase libres y desembargados todos los efectos que resultasen necesarios para la satisfacción de los salarios, censos, fiestas dotadas y demás gastos a que estaba obligado el ayuntamiento, aludiendo particularmente a los que la ciudad debía

17. *Ibidem*, f. 62v-74v.



Plano de los ríos Guadalete y Salado de San Pedro.
AHN, *Consejos*, MPD, 1778.

enfrentar en aquellos momentos como resultado de los tránsitos y hospedajes de soldados destinados a la guerra de Portugal y a los socorros para las armadas. Aludió también a razones de prestigio: Jerez era una ciudad ilustre, «de las de mayor consecuencia» de Andalucía, que en todo tiempo se había distinguido en el servicio de sus monarcas. Mola, sin embargo, actuó de manera implacable. Señaló a la ciudad que acudiera al Consejo a pedir lo que le conviniese y se limitó estrictamente a cumplir su cometido. Los bienes de propios de la ciudad fueron sacados a subasta, mientras que se vendieron algunas propiedades que el alcalde mayor de Jerez tenía en El Puerto. Francisco Dávila Vique, caballero de Santiago vecino de El Puerto, pujó por las dos partes del cortijo de Abadín que pertenecían a los propios de Jerez, ofreciendo seis mil reales de vellón por cada caballería de tierra. La venta judicial de este cortijo resultó decisiva. El regidor portuense Miguel Bernal Celores declaró estar pagada con ella enteramente su ciudad y otorgó carta de pago a favor de Jerez. Liquidados los salarios y costas de la comisión judicial, el asunto quedaba zanjado¹⁸. Al menos, por el momento.

3. TRES CIUDADES: EL NUEVO PLEITO ENTRE EL PUERTO Y JEREZ-CÁDIZ (1689-1701)

En las últimas décadas del XVII, el canal de comunicación entre el Guadalete y el Salado estaba de nuevo abierto y en uso, a pesar de la sentencia pronunciada por el Consejo de Castilla en el *pleito viejo* y de la obra de cerramiento que, como consecuencia de ella, había realizado El Puerto de Santa María. La eficacia práctica de esta obra fue muy poco duradera. Todo apunta a que, al menos desde finales de los años sesenta o comienzos de los setenta de la centuria, el *by pass* entre el Guadalete y el Salado estaba nuevamente expedito y en uso¹⁹.

A lo largo del tiempo transcurrido, las circunstancias habían cambiado. Por una parte, El Puerto había perdido a favor de Cartagena su condición de invernadero de las galeras de España. La obstrucción de la desembocadura del Guadalete, donde existía una peligrosa barra, determinó en 1668 este cambio de sede, valorado en términos negativos por Sancho de Soprani²⁰. Por otro lado, en 1679 se había decretado el traslado oficial de la cabecera de las flotas de Indias de Sevilla a Cádiz, un paso importante en el proceso de basculación de la capitalidad del comercio

18. *Ibidem*, fol. 91v.

19. Un informe de Nuño Francisco de Villavicencio apunta a que las aguas de los dos ríos volvían a estar unidas en vida del VII Duque de Medinaceli, don Antonio de la Cerda, quien falleció en 1671. *Ibidem*, s. f.

20. «Es el toque de agonía, pero de una agonía lenta de la importancia alcanzada por esta ciudad desde el punto de vista marítimo, dejando el de Santa María de ser el primer puerto militar de España». (Sancho, 2017: 259).

colonial español hacia la bahía gaditana. La medida representaba la demostración palmaria de las coyunturas opuestas vividas por Sevilla y Cádiz en la década de los setenta del siglo XVII (Díaz Blanco, 2012: 247-268). Al mismo tiempo, abriría importantes expectativas para las localidades del entorno de Cádiz, que derivaron en rivalidades abiertas.

El 6 de noviembre de 1696, el síndico procurador mayor de El Puerto de Santa María, Fernando de Reinoso y Mendoza, exponía al cabildo portuense los perjuicios que acarrearían a la ciudad la pérdida de su río y la barra del Guadalete. La causa de esta situación era, en su opinión, que se había abierto nuevamente la comunicación entre este y el Salado, desviando el curso natural del primero y ocasionando que en su discurrir por el término portuense se hubiesen formado numerosos bajos y que la barra hubiese aumentado, de forma que en bajamar incluso los barcos de mediano porte no podían entrar y salir de El Puerto sino con serio riesgo de encallar. Reinoso se hacía eco del temor a que la desembocadura del Guadalete terminara por cerrarse por completo en breve tiempo, algo que acarrearía un gravísimo perjuicio a la ciudad. Los problemas asociados a esta situación eran muy serios. De un lado, todos los bajeles del rey, tanto los de la Real Armada como los de la guarda de la Carrera de Indias, así como las naves de la propia Carrera, hacían sus aguadas en los manantiales de Sidueña, situados en términos de El Puerto, en un paraje próximo al río Guadalete. En El Puerto radicaban también las factorías de los asientos de víveres y bastimentos de las flotas. Por otro lado, Reinoso sostenía que el tránsito de los abastecimientos que se dirigían a Cádiz se efectuaba por el Guadalete, por lo que el cierre de este comercio causaría un gran perjuicio. Este constituía un punto especialmente sensible del problema. Cádiz, al carecer de término agrícola, dependía de las poblaciones vecinas para la provisión ordinaria de su vecindario. Un problema añadido al preocupante estado que presentaba el Guadalete era el gran número de hombres de mar existente en El Puerto que se ocupaban en el servicio de flotas y armadas y que tendrían que aplicarse a otros ejercicios cuando quedaran sin trabajo. La mejora de la situación que presentaba el río, en cambio, solucionaría estos problemas y facilitaría que el Guadalete pudiera volver a oficiar como surgidero de las galeras reales²¹.

A la vista de estos problemas, que comprometían seriamente los intereses y el futuro de la ciudad, el cabildo de El Puerto de Santa María emprendió una triple línea de actuación: por un lado, intentar que la comunicación entre los ríos Guadalete y Salado se volviera a cerrar; por otro, modificar el cauce del Guadalete para evitar los

21. AHN, *Consejos*, leg. 35040, n.º 1, f. 124-126. La ciudad de Puerto de Santa María con la de Cádiz sobre que se le conceda facultad para usar del arbitrio de un dos por ciento en todas las mercaderías que se registraren en su Aduana para el reparo y aderezo de la barra y río de dicha ciudad del Puerto.

tornos o meandros que presentaba y dar así mayor fuerza a su corriente, cortando todos los tornos desde la Victoria hasta Sidueña; finalmente, limpiar la barra del río para favorecer la entrada y salida de buques. Jerónimo Bueno, piloto de la Carrera de Indias, buen conocedor del Guadalete y del Salado porque había levantado un mapa de ambos ríos por orden del duque de Guastalla, capitán general que fue de las costas de Andalucía, informó de las obras que eran necesarias para conseguir estos fines. En primer lugar, sería necesario construir una zanja de mil doscientas varas de longitud, cuatro de ancho y otras cuatro de profundidad que atajase el recodo que el Guadalete hacía a la altura del olivar de Cartagena. En segundo lugar, habría que limpiar todos los tornos del río que estaban vadeables. Finalmente, una vez que las aguas empezaran a correr, se imponía cerrar la boca del Salado, que alcanzaba una profundidad de cinco varas, construyendo un dique formado por cajones macizados con cantería y restos de obras, capaz de resistir la fuerza de la corriente y de desviar su curso hacia el Guadalete²².

El problema de este proyecto era su elevado coste. Los maestros carpinteros y alarifes consultados y el maestro mayor de obras de El Puerto, Francisco de Guindos, estimaron la inversión necesaria en más de un cuarto de millón de reales²³. A esto había que sumar el costo de la limpieza de la barra, que requería de un pontón servido por once hombres que removieran la arena en las vaciantes de la marea a fin de que la corriente la transportara mar adentro. El total requerido para financiar todas estas labores ascendía a 308.655 reales de vellón, una cantidad de la que la ciudad carecía, por lo que el cabildo portuense acordó solicitar al rey la concesión de un arbitrio del 2% en todas las mercaderías que entraren y salieren de registro en la aduana real de la ciudad, en los mismos términos que pretendía Cádiz para el mantenimiento de sus murallas.

Sobre este particular, el Consejo pidió el parecer del duque de Alburquerque, capitán general de las costas de Andalucía, y del gobernador de Cádiz, Francisco Miguel de Pueyo. Ambos coincidieron en que el Guadalete sufría un deterioro creciente, pero difirieron en relación al impuesto pretendido. Alburquerque no veía inconveniente en autorizarlo, toda vez que el comercio estaba interesado en que el río y la barra estuviesen navegables. Pueyo, por el contrario, disentía en este aspecto. Opinaba que había otros sitios en la bahía, además de Sidueña, donde las armadas y embarcaciones particulares podían hacer aguada y que Cádiz podía abastecerse por otras vías diferentes al río de El Puerto. En cuanto al nuevo impuesto sobre

22. *Ibidem*, f. 128-129. Informe del capitán don Jerónimo Bueno Farande.

23. En concreto, 76.500 reales de vellón por lo que tocaba a la carpintería y 180.480 reales en el capítulo de albañilería. Este último comprendía tanto la obra de cerramiento de la comunicación del Guadalete con el Salado como la limpieza de la madre del primero de estos ríos desde dicho punto hasta la huerta de Tiros.

el comercio pretendido por esta ciudad, pensaba que era inconveniente porque afectaría también a los hombres de negocios gaditanos, tan gravados ya por la hacienda real que buena parte del comercio de Cádiz se había pasado a El Puerto de Santa María, donde los impuestos sobre la actividad comercial eran menores. La rivalidad mercantil existente entre ambas ciudades afloraba con nitidez en torno a este espinoso asunto, que tendría secuelas hasta varias décadas más tarde (Iglesias, 1991: 264-265). El Consejo aprobó el arbitrio solicitado por El Puerto, pero Cádiz se opuso a esta medida, contra la que pleiteó, pretendiendo que el 2% de la aduana portuense lo cobrase Cádiz con destino a la construcción de sus murallas, que estimaba imprescindibles no sólo para su propia defensa, sino también para la salvaguarda de los intereses generales de la Monarquía y de los caudales venidos de Indias. Cádiz se comprometía a cambio a limpiar a su costa la barra del Guadalete²⁴.

La rivalidad entre Cádiz y El Puerto empujó a la primera de estas ciudades a aliarse con Jerez de la Frontera en la otra disputa que la iniciativa tomada por el cabildo portuense venía a reavivar, la concerniente al cierre de la comunicación del Guadalete con el Salado, tanto más cuanto que Cádiz dependía de Jerez para su abastecimiento y que los vínculos entre las oligarquías de ambas ciudades eran estrechos. En efecto, la chispa entre Jerez y El Puerto no tardó en saltar. El detonante fue la petición de esta última ciudad al Consejo de Castilla para que la autorizase a tomar a tasación las tierras y heredades propiedad de vecinos de Jerez situadas en el entorno del olivar de Cartagena para la obra de cortadura del Guadalete que se proponía realizar y, sobre todo, la carta que un regidor portuense le envió a Fernando Ramírez de Carrizosa, propietario del citado olivar, proponiéndole su compra. Dicha heredad, ubicada en el sitio llamado de Parpalana, cercano al Guadalete y que contaba con varias caserías y un molino, era el principal bien de los mayorazgos que poseía Carrizosa, quien se negó a efectuar la venta pretendida y observó con preocupación cómo los diputados y ministros del cabildo portuense anduvieron por la cañada que atravesaba su propiedad tomando medidas, señalando el terreno y recibiendo declaraciones, sin reparar en que todo ello representaba un quebrantamiento del término y la jurisdicción de Jerez. Debido a lo cual, puso en conocimiento del gobierno municipal jerezano la carta que había recibido del capitular de El Puerto y solicitó que se abriera información judicial, ya que temía que, si se llevara a cabo la construcción de la madre nueva proyectada para el Guadalete,

se destruirán muchas heredades de los vecinos de esta ciudad que están en aquel paraje, como asimismo dicha su heredad, caserías y molino, porque unas quedarán aisladas y otras se las irá comiendo el río con sus corrientes²⁵.

24. AHN, *Consejos*, leg. 35040, n.º 1, f. 136-146v.

25. *Ibidem*, f. 147-150v.

De acuerdo con lo solicitado por Carrizosa, el corregidor de Jerez llevó a cabo a renglón seguido averiguaciones sobre los hechos denunciados, a la vista de los cuales el cabildo de la ciudad recurrió al Consejo de Castilla para tratar de impedir que El Puerto hiciese realidad sus propósitos. De inmediato, dos regidores de Jerez escribieron al procurador mayor de Cádiz para proponerle que una y otra ciudad hiciesen causa común contra El Puerto y apoyasen mutuamente sus intereses, como de hecho así acordó el cabildo gaditano. Llamaron la atención la identidad de los personajes que llevaron la voz cantante en ambas corporaciones y el más que probable parentesco existente entre ellos. En el cabildo jerezano se trató de Nuño Francisco de Villavicencio y Villacreces, caballero de Alcántara y señor de la villa de los Arquillos, quien sostuvo ante los capitulares de Jerez que las pretensiones de El Puerto entrañaban «muy grave perjuicio para esta república y sus vecinos y para todo el comercio del Andalucía y demás reinos de Su Majestad». Por su parte, el promotor del acuerdo del cabildo gaditano fue el mismo procurador mayor de la ciudad, Cristóbal López de Morla y Villavicencio²⁶.

3.1. *La posición de Cádiz*

La propuesta que López de Morla elevó al cabildo gaditano sintetiza bien las razones de esta ciudad y su posición, al menos de inicio, en el conflicto. Cádiz se veía beneficiada por la comunicación abierta entre el Guadalete y el Salado, que proporcionaba a Jerez una rápida y segura salida a la bahía por vía fluvial, ya que Cádiz, debido a su condición de isla cercada por el mar, no tenía término agrícola y se veía precisada a que su aprovisionamiento, incluido el agua, viniera de los lugares circunvecinos, y especialmente de Jerez, donde eran abundantes. Sin embargo, el transporte fluvial de mercancías por el Guadalete a través de El Puerto resultaba peligroso y dilatado, alargándose durante siete u ocho días a causa de los quince tornos y nueve bajos que presentaba el río en su último tramo. La alternativa terrestre al transporte de mercancías hasta Cádiz tampoco resultaba muy favorecedora. La distancia por tierra y el mal estado de los caminos en los períodos de lluvias dificultaban la conducción de productos agrarios desde Jerez. Además, las autoridades de El Puerto obligaban a los arrieros y trajineros a depositar la mitad de sus cargas en la alhóndiga de la ciudad y cobraban elevados derechos de saca. De esta forma, garantizaban el abundante abastecimiento de El Puerto, a costa de la carestía del pan en Cádiz. Muchos arrieros se veían así forzados a conducir su trigo por la villa de Puerto Real, pero el camino era más dilatado por esta vía, con lo que los costos de transporte eran mayores y los precios de venta más elevados. Por contra, durante la

26. *Ibidem*, f. 150v-159. Los citados cabildos se celebraron el 1 de diciembre de 1698, el de Jerez, y el 8 de enero de 1699, el de Cádiz.

reciente escasez sufrida por Cádiz en 1697, se enviaron mil fanegas de trigo desde la Cartuja de Jerez en menos de seis horas por el río Salado, logrando eficazmente el socorro de aquella ciudad.

Por otra parte, López de Morla negaba que la navegación y el comercio estuviesen impedidos en El Puerto a causa del aumento de la barra del Guadalete y de la disminución de su caudal. Sostenía, en cambio, que en las bajamares escoradas podían pasar con facilidad candrayes y caiques, barcos luengos en medias mareas, saetías y tartanas en más de medias mareas y navíos en aguas vivas. Los inconvenientes de continuar la navegación por el río de El Puerto, en lugar de por el Salado, eran aún mayores en caso de epidemia, a causa de la inmediatez de sus aguas al caserío de la ciudad, con el consiguiente riesgo de contagio; o en el caso de que la bahía fuese invadida por enemigos, ya que Cádiz era «la plaza más principal, llave y antemuro de esta monarquía», debido a lo cual la necesidad de socorrerla con rapidez sería perentoria.

El procurador gaditano citaba también una razón de interés general: la ciudad de Jerez tenía determinado abrir un nuevo canal de comunicación, en este caso entre el Salado y el Trocadero. Esto proporcionaría la posibilidad de construir un carenero real en este caño y garantizaría aún más el envío de socorros a Cádiz, ya que el Trocadero se encontraba en el seno interior de la bahía de Cádiz, protegido por el fuego cruzado de los castillos de Puntales y Matagorda²⁷. La formulación de este proyecto pretendía iniciar una vía de negociación de la Corona con resultados ventajosos a varias bandas. Jerez de la Frontera, con este segundo *by pass* entre ríos y caños, consolidaba su salida directa al mar, consagrándose como puerto fluvial y obteniendo una magnífica vía de exportación de su abundante producción agraria²⁸. Cádiz garantizaba un abastecimiento suficiente y seguro de su población. La Corona ganaba un magnífico carenero, en un momento en el que el Real carenero del puente Suazo comenzaba a quedarse insuficiente para los trabajos de mantenimiento de los barcos de la armada real y en el que el Trocadero se estaba revalorizando como carenero de los buques de la Carrera de Indias (Iglesias, 2015).

Finalmente, Cádiz intentó hacer valer en el pleito su valor estratégico para la Monarquía. Sostuvo que, de ceder el rey a las pretensiones de El Puerto, resultaría un grave perjuicio a la causa pública, a la propia ciudad y a su comercio, poniendo en riesgo incluso la conservación de este. Insistió en que la ciudad constituía una «de las principales llaves» de la Monarquía, siendo su Bahía donde cargaban todas

27. *Ibidem*, f. 159-166v.

28. Obviaba, sin embargo, este argumento que la comunicación entre el río Salado y el caño del Trocadero tendría que hacerse forzosamente por el término municipal de Puerto Real.

las Flotas, Galeones y Armadas, y adonde volvían de las Indias²⁹. Sin embargo, Cádiz lamentaba que se sobrevalorase el volumen de su comercio en comparación con el de El Puerto,

porque, aunque fue grande, nunca lo fue como en contrario se pondera, y al presente se halla sumamente aniquilado con las continuas quiebras de sus comerciantes y con los nuevos impuestos que se cobran, de forma que la mayor parte del comercio se ha pasado (...) a la ciudad del Puerto, como es notorio y se reconoce de lo crecido y aumentado que se halla aquella ciudad³⁰.

La alianza entre Jerez y Cádiz decidió a El Puerto a tomar la iniciativa judicial contra aquellas ciudades. El 11 de enero de 1700, El Puerto presentó demanda ante el Consejo de Castilla, alegando que el Guadalete era un río propio de la ciudad y que atravesaba todo su término para desembocar en la bahía de Cádiz. Sostenía también El Puerto que el curso y madre de este río habían discurrido siempre con separación de los del Salado, y alegó que la causa de haberse enarenado la barra y la corriente del Guadalete, dificultando la navegación, radicaba en el hecho de que se habían usurpado sus aguas artificialmente para comunicarlas con las del Salado a través de un canal, de todo lo cual derivaba un «gravísimo perjuicio y daño» para el Guadalete.

3.2. *Las razones de Jerez*

El argumentario utilizado por Cristóbal López de Morla sirvió como base para construir el discurso que Cádiz esgrimiría contra El Puerto de Santa María. En buena parte, era también coincidente con el que utilizó Jerez de la Frontera, ciudad que además esgrimió en el pleito otras razones añadidas a su favor.

Jerez sostuvo en todo momento que la reapertura de la comunicación entre el Guadalete y el Salado en las proximidades de El Portal había respondido a causas naturales y no deliberadas. Reconoció que en primera instancia había mediado la intervención de sus vecinos en la comunicación de ambos ríos, pero justificó esta acción en la grave afectación que tuvo la epidemia de peste de 1649 en El Puerto de Santa María, a causa de los frecuentes contactos con el exterior que propiciaba su comercio. Fue precisamente por evitar el contagio por lo que algunas personas «celosas del bien común, solicitando únicamente el remedio de este daño», hicieron

29. AHN, *Consejos*, leg. 35040, n° 1. Autos hechos en razón de la vista de ojos que se hizo a pedimento de la ciudad de Jerez de la Frontera del río Salado que llaman de San Pedro, paraje por donde se comunican sus aguas con las de Guadalete, f. 1-32.

30. AHN, *Consejos*, leg. 35040, n° 1. La ciudad de El Puerto de Santa María con las de Jerez y Cádiz sobre que se cierra la boca del Salado y otras cosas, f. 45.

una zanja por la cual se comunicó el Guadalete con el mar, como de forma natural lo hubiera hecho la propia dinámica de las aguas con el tiempo. Trataban de este modo de eludir el contacto directo con la población de El Puerto, así como que se inficionasen los vecinos de Jerez y las demás ciudades de Andalucía. Este argumento, revestido de razones que concernían al bien público, era sin embargo falaz, por cuanto el canal de comunicación entre los ríos se abrió un año antes de que se difundiera la citada epidemia, concretamente en 1648.

La línea argumental de Jerez incidía a continuación en que la comunicación natural de los dos ríos había facilitado el comercio de esta ciudad y de otros lugares con Cádiz. Dicho trato se beneficiaba de la cómoda navegación que desde El Portal y a través del Salado disfrutaban las embarcaciones de todo tipo por medio de las cuales se transportaban frutos y mercancías voluminosas para el abasto de Cádiz, de las armadas reales y de los presidios de África. Jerez aportó como prueba una certificación de su aduana sobre los frutos despachados en los últimos veinte años. A través de ella, queda de manifiesto el auténtico interés de Jerez en la comunicación de los ríos, que no era otro que dar una fácil salida a su abundante producción de vino. El comercio vinícola y los intereses de los cosecheros jerezanos estaban, pues, detrás del asunto. Por este medio sabemos que, en las dos últimas décadas del XVII, salieron de Jerez 16.921 botas de vino y 1.154 botas de vinagre para el abasto de Cádiz; 14.388 pipas y 539 botas de vino, más 193 pipas de vinagre para la Armada real, y 1.632 pipas de vino para los presidios de África. Además, se había abastecido a las armadas de Inglaterra y Holanda con 138 pipas de vino, 71 pipas de vinagre y 1.080 arrobas de aceite, y se habían extraído para todos estos destinos diferentes cantidades de aguardiente, arropo, aceite, tocino, pasas, naranjas, granadas y otras frutas, cebollas, gualda, leña, piedra, ladrillo y paja.

Jerez argumentaba, además, que el transporte fluvial de mercancías voluminosas a través de El Puerto era impracticable, a causa de los muchos bajos y tornos que presentaba el Guadalete en el tramo próximo a su desembocadura, obstáculos que retrasaban mucho los envíos y obligaban a la alijar las pipas y cargas de mayor volumen en los bajos, con gran incomodidad y manifiesto riesgo, lo que no ocurría en la conducción de las cargas por el río del Portal y el Salado, «que tiene más seguridad y brevedad por ser más fondable y no tener bajos». De hecho, los barcos que anteriormente hacían la ruta entre Jerez y El Puerto apenas podían cargar treinta botas del vino. Sin embargo, por el Salado navegaban gabarras (conocidas también como *barcos de Jerez*) capaces de cargar ochenta y más botas de vino y mil fanegas de trigo. Estas gabarras cargaban de vuelta para Jerez duelas, madera, bacalao, lienzo, alquitrán, brea y otros efectos que llegaba a la bahía desde países extranjeros, completando así un circuito comercial muy ventajoso.

Al igual que hizo Cádiz, Jerez alegó también su importante valor estratégico. De un lado, se autocalificaba como «el granero principal del Andalucía», debido a

que contaba con campos muy fértiles, así como también con muchos labradores y población. De otro, la ciudad era fundamental para la defensa de la bahía y de toda la costa gaditana, tal y como la experiencia lo acreditaba. Así, Jerez había socorrido con tropas a Cádiz, el puente Suazo, el litoral de El Puerto de Santa María y Gibraltar en diferentes ocasiones de amenaza naval extranjera, como ocurrió en 1693 ante la proximidad de la armada de guerra francesa, hecho que mereció a la ciudad que el presidente del Consejo de Castilla, don Manuel Arias, le expresara «vivísimas gracias» por el «celo y amor» con el que había respondido al llamamiento del duque de Sessa.

Este tipo de argumentos sugiere que, a la hora de defender los intereses propios en el procedimiento judicial, las ciudades asumían una estrategia dialéctica de negociación con la Corona para alcanzar sus particulares objetivos. Se trataba de esgrimir los méritos y servicios prestados al rey para justificar y reclamar la concesión de contrapartidas concretas. La relación entre el monarca y sus súbditos reposaba, pues, sobre el binomio colaboración-recompensa, lo que, en el caso de las ciudades, parece abonar la tesis de Manuel Herrero sobre la existencia de una *monarquía de repúblicas urbanas* (Herrero, 2017).

En similar dirección se sitúa la confrontación entre realengo y señorío. En el fondo de este asunto late también la distinta condición jurisdiccional de las ciudades involucradas. Mientras que Cádiz y Jerez eran ciudades de realengo, El Puerto de Santa María lo era de señorío. En gran medida, las exigencias fiscales de los duques de Medinaceli sobre el comercio de frutos por el Guadalete a su paso por El Puerto habían sido la espoleta del conflicto. Jerez no quería sólo una salida al mar, de la que, con mayores o menores dificultades prácticas para la navegación, ya disponía a través del cauce antiguo del Guadalete, sino, sobre todo, una salida al mar por territorio de realengo y sin supeditación al pago de peajes señoriales. Es decir, una salida al mar propia y directa. Ello, al fin y a la postre, evidencia la existencia de una lucha territorial de poderes e intereses enfrentados: los que encarnaba el señorío jurisdiccional de los Medinaceli y los representados por la oligarquía jerezana de cosecheros-comerciantes. Tal situación quizás venía a reproducir a escala comarcal las viejas tensiones y pleitos locales entre los Medinaceli y sus vasallos portuenses, resueltas décadas atrás por vía transaccional, al mismo tiempo que anticipaba la solución definitiva del problema de la colisión de jurisdicciones en juego en un área de gran importancia política y comercial, que no sería otra que la incorporación de El Puerto de Santa María a la jurisdicción de realengo (Iglesias, 2003: 117-166).

Es esto lo que subyace en otra de las alegaciones de Jerez que toca justamente al orden fiscal y comercial y que contribuye también a la explicación de la posición activa adoptada en principio por Cádiz en el pleito analizado. Se trataba de hacer ver al Consejo que, mientras que la exportación por vía fluvial de frutos de Jerez estaba controlada fiscalmente por los almojarifes que asistían en el embarcadero de El Portal, que no permitían la comisión de fraudes, en la ciudad de El Puerto,

por ser lugar de señorío, los comerciantes tenían mayor libertad para defraudar los derechos reales, por lo que muchos se habían ido a vivir allí, en detrimento de Cádiz,

y de esto ha resultado el irse aumentando la población de aquella ciudad, que antes era muy corta, y han fabricado muchas casas en la ribera del río y dentro del agua para que las embarcaciones descarguen dentro de sus mismas casas sin tocar en tierra ni poderse reconocer por los ministros, teniendo en todo la mayor facilidad para defraudar los reales derechos³¹.

La colusión de intereses entre el duque de Medinaceli y los comerciantes de El Puerto se citaba también expresamente en la defensa que el veinticuatro jerezano Nuño Francisco de Villavicencio y Villacreces hizo de la postura de su ciudad en el pleito. El munícipe jerezano sostenía que la población de El Puerto comenzó a aumentar con motivo de haber sido designado capitán general de las costas de Andalucía el duque de Medinaceli don Antonio de la Cerda. Bajo su protección comenzó a florecer el comercio portuense, pero el tráfico mercantil fue también, en su opinión, la causa de que se difundiera la peste en 1649. Según la parcial exposición de Villavicencio, esto llevó a Cádiz y a Jerez a acordonar por mar y por tierra, respectivamente, a El Puerto. Al mismo tiempo, algunos vecinos de Jerez abrieron la comunicación entre el Guadalete y el Salado en El Portal, porque los de El Puerto detenían los barcos que bajaban de Jerez «en odio y venganza de tenerlos acordonados». El duque de Medinaceli había empleado su influencia en la corte para lograr en tiempos del pleito viejo cerrar la comunicación entre los dos ríos, a lo que siguió indefectiblemente una nueva epidemia de peste, la de 1680. Tal experiencia debió de golpear fuertemente el ánimo del duque don Antonio, según Villavicencio, pues, después de esta última epidemia, y aunque los dos ríos volvieron a tener unidos sus cursos, ya nunca volvió a hablar del asunto, ni tampoco su hijo, el duque don Juan Tomás de la Cerda, intentó cerrar la comunicación entre el Guadalete y el Salado, a pesar de haber sido primer ministro de la Monarquía y, por tanto, haber dispuesto de poder sobrado para ello³².

Finalmente, Jerez negó en todo momento, como también lo hiciera Cádiz, que la unión del Guadalete y el Salado hubiese perjudicado la navegación en el río de El Puerto. Uno de los principales argumentos de esta última ciudad había sido presentar el traslado del internadero de galeras reales a Cartagena como una decisión forzada por el deterioro de las condiciones de navegabilidad del río. Sin embargo,

31. AHN, *Consejos*, leg. 35040, n.º 1. Testimonios y papeles pedidos por parte de la ciudad de Jerez de la Frontera en defensa del pleito que litiga en el Real y Supremo Consejo de Castilla con la de El Puerto de Santa María sobre pretender dicha ciudad de El Puerto cerrar y macizar la boca del río Salado que llaman de San Pedro de dicha ciudad de Jerez.

32. AHN, *Consejos*, leg. 35040, n.º 1. Autos sobre el pago del corte de cerrar la boca del río, s. f.

los testigos de Jerez en el pleito declararon que las galeras de Francia habían entrado sin obstáculo en 1700 en El Puerto. Juan de Ulloa, condestable de la artillería del puente Suazo, afirmó que había visto entrar doce galeras del rey de Francia en el Guadalete, las cuales, una vez que llegaron a El Puerto de Santa María, anclaron junto al muelle de Galeras. Tan sólo una de ellas tuvo problemas, ya que tocó la laja del río por no venir por la canal y porque fue empujada hacia la orilla por el viento de levante. Desembarcados la chusma y el lastre, fue sacada sin mayores problemas del lugar en el que había embarrancado³³. Según Ulloa, estas galeras requerían para navegar una profundidad de dieciséis palmos de agua. Declaró también que en El Puerto había también fondeado un navío que precisaba, yendo lastrado, más de veinte palmos de agua. Todo ello hacía pensar que la degradación del Guadalete a su paso por El Puerto no era tanta como afirmaban los portuenses y que en el traslado a Cartagena de las galeras de España habían intervenido otras razones espurias³⁴.

3.3. *La estrategia de El Puerto de Santa María*

Aunque no logró por el momento sus objetivos, El Puerto de Santa María puso en práctica una inteligente estrategia que, a la larga, terminaría por hacer primar su posición en el pleito. Dicha estrategia se basó en tres puntos: en primer lugar, presentar el Guadalete como un río que le era propio y, por tanto, deslegitimar la actuación llevada a cabo por Jerez sobre su cauce como una acción violenta y arbitraria. Al mismo tiempo, El Puerto emprendió obras de modificación del cauce del Guadalete al paso del río por su término para atajar los meandros que presentaba. En segundo lugar, El Puerto trató de hacer ver al Consejo de Castilla que la desviación del Guadalete para hacerlo desembocar por el Salado provocaba graves daños a la bahía de Cádiz, donde anclaban los buques de las armadas reales y del comercio colonial. En tercer lugar, El Puerto jugó hábilmente sus cartas para romper la alianza entre Jerez y Cádiz, que desequilibraba el pleito en su contra.

33. *Ibidem*. Autos hechos en razón de la vista de ojos que se hizo a pedimento de la ciudad de Jerez de la Frontera del río Salado que llaman de San Pedro, paraje por donde se comunican sus aguas con las del Guadalete, f. 227v-228v. Testimonio de Juan de Ulloa. Las galeras francesas surtas en El Puerto aquel año fueron la *Real*, la *Patrona*, la *Invisible*, el *Conquerant* (que fue la que tocó fondo), la *Fidela*, la *Marítima*, la *Gloria*, la *Guerretera*, la *Corona*, la *Princesa*, la *Favorita* y la *Renumea*.

34. Pedro Rodríguez Carrascal, también testigo en las probanzas practicadas por Jerez, declaró que, estando en la playa de Cádiz, oyó una conversación entre gente de la mar en la que afirmaban que las galeras de España no entraban en el Guadalete porque a la persona encargada del fondeo en dicho río lo empeñaban en que dijese que no podían entrar, y que esto era porque la mayoría de los cabos de las galeras eran de Cartagena y querían ir a invernar donde tenían su casa. *Ibidem*, fol. 229.

A la hora de defender que el Guadalete era un río propio, El Puerto recurrió a una hábil estratagema. Presentó como prueba la obra de fray Jerónimo de la Concepción, *Emporio del Orbe*, recientemente publicada y que constituía una de las bazas propagandísticas de Cádiz en su pugna con Sevilla por la capitalidad del comercio colonial. En esta obra, el Guadalete era descrito como un río caudaloso, por el que antiguamente podían subir hasta El Portal carabelas y buques de hasta cien toneladas, y en el que, a la altura de El Puerto de Santa María, encontraban abrigo seguro las galeras y navíos, estos últimos incluso de gran porte, habiendo entrado en varias ocasiones buques de hasta ochocientas toneladas. Sin embargo, el río había sido usurpado a El Puerto y padecía recientemente un gran deterioro, desde que, por intervención de los vecinos de Jerez, se habían juntado de nuevo sus aguas con las del Salado. Esta impresión quedaba ratificada por el testimonio de diversos expertos. Tiempo atrás, según declaración de Diego Gil, capitán de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias, natural y vecino de El Puerto, las aguas del Guadalete eran tan abundantes que, aun en bajamar, surgían muchas galeras abordadas costado con costado, dejando paso suficiente por las orillas para que pasasen embarcaciones menores y barcos de dos gavias, siendo un río tan caudaloso

«...que podían navegar por él navíos de buen porte y las galeras sin embarazo de bancos de arena, además de que se podía fabricar galeras en su marina y poderlas botar y arrojar al agua, como se fabricó y botó la galera que llamaban *Santa María*».

Diego Gil afirmó que por entonces tomaban puerto en las invernadas en el Guadalete hasta veinticuatro galeras, entre las cuales no sólo las de España, sino también las de Nápoles, Sicilia y otras partes. Todas las aguadas y bastimentos se hacían en Sidueña, así para las armadas reales como para las Flotas y Galeones y para los presidios, costando poco su transporte y en una misma marea, sin riesgo de la barra ni dilación de tiempo. Gil lamentaba que, por el contrario, en aquel momento se necesitaban dos y hasta tres mareas para hacer las aguadas, debido a los muchos bajos que presentaba el río, causados por la falta de agua que sufría, siendo preciso que los barcos que bajaban por él hacia la bahía con bastimentos esperaran las pleamares y que no hubiese temporales³⁵. El capitán Diego Ignacio de Arrese, veedor y proveedor general de la Armada Real, también vecino de El Puerto, confirmó que anteriormente, cuando las aguas del Guadalete bajaban abundantes, se podía completar mil pipas de aguada en veinticuatro horas, pero que en esos momentos sólo se podían hacer trescientas o cuatrocientas en el mejor de los casos, y no más de ciento cincuenta habitualmente³⁶.

35. AHN, *Consejos*, leg. 35040, nº 1. Probanzas de El Puerto, f. 8-14v.

36. *Ibidem*, f. 39-46v.

Frente a la estrategia de El Puerto de presentar al Guadalete como un río que le era propio y que le había sido usurpado, Jerez insistió en la idea de que la unión de los ríos era obra de la naturaleza. Sin bien era cierto que vecinos de la ciudad habían coadyuvado en 1648 a precipitar una dinámica natural irreversible, la posterior unión de los ríos, después del cerramiento decretado por el Consejo de Castilla, no había conocido intervención humana. Había surgido así espontáneamente un nuevo río en su término, al que denominaron San Pedro para diferenciarlo del Salado, en realidad un brevísimo cauce entre el Guadalete y el Salado, que era así presentado como un río distinto, el Salado de San Pedro, con el que la naturaleza había dotado a Jerez favoreciendo el comercio de sus frutos.

Como se ha visto, la unión entre el Guadalete y el Salado provocaba el estancamiento de las aguas del primero de estos ríos a su paso por el término de El Puerto y el peligroso aumento de su barra en desembocadura. El Puerto trató de minimizar este daño acometiendo obras para dotar al río de un nuevo cauce que evitara los meandros que trazaba, dándole así mayor fuerza a su corriente. En 1700, los vecinos de El Puerto estaban realizando para ello obras de rompimiento, consistentes en abrir un canal en derechura desde el matadero nuevo de la ciudad, vecino al convento de la Victoria, hasta el sitio conocido como el Camaronero. El cauce abierto, de unas mil varas de longitud, tenía como objetivo «encaminar por dicha zanja y madre el dicho río de Guadalete para quitarle su madre y corriente antigua». Los trabajadores empleados en la apertura de la zanja y, en general, los vecinos de El Puerto afirmaban públicamente que los cortes habían de proseguir posteriormente desde el Camaronero hasta la cantera vieja, distante otras mil varas, y finalmente desde el Tesorillo (lugar situado en la divisoria de los términos de El Puerto y Jerez, donde existía una torre) hasta el río San Pedro, distante 4.260 varas³⁷.

La segunda línea estratégica seguida por El Puerto de Santa María consistió en sostener que la desviación del Guadalete por el Salado provocaba graves daños a la navegación en la bahía de Cádiz y amenazaba con acabar por obstaculizarla seriamente. Esta fue la mejor baza que jugó la ciudad, porque, de ser como decía, el problema afectaría negativamente al comercio de Indias y a los intereses defensivos de la Monarquía. En efecto, en el seno interior de la bahía de Cádiz, conocido como bahía de Puerto Real o bahía de Puntales, entraban a carenar los buques de las armadas reales y anclaban los barcos del comercio indiano. El Puerto de Santa María alegó que, al unirse el Guadalete y el Salado, el ramaje y las brozas que arrastraba aquel río en sus avenidas terminaban llegando a la bahía a la altura de Puntales, formando un peligroso bajo en la desembocadura del Salado, conocido

37. AHN, *Consejos*, leg. 35040, n° 1. Información hecha por parte de Jerez en razón de los rompimientos y nuevas madres que por la ciudad de El Puerto de Santa María y sus vecinos se están haciendo en el río Guadalete. Año 1700.

como bajo de las Cabezuelas, que penetraba profundamente en el mar y que podía acabar cegando la propia canal de acceso a la bahía, impidiendo a los barcos voltejar y exponiendo a las naves de las Flotas y Galeones al entrar y salir de Puntales al peligro de encallar. Ello no ocurriría, en opinión de los municipales portuenses, de seguir saliendo al mar el Guadalete por su antigua madre, pues la desembocadura del río tenía lugar en mar ancha, sobre la costa de Santa Catalina y los Cañuelos, donde no podía causar daño a la bahía ni a Puntales.

Este argumento podía hacer saltar por los aires la alianza entre Cádiz y Jerez. La posición del cabildo municipal gaditano se había fundado en la preocupación por garantizar el abastecimiento de la ciudad y en los vínculos familiares entre las oligarquías de ambas ciudades. Sin embargo, si el comercio de Indias podía verse en riesgo, el asunto pasaba a tener un cariz muy diferente. El Puerto de Santa María supo aprovechar muy bien esta oportunidad, de ahí que solicitara al Consejo que ordenara convocar al cabildo de Cádiz para que se pronunciara con justificación individual de los votos acerca de si la cortadura del torno de la Victoria podía deparar algún perjuicio a esta ciudad³⁸. El Consejo así lo acordó y este fue el detonante que hizo saltar por los aires el entendimiento entre los gobiernos de Cádiz y Jerez.

En efecto, el cabildo gaditano, en sesiones celebradas el 22 y el 29 de noviembre de 1701, acordó recabar el informe de expertos cualificados y sometió a revisión su acuerdo de 8 de enero de 1699 por el que decidió coadyuvar a Jerez en el pleito contra El Puerto de Santa María. Los informes del almirante general de la Real Armada, don Pedro Fernández de Navarrete, y del almirante don Antonio de Gaztañeta, requeridos por el ayuntamiento gaditano, resultaron decisivos. Fernández de Navarrete señaló que, mientras que la Cabezuela de la banda derecha del río San Pedro se mantenía sin cambios, la de la banda izquierda había crecido mucho en pocos años a causa de la revesa o remolino que formaba el río en desembocadura. Esta situación le hacía recelar que con el tiempo se cegara la entrada de Puntales. Para atajar este problema, creía necesario cerrar el río San Pedro, impidiendo que desembocara en la bahía. Por otra parte, se mostraba convencido de que, restituidas las aguas del Guadalete a su antiguo cauce, disminuiría la barra de El Puerto³⁹.

Por su parte, Gaztañeta emitió un extenso y concluyente informe, según el cual los perjuicios que derivaban a la bahía de Cádiz de la desembocadura del río San Pedro eran manifiestos, pues cada día se comprobaba cómo iba creciendo el banco de arena y lodos que su corriente, en oposición al curso de las mareas y las olas del Océano, iban depositando entre el castillo de Matagorda y el paraje de la

38. *Ibidem*. 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, fol. 237-239. Real provisión al gobernador y Ayuntamiento de la ciudad de Cádiz. Madrid, 5 de noviembre de 1701.

39. *Ibidem*, f. 241v-242v.

Cabezuela. Este bajo, cuando el río de San Pedro era salado, sin comunicación con el Guadalete, quedaba delante de la huerta llamada de la Palma, pero había crecido tanto que llegaba enfrente de la Punta de las Vacas, estrechando cada día más la canal que se dirigía a los Puntales.

La solución, para Gaztañeta, debía ser radical: no bastaba con cerrar la boca de comunicación del Guadalete con el Salado, sino que era preciso incluso cerrar la desembocadura de este último río con la bahía, ya que el agua del mar entraba en el Salado en las mareas crecientes y, al salir de nuevo en las menguantes, arrastraba las arenas del playazo que formaba en su desembocadura hacia la canal de la bahía. Gaztañeta también ponderó los perjuicios que habían resultado para el Guadalete de su unión con el Salado. A partir de ese punto, las aguas bajaban con tan poca fuerza que la desembocadura se había ido cegando con bancos de arena arrastrada por las olas del mar. De restituirse las aguas a su antiguo cauce, pensaba que la canal iría abriendo la barra para volver a su antiguo estado.

De paso, Gaztañeta también elevó su opinión sobre los caños de la Carraca, Sancti Petri y el Trocadero, a los que hiperbólicamente calificaba como «de los mayores careneros que hay en todos los puertos del mundo» y como «la octava maravilla». Se lamentaba el almirante de que estos caños se hallaban tan perdidos por la acción de las mareas que en pocos años no tendría el rey dónde carenar sus bajeles ni fondearlos con seguridad. La inundación que provocaban las mareas iba cegando las madres principales de estos caños con fragmentos de tierra, de modo que apenas se encontraba ya en ellos lugares en los que pudieran estar a flote los bajeles de mediano porte. Para solucionar este problema era necesario, en su opinión, cerrar los cañuelos secundarios y levantar en las orillas de los caños principales muros salineros de contención⁴⁰.

Estos informes, unidos al del conde de Fernán Núñez, gobernador general de la Real Armada, y a los de los alcaldes de la mar de Cádiz, que también abundaron en la misma línea, provocaron el acuerdo de apartarse de la pretensión de Jerez y pedir el cierre de la comunicación del Guadalete y el Salado, así como el de construir defensas con muros salineros para preservar los surgideros. Resultó para ello fundamental la intervención de don Andrés del Alcázar y Zúñiga, conde la Marquina, cargador a Indias y futuro presidente de la Casa de la Contratación, cuyo voto fue seguido por muchos regidores. Pedro Infante de Olivares opinó que el acuerdo capitular de 1699 carecía de valor, porque el asunto era de tanta importancia que se debió llamar a cabildo general, cosa que no se hizo. Juzgó piadosamente que los capitulares que asistieron a aquel cabildo habían aprobado la unidad de acción con Jerez ignorando su auténtico alcance. Juan de Soto Avilés, Manuel Barrios de la Rosa y don Carlos Colarte y Lila, marqués del Pedroso, se reservaron su voto

40. *Ibidem*, f. 242v-247v.

hasta oír a otros capitulares pero, a la vista del unánime sentir de estos, acabaron por sumarse también a la opinión mayoritaria⁴¹. A la vista del concluyente contenido de los informes recibidos por el cabildo municipal, la defección de Cádiz se explica por la necesidad que existía de preservar el comercio marítimo y de garantizar la navegabilidad de la bahía gaditana. Para Jerez, este cambio de actitud de Cádiz representó un duro revés. Nuño Francisco de Villavicencio lo calificó como una auténtica prevaricación.

4. EL RETARDO DE LA SOLUCIÓN DEFINITIVA

Aunque, después del cambio de actitud de Cádiz, la balanza se inclinaba en sentido claramente favorable a El Puerto de Santa María y contrario a la posición de Jerez, la solución definitiva al problema se retrasó durante un largo espacio de tiempo. Cabe suponer que la guerra de Sucesión representó una de las mayores causas de esta demora. A su conclusión, sin embargo, las nuevas condiciones políticas de la Monarquía determinaron una salida del forzado impasse en el que había caído el asunto. El pleito seguido ante el Consejo de Castilla quedó sin determinar, pero en 1721 los comerciantes portuenses reemprendieron la iniciativa. Ese año, numerosas personas acaudaladas de El Puerto, entre las cuales figuraron importantes cargadores, navegantes a Indias y comerciantes extranjeros, aportaron diferentes cantidades de dinero para financiar la obra de restitución del Guadalete a su antiguo cauce⁴².

En 1727, después del traslado de la Casa de Contratación a Cádiz y la creación del departamento marítimo y el arsenal gaditanos, el ministro José Patiño, autor en buena medida de aquellas decisiones en su etapa como intendente general de la Marina, determinó poner solución definitiva al problema. Un año antes había sido nombrado secretario de estado de Marina e Indias, responsabilidades a las que pronto unió también la secretaría de Hacienda. Convertido en el nuevo hombre fuerte del gobierno de Felipe V, se ocupó de manera decidida de impulsar la política naval española (Tapias, 2019). En efecto, fuera ya del contexto del pleito y como firme decisión de gobierno, Patiño ordenó acometer las obras de restitución del

41. *Ibidem*, f. 249-262.

42. Archivo Municipal de El Puerto de Santa María, *Colección de folletos varios* (1573-1862), f. 22. En la relación figuran, con una aportación de 200 pesos cada uno, Felipe de Agesta, Juan de Casanova, Baptistina Gallo, Francisco Rodríguez Franco, José de la Vega, Martín de la Pera, Nicolás Eduardo, Juan de Vizarrón y Francisco de Cárdenas; con 100 pesos, Miguel de Santisteban, Pablo Leonardo, Andrés Creagh, Cristóbal de la Torre, Enrique Freese, Pedro Thuis y Fernando Philipon; con 50 pesos, José de Novas, Ana Valois, Ignacio Lagraña, Pedro Cruger, Juan Fleming, Domingo de Castro, Francisco Smith, Diego Pillado, Nicolás Jácome de León, José de Morales, el capitán Juan Duarte y Francisco Hermenegildo, además de otros muchos con otras cantidades (Iglesias, 1991: 262, n. a pie de página).

Guadalete a su antiguo cauce. El peligro que corría la navegación en la bahía de Cádiz lo decidió a actuar con determinación, repartiendo los gastos de la operación entre las tres ciudades que habían protagonizado el pleito y la Real Hacienda.

De esta forma, decidió que Jerez de la Frontera, probablemente a causa de su responsabilidad en el origen del conflicto, pagase la mitad del costo de la obra, mientras que la otra mitad debería ser aportada por Cádiz, El Puerto de Santa María y la Real Hacienda. Patiño ordenó a Tomás de Idiáquez, gobernador de Cádiz, que esta ciudad aportara de inmediato quinientos doblones a cuenta para posibilitar el comienzo de las obras. La medida puso en serios apuros financieros al cabildo municipal de Cádiz, que tuvo incluso que recurrir a que el cabildo eclesiástico de la ciudad le adelantara cantidades a crédito. A pesar de lo cual, en 1733 la obra de cerramiento del río San Pedro se encontraba ya en avanzado estado de realización (Iglesias, 2017: 200-202).

Sin embargo, el tiempo puso de manifiesto que las causas del deterioro de las condiciones de navegabilidad de la bahía de Cádiz no residían en exclusiva en la desviación de las aguas del Guadalete por el Salado de San Pedro. En 1737 se comprobó que la canal de la bahía presentaba una braza menos de profundidad que unos años antes, lo que hizo saltar de nuevo todas las alarmas. Se procedió entonces al sondeo de la bahía, y se barajaron otras causas: el vertido de lastres o los bajos formados en torno a los buques hundidos, entre otros. El empeño de las autoridades, entre ellas los capitulares gaditanos, en resolver este problema fue grande⁴³. A Cádiz y a su comercio, y por ende también a la Monarquía, le iban mucho en ello.

En 1742 se fecha un plano firmado por Ignacio de Sala, ingeniero director de las obras de fortificación de Cádiz, para el cerramiento del río San Pedro⁴⁴. Cabe suponer que la actuación ordenada por Patiño ya había sido concluida y que este nuevo proyecto respondía al propósito de cerrar también el río en su desembocadura. Esta había sido la solución radical propugnada por Gaztañeta y apoyada por una parte del cabildo de la ciudad de Cádiz.

Pero, si el cerramiento de la comunicación del Guadalete y el Salado de San Pedro no había conseguido impedir que el bajo de las Cabezuelas siguiera aumentando su tamaño, la restitución del Guadalete a su antiguo cauce, modificado ahora por las obras de corta de los tornos del curso bajo, tampoco solucionó el problema de la barra. Las relaciones de Tomás López reconocieron que río de El Puerto era capaz de recibir embarcaciones de más de trescientas toneladas, pero advertían que en su desembocadura había una barra sumamente peligrosa en invierno que impedía la entrada y salida de barcos mucho menores en marea baja⁴⁵. La ciudad consiguió

43. *Ibidem*, pp. 202-211.

44. Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, leg. 03511.

45. Biblioteca Nacional de España, ms. 7294, fol. 171v.

que en 1770 se promulgara un decreto para la limpieza de la barra, que no tuvo efecto práctico y que fue nuevamente retomado en 1809, al parecer sin que tampoco tuviera éxito en esta ocasión (Iglesias, 1991: 273-277).

5. CONCLUSIONES

El pleito estudiado en el presente artículo pone de manifiesto diversas líneas de tensión existentes en la segunda mitad del siglo XVII en torno a la organización del sistema portuario sobre el que se basaba el comercio atlántico español. En primer lugar, el agotamiento creciente del modelo de capitalidad sevillana de la Carrera de Indias, debido a las dificultades para la navegación de grandes buques por el Guadalquivir, alimentó expectativas en Jerez de la Frontera derivadas de los proyectos de desviación de dicho río por el Guadalete. Por otro, a medida que se fue imponiendo la alternativa, más racional, de trasladar la cabecera de flotas de Indias a la bahía de Cádiz, surgieron rivalidades entre las ciudades gaditanas por capitalizar en la mayor medida de sus posibilidades los beneficios del tráfico.

Jerez tenía la oportunidad de aprovechar las inmensas perspectivas que se abrían a la exportación de los frutos de su extenso término agrícola. El vino y el trigo figuraban a la cabeza de un amplio elenco de productos que los cosecheros y propietarios jerezanos obtenían de su fértil agro. Tropezaba este tráfico, sin embargo, con el obstáculo del control del bajo curso del Guadalete por la Casa de Medinaceli, titular del señorío jurisdiccional de El Puerto de Santa María. Esta ciudad se beneficiaba del potencial de navegación de su río, que la convertía en un activo puerto mercantil bajo la protección de los duques, y en internadero de las galeras de España por decisión real.

La exigencia por parte de los duques de Medinaceli a los cosecheros jerezanos de pagar impuestos por el tráfico de sus productos provocó que Jerez adoptara en 1648 una solución audaz: la desviación del cauce del Guadalete por el río Salado, un profundo brazo de mar que llegaba hasta las cercanías del Guadalete a la altura de El Portal de Jerez, hasta donde este río era navegable. Este hecho provocó un largo pleito ante el Consejo de Castilla con la ciudad de El Puerto de Santa María, que se consideró gravemente perjudicada por la acción de los jerezanos. Dicho pleito fue resuelto a favor de El Puerto. Jerez se resistió por todos los medios a su alcance a cumplir la sentencia del Consejo y, aunque la comunicación entre los dos ríos fue ocluida, pocos años después volvía a estar expedita y era utilizada para exportar importantes cantidades de productos agrarios desde Jerez hacia la bahía de Cádiz. Tales productos sirvieron para el abastecimiento de la propia ciudad de Cádiz, para el de las flotas y armadas reales que recalaban en su bahía y para el de los presidios norteafricanos, muy particularmente el de Ceuta.

La posterior reproducción de la situación creada a mediados de siglo dio lugar a un nuevo pleito en el que Jerez obtuvo en primera instancia el apoyo de la ciudad de Cádiz. El Puerto alegó que la obra de desviación del Guadalete había provocado grandes daños al estado del río a su paso por el término portuense, ya que había generado diversos bajos en su curso y había agravado el peligro de la barra arenosa que generaba en su desembocadura, con grave deterioro de las condiciones de navegación, lo que había condicionado el traslado del invernadero de galeras reales a Cartagena. Por otra parte, El Puerto esgrimió, como principal baza a su favor, el argumento de que la desviación del Guadalete estaba también provocando un importante riesgo para la navegación en la bahía de Cádiz, debido al extenso bajo que formaba el Salado en su desembocadura, que amenazaba con cegar el canal de entrada a la bahía interior, donde anclaban los navíos del rey y los buques de la Carrera de Indias. Por este medio logró romper la alianza entre Jerez y Cádiz, ya que el comercio gaditano temió seriamente por sus intereses.

El pleito pone de manifiesto no sólo la necesidad de incorporar el análisis de las disputas entre ciudades al cuadro general de la conflictividad del Antiguo Régimen en España, sino también los mecanismos de negociación activados entre los poderes locales y el gobierno de la Monarquía, así como las limitaciones del poder central ante las resistencias de las oligarquías locales. La situación cambió de signo con claridad en el momento en que, ya a comienzos del siglo XVIII, la Monarquía diseñó una ambiciosa política atlántica que hizo de la bahía de Cádiz uno de sus principales centros de gravedad. La creación del departamento marítimo gaditano y el traslado definitivo de los organismos rectores del monopolio americano a Cádiz revalorizaron aún más el papel estratégico de esta ciudad y de su entorno. La Monarquía no se podía permitir en tales circunstancias comprometer las condiciones de navegabilidad de la bahía gaditana. De esta forma, Patiño llevó a cabo una actuación enérgica al tomar la decisión, entre otras medidas que remodelaron profundamente la situación de la zona, restablecer el estado de cosas anterior a la iniciativa de Jerez, interrumpiendo nuevamente la comunicación entre el Guadalete y el Salado, esta vez como decisión firme de gobierno y no como resultado de los pleitos seguidos entre las ciudades afectadas.

BIBLIOGRAFÍA

- Bustos Rodríguez, M. (ed.). (1983). *Un comerciante saboyano en el Cádiz de Carlos II (Las memoria de Raimundo de Lantery, 1673-1700)*. Cádiz: Caja de Ahorros de Cádiz.
- Bustos Rodríguez, M. (2017). *El consulado de cargadores a Indias en el siglo XVIII (1700-1830)*. Cádiz: Editorial Universidad de Cádiz.
- Camino Carrasco, M. (2020). *La ciudad marítima e insular descrita y representada: discursos urbanos en Cádiz y Venecia (siglos XVI-XVII)*. Tesis doctoral. Universidad de Cádiz.

- Collado Villalta, P. (1983). En torno a los orígenes del monopolio comercial gaditano: mercaderes extranjeros y cambio económico del área sevillana a la bahía de Cádiz en la segunda mitad del siglo XVII. En *Actas II Coloquio de Historia de Andalucía, Andalucía Moderna*, t. I. Córdoba, 603-616.
- Concepción, J. de. (1690). *Emporio del Orbe. Cádiz ilustrada*. Ámsterdam.
- Crespo Solana, A. (1996). *La Casa de Contratación y la Intendencia General de Marina en Cádiz (1717-1730)*. Cádiz: Universidad de Cádiz.
- Crespo Solana, A. (2003). Las reformas del comercio gaditano a comienzos del siglo XVIII en el contexto europeo de las políticas navales y comerciales. En A. Acosta, Adolfo González y Enriqueta Vila (coord.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla, CSIC y Fundación El Monte, 183-203.
- Díaz Blanco, J. M. (2012). *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*. Madrid: Marcial Pons.
- Domínguez Ortiz, A. (1973). *Alteraciones andaluzas*, Madrid: Narcea.
- Domínguez Ortiz, A. (1991). *Orto y ocase de Sevilla*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 4ª ed.
- Fernández Cano, V. (1969). Disputa por la sede de la Casa de la Contratación en 1725. *Anuario de Estudios Americanos*, 26, 357-383.
- García-Baquero González, A. (1988). *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778 (El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano)*. Cádiz: Diputación Provincial.
- Gil Bermejo, J. (1976). Traslado de la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz. En *La burguesía mercantil gaditana, 1650-1868*. Cádiz: Diputación Provincial, 139-144.
- Girard, A. (1932). *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cadix jusqu'à fin du XVIII^e siècle*. Paris-Bordeaux.
- Herrero Sánchez, M. (ed.) (2017). *República y republicanismo en la Europa moderna (siglos XV-XVIII)*. Madrid: Fondo de Cultura Económica.
- Horozco, A. de (2001). *Historia de Cádiz*. Edición a cargo de A. Morgado Cádiz: Universidad de Cádiz.
- Iglesias Rodríguez, J. J. (1991). *Una ciudad mercantil en el siglo XVIII: El Puerto de Santa María*. Sevilla: Muñoz Moya y Montraveta editores.
- Iglesias Rodríguez, J. J. (2003). *Monarquía y nobleza señorial en Andalucía. Estudios sobre el señorío de El Puerto (siglos XIII-XVIII)*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Iglesias Rodríguez, J. J. (2015). El «canal prodigioso»: el caño del Trocadero en el siglo XVIII. *Matagorda*, 1, 47-77.
- Iglesias Rodríguez, J. J. (2017). Las infraestructuras portuarias de la bahía de Cádiz ante el reto del monopolio americano. *Studia Historica. Historia Moderna*, 39 (2), 185-219.
- Khuete, A. J. y Kenneth J. A. (2014). *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century. War and the Bourbon Reforms, 1713-1796*. New York: Cambridge University Press.
- López Amador, J. J. y Pérez Fernández, E. (2013). *El Puerto Gaditano de Balbo. El Puerto de Santa María. Cádiz*. Cádiz, pp. 189-204.
- Pérez Fernández, E. (2018). Las intervenciones antrópicas en el curso bajo del Guadalete y en San Pedro durante la Edad Moderna. *RIPARIA*, 4, 146-190.

- Pérez Serrano, J. y Román Antequera, A. (2009). La salida marítima en el Marco del Jerez: transporte fluvial y ferroviario, ¿opuestos o complementarios? En *Congreso de Historia Ferroviaria*, en línea: www.docutren.com/HistoriaFerroviaria.
- Ravina Martín, M. (1983). El *Emporio del Orbe*, ¿libro político? *Gades*, 11, 201-222.
- Ravina Martín, M. (1984). *El pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de Contratación. Memorial de Francisco Manuel Herrera, 1726*. Cádiz: Diputación Provincial.
- Ríos Martínez, E. (2003). *Antón Martín Calafate y Diego Moreno Meléndez en la arquitectura jerezana del siglo XVII*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Sancho de Sopranis, H. (2017). *Historia del Puerto de Santa María*. Cádiz: Editorial UCA.
- Suárez Quevedo, D. (2007). Navegación fluvial e ingeniería militar en España, siglos XVI-XVII. De Pérez Oliva y Antonelli, a Leonardo Torriani y Luis Carduchi. *Anales de Historia del Arte*, 17, 117-153.
- Tapias Herrero, E. (2019). *Colbert y Patiño, grandes hombres de estado con Luis XIV y Felipe V*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla.
- Romero Muñoz, V. (2010). La polémica entre Sevilla y Cádiz por el comercio de Indias. *Real Academia de Jurisprudencia y Legislación. Estudios*, 549-572.