

La Casa de Contratación y Jerez durante el quinientos: el intento por romper un monopolio

MARÍA DEL CARMEN BORREGO PLÁ
Universidad de Sevilla

El granero jerezano: comunicaciones imposibles

Finalizado el Descubrimiento, los albores de la Edad Moderna sorprendían a un Jerez que continuaba desempeñando su ya ancestral papel de encrucijada entre Europa y África. Hasta entonces la mencionada ciudad, por su condición de realengo, habría sabido de solidaridades y auxilios **allá** donde la Corona se los hubiese solicitado, y así su cereal y su vino **habrían** alimentado y reconfortado, entre otros, a los combatientes de La Haza de los Muertos –entre Arcos y Espera– o a los de la vega de Granada e incluso, en su caso, habrían saltado el estrecho gibraltareño para hacer lo propio con los presidios que Portugal mantenía en el vecino continente africano –Tánger, Arcila, Orán, Mazalquivir–, en donde a veces llegaría un significativo número de botas vacías para servir como barricadas en las frecuentes refriegas provocadas por la población autóctona de la zona; aunque no serían éstos los únicos auxilios. También Cádiz y el propio Gibraltar, “auténticos mascarones de proa del navío español”, solicitarían ayuda de la “almáciga jerezana”, inmersas ambas en un balbuceante Mediterráneo, enseñoreado por la piratería berberisca y otomana, con sus secuelas de naufragios, cautivos y muerte¹. La situación habría llegado a tales extremos que, en 1535, cuando el factor portugués Hernando de Baeza mostrase ante el cabildo jerezano una cédula real, por la cual se le permitía “sacar de los puertos de Jerez, Málaga

1 Borrego Pla, Carmen, *El Jerez Hacedor de Cultura. Génesis de una expansión: desde los orígenes hasta 1492*. Jerez 1998, tomo I, págs. 27, 142-143 y “La zona jerezanoportuense y Africa a finales del cuatrocientos: un mundo de relaciones e intercambios”. *Actas del I Congreso de Historia del Descubrimiento*. Madrid 1992, vol. I, págs. 115-165.

o Cartagena 4.000 fanegas de trigo sobre las 12.000 ya autorizadas” con destino a los citados Orán y Mazalquivir, la protesta estalló, ya que semejante esquilmación por reiterada resultaba abusiva, entendiéndolo así el Consejo Real que a partir de entonces restringiría muy mucho la solicitud de dichos servicios².

Sin embargo, a nuestra ciudad aún le quedarían fuerzas para simultanear todas estas funciones con otras más estrictamente comerciales, pues como dijera Pirenne, “en ninguna civilización, la vida urbana se ha desarrollado independientemente del comercio y de la industria”; pilar fundamental en este cruce de caminos, una colonia foránea –sobre todo genoveses, borbones y algunos portugueses–, cuyos tratos abarcaban no solo productos africanos, como oro, esclavos o cera, sino también los propios de la “madre tierra” jerezana, sobre todo vino y pasa, los cuales llegaban a las principales mesas europeas con especial incidencia en Inglaterra y Flandes³. De ahí, que cuando el tradicional “finis terrae” se rompiera, emergiendo un nuevo continente denominado por entonces “indiano”, Jerez olvidara su antigua condición de frontera y se lanzase en multitud de formas hacia aquellas ignotas tierras atlánticas, aportando hombres, costumbres, semillas y productos.

Pero toda esta especialísima y bullente coyuntura chocaba con la práctica inexistencia de vías de comunicación a nivel comarcal e incluso nacional –baste recordar que hasta muchos años después no habría una eficiente red viaria entre Huelva y Cádiz– y las jerezanas no serían una excepción: caminos de herradura casi impracticables, enfangados e inseguros por donde marchaban recuas y carretas a paso tan lento que el viaje se hacía desesperantemente largo, lo cual a su vez influía negativamente en el precio de dicho transporte; por ello únicamente los productos de cierto valor podían atreverse con este tipo de vías, las cuales además, presentaban determinados “pasos” de obligada tributación –“pontaje”, “barcaje” etc.–. Bien es verdad que durante toda esta larga época la consabida institución municipal jerezana intentaría una mejora de los mismos, con una fijación especial en lo que ya entonces se denominaba Alcubilla, a la que se le dotó incluso de una fuen-

2 Sancho de Sopranis, Hipólito, *Carlos V y Jerez*. Jerez, 1958, págs. 32-34 y 43.

3 Borrego Plá, C.: *El Jerez...*, págs. 145 y 153-154.

te. Pero el término municipal era muy amplio y los propios insuficientes; por eso siempre que se podía se recurría a la navegación, medio más idóneo y paradójicamente más rápido para el acarreo de las mercancías, aunque en su caso, también Jerez lo tenía difícil, al ser el pequeño puerto fluvial de Alventos o el río Guadalete los únicos accesos marítimos⁴.

En cuanto al primero, enclavado en términos de la actual Trebujena, a orillas del Guadalquivir, se llegaba después de un duro trayecto terrestre ocupado por marismas y lagunas, en las que incidía la impronta del cercano río. Justamente en esta proximidad radicaba su importancia, ya que desde el mismo, las mercancías podían poner rumbo al norte, hacia la “babilónica” Sevilla, o hacía el sur, al “vecino” puerto sanluqueño, desde donde conformarían los correspondientes embarques indianos o incluso europeos (*vid. Figura 1*). Pero Trebujena y Alventos, a diferencia de Jerez, no eran lugares de realengo, sino del señorío de los Medinasidonia, quienes también lo ejercían en la citada Sanlúcar, tal y como se desprendería de las declaraciones de don Juan de Guzmán, III duque de Medinasidonia en 1493: “... de tiempo inmemorial a esta parte, ha sido y es –Trebujena– aldea y termino de esta mi villa e sometida a la jurisdicción de ella...”. No obstante y excepcionalmente, los jerezanos gozaban desde hacía mucho tiempo del permiso de paso y embarque por el citado Alventos, según se reconocería en 1516 por el también don Alonso de Guzmán, V duque de la mencionada dinastía: “existe un concierto entre mi bisabuelo el duque Juan y el concejo jerezano, para que los vecinos de éste último pudieran hacer uso de dicho puerto para el transporte de sus mercancías, especialmente vino”. Sin embargo, la buena vecindad se resquebrajó en cuanto la competencia comercial se endureció, pues el consistorio sanluqueño comenzó a temer por la posibilidad de que Jerez, con el paso del tiempo, terminase considerando a Alventos como suyo, inclusive el rico y cercano territorio de Monteagudo; disyuntiva toda ella que Sanlúcar ni podía ni quería contemplar, sobre todo teniendo en cuenta que por entonces ella era el indiscutible “ante puerto” del monopolio sevillano. El conflicto entre ambas instituciones no se haría esperar y en 1587 se iniciaba un largo y complejo pleito, cuyo final se daría en época muy posterior, fuera

4 Son numerosísimas las actas municipales jerezanas que hacen referencia durante todo el XVI a la mejora de los caminos, *vid. nota 7*.

ya del marco cronológico que nos ocupa⁵. Había llegado el momento en que un antiguo río multiplicase su ya tradicional impronta en la zona bajoandaluza, pues si el Guadalquivir era su “indiscutido” rey, el Guadalete se perfilaba como destacado “reyezuelo”.

El Guadalete: venturas y desventuras de un río

Nacido en Grazalema, nuestro Guadalete se haría presente en Jerez al bañar sus aguas las cercanías de la Cartuja y El Portal, desembocando posteriormente en El Puerto de Santa María. Tradicionalmente desde época romana, su mención significaba alegría, paz y prosperidad, hasta tal punto que su primitivo nombre río Letheo o “del Olvido”, según Lucio Floro, se debía a que “los soldados de Decio Bruto se negaron a pasarlo por miedo de olvidarse de Roma y de sus familiares”. Posteriormente, en época taifal, su ribera jerezana fue considerada una auténtica maravilla, frecuentada en todo tipo de fiestas y entrañando una fertilidad muy diversa. En sus tierras igual abundaban los pastizales para el ganado, como las “tierras de pan llevar” o incluso las viñas, alcanzando este caudal de vida a sus propias aguas; todas ellas muy ricas en “largas, delgadas y ligeras anguilas, gustosos arenques y sobre todo sabrosos sábalos”, éstos últimos, especímenes de agua salada pero que desovaban aguas arriba de los ríos, lo cual incidía en la presencia de numerosos regatones que pululaban por las orillas para dedicarse a su venta. En el horizonte, sus famosos bosques muy aptos para la cetrería, siendo frecuente, según algunos autores, el que por ejemplo en Cádiz, “algunos de sus canónigos paseasen por la ciudad o entrasen en suelo sagrado con el halcón en la mano”⁶.

Sin embargo, no era precisamente menor la función de comunicación y transporte que desempeñaba, sobre todo para la ciudad que nos ocupa, dada la peculiar problemática anteriormente expuesta. Desde mediados del XIV, su caudal habría sido el medio deseado y utilizado por mercaderes flamencos, comerciantes de hierros vizcaínos, lenceros bretones, portugueses importadores de vino y por muchos otros “entradores” de diversa índole y condición.

⁵ Fernández Gaztelu, Juan Pedro, *Historia Antigua y Moderna de Sanlúcar de Barrameda. Año de 1760*. Sanlúcar 1994 vol. II, págs. 226 y 406-407.

⁶ Borrego, Plá, C.: “La zona jerezanaportuense...”, pág. 120.-Portillo, Joaquín, *Concisa descripción del Guadalete, monasterio y puente de la Cartuja de Jerez de la Frontera*. Jerez, 1851, págs. 7-9.

Aunque la mayor dificultad estribaba en que su navegación no se podía efectuar directamente desde la ciudad, dado su lejanía respecto al río, sino a partir de un pequeño embarcadero, a legua y media de la ciudad, El Portal —en la actualidad una de las barriadas rurales jerezanas— y cuya denominación proveniría, según algunos autores, de que en sus alrededores se habría levantado la Vía Augusta que en su tiempo habría unido Gades con Roma. Desde 1500, “dado que todos los mantenimientos que entran y salen de la ciudad lo hacen por mar”, dicho embarcadero estaría construido en piedra, pero su mantenimiento se convirtió en algo tremendamente complicado, obligando a su periódica restauración, dado que las piedras utilizadas como lastre por las embarcaciones se arrojaban en su lecho; cuestión que ciertamente no sería exclusiva de dicho embarcadero, sino que también la sufriría su desembocadura portuense, pero en su caso, el correspondiente cabildo conculcaría semejante peligro, dictando el año de 1536 unas severas ordenanzas que designaban aquellos lugares donde se podía arrojar el citado lastre.

Sin embargo, la verdadera prueba para la comunicación jerezana estribaba en el tránsito de la vía terrestre que comunicaba con el susodicho embarcadero, la cual era conocida como el “arrecife del Portal”, entendiéndose por “arrecife” “el camino empedrado o afirmado” Aunque nada más lejos de la realidad, pues todo el trayecto se convertía en algo “infernial”, sobre todo desde octubre a febrero, época en la que las aguas lo inundaban y enfangaban haciendo imposible el paso de caballerías, carretas, cargas y viajeros; mientras, en los meses de verano, el calor y el polvo se convertirían en sus principales enemigos. La situación llegaría a tales extremos que, a final de siglo, los propios carreteros conseguirían permiso del concejo jerezano para “adobar dicho camino” por su cuenta, llevando en sus propias carretas “todo el cascajo y piedra necesario”, siendo los alcaldes de las mencionadas carretas igualmente investidos de la necesaria autoridad para obligar a aquellos de los suyos que se negasen a colaborar⁷. Porque obviamente si el “señor” del

⁷ Borrego, *El Jerez...*, págs. 145 y 153-154.- Iglesias, Juan José, “El Puerto de Santa María en la transición del medievo a la modernidad” en *El Puerto de Santa María entre los siglos XIII Y XV*. Biblioteca de Temas Portuenses. n.º 4. El Puerto de Santa María, 1994, pág. 112.- De los Ríos, Esperanza, “Los informes de Cristóbal de Rojas y Julio César Fontana para hacer un muelle y un puente sobre el río Guadalete en Jerez de la Frontera”, *Revista del departamento de Historia del Arte*, n.º 14, Sevilla 2001, pág. 14.- Archivo Municipal de Jerez (AMJ), actas del 21 de marzo de 1500, 13 de septiembre de 1515, 13 de septiembre de 1518, 14 de febrero de 1530, 22 de noviembre de 1593.

río era el marinero, el de tierra era este carretero, personaje insustituible, experto en el “arte de cargar”, faena sometida desde siempre a técnicas y habilidades especiales, para evitar no solo el agotamiento de los animales, sino el deterioro de las mercancías, sobre todo el vino, guardado especialmente en botas o pipas, signadas al fuego por el correspondiente tonelero y cabildo para prevenir fraudes en su hechura. Esta sería de madera –en aquel tiempo roble, castaño, avellano, encina o cerezo– y conformada por duelas –“costillas”–, abrazados por aros de mimbres –adelfa– o de hierro, aunque éste último no era muy utilizado dado su elevado precio. La diferencia entre ambas radicaría no solo en su capacidad –la bota de 480 litros, la pipa de 440–, sino en su hechura, dado que la primera resultaba un tanto más alargada –con menos “bojo”–, ocupando por tanto un espacio más reducido, lo cual redundaba en un mejor porte. En todos los casos su “boca” aparecería tapada con un trozo de vitre –lona–, sobre la que se ajustaría un tapón de corcho, en procedimiento similar al que hoy día se sigue en el “marco jerezano”. Andadura toda ella propiciadora de una muy especial “cultura anfibia”, en donde se entremezclaban pequeñas colectividades en una especie de movimientos concéntricos: carreteros, toneleros, barqueros, herreros, jornaleros –éstos últimos encargados de trasegar el vino a las botas, recordando en mucho a los actuales “arrumbadores”–, arroperos –responsables de envinar las botas o pipas con mosto cocido, el denominado “arrope”–, vendedores, compradores, los intermediarios entre ambos, los tan conocidos como “corredores de oreja”, famosos por sus “trapacerías”...⁸ Finalmente, dependiendo del calado de los respectivos navíos, todas estas mercancías susodichas podrían embarcarse definitivamente en El Portal o –generalmente–, reexportarse en pequeñas barcas hasta los navíos de alto bordo anclados en aguas gaditanas o, en su caso, sanluqueñas.

Evidentemente la infraestructura comercial indiana cada vez se iba modificando más, a medida que las nuevas tierras allende el Atlántico iban desvelando su amplia gama de posibilidades, coyuntura nada agradable para la omnipresente Casa de Contratación sevillana, al ver constantemente amenazado su privilegiado monopolio. El trasiego de hombres y mercaderías recibidas o remitidas desde el “puerto único” sevillano habría llegado a tales

⁸ Borrego Pla, Carmen, *El Jerez Hacedor de Cultura. Entre dos mundos: desde 1492 hasta 1700*. Jerez 2003, ágs. 76-78.

extremos que los navíos se vieron obligados a un aumento de tonelaje, lo cual prácticamente impedía su recorrido por el Guadalquivir, dado su cada vez mayor azolvamiento; de ahí que se tuviera que recurrir a su desembocadura sanluqueña e incluso a veces a la vecina bahía gaditana como fondeadero, utilizando luego un sistema de pequeñas embarcaciones para el tránsito de dicho río. Alternativas causantes de verdaderos problemas para la mencionada Contratación, dado que el contrabando y los fraudes no tardarían en hacer su aparición por los alrededores sanluqueños y gaditanos. Fueron momentos tensos en los cuales la Casa, Sanlúcar y Cádiz intentarían abarcar unos espacios de dominio más amplios. Pero la primera terminó por asumir el riesgo que entrañaba la insuficiente infraestructura viaria, intentando zanjar paulatinamente la cuestión, con el establecimiento de representantes suyos en Sanlúcar y Cádiz, aunque todo ello no resultaría suficiente para cortar los numerosos conflictos de competencias que continuarían jalonando todos estos años. Los comerciantes sevillanos argüirían que el puerto gaditano, al estar abierto al mar, resultaba presa fácil para el pirateo y de hecho Cádiz iba a sufrir dos ataques ingleses a lo largo del siglo, continuando semejante problemática en épocas posteriores. Pero la localidad gaditana se defendía, argumentando por su parte, que lo único a mejorar era la fortificación de su costa y el casco urbano, pues sus aguas siempre serían mejor fondeadero que el sanluqueño, el cual presentaba los inconvenientes de su famosa “barra” y el estado del río⁹.

⁹ Haring, Clarence, H., *Comercio y Navegación entre España y las Indias en época de los Habsburgos*. México 1975, págs. 10-14.- Calderón Quijano, Jose Antonio, *Versiones inglesas de los ataques anglo-holandeses a Cádiz, 1596-1625*. Cádiz 1985, págs. 11-15.

Oficios relacionados con el comercio vinícola
Aprovisionamiento de vino para las galeras reales según las cuentas
de Francisco Benítez de Mena en 1584

Oficio	Nombre	Actividad	Sueldo
Arropero	Benito de Cárdenas	Arropar las pipas con 12 cántaros de arrope	8 reales
Carretero	(Juan Sánchez?) y sus compañeros	Transporte de Cádiz al Portal de 515 pipas viejas	28 maravedís / pipa
Carretero	Juan Sánchez y sus compañeros	Transporte de Jerez al Portal de 640 pipas	3 reales / pipa total = 1926 reales
Carretero		Transporte a casa de los jornaleros de 30 carretadas de duelas de Cristóbal de Herrera	2 reales y 6 maravedís / carretada
Corredor	Gabriel Tello y Juan Guerrero?	Intermediario en la compra del vino, incluyendo sus derechos como corredores	1 real / pipa total = 690 reales
Corredor	Juan Guerrero?	Escribir cartas de pago, así de compras de vino como de pipas y autos y embargos; enviar pipas viejas a Cádiz; recoger pipas de casa de los toneleros y llevar al almacén; llevar las pipas viejas a los toneleros y a las bodegas.	200 reales
Herrero	Alonso López de los Santos	175 fajos de arcos	1 fajo / 11 reales total = 925 reales
Herrero	Alonso López de los Santos y Andrés Marques	168 fajos de arcos para adobio de las 515 pipas	1 fajo / 11 reales
Jornalero	Alonso Clavijo	Trasegar pipas y otras cosas	9 reales / día 132 reales por 33 días
Jornalero	Juan de Coca	Brear y lavar 690 pipas	10 maravedís / pipa
Jornalero	Juan Mateo	Trasegar pipas y otras cosas	72 reales por 18 días
Tonelero	Bernabé de la Peña, Juan Palomino y otros	Hechura de 350 pipas de la duela de S.M. a cargo de Cristóbal de Herrera	
Tonelero	Mateo Cáliz	Hechura y adobio de 515 pipas y poner mimbres	5 reales / pipa

Fuente: Archivo Municipal de El Puerto de Santa María, Papeles Antiguos. 1605, 16-nº 8

Estuario y canalizaciones: el sueño imposible

En estas circunstancias, el camino del Guadalete para la zona jerezana y sus aledaños resultaba insustituible, sobre todo porque a lo largo del quinientos su tráfico comercial sufriría tal aumento que, a finales de la centuria, según Domínguez Ortiz, Jerez era una de las pocas ciudades con cerca de 10.000 habitantes (sic), habiéndose desparramado ya su núcleo urbano por los arrabales de Santiago y San Miguel. Por ello, a mediados del XVI, en fecha aún indeterminada, su corregidor Pedro Rodríguez de Herrera presentaba al rey Felipe II un memorial en donde exponía toda la susodicha problemática fluvial, finalizando con un proyecto de "estuario", el cual para algunos autores de nuestros días ya estaría en la mente consistorial desde principios de la centuria. Y así, en primer lugar, pormenorizaba la incidencia del Guadalete para la ciudad "de donde se sacaban vinos, aceites y otros géneros de ella y se cargaban para Indias, Flandes, Inglaterra, Francia y otras partes". Cuestión ésta en extremo complicada, pues el "arrecife" de tierra que las mercancías debían recorrer hasta llegar al Portal se encharcaba en invierno, generando ciénagas y pantanos y dificultando enormemente el transporte, pues al no poder salir las mulas de los lodazales, carretas y sobre todo pipas se deterioraban, despedazándose en algunas ocasiones; razones por las cuales el "acarreo" por pipa rozaba los 30 reales y aún más e incluso a veces —lo que era más grave— "muchos navíos iban a cargar a otras partes". Resultaba pues "perentorio" —siempre según dicho corregidor—, el construir un "estuario" navegable en el citado río, por donde se pudiera llevar y traer hasta la ciudad todo el "mercadeo" —fundamentalmente las consabidas pipas—, con una mayor facilidad, a la vez que su agua podría reutilizarse para regadíos y molinos, lo cual iría en beneficio tanto del comercio local como del erario real, pues aumentarían sus rentas tributarias¹⁰.

Durante algún tiempo, semejante propuesta no obtuvo la consideración que el consistorio esperaba por parte del monarca; eran años duros y complicados, en los cuales España se multiplicaba en su frente exterior. Pero con el paso de los años, Felipe II comenzó a interesarse por las considerables ventajas que podían aportarle las aspiraciones jerezanas, sobre todo teniendo

¹⁰ Domínguez Ortiz, Antonio, "La Baja Andalucía" en *Historia de Andalucía*, vol. IV (coord. M. González Jiménez y J. E. López de Coca), Madrid, 1980 págs. 335-336.- AMJ, acta de cabildo del 3 de noviembre de 1597 en la cual se recoge copia de una real cédula a Pedro Rodríguez de Herrera (hijo), Valladolid, 24 de agosto de 1592.

en cuenta su condición de realengo y que la puesta en práctica de dicha iniciativa recortaría la cada vez mas fuerte influencia sanluqueña y por ende la de su señor, el Duque de Medinasidonia, en el ámbito comercial. De ahí que a finales de la década de 1570, enviase para estudiar la situación a fray Ambrosio Mariano de Azaro de San Benito, carmelita de origen napolitano, que habría intervenido como ingeniero militar en la batalla de San Quintín, convirtiéndose en una figura señera en todo lo relacionado con la arquitectura hidráulica, a la que tan aficionado resultaba el rey. Las conclusiones de dicha visita se encontrarían plasmadas en un plano, el cual, a pesar de ciertas inexactitudes y titubeos de determinados autores que ahora veremos, hemos podido fechar definitivamente en 1581. De hecho, consta que en dicho año el monarca Felipe II ya conocía su existencia, pues en una petición del citado corregidor Herrera a favor de su hijo, constaba "que habrá mas de tres años di larga cuenta de lo mucho que importa a Su Majestad el traer las aguas a Jerez de la Frontera... , por haberlo dado a entender a Vuestra Majestad muy por menudo en el Escorial, juntamente con el doctor Mariano Azaro, que lo vio por vista de ojos y hizo la pintura que Vuestra Majestad vio". Publicado dicho plano por Iñiguez Almech y posteriormente por García Tapia, su hallazgo únicamente se habría mencionado como una de las muchas anécdotas a destacar en las obras del palacio de Aranjuez, ya que sorprendentemente se encuentra dibujado en el reverso de un plano referente a las huertas del Picotajo de dicho palacio. Directamente relacionada con él y desarrollando mas ampliamente su información, la Relación, hoy en el Archivo de Simancas, remitida a su majestad por el citado carmelita, en la cual razonaba su postura favorable al proyecto de navegabilidad¹¹.

Del contenido de ambas fuentes –relación y plano–, se desprendería que Azaro creía posible satisfacer los deseos jerezanos, aunque su propuesta debía requerir la previa supervisión de Juan de Herrera, arquitecto y aparejador mayor de palacio, cuya impronta resultaría indiscutible en las grandes edificaciones españolas de la época, como por ejemplo y por citar la más

11 Archivo General de Simancas (AGS), Cámara y Sello, 254. Carta de Pedro Rodríguez a SM. Sevilla, 28 de octubre de 1581 (aunque otra parte del documento aparece fechado en el año 1582).- Biblioteca del Palacio Real, IX/M/242/2 (4). Plano topográfico con canal navegable entre Jerez de la Frontera y el río Guadalete. Fray Mariano Ambrosio de Azaro y Francisco de Montealbán, 1581. García de Tapias, Nicolás, *Ingeniería y Arquitectura en el Renacimiento Español*. Valladolid, 1939, págs. 674-675.

paradigmática, el Monasterio del Escorial. La visión de ambos personajes sobre el asunto en cuestión resultaría en gran medida coincidente y, en este sentido, Azaro aconsejaba levantar una gran dársena en El Portal, para que recogiera las aguas del Guadalete y sirviera como embarcadero mucho más amplio, seguro y sólido que el hasta entonces existente. Del mismo saldría un amplio canal de 9.500 pies de longitud y 30 de anchura, el cual desembocaría a su vez en otras dos dársenas circulares unidas por un nuevo canal, esta vez con una longitud de 3.500 pies, con lo cual se conseguiría acercar las mercancías a la zona jerezana comprendida aproximadamente entre la actual cuesta de San Telmo y la Alcubilla. Estructura toda ella que obviamente sería atravesada por grandes barcazas, por lo cual, el amplio canal que partiría del Portal debía mantener sus riberas libres de obstáculos, ya que las mencionadas barcas podrían navegar a "la vela", pero también a "la sirga" y, en este último caso, tenían que ser arrastradas desde ambas orillas por fuertes maromas; no obstante, cerca de dichas riberas se admitía la permanencia de olivos, chopos, álamos y sauces, para sombra de los que las transitaban¹². Como complemento, la sugerencia debida esta vez a Francisco Montealbán, acompañante de Azaro, "criado de Su Majestad" y aparejador en otras obras hidráulicas, para intentar abrir también una "acequia con su azud", que pusiese en contacto las aguas del río Guadajabaque –afluente del Guadalete– con el susodicho canal principal. Como valores añadidos, no sólo el mantener un nivel aceptable de agua en todas las épocas del año, sino también el riego de las zonas adyacentes y aún sobraría fuerza para construir un molino real, en donde se trasformase aquel trigo que la corona necesitara para el abastecimiento de las galeras surtas en El Puerto de Santa María, insustituibles apoyos en la salvaguarda del Estrecho (*vid. Figuras 2 y 3*). Circunstancias todas ellas que –esta vez según Azaro–, pronto ayudarían a recuperar lo invertido, proponiendo incluso utilizar como mano de obra forzosa a los galeotes portugueses, con lo cual se abarataría asimismo el precio de los costes.

Precisamente serían dichos costes los causantes de la única discrepancia con Herrera, el cual desaconsejaría una nueva idea de nuestro carmelita, por la cual "aprovechando unos antiguos acueductos", se podría dotar a la ciudad

12 AGS, Cámara y Sello 254. Relación que el padre Mariano Azaro hizo a su majestad sobre el estuario navegable que se pretende hacer en Jerez de la Frontera s/f, aunque remitida al Consejo Real el 7 de noviembre de 1582.

jerezana de un buen abastecimiento de aguas, provenientes del cercano manantial del Tempul. Infraestructura toda ella que, sumada a las anteriores, podría alcanzar –según Herrera– los 200.000 ducados y, aunque Azaro aseguraba que era mucho menos, la obra del Tempul sería denegada esperando tiempos mejores. Pero tampoco la financiación del resto del proyecto sufriría mejor suerte, dada la coyuntura política y económica de la época, en la que España proseguiría desangrando su erario en el exterior –guerras de Francia, Portugal e Inglaterra–, mientras la bahía gaditana se intentaba recuperar del ataque sufrido en 1587 por el corsario inglés Drake. Circunstancias a las que se sumaban los fundados temores de una suspicaz Sanlúcar y de una maltrecha Cádiz, ante los posibles recortes que semejante obra podría acarrear a sus respectivas esferas de poder. Incluso la propia Contratación lo veía como una nueva agresión a su monopolio, con el consiguiente peligro de abrir una nueva puerta por donde algunas mercancías se “distrajieran” en la práctica de un renovado contrabando, al que tan proclive era toda la zona atlántica andaluza¹³.

Por fin, algunos años después se retomaba de nuevo la idea y Felipe II, por real cédula de 1592, ordenaba a don Pedro Rodríguez de Herrera, estante en la corte e hijo del corregidor jerezano del mismo apellido, que partiese de inmediato a Jerez juntamente con Bartolomé Ruiz, “aparejador de mis obras en Aranjuez”, para que comenzaran la nivelación de los terrenos del estuario y resolviesen lo que mas conviniese para el costo de semejante obra; si ésta debía construirse “a destajo” o por “concierto” y autorizando al citado Bartolomé Ruiz a cobrar por este trabajo 1.000 maravedís diarios (sic), con tal de que no se excediera de los 60 días. Pero dadas las circunstancias, la financiación debió encontrar cada vez mayores dificultades y, en 1595, el monarca ordenaba “que dado la mucha utilidad que el proyecto tenía para Jerez y su comarca y personas que vienen a ella, que cargan vino y otras cosas, así extranjeros como vecinos de la dicha ciudad de Sevilla”, el citado Pedro de Herrera tratase el asunto no sólo con a los ayuntamientos de ambas ciudades, sino también con los de todas aquellas que creyese necesario y con los priores y cónsules de los mercaderes sevillanos y de las restantes universidades interesadas en dicho proyecto. Como incentivo al mismo, la corona les concedería la liberación de tributos sobre las rentas que solicitasen y, para dar ejemplo consentía en talar

13 Ibidem; Informe de Juan de Herrera s/d; Carta de Pedro de Herrera a SM, Sevilla 28 de octubre de 1581. Gutiérrez, Bartolomé, *Historia de Jerez de la Frontera*. Jerez 1887, tomo 3, págs. 110-113.

los montes realengos ubicados en Jerez y limítrofes con Arcos, para que lo procedido de su venta se destinase al costo total de la obra, el cual por su parte, debía de ser exactamente calculado y remitido al Real Consejo¹⁴.

Pero desgraciadamente dos años después fallecía Felipe II y la obra volvía a paralizarse –esta vez definitivamente–, por las presiones ya expuestas, que se convertirían ya en endémicas durante los siglos venideros, además del nuevo ataque anglo-holandés padecido de nuevo por la sufrida Cádiz en 1596. Bien es verdad que en tiempos de Felipe III se efectuaron nuevos ensayos, esta vez promovidos por los ingenieros reales Cristóbal de Rojas –1612– y Julio César Fontana –1621–, en los que se contemplaba una taxativa negociación para continuar con el antiguo proyecto de Azaro, al considerarlo –según Fontana– “una obra extravagante y cara”, además de peligrosa para la ciudad, dada la cantidad de agua estancada que implicaba. En tal sentido no se podría olvidar el miedo por aquellos años a enfermedades y pestilencias, las cuales obligaban al aislamiento de las ciudades, con las consiguientes pérdidas comerciales, demográficas y de todo tipo que ello conllevaba. De ahí que se decidiera por la construcción de un nuevo canal que esta vez uniera Guadalete y Guadalquivir, estallando ahora con mas fuerza las reticencias de Sevilla, la cual en tiempo de Felipe IV también iba a ver desbaratado su deseo de hacer navegable el susodicho Guadalquivir hasta Córdoba. Por su parte, en el caso jerezano la situación no sería mejor y aún en el siglo XVIII se continuaba intentando resolver la difícil –ya casi imposible– comunicación fluvial¹⁵. Para entonces hacía ya mucho tiempo que el antiguo “estuario del Portal” habría quedado en el olvido, transformándose en la asignatura pendiente de la localidad jerezana. Se confirmaba el desplome de un sueño frustrado que, de haberse hecho realidad, hubiese cambiado con toda seguridad la infraestructura del tráfico indiano y por tanto, también de alguna forma, la actuación de la omnipotente Casa de Contratación sevillana.

14 AMJ, acta de cabildo del 3 de noviembre de 1597, en la que también se recoge una real cédula a Pedro Rodríguez de Herrera (hijo), Madrid, 7 de junio de 1595.

15 Calderón Quijano, J.A.: *Versiones Inglesas...*, págs. 15-21. De los Ríos, Esperanza: “Los informes de Cristóbal de Rojas y Julio César Fontana...”, págs. 16-20.- Alvar, Alfredo, “Viaje, posadas, caminos y viajeros” en *La Vida cotidiana en época de Velázquez*. (coord. José N. Alcalá-Zamora). Madrid 1994, pág. 113.



Figura 1. Detalle del mapa de Ortelius, Theatrum Orbis Terrarum –1570–, en el que se aprecia la situación de la por entonces sanlúcarita Trebujena, al norte de la actual provincia de Cádiz, prácticamente ribereña al Guadalquivir, con lo que todo ello tenía de positivo para el “mercadeo” jerezano.

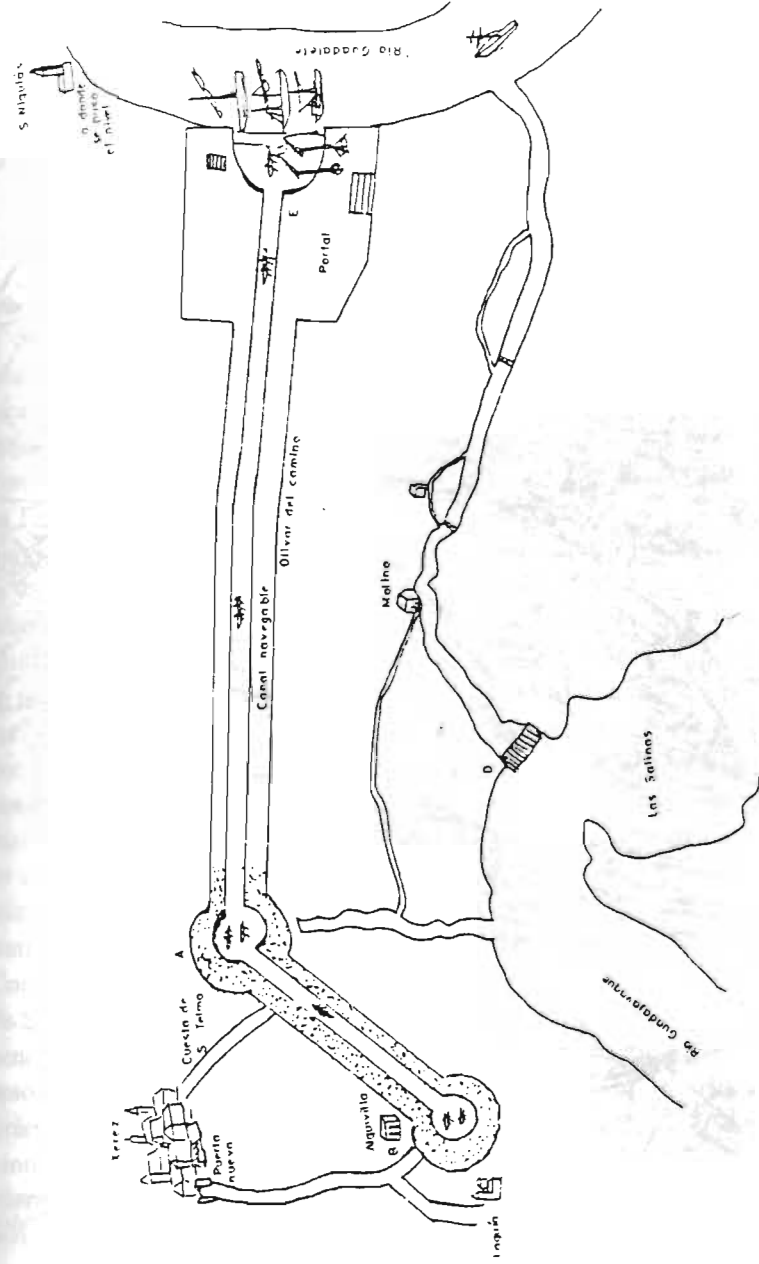


Figura 2. Esquema sobre el “estuario de Jerez”, basado en el proyecto de fray Ambrosio Mariano de Azaro. (García de Tapia, Nicolás, Ingeniería y Arquitectura en el Renacimiento Español. Valladolid, 1989, pág.501).



Figura 3. Único fragmento conservado del plano sobre el canal navegable entre Jerez de la Frontera y el río Guadalquivir. Fray Ambrosio Mariano de Azaro y Francisco de Montealbán, 1581. (Biblioteca del Palacio Real de Madrid, IX/M/242/2 (4)).