

# LA SALIDA MARÍTIMA EN EL MARCO DEL JEREZ: TRANSPORTE FLUVIAL Y FERROVIARIO, ¿OPUESTOS O COMPLEMENTARIOS?

Julio Pérez Serrano. Universidad de Cádiz<sup>1</sup>

Alejandro Román Antequera. Université Paris Ouest Nanterre-La Défense<sup>2</sup>

## 1. INTRODUCCIÓN

La Baja Andalucía poseyó una gran actividad comercial a raíz del descubrimiento de América. Esta situación generó la necesidad de abaratar los costes del transporte, y por consiguiente, conllevó la propuesta de numerosos proyectos para la mejora de las infraestructuras. Estas iniciativas estuvieron vinculadas a los problemas derivados de la barra de la desembocadura del río Guadalquivir y a la pugna de las principales ciudades de la Andalucía occidental por conseguir una mayor parte del comercio colonial. Este escenario no desapareció con la pérdida de las colonias americanas. Se mantuvo merced al comercio vinícola del marco del jerez, cuya principal población era Jerez.

La mejor ruta para llevar mercancías desde Jerez a los diferentes puertos era el río Guadalete, con desembocadura en El Puerto de Santa María. No obstante, este río también sufría problemas de cegamiento, lo que limitaba las opciones para su utilización. Esta circunstancia se lastraba desde el siglo XVII, inclusive antes, y a lo largo del tiempo fue objeto de numerosos proyectos para su solución. No obstante, la irrupción del ferrocarril supuso un cambio en el planteamiento existente, al eliminar la necesidad del uso de la vía fluvial, que con el tiempo se consumiría. ¿Por qué fue así?

Esa es la pregunta que se plantea, ya que no eran necesariamente incompatibles el transporte por el río y el tren, más si se tiene en cuenta que la primera concesión del ferrocarril que hubo en España, la de José Díez Imbrechts planteaba una conexión entre Jerez y El Portal, un embarcadero en el río Guadalete, perteneciente al término de Jerez, para pasar luego las mercancías hasta los muelles de El Puerto.

Para conseguir responder a esa pregunta se van a analizar los diferentes proyectos que tuvieron lugar con relación a la mejora de las infraestructuras de transporte en la zona, desde el paso del centro de gravedad del comercio colonial a la bahía de Cádiz hasta principios del siglo XX. Para ello, se utilizarán los fondos documentales de archivo: actas capitulares, expedientes de obras públicas, correspondencia, cartografía...

## 2. LA BARRA DEL GUADALETE. ¿CANALIZAR O UN NUEVO PUERTO?

---

<sup>1</sup> Profesor Titular de Universidad de la Universidad de Cádiz. Director del Grupo de Estudios de Historia Actual (HUM315). Dirección: Universidad de Cádiz. Facultad de Filosofía y Letras. Área de Historia Contemporánea. Avda. Dr. Gómez Ulla, s/n. 11003 Cádiz. E-mail: [julio.perez@uca.es](mailto:julio.perez@uca.es) Telf.: 956-015574.

<sup>2</sup> Alejandro Román Antequera. Université Paris Ouest Nanterre-La Défense. Département d'Espagnol. Miembro del Grupo de Estudios de Historia Actual (HUM315). Dirección: Universidad de Cádiz. Facultad de Filosofía y Letras. Avda. Dr. Gómez Ulla, s/n. 11003 Cádiz. E-mail: [alejandro.roman@uca.es](mailto:alejandro.roman@uca.es) Telf.: 956-01-55-74.

La bahía de Cádiz ha sido a lo largo de la historia por su posición geoestratégica un espacio codiciado por las potencias, tanto por cuestiones militares como comerciales, al permitir controlar el acceso al Mediterráneo a través del estrecho de Gibraltar y el de las rutas del Atlántico. Esta posición le ha permitido ser un sistema portuario de primer orden durante algunas fases de su historia y la de realizar el transporte de las mercancías de su *hinterland*, del que es pieza fundamental el marco del jerez<sup>3</sup>, que tenía su acceso natural en el río Guadalete.

No obstante, es un espacio cuya configuración geológica es reciente, durante el Cuaternario, y tras el fin de las glaciaciones. Los movimientos tectónicos y eustáticos, unidos a la acción antrópica son los que han determinado la geografía actual de la bahía gaditana<sup>4</sup>. La confluencia de activos procesos de sedimentación por el transporte de materiales de las cuencas del Guadalquivir y, primordialmente, del Guadalete, se contraponen a la actividad erosiva de las corrientes marinas<sup>5</sup> y los vientos que padece esta zona, que hacen que sea muy activa geológicamente y cambie con gran celeridad su configuración, experimentando un proceso de colmatación<sup>6</sup>, con las consiguientes dificultades para las comunicaciones marítimas, un factor fundamental para comprender lo que ocurría en la zona a partir de finales del siglo XVII.

En aquellos momentos, la Andalucía occidental vivía un período de auge merced al comercio con América, primero monopolizado por Sevilla, y posteriormente por Cádiz. La disputa entre los principales núcleos de este espacio por conseguir una participación mayor en la actividad comercial fue una constante durante el período. Dentro de estas disputas las condiciones del transporte jugaron un papel destacado.

El progresivo empeoramiento de la situación de la barra de Sanlúcar de Barrameda fue de suma importancia, dado el obstáculo que suponía para la circulación del tráfico fluvial hasta Sevilla, que se traducía en pérdidas desastrosas para el comercio. Esta situación tuvo tres opciones para su solución. Dos de ellas seguían concediendo la preponderancia a Sevilla; mientras que la tercera se la podía dar a Cádiz, al suponer el traslado del punto de partida de las flotas.

Las opciones que favorecían a Sevilla consistían en eliminar el obstáculo de la barra – algo que también favorecía a Sanlúcar- o en buscar a través de un canal una nueva salida, que sería el Guadalete, desembocando en la bahía de Cádiz –apoyándola Jerez y El Puerto de Santa María-<sup>7</sup>. En el primer caso, se optó en lugar de por un dragado profundo, por un estrechamiento del cauce, que sólo aumentó su velocidad, sin aumentar el calado<sup>8</sup>. La opción de la unión a través de un canal del Guadalquivir y el Guadalete parecía en principio más viable, aunque la desembocadura del segundo también comenzaba a dar muestras de problemas por la creación de una barra, que

<sup>3</sup> Vid. Pérez Serrano, J. (1991), 165-169.

<sup>4</sup> Vid. López Amador, J. J.; Ruiz Gil, J.A. (2003), 24-26.

<sup>5</sup> Las corrientes del interior de la Bahía son de dos tipos: a) alternativas (rectas), b) giratorias. La corriente exterior va de sur a norte, chocando con Rota, lo que provoca fuertes mareas. De esta forma se acentúa el dinamismo de su costa. Cf. Barragán Muñoz, J. M. (1987), 42-43.

<sup>6</sup> Vid. Baena, J.; Zazo, C.; Goy, J. L. (1987). Los procesos de colmatación eran un problema de gravedad desde el siglo XVII y afectaron negativamente a la capacidad del sistema portuario de la Bahía de Cádiz durante el siglo XVIII. Vid. Márquez Carmona, L. (2006), 11-47.

<sup>7</sup> Cf. Domínguez Ortíz (1981), 139.

<sup>8</sup> Cf. Ibid. 140-141.

conllevó el traslado del invernadero de las Galeras Reales a Cartagena en 1668<sup>9</sup>. Aunque, el fracaso de esta iniciativa vino dado por el conflicto provocado por la subida de las exacciones que impuso el duque de Medinaceli a los productos jerezanos que pasaban por la aduana del Guadalete. La reacción jerezana fue el inicio de un canal entre el río Guadalete y el río San Pedro, cuya desembocadura limita la frontera del término portuense con el de Puerto Real, evitando así la aduana ducal. Las influencias del duque de Medinaceli consiguieron detener las obras<sup>10</sup>, siendo cegado el canal por orden del ministro Patiño, años más tarde<sup>11</sup>.

Estos dos fracasos beneficiaron a Cádiz, que obtuvo el traslado de la cabecera de flotas en 1680, en detrimento de Sanlúcar, que hubiese funcionado como un antepuerto de Sevilla, por la menor capacidad de su puerto –Bonanza- y por la aportación al erario público realizada por los comerciantes gaditanos<sup>12</sup>, pasando finalmente la Casa de Contratación a Cádiz en 1717.

Este conflicto no fue el único que mantendrían las ciudades más importantes de la Baja Andalucía a causa del comercio colonial, aunque sí fue el más importante al suponer el traslado de la cabecera comercial. Jerez, El Puerto de Santa María y Sanlúcar querían participar más activamente en los beneficios. No obstante, la dura actitud del monopolio gaditano no les aportaban los resultados deseados<sup>13</sup>, que si obtendrían con Sevilla, al arrebatarse a esta ciudad un tercio de su representación en las elecciones consulares (1744), y lo que es más importante, posteriormente uno de sus dos tercios de frutos (1758)<sup>14</sup>.

Sin embargo, fue una victoria efímera, porque ninguno de los municipios consiguió la habilitación para comerciar con América tras el decreto de libre comercio del 12 de octubre de 1778<sup>15</sup>. Esta nueva situación obligó a Sanlúcar, que mantuvo algo de su actividad, y a El Puerto<sup>16</sup> a pelear por la consecución de ese privilegio, que obtendría

<sup>9</sup> Cf. Sancho, H. (1943), 401.

<sup>10</sup> Cf. Iglesias Rodríguez, J. J. (1991), 261-262.

<sup>11</sup> Cf. Sánchez González, R. (2000), 231-232.

<sup>12</sup> Cf. Domínguez Ortiz, A. (1981), 142-145.

<sup>13</sup> Vid. García-Baquero, A. (1976), 89-141.

<sup>14</sup> La primera victoria supuso el acceso al Consulado de las tres ciudades (1744), que pasaron a poseer en conjunto 10 electores (4 El Puerto de Santa María, 3 Jerez de la Frontera y 3 Sanlúcar de Barrameda), igual representación que Cádiz y Sevilla, que tenían cada una 10. Sin embargo, más importante fue la victoria en el pleito por el tercio de frutos (1758), que no habían podido conseguir contra Cádiz (1738). Así, estas ciudades tenían una participación directa en el comercio colonial a través de sus productos, que ocuparían una novena parte de la carga hacia América. Vid. Sánchez González, R. (2000), 223-256.

<sup>15</sup> El decreto sólo habilitó a 13 puertos españoles: Alicante, Alfaques de Tortosa, Almería, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Gijón, La Coruña, Málaga, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife, Santander y Sevilla. Otros tres puertos no mencionados por el Reglamento tuvieron alguna actividad: Sanlúcar de Barrameda –su funcionamiento como antepuerto de Sevilla y su mayor lejanía de Cádiz le permitieron conservarla-, San Sebastián y Vigo. Cf. Fisher, J. R. (1993), 15.

<sup>16</sup> El caso portuense de ver como se suprimían las generalas –“La generala, en origen, consistía en la parte de mercancía exenta del pago de derechos de aduana que los oficiales de las embarcaciones transportaban como parte de su equipaje. Consistía en una porción de vino y otros efectos, pero se utilizaba fraudulentamente, sobre todo para el transporte no registrado de lienzos y paños. Fue uno de los mecanismos de fraude utilizado en la Carrera de Indias. En El Puerto este sistema obtuvo carta de naturaleza utilizándose como mecanismo habitual de introducción de mercancías extranjeras” (Iglesias Rodríguez, J. J. (1991), 266- a comienzos de 1779, que sólo se mantendrían con restricciones hasta 1788. Este acontecimiento provocó un retroceso de su comercio y la vuelta al envío de las mercancías a través

primero Sanlúcar en 1804 y algún tiempo después El Puerto de Santa María en 1809, perdiéndolo con la entronización de Fernando VII en 1814<sup>17</sup>. Volvió a conseguirla el 27 de octubre de 1820, con la llegada de los liberales al poder<sup>18</sup>. Aunque, de nuevo el retorno del monarca impedía la materialización real de los beneficios que podía haber traído a la población la disposición, que no se conseguiría.

---

del puerto de Cádiz, una situación que fue prácticamente inmutable a pesar de los esfuerzos portuenses. Cf. Sánchez González, R. (2000), 257-258.

<sup>17</sup> Para profundizar en la cuestión de la habilitación portuaria de El Puerto de Santa María, vid. Pérez Serrano, J.; Román Antequera, A. (SP).

<sup>18</sup> Cf. Bartolomé López-Somoza, E. (SP), 10. “Notas para una historia del Puerto de Santa María en el siglo XIX. Trienio Constitucional (1820-1823)”. AHMPSM, Sección Artículos, inédito, 10.



Esta dinámica de litigios entre las diferentes ciudades de la Andalucía occidental, se veía agravada en el caso de El Puerto de Santa María, punto de unión tradicional entre Cádiz y Jerez, ya que durante el siglo XVII se había comenzado a producir el cegamiento de la desembocadura del Guadalete, como ya se ha mencionado, lo que condicionaba la principal vía de transporte de los vinos de la zona hacia Cádiz para su posterior exportación. Esta situación empezaba a ser grave, ya que había supuesto el mencionado traslado del internadero de galeras reales a Cartagena en 1668, estableciéndose un paralelismo con los problemas de la barra del Guadalquivir, que a la postre fue uno de los principales motivos del traslado de la cabecera de flotas.

En 1669 se puso en marcha el primer proyecto para quitar el banco de arena que se había formado en la desembocadura de la ría, encomendándose al ingeniero mayor de costas D. Antonio Osorio. En su informe Osorio aportó luz a las causas de la formación de la barra, ya que no sólo la aducía al proceso de sedimentación del río Guadalete, sino también a “la arena voladora que los fuertes levantes arrastran de la parte este de la desembocadura del río”. Osorio conocía el hecho de que en los años 1654 y 1655 se habían arrancado los retamales y lentiscos que poblaban la playa del Guadalete al San Pedro, por los barcos de tráfico para proveer los hornos de Cádiz, permitiendo la acción del fuerte viento de Levante de la zona con toda su intensidad. La solución que propuso proponía la abertura de un canal por la parte de Poniente, que no llegó a verse puesto en marcha hasta treinta años después<sup>19</sup>. En ese momento la barra había aumentado de tamaño y había sido dividida en dos por el caudal fluvial necesitado de una salida. Así, en 1699, el concejo portuense dispuso poner en ejecución este proyecto, abriendo un canal bastante profundo, pero los trabajos quedaron suspendidos por falta de fondos. En 1701 se intentó profundizar de nuevo el canal bajo un plan, del que se desconoce el autor, de tres esclusas y limpia de la barra, que tampoco se pudo poner en marcha ante el inicio de la Guerra de Sucesión<sup>20</sup>.

Una vez finalizada, el Ayuntamiento con el apoyo de José Patiño, intendente general de marina y presidente de la Casa de Contratación por aquellos años, volvió a ocuparse del tema. Patiño se tomó un interés personal poniendo a diversos ingenieros a trabajar, de cuyos trabajos se plantearon dos estudios distintos:

- a) Cortar el Guadalete por el caño nombrado de la Tapa o por frente al olivar de Cartagena, llevando sus aguas al río San Pedro, hacer un malecón, y quitar los tornos, trayendo la corriente línea recta hasta el mar, cuyas aguas serían las únicas que tendrían la antigua desembocadura, convertida en ría. A diferencia del proyecto de Jerez durante el conflicto con el duque de Medinaceli, se planteaba que el puerto siguiese estando en el mismo sitio, manteniendo el pago de aduanas.
- b) El otro proyecto proponía cerrar la comunicación del Guadalete con el Salado (el otro nombre del río San Pedro), que se daba durante las grandes mareas, abrir un ancho canal en ese punto de unión en línea recta hasta Guía, en el límite suroeste del núcleo urbano del momento, que abreviaría la navegación, dando a las aguas

<sup>19</sup> Cf. Archivo Histórico Municipal de El Puerto de Santa María (AHMPSM). Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, 24.

<sup>20</sup> Cf. *Ibid.*, 25.

más velocidad para que sus corrientes pudiesen limpiar la barra sin necesidad de pontones y otros medios<sup>21</sup>.

Este segundo plan fue el aprobado en 1721, dando el Gobierno a Patiño el encargo de la ejecución de las obras. Además, éste ordenó a los vecinos de Puerto Real y El Puerto la siembra de retamar en los arenales de sus terrenos, la repoblación del pinar de El Coto y la prohibición de tala en el mismo, para así evitar el segundo factor de creación de la barra<sup>22</sup>. A pesar de lo cual, ninguno de los ayuntamientos realizó la tarea encomendada. Sólo se echó a pique un navío en la boca del caño de la Tapa, para cerrar la comunicación con el Salado<sup>23</sup>.

La desidia con relación a los problemas del Guadalete proseguiría a lo largo de más de cuarenta años, hasta que varios incidentes consecutivos entre 1763 y 1766 con diversos naufragios, pusieron de relieve el acrecentamiento de los bancos de arena y la necesidad de actuar. Así, el conde de Trigona, en aquel tiempo gobernador de El Puerto de Santa María, se propuso remediar la situación. Concibió el proyecto de cortar el Guadalete cerca del edificio del Matadero –en aquella época a las afueras de la población–, y por medio de un canal llevarlo a la ría de San Pedro, colocando en el Guadalete dos pontones de limpia, rebajando el canal de entrada unas tres varas, dándole una profundidad de cuatro brazas en menguantes y seis en crecientes. También se incluía un carenero para las embarcaciones de la carrera de Indias. El coste del proyecto era de 40.000 pesos fuertes. El proyecto comenzó a ejecutarse por la cortadura, pero no se continuó<sup>24</sup>.

Los desastres de la barra siguieron, al igual que las quejas de los vecinos, lo que llevó a instancias superiores a actuar, enviándose a D. Juan Manuel Porres, brigadier del ejército, a principios de 1768, que presentó un proyecto que poseía deficiencias por la falta de conocimientos técnicos de su autor. Su informe fue verificado por Jorge Juan, que propuso la corta del Guadalete, echando las aguas por el río San Pedro. El proyecto de Jorge Juan fue aprobado por el Consejo. Aunque, casi en paralelo, el Ayuntamiento de El Puerto de Santa María encargó a D. Francisco Haedo la presentación de otro proyecto, muestra de la desconfianza en lo proyectado por Porres. En este caso la idea suponía “echar las aguas del Guadalete al San Pedro por medio de un canal de cuarenta varas de ancho. Para la limpia de la barra proponía dos pontones y cuatro lanchones”. Su obra también quedó irrealizada<sup>25</sup>.

La necesidad de solucionar el problema del acondicionamiento de los muelles para el comercio con la eliminación del obstáculo de la barra de la desembocadura del Guadalete seguía presente en el tránsito secular. Por ello, en 1799 D. Pedro Ángel Albisu, presentó un proyecto alternativo, al proponer la construcción de una dársena y diques en la ensenada del castillo de Santa Catalina, que suponía la traslación del puerto a otro punto del término municipal, apenas habitado. No obstante, esta alternativa no se

<sup>21</sup> Vid. *Ibid.*, 25.

<sup>22</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 325. 1721. Expediente 1. “Ordenes sobre las obras del Río por D. José Patiño”.

<sup>23</sup> Cf. Archivo Histórico Municipal de El Puerto de Santa María (AHMPSM). Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, 26.

<sup>24</sup> Cf. *Ibid.* 27.

<sup>25</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, 27-28.

llevó a término nunca. Para el proyecto de Albuja fue clave la negativa de D. Tomás Muñoz, ministro interino de marina, que lo consideraba impracticable, proponiendo nuevamente como solución al problema del Guadalete dar salida a sus aguas por el río San Pedro, utilizando el brazo de la desembocadura a modo de canal con un sistema de pontones. Esta iniciativa fue aprobada por el rey. Sin embargo, la guerra con Francia frenó su desarrollo hasta tres años más tarde, en 1802, nombrando Muñoz para su realización a D. José Berna, aunque tampoco tuvo éxito<sup>26</sup>.

La habilitación concedida en 1804 a Sanlúcar animó a Jerez y El Puerto de Santa María, ya que se abrió la posibilidad de la consecución por ambas ciudades de la habilitación, pidiéndoles informes y planos de sus instalaciones portuarias<sup>27</sup>. Jerez proponía en el informe de D. Fernando Terán la construcción de un caño desde las inmediaciones del Trocadero hasta Jerez<sup>28</sup>, lo que habría implicado la consecución de una salida al mar que le permitiría comerciar directamente con Cádiz, sin necesidad de transportar sus mercancías por El Puerto de Santa María. Esto conllevaba un grave perjuicio para el municipio portuense.

El Puerto se veía obligado a reactivar los proyectos de mejora del Guadalete. Por ello, se comisionó a D. Isidro Sartorio para un nuevo proyecto, que fracasó por la falta de recursos. Al mismo tiempo, el capitán real del Cuerpo de Carabineros D. Gregorio Laguna trabajaba en otra proposición que implicaba cambiar la desembocadura del río. Su informe se remitió al Ministerio de Marina en 1807; pero, el inicio de la Guerra de la Independencia el año siguiente dio al traste con esta iniciativa, al igual que había sucedido con las anteriores<sup>29</sup>.

Estos continuos fracasos, no impiden que el 7 de julio de 1810 el comandante principal de ingenieros de marina nombrase al ingeniero D. Francisco Casado de Torres para que efectuase planos y un proyecto, para eliminar el peligro de la barra del Guadalete. No obstante, Casado de Torres se dedicó a elaborar una síntesis de los proyectos e informes anteriores, que le valió para realizar una análisis de la situación, que según sus cálculos indicaba que el canal de la Bahía había perdido una cuarta parte de su fondo desde 1789, fecha en la que se habían levantado unos planos de la Bahía por D. Vicente Tofiño. Esto indicaba que el problema de la colmatación no era una cuestión sólo de la desembocadura del Guadalete, sino que afectaba a toda la bahía gaditana, con el consiguiente perjuicio a sus condiciones portuarias, que no se cuidaban, al poseerse sólo precarias instalaciones<sup>30</sup>. La propuesta final de Casado era que se echasen las aguas del Guadalete al San Pedro y que se repoblase de retamales, cañota y sosa bastarda la parte este –las dos últimas son plantas que viven bañadas por el agua salada–.

El último proyecto que mencionaremos en este apartado, es del año 1815, realizado por el profesor de arquitectura Juan Antonio de la Peña, que proponía dos planes. El primero era un muelle de mampostería en lugar del de madera existente. El segundo un

<sup>26</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, 28.

<sup>27</sup> Cf. AHMPSM, *Sección Actas Capitulares*, Tomo 117, Fol.445, 11 de noviembre de 1804. “Copia de la orden de Godoy”.

<sup>28</sup> *Ibid.*

<sup>29</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, 28-29.

<sup>30</sup> A principios del siglo XIX, Cádiz sólo contaba con precarias instalaciones portuarias. Cf. Ponce Cordones, F.; Ponce Calvo, R. (1993), 21.

pequeño muelle en la playa de la Puntilla, con una pequeña dársena. Ambas propuestas fueron desestimadas por falta de documentación, siendo las últimas hasta finales de los años 20.

Estos proyectos buscaban mejorar la comunicación del Guadalete por los problemas de su barra. Algunos propusieron el cambio de ubicación de los muelles de la ciudad (Santa Catalina, La Puntilla), desestimándose con prontitud. La mayoría proponía la limpia de la barra por medio de la canalización, aprovechando el río San Pedro (límite con el término de Puerto Real) y antiguo cauce del río, convirtiendo la desembocadura en una ría. En algunos casos, se atendía también a un elemento indispensable para la solución del problema, la necesidad de repoblar de vegetación las márgenes de la desembocadura, para impedir el trasvase de arena, que era causa fundamental de la barra. De este modo, los proyectos proponían un abandono del muelle en el Guadalete o la canalización del río, señalando la necesidad de mejorar el sistema terrestre de transporte<sup>31</sup>, aunque centrando su preocupación el transporte fluvial, al ser la única alternativa verdadera. No obstante, ninguno de los proyectos llegó a ponerse en marcha, a pesar de que el municipio portuense destinaba un buena parte de sus recursos económicos, por la insuficiencia de los mismos y la carencia de apoyo de otros municipios, especialmente Cádiz y Jerez, que veían una amenaza en la realización de estas obras. En el primer caso por la dependencia que adquirirían de El Puerto, llegando a proponer el caño desde el Trocadero a Jerez, en el segundo por la posible pérdida para su comercio.

### 3. UN NUEVO ELEMENTO: EL FERROCARRIL

El año 1829 supone un punto de inflexión para el espacio de la Bahía y el marco del jerez. Los problemas de la barra del Guadalete seguían sin solucionarse, pero la situación de la zona comenzaba a mejorar tras los períodos de ocupación francesa, los sucesivos brotes de fiebre amarilla y la pérdida del comercio colonial, que se habían concatenado en las primeras décadas de la centuria. El comercio vinatero tenía cada vez mejores perspectivas, fruto de la entrada de capital indiano, que buscaba un lugar donde invertirse<sup>32</sup>. Además, el 21 de febrero de ese mismo año se concedió a Cádiz la

---

<sup>31</sup> Por ejemplo, la ciudad más interesada en la canalización, El Puerto de Santa María, se embarcaba en un “plan” de mejora de sus comunicaciones para el progreso de su comercio que no incluía sólo el transporte marítimo-fluvial, sino que tenía dentro de sus acciones los caminos y puentes, para la mejora de las vías terrestres. Las iniciativas con relación a los caminos incluían limpiar de malhechores las rutas a Rota, Sanlúcar y Jerez, siendo la más importante esta última por ser la vía de comunicación con el resto del territorio -vid. Iglesias Rodríguez, J. J. (2001), 279-282-; aunque, las obras más importantes fueron la construcción de los puentes para superar la barrera que suponían el río Guadalete y el San Pedro. De este modo, se construyó el puente de barcas de San Alejandro en 1779 sobre el Guadalete, que se vio acompañado de la construcción de otro puente de barcas sobre el río San Pedro que complementaba al anterior, a pesar de la oposición inicial de Puerto Real que explotaba como un propio el transporte de la barca que se utilizaba para atravesar al río. Así, se facilitaba el tránsito terrestre a los otros municipios del arco de la Bahía -vid. Sánchez González, R. (1985)-.

<sup>32</sup> Cf. Sánchez González, R. (1986a), 11.

habilitación como Puerto Franco, que ofrecía grandes esperanzas a los comerciantes gaditanos, que comenzó a funcionar el 30 de mayo de ese mismo año<sup>33</sup>.

Dentro de esta coyuntura favorable se produce la presentación del proyecto de José Díez Imbrechts, que fue la primera concesión ferroviaria de España, a través de una Real Orden con fecha del 23 de septiembre de 1829. Se le autorizaba a construir un ferrocarril que conectaría Jerez con otro núcleo dentro de su término: El Portal, que se encontraba en la rivera del Guadalete (8 kilómetros aprox.). Este punto era el tradicional para el embarque de las botas en embarcaciones de pequeño tamaño hasta El Puerto de Santa María, con lo que se ahorraría en el transporte de la mercancía en este primer tramo, planteando un proyecto en el que se complementaban el transporte terrestre y fluvial<sup>34</sup>. La mayor velocidad y capacidad de transporte del ferrocarril lo hacían atractivo. No obstante, este primer proyecto fracasa en 1830 por la escasez de dinero y el desinterés del gobierno local, considerando la Dirección General de Caminos caducada la concesión de Díez Imbrechts en julio de 1834<sup>35</sup>.

En este clima favorable a la innovación volvió a surgir un nuevo proyecto para solucionar los problemas del Guadalete en junio de 1829. Una Real Orden de 4 de junio de 1829 comisionó al ingeniero D. Pedro Delgado para que hiciese el reconocimiento del Guadalete, con estudios de las obras y presupuestos para la formación de un proyecto<sup>36</sup>. Así, el 15 de diciembre de 1829 el ingeniero presentó una memoria en el Ayuntamiento, donde señalaba diversas iniciativas que se habían dado desde el siglo XIII para la mejora del río y los vertiginosos cambios en la costa, que obligaban a formar un nuevo plano.

Delgado estudió tres posibles obras para la mejora de las comunicaciones de la zona. Una planteaba la unión del Guadalete con el Guadalquivir, como se había pensado en el siglo XVII, no obstante la consideraba inviable por la mayor elevación del segundo y por el obstáculo del terreno. Otra consistía en la creación de un sistema de canales interiores en la Bahía, que resguardaría de los temporales. Proponía crear un canal de una milla de largo en el Trocadero –coste de un millón de reales–, que se comunicaría con el San Pedro, que posteriormente se uniría por la Tapa con el Guadalete. Ésta no interesaría al ayuntamiento portuense, ya que daba pie a su pérdida de importancia, al aportarle a Jerez un camino para evitar el paso de sus mercancías por el puerto portuense. La tercera de las obras era la que más interés suscitó y a la que Delgado dedica más atención.

Seguía la línea de la mayoría de los proyectos anteriores. Cortar el río por la Tapa, llevando la desembocadura al San Pedro, en opinión de Delgado la desembocadura original. Tras lo cual, se debía realizar la limpieza de fango, arenas y cieno desde el

<sup>33</sup> Esta concesión también conllevó el traslado de la Intendencia y las demás oficinas provinciales a Jerez de la Frontera en abril de 1829, y en agosto de 1830 a El Puerto de Santa María. Vid. Torrejón Chaves, J. (2002), 94-95.

<sup>34</sup> Mateo del Peral, D. (1978), 32-33.

<sup>35</sup> Torrejón Chaves, J. (2006), 3-10.

<sup>36</sup> Toda la información relativa a este proyecto, del que se carecen de los mapas, se puede consultar en: vid. AHMPSM. Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 325. Expediente año 1829. “Canalización”. También nos hemos apoyado en la “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, que al tratar de este proyecto resalta en su página 30 la falta de celo en la custodia del archivo municipal portuense, que ha supuesto la pérdida de documentos interesantes, seguramente a causa de su cesión para la confección de proyectos.

puente de San Alejandro –que conectaba la división que generaba el río Guadalete en el término de El Puerto de Santa María-. El siguiente paso era la construcción de un nuevo muelle en la ría, que sustituyese al preexistente de madera. A continuación, se debía excavar lo necesario en la dársena, para dar al puerto capacidad de fondeadero y careno a las embarcaciones de tráfico. Se rellenaría con estos materiales los huecos de las obras y se crearía un terraplén en el brazo de la ría que conduce a la barra, para cerrar su salida al mar. Además, para apuntalar se utilizarían grandes masas de cantería. Lo más importante, era abrir un canal de embocadura espacioso y cómodo desde el puerto hasta la Bahía. El presupuesto ascendía a 4.530.371 rs. vn.<sup>37</sup>. Las dificultades económicas del Ayuntamiento, hicieron que Delgado presentase también un plan preliminar con costes reducidos eliminando algunas de las fases, poniendo el acento en el corte del río, la limpia de la barra y el fondeadero y la expedición del canal de embocadura. Esta carestía de recursos supone que los proyectos de Díez Imbrechts y Delgado, en principio complementarios, compitiesen por los mismos recursos, convirtiéndose en rivales, como demuestra la falta de colaboración prestada por el ayuntamiento portuense al primero, más interesado en la canalización. A pesar de lo cual, tampoco se vería materializada la propuesta de Delgado.

---

<sup>37</sup> Era mayor que el del ferrocarril de El Portal, cifrado en 1.500.000 de rs. vn., incluida la maquinaria. E incluso, superior al más ambicioso proyecto de ferrocarril de Calero y Portocarrero cifrado según sus cálculos en 4.000.000 rs. vn, incluyendo lo que importara el barco de vapor. Vid. Torrejón Chaves, J. (2006), 6 y 13.

**Figura 2. Plano de las inmediaciones de Cádiz. Proyecto para construir un camino de hierro según se expresa en la memoria que acompaña “desde Jerez de la frontera al Puerto de Sta. María, desde este a Rota y desde Rota a Sanlúcar de Barrameda. Presentado por Marcelino Calero y Portocarrero. Londres, 20 de octubre de 1829.**



Fuente: Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sección Cartografía Histórica. Original: Archivo General de la Administración. Obras Públicas. Caja 18468, exp. 1, pl. 1.

Sin embargo, para el proyecto de Díez Imbrechts peor competidor fue el de Marcelino Calero y Portocarrero, quien obtuvo una concesión por veinticinco años el 28 de marzo de 1830, en la que se ampliaba la construcción y explotación de la línea propuesta por Díez Imbrechts, al pretenderse conectar Jerez, El Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar de Barrameda. Para ello, constituyó la Empresa del camino de Hierro de Jerez de la Frontera a El Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar de Barrameda, que fue aprobada en Real Orden del 30 de marzo de 1830. En el trayecto se establecía el muelle en la localidad de Rota, que no formaba parte del triángulo del jerez, y que era la de menor entidad. Así, Jerez se aseguraba no quedar en desventaja con relación a El Puerto y Sanlúcar, que se veían perjudicados con esta decisión, y poseer un mayor peso en la toma decisiones por su mayor volumen exportador, que temía perder de mantenerse la situación, cómo sucedió en la década de 1840, pasando a El Puerto de Santa María el primer puesto como exportador vinícola<sup>38</sup>.

<sup>38</sup> Maldonado Rosso, J. (1999), 307.

Las presiones de El Puerto de Santa María condujeron a unas negociaciones, en las que Calero y Portocarrero aceptó modificar la línea. Se cambia la ubicación del muelle por decisión de la Junta Administrativa de la empresa, pasando a colocarse en el Aculadero, zona más abrigada para las embarcaciones, situada más cerca de Cádiz y perteneciente a El Puerto de Santa María, evitando la barra del Guadalete y eliminándose la navegación fluvial. En ambos casos, se establecería un servicio de transporte a través de barcos de vapor con Cádiz<sup>39</sup>. Finalmente, las desavenencias entre Calero y la Junta Administrativa, hacen que Calero pierda el privilegio que caducó en 1834. No obstante, la idea del ferrocarril seguía viva, apareciendo otro personaje interesado en la ejecución del proyecto, Francisco Fassio, que ya estaba involucrado en otros negocios ferroviarios como la línea de Reus a Tarragona (1833)<sup>40</sup>.

Ese mismo año de 1834, se presentaron dos nuevos proyectos para canalizar el Guadalete, que rivalizaban entre sí y con el proyecto ferroviario. Uno fue presentado por el vecino de Cádiz D. Antonio Ruiz Tagle, que proponía la limpieza de la barra a través del dragado a vapor, llegando hasta El Portal. El otro, presentado por D. Vicente de Orues y D. Juan Francisco de Espelosin, abogaba por abrir un canal en dirección al Castillo de la Pólvera (El Aculadero) con una dársena en el Campo de Guía<sup>41</sup> -la zona en el límite suroeste de la población, la más cercana a la costa-.

Ruiz Tagle en la memoria presentada<sup>42</sup>, hacía un repaso basándose en el informe de Casado de Torres de 1810 a los proyectos de mejora de comunicaciones de la zona:

- a) Llevar el Guadalete hasta las puertas de Jerez de la Frontera
- b) Unir el Guadalquivir con el Guadalete a la altura de Lebrija
- c) Cortar el curso del Guadalete, redirigiéndolo a Puerto Real (Río San Pedro)
- d) Limpiar la barra del Guadalete
- e) Construir desembarcaderos en Costa Oeste (El Puerto de Santa María)

Señalaba que su fracaso se había debido durante el período del comercio de Indias al enfrentamiento de intereses locales, agregándose la “ignorancia de datos seguros y científicos”. Indicaba que este fracaso había dificultado las comunicaciones entre las ciudades, impidiendo un buen desarrollo, señalando como factor clave la barra del Guadalete. Asimismo, abogaba por una mejora de los caminos terrestres del marco del jerez<sup>43</sup>. Esta visión globalizadora de la mejora de las comunicaciones no incluía al ferrocarril.

<sup>39</sup> Sánchez González, R. (1986b), 45-54. Hay que tener en cuenta que el primer barco de vapor que hizo el trayecto entre Cádiz y El Puerto fue vapor Betis en 1840, propiedad de los Sres. Zulueta, afincados en Cádiz, que ya había sido utilizado desde 1817 para cubrir por la Compañía de Navegación del Guadalquivir la línea de Sevilla, Sanlúcar y Cádiz. Este servicio sería continuado por otras compañías desde ese momento hasta la actualidad, aunque en la actualidad sea un servicio turístico. Cf. Pérez Fernández, E. (2001), 179.

<sup>40</sup> Wais, F. (1944), 44-45.

<sup>41</sup> Vid. Sánchez González (1986a).

<sup>42</sup> Esta memoria se puede ver en AHMPSM. Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 325. 1834. Expediente 1. “Memoria presentada al Sr. Subdelegado de Fomento de la provincia de Cádiz sobre el río Guadalete”

<sup>43</sup> Proponía la conversión del que iba de El Puerto de Santa María a Sanlúcar en camino real; la reparación de los muelles de El Portal y la mejora del camino hasta Jerez; y, el establecimiento de medidas más seguras para un buen camino entre Jerez y Sanlúcar.

Ruiz Tagle dedicaba una parte de su memoria a criticar el proyecto de Calero y Portocarrero, al que consideraba “impracticable y absurdo”. Remarcaba que en el transcurso de más de tres años sólo se había producido el aprovechamiento de los privilegios y que en aquellos momentos se estaba planteando construir la dársena del Aculadero sin los carriles. Incidía en la obligación por parte del Gobierno de no impedir el desarrollo de otras empresas que podían ser beneficiosas.

No se contentaba con criticar el proyecto ferroviario, sino que también señalaba las deficiencias del proyecto de Orue y Espelosin. Enumera una serie de problemas que plantearía el ‘Canal de Costa Oeste’: modificación de las corrientes; aumento del riesgo de avenidas; posibilidad de su cierre por la arena; peligro para los barcos por el reflujó del canal, en especial durante los temporales; olvido del tramo El Puerto de Santa María-El Portal; desuso por los patrones que preferían la desembocadura, a pesar del riesgo, por ser más rápida; y, la insatisfacción de las necesidades de los barcos. Además, acusaba tanto al proyecto de Calero como al de Orue-Espelosin de obtención de dinero de manera ilícita; y, de ser iniciativas individualistas, al contrario que la suya, que insistía constantemente en que buscaba el bien para la causa pública.

Su proyecto proponía limpiar la barra a través de dragas a vapor, dejando un calado mínimo en el río de 8-10 pies hasta el puente de San Alejandro. También se ofrecía limpiar el Guadalete hasta El Portal, para la navegación del tráfico en bajamar. Señalaba la necesidad de una reforma del puente de San Alejandro. En cuanto a las infraestructuras portuarias se proyectaba un nuevo muelle en El Puerto, acompañado de una reforma del muro del mismo. Además, se formaría un embarcadero en Guía, la zona de la expansión bodeguera, al igual que Orue-Espelosin; y construir un dique o carenero por cuenta de la empresa y almacenes para efectos navales y otros establecimientos necesarios. Acerca de las cuestiones de guarda, se constituiría un cuerpo de Guardia. Esta iniciativa también se conectaría desde El Portal a través de vapores que pasarían por El Puerto hasta llegar a Cádiz, donde se construiría un muelle de madera para el servicio y se profundizaría la ensenada para el atraque de los vapores. Se añadía la conservación durante veinte años de una draga o pontón de vapor con la maquinaria correspondiente para extraer fango y arena, manteniendo las condiciones de calado estipuladas.

Se apoyaba Ruiz Tagle para la consecución de su proyecto en el pésimo estado de las comunicaciones portuenses<sup>44</sup>, al que contraponía un río convertido en una bahía, con un muelle que recibía mercancías extranjeras y que exportaba los productos de la provincia. Propugnaba el carácter de población única de Cádiz y El Puerto, que estaban sólo a treinta minutos de viaje e insistía en el abaratamiento de los costes y la economía de tiempo, evitando el retraso en el envío de las mercancías por el mal tiempo y la mayor velocidad del transbordo con la obra entre El Portal y El Puerto. Y, para ganarse a jerezanos y gaditanos señalaba la posibilidad de realizar el tránsito directo una vez eliminada la barra.

---

<sup>44</sup> El panorama ofrecido por Ruiz Tagle era desolador. El puente entorpecía el tránsito de barcos desde El Puerto hasta Jerez; el muelle ruinoso; el muro del muelle estaba derruido y el fango impedía el atraque; las carretas llegaban con dificultad a los embarcaderos; los faluchos se encontraban sin abrigo para personas y mercancías; y, el río estaba lleno de peligrosos bajos, que terminaban en la barra.

La propuesta de Ruiz Tagle recibió el apoyo del informe realizado por el síndico portuense D. José Orlando<sup>45</sup> a finales de mayo de 1834<sup>46</sup>, que apostaba por la comunicación fluvial entre Jerez y El Puerto, desechando la terrestre, recomendando que se escribiese informe al Rey pidiendo la anulación del privilegio de Marcelino Calero y Portocarrero. Orlando apostaba por la canalización en lugar de por el ‘Canal de Costa Oeste’, porque ésta aportaba beneficios tanto a Jerez como a El Puerto; además, contaba con el apoyo del Capitán del Departamento Marítimo y el Gobernador Civil; y, la aprobación de los ingenieros hidráulicos y el Departamento de Marina, por el contrario del de Orue-Espelosin, a quienes la corporación municipal había apoyado por falta de alternativas. En su informe tomaba como obligaciones las propuestas de obras del proyecto de Ruiz Tagle, añadiendo sólo otro embarcadero entre el puente de San Alejandro y el Molino. Además, apoyaba las condiciones económicas que se solicitaban y señalaba la creación de nuevos empleos, a pesar de la desaparición de algunas profesiones por el avance tecnológico. Finalmente, recalca la necesidad de conseguir la habilitación para el comercio con el extranjero de El Puerto, dado que en caso contrario la obra vería restada su relevancia.

A pesar del fuerte apoyo del informe del síndico D. José Orlando, la exposición de motivos y la crítica de los proyectos rivales realizada del proyecto de Ruiz Tagle, los que contarían con más posibilidades de llevar a la práctica su iniciativa fueron Orue y Espelosin, que recibieron el apoyo del por aquel entonces Ministro de Fomento, D. Javier de Burgos<sup>47</sup>. Además, el informe de marzo de 1837 de la Diputación Provincial se mostraba favorable a su proyecto, al igual que el del ingeniero D. Gabriel Gómez de Herrador del 15 de enero de 1837, que consideraba como la mejor su propuesta, sólo con algunas pequeñas modificaciones, en especial relativas al presupuesto y temas técnicos<sup>48</sup>. Asimismo, la documentación consultada muestra la continuidad de esta propuesta, al contrario de la de Ruiz Tagle, que deja de generar documentación a partir del informe del síndico D. José Orlando.

De todos modos, tampoco ninguna de las dos se materializaría. De la primera, como ya se ha dicho, se pierde el rastro, indicándose en la “Memoria sobre la Canalización del Guadalete” de 1858, que sufrió una continua oposición desde el gobierno provincial, situado en Cádiz, que ponía trabas constantemente a la realización del proyecto<sup>49</sup>. La otra iniciativa, Orue-Espelosin, padeció la complicada situación que se estaba sufriendo con el brote de cólera de esos años, y especialmente la guerra carlista en pleno

<sup>45</sup> Este informe está disponible en: Vid. AHMPSM. Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 325. 1834. Expediente 2. “Informe del Sr. Síndico D. José Orlando sobre canalización del Guadalete”.

<sup>46</sup> Es interesante hacer notar que el informe fue encargado por el Ayuntamiento el 24 de mayo y fue concluido por Orlando el 28 de mayo.

<sup>47</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, 31. Este hecho provocó un aumento en la construcción de bodegas en la zona del campo de Guía donde se ubicaría la dársena.

<sup>48</sup> El informe en cuestión se puede ver en AHMPSM. Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 325. 1837. Expediente 1. “Informe dado por el Ingeniero D. Gabriel Gómez de Herrador de un proyecto de canal y dársena para evitar los riesgos de la barra, con los planos formados al efecto, en virtud de la proposición presentada por D. Vicente Orues y D. Juan Francisco Espelosin para la construcción de dicho Canal”. Desgraciadamente, no se ha podido localizar la propuesta Orue-Espelosin.

<sup>49</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, 31.

desarrollo, que distraía la atención del gobierno. La aprobación del proyecto no llegaría hasta julio de 1846<sup>50</sup>, dando sólo dos meses a los empresarios para empezar las obras, que posteriormente se prorrogarían. A principios de 1847 se convocó a los accionistas, que habían obtenido sus acciones hacia más de una década, a una junta para nombrar la directiva y adoptar las disposiciones preliminares a las obras. Fue un fracaso, ya que no apareció casi ninguno, a causa del tiempo transcurrido, lo que supuso el final del proyecto, al no poderse constituir la compañía y, por consiguiente, no convertirse en definitiva la concesión<sup>51</sup>.

Ante este panorama no es de extrañar que fracasase también el proyecto ferroviario de Fassio, que intentó suscitar el interés en los bodegueros y concejos de la zona. Chocó contra la falta de capital, la complicada situación de la guerra carlista y las posiciones existentes a nivel local, en especial en El Puerto de Santa María, donde se pretendía realizar la canalización del río Guadalete para albergar barcos de mayor capacidad, y mejorar así el comercio, con lo que perdía atractivo el proyecto del ferrocarril en esta población. La única ventaja era el apoyo gubernamental, evidente con la compra de acciones por la familia real<sup>52</sup>.

Los retrasos hicieron peligrar la construcción de la línea, aunque el 7 de junio de 1836 una Real Orden renueva el privilegio a Fassio, otorgándole un año improrrogable para el inicio de las obras y cuatro para la ejecución de la línea completa. De nuevo, se amplió el plazo para el inicio de las obras a agosto de 1838, pero Fassio fue incapaz de seguir solo con el proyecto. En este momento es cuando los británicos se apoderaron del mismo, le ofrecieron su apoyo a Fassio, que lo aceptó ante la imposibilidad de efectuar las primeras obras en el plazo previsto. Se conformó el 28 de marzo de 1839 una compañía anglo-española con Fassio, Bennet, Copland, Duckett, Starkey y Wright. El control era inglés y su director gerente Bennet, con lo que los británicos controlaban el comercio del vino de la zona.

Bennet consiguió que la Dirección General de Caminos anulase el privilegio de Fassio, y que se les diese el proyecto por veinticinco años, tras los cuáles la mitad de las utilidades irían al estado. También logró que se les permitiese la entrada de los materiales necesarios para la construcción, algo que se usó como un subterfugio para pasar cualquier tipo de mercancía. Los municipios de la zona se mostraron conformes, aunque en el caso de El Puerto de Santa María torpes, al no obligar el establecimiento de un cupo mínimo para la compra de acciones, ya que sólo se pensaba en el proyecto

---

<sup>50</sup> En este largo lapso de tiempo se realizó otra propuesta en el año 1839 para la limpieza de la barra del Guadalete por la Compañía Bética, dirigida por D. Pedro Juan de Zulueta, que al año siguiente recibiría la concesión para la línea de vapores entre Cádiz y El Puerto, por lo que estaba directamente interesado en la realización de las obras. Las elevadas contraprestaciones económicas que solicitaba la empresa para realizar la obra fueron la causa de que la Comisión de Hacienda del municipio portuense la rechazase el 26 de junio de 1841. Vid. AHMPSM. Sección Caminos, Canales y Puertos. Leg. 325. 1839. Expediente 1. "Expediente gubernativo formado con el objeto de proponer arbitrios para la limpieza de la barra del río Guadalete, cuya obra trata de emprender la Compañía Bética, bajo dirección del Sr. D. Pedro Juan de Zulueta".

<sup>51</sup> Vid. AHMPSM. Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 325. 1837. Expediente 1-Anexo, 1847. "Informe dado por el Ingeniero D. Gabriel Gómez de Herrador de un proyecto de canal y dársena para evitar los riesgos de la barra, con los planos formados al efecto, en virtud de la proposición presentada por D. Vicente Orues y D. Juan Francisco Espelosin para la construcción de dicho Canal".

<sup>52</sup> Cf. Sánchez González, R. (1986), 45-51.

de la canalización. Tampoco el estado mostraba gran entusiasmo, a pesar de que se apoyase la iniciativa. Finalmente, ninguna de las dos opciones salió adelante por la conflictiva situación nacional, no obstante la concesión era aprovechada por los británicos para comerciar y conservar el control de un elemento clave para el futuro<sup>53</sup>. Posteriormente, en 1844 se cambiaría la concepción de las pequeñas líneas imperante hasta el momento con el proyecto presentado por el ingeniero francés Jacquau Galbrun de unir Madrid con Cádiz. El gobierno tuvo que reaccionar ante este proyecto, que motivo el informe Subercasse, estableciéndose la normativa para el otorgamiento de las concesiones. Después, apareció otro proyecto en 1846, al que se le dio una concesión de Sevilla a Cádiz, por Jerez, con ramales a Sanlúcar y Chiclana. Ninguna propuesta fructificaba<sup>54</sup>.

## 4. EL TRIUNFO DEL TRANSPORTE TERRESTRE

### 4.1. Una primera victoria amarga: la línea Jerez-Trocadero

La falta de resultados con relación a los proyectos para mejorar las comunicaciones para la salida al mar de los productos del marco del jerez continuaba a comienzos de la década de 1850. De una parte, la situación del Guadalete empeoraba con el paso del tiempo. Se habían tenido que sustituir las embarcaciones pesqueras típicas (almaciga y semillero) por otras de menor calado<sup>55</sup>. En junio de 1850 el ayuntamiento portuense volvía a insistir en la necesidad de la limpia de la barra, respondiendo a la petición de un informe por parte del Ingeniero Provincial que ya no se podían eliminar los fangos, que se habían dejado siempre a la acción del flujo/reflujo del caudal del río. Esta situación no se podía modificar por la falta de medios del ayuntamiento tras la pérdida del arbitrio e impedía el atraque en el muelle. Se esperaba que la eliminación de obstáculos en la desembocadura del río (Esquina del puente de San Alejandro, Edificio Municipión y el muelle Diagonal) se recuperase la fuerza del río y se abriese el canal. El problema radicaba en la falta de recursos económicos del Ayuntamiento para afrontar la obra<sup>56</sup>.

De otra parte, los proyectos ferroviarios tampoco veían la luz. De este modo, se llegó al 16 de agosto de 1850, en el que Luis Díez consigue la concesión del proyecto del ferrocarril de Jerez a El Puerto de Santa María. El apoyo del ayuntamiento jerezano era innegable, al suscribir 1.000 de las 6.500 acciones de a 2.000 rs. vn<sup>57</sup>. Poco tiempo después, a principios de 1851 el municipio portuense puso en marcha una nueva comisión para la obra de canalización del río. Esta comisión entregó su informe el 1 de abril, proponiendo el encajonamiento de las aguas a través de una muralla desde el puente de San Alejandro hasta el muelle de Galeras, para así hacer que la corriente del río fuese más fuerte y veloz, de este modo se facilitaba la limpia. Al mismo tiempo, se impulsaba desde Cádiz, a través de la Diputación Provincial el 'Ferrocarril Andaluz',

<sup>53</sup> Cf. Sánchez González, R. (1986), 52-54.

<sup>54</sup> Vid. Wais, F. (1944), 55-60.

<sup>55</sup> Cf. AHMPSM. Sección Caminos, Canales y Puertos. Leg. 325. 1839. Expediente 1. "Expediente gubernativo formado con el objeto de proponer arbitrios para la limpia de la barra del río Guadalete, cuya obra trata de emprender la Compañía Bética, bajo dirección del Sr. D. Pedro Juan de Zulueta". "Informe de los Síndicos", 18.

<sup>56</sup> Vid. AHMPSM, Sección Caminos, Canales y Puertos. Leg. 325. 1850. Expediente 2.

<sup>57</sup> Cf. Torrejón Chaves, J. (2006), 23.

que suponía una reacción a la preferencia estatal de conectar Madrid con los puertos de Levante, que se auspició desde la Diputación gaditana con el envío de una circular el 6 de abril<sup>58</sup>.

Al día siguiente, se constituyó en El Puerto de Santa María una ‘Junta para impulsar la canalización del Guadalete en combinación con el ferrocarril andaluz’ entre el Ayuntamiento y comerciantes<sup>59</sup>. Su primera decisión fue nombrar una comisión exterior de cinco individuos para ir a Cádiz<sup>60</sup>. El 14 de abril se nombra una comisión para que pasase a Cádiz a manos del Sr. Gobernador Civil, que acogió positivamente lo expuesto, garantizando que el ingeniero de distrito se ocuparía preferentemente del proyecto de la canalización. En este contexto, por una Real Orden de 6 de mayo de 1851 se amplió la línea de Jerez a El Puerto de Santa María hasta el Trocadero (muelle). De este modo, Jerez conseguía transportar sus mercancías hasta un muelle, perteneciente a Puerto Real, una entidad poblacional de entidad menor en el conjunto de la Bahía, y además ubicada fuera de su núcleo, lo que facilitaba el control. Con ello, conseguía anular la posición de El Puerto de Santa María como intermediario, al igual que la de Cádiz, ya que en los proyectos jerezanos estaba construir un gran puerto en la zona.

La reacción de El Puerto de Santa María llegó en la sesión del 19 de mayo de la Junta recién formada insistiéndose en la mayor importancia para la ciudad de la canalización que el ferrocarril, formándose una comisión entre concejales y comerciantes-propietarios. El 7 de junio se remitió el plano del Guadalete al examen de ingeniero comandante general de la Carraca D. José de la Cruz, que consideró el proyecto muy beneficioso. Tras lo cual el expediente siguió su tramitación, hasta que el 1 de julio se expidió una Real Orden por la que se mandaba la formación de un proyecto definitivo de canalización por el ingeniero del distrito sin demora<sup>61</sup>. Tras diversos problemas con los ingenieros que debían realizarlo –se sucedieron cuatro en el transcurso del tiempo<sup>62</sup>–

<sup>58</sup> Cf. AHMPSM, Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 325. 1851. Expediente 1. “Actas de la Junta formada para impulsar la canalización del Guadalete en combinación con el ferrocarril andaluz”.

<sup>59</sup> Ibid. Esta primera Junta estuvo compuesta en su organigrama por el alcalde (presidente), el diputado provincial Francisco Nicolau (vicepresidente), el teniente de alcalde Miguel Pajares (primer secretario, alcalde accidental en ese momento), el representante de los hermanos Larios, Manuel María Mejías (segundo secretario), participando también el capitán del puerto, Javier Winthuysen).

<sup>60</sup> Ibid. José María Pico, Vicente Merello, Francisco Nicolau, Manuel Moreno de Mora y Manuel María Mejías (secretario).

<sup>61</sup> Cf. Archivo Histórico Municipal de El Puerto de Santa María (AHMPSM). Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, 34.

<sup>62</sup> El primer ingeniero no conocía el flujo comercial de la zona, por lo que se solicitó en una carta por la Junta el 11 de julio de 1851 su sustitución al diputado por el distrito, D. Alejandro Llorente, por otro del distrito de Sevilla. El 30 de agosto se designó al ingeniero Sr. Francisco de Paula Milla, previamente designado (12 de agosto) por el Director de Obras. No obstante, Milla no cumplió con su cometido y tras más de un año de reclamaciones para que realizase el proyecto, finalmente Milla fue destinado a otro puesto a primeros de octubre de 1852. El nuevo ingeniero nombrado fue Santiago Bousac, que llegó a Cádiz el 17 de noviembre de 1852. Sin embargo, no sería quien realizó los trabajos, siendo sustituido por el ingeniero D. Martín Recarte durante el año 1853, que sería quien los efectuase, poniéndose todo el empeño por parte del ayuntamiento portuense de evitar su traslado tras un ascenso en el mes de octubre de 1853, consiguiéndolo a través del diputado de distrito D. Alejandro Llorente en diciembre. Vid. AHMPSM, Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 325. 1851. Expediente 1. “Actas de la Junta formada para impulsar la canalización del Guadalete en combinación con el ferrocarril andaluz”; Expediente 2. “Borradores respectivos al expediente de canalización del río Guadalete”.

y la sustitución de miembros de la comisión establecida para la canalización<sup>63</sup>, finalmente el ingeniero Martín Recarte mandó los planos el 18 de abril de 1854, mientras seguía con la realización de la memoria. Empero, la iniciativa se truncaría a causa de los acontecimientos políticos de julio de 1854, que también dieron al traste con la concesión de Sánchez Mendoza para el ferrocarril de Cádiz a Sevilla, anulada por la ley de 1855<sup>64</sup>.

En ese lapso de tiempo El Puerto de Santa María vio como el ferrocarril llegaba a la ciudad. En 1852 se concedió el permiso de obras para el primer tramo de la línea hasta Trocadero, que llegaba a El Puerto, terminándose el 22 de junio de 1854. Entre esa fecha y la construcción del segundo tramo, el servicio de comunicación a través de vapores se realizó desde los muelles del Guadalete, llegando a gestionarse su traslado a una ubicación en las cercanías de la estación de ferrocarril, por iniciativa de Luis Díez de la Somera, aunque finalmente no se realizó por las molestias que hubiese causado a la población<sup>65</sup>.

El segundo tramo se finalizó el 10 de octubre de 1856, estableciéndose el servicio de vapores con Cádiz en el Trocadero. Previamente, una decisión gubernamental del 29 de abril de 1856 había obligado a la línea que se hacía desde Cádiz a empalmar con la de Jerez en Puerto Real, en contra de las pretensiones de la capital<sup>66</sup>. De este modo, Jerez había conseguido su objetivo de abrir la línea hasta Trocadero sin que se viese además perjudicada por otra línea que pudiese plantearle competencia; aunque hubo una serie de problemas para la explotación, que no se pudo efectuar con regularidad hasta 1860<sup>67</sup>, el mismo en que conseguía la conexión con Sevilla<sup>68</sup>. De cualquier modo, seguía con la opción de hacer un gran puerto con el tiempo en el Trocadero, algo que estaba en el pensamiento de los jerezanos<sup>69</sup>, y cumplía una vieja aspiración, que se presentaba en el

---

<sup>63</sup> Los miembros de la primera comisión, los concejales Gay y Belay Chile, junto con los comerciantes-propietarios Oneale, Nicolau y Carrera, fueron sustituidos por Tiburcio Ochalea, Calisto García y Antonio Arcón, a excepción de Gay y Carrera que continuaron en la misma, el 24 de abril de 1852 por no asistir a sus reuniones. El 27 de abril se incorporó un nuevo miembro a Guillermo Walhs. Cf. AHMPSM, Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 325. 1851. Expediente 1. “Actas de la Junta formada para impulsar la canalización del Guadalete en combinación con el ferrocarril andaluz”.

<sup>64</sup> La ley de 1855 provocó el cambio de concesionarios que pasaron a ser: Luis Guilhou, Ramón de Guardamano y Juan Pedro Muchado, que transfieren sus derechos a la Compañía General de Crédito en España, que funda el ferrocarril de Sevilla a Jerez, y desde marzo de 1857 incluía en su título Puerto Real-Cádiz. Cf. Wais. F. (1987a), 272-274. Cf. AHMPSM. Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, 47.

<sup>65</sup> Cf. Pérez Fernández, E. (2001), 183. El propietario del servicio en este momento era Juan Carlos González de Peredo, que se había hecho cargo del mismo a partir de 1847 con los vapores Hércules y Relámpago, viendo rechazada su petición de construcción de maquinaria y calderas para sus vapores en la margen izquierda del Guadalete en 1851, ya que podría entorpecer la canalización que se proyectaba; no obstante si se le permitiría establecer un muelle de madera para almacenes en la margen derecha en 1853. *Ibid.*, 180.

<sup>66</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, 56.

<sup>67</sup> Cf. Pérez Serrano, J. (2003), 181-182.

<sup>68</sup> Cf. Wais F. (1987b), 256.

<sup>69</sup> En la Memoria de la junta de accionistas del ferrocarril al Trocadero presentada el 19 de octubre de 1857 se señalaba lo siguiente: “Todavía no debe darse por satisfecha la junta directiva; cuando tengamos un muelle en el Trocadero, y estemos enlazados con la línea general de Andalucía, entonces es cuando podrá decir con noble orgullo: “Esta terminada nuestra obra”. Cf. AHMPSM. Sección *Folletos*. Leg.

proyecto de Terán de principios del XIX de establecer un caño entre Jerez y el Trocadero o en la idea de desviar el Guadalete por el río San Pedro a mediados del siglo XVII.

Este éxito dio pie a un nuevo intento por conseguir la ansiada canalización. La Junta para la Canalización había languidecido desde 1854, sólo realizaba tibias peticiones de información del estado del proyecto, a Madrid para conseguir su apoyo y mantenía el contacto con el ingeniero Martín Recarte, encargado de los trabajos. Finalmente, un vecino y propietario de Cádiz promovió a mediados de 1857 nuevamente el proyecto de canalización, proponiendo la corta del río y la limpieza de la barra, además de que se declarase como puerto de refugio en función a la Ley de Puertos de 1852<sup>70</sup>. El ingeniero Martín Recarte remitió los planos y la memoria el 7 de octubre de 1857<sup>71</sup>, siendo remitida la petición desde el Gobierno Provincial al ministerio de Fomento a principios de 1858<sup>72</sup>. El retraso en la contestación a la petición portuense llevó a la Junta a realizar a finales de 1858 una *Memoria para la canalización del río Guadalete*, que presentaría al Gobierno, en la que se planteaba la canalización como mejor manera de fomentar el desarrollo económico de la zona, considerando al ferrocarril como un complemento. En ella se criticaba duramente y de forma continua la línea de Jerez al Trocadero, que había fomentado las disensiones entre las diferentes poblaciones, restándoles capacidad a la hora de afrontar las obras en las indispensables vías de comunicación para el comercio, generando un clima de hostilidad y de falta de cooperación entre los municipios de la zona, en especial Cádiz, Jerez, Sanlúcar y El Puerto<sup>73</sup>. Se repetía así el esquema del período del comercio colonial.

Las posiciones entre el ferrocarril y la vía fluvial se distanciaban cada vez más. Así, los puentes construidos para salvar los obstáculos del río Guadalete y el río San Pedro eran provisionalmente de madera. La empresa estaba obligada por la concesión a sustituirlos por unos de cantería. Con el deseo de ahorrar dinero, la empresa concesionaria de la línea deseaba cortar el río San Pedro para prolongar la vía férrea, eliminando así la opción de la canalización del Guadalete propuesta en el proyecto portuense. El regidor del ayuntamiento de El Puerto de Santa María, Francisco Gutiérrez Calderón, informó en la sesión del 15 de febrero de las pretensiones de la compañía, acordándose enviar una protesta al gobierno provincial, a la que se incorporaría el 23 de febrero el ayuntamiento de Puerto Real, pidiéndose ese mismo día una copia de la solicitud de la Compañía al Ayudante Militar de Marina del distrito. Un día antes de la adhesión de

---

2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, 56. La pretensión de Jerez en la época de construir un gran muelle en el Trocadero no era descabellada, ya que en la década siguiente existió una polémica sobre la ubicación del puerto de Cádiz entre tres localizaciones: Cádiz, Puntales y Trocadero, siendo finalmente escogida en un informe del 16 de octubre de 1863 la primera por cuestiones de calado y militares; aunque, resulta evidente que en aquellos momentos de la década de los cincuenta se podía considerar una opción factible. Los problemas de varamiento de los vapores de la compañía ferroviaria fueron determinantes para desechar esta ubicación. Barragán Muñoz, J. J. (1987), 70-71.

<sup>70</sup> Cf. AHMPMSM. Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, 34-35.

<sup>71</sup> Cf. AHMPMSM, Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 325. 1851. Expediente 2. “Borradores respectivos al expediente de canalización del río Guadalete”.

<sup>72</sup> Cf. AHMPMSM. Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, 35.

<sup>73</sup> Vid. *Ibid.*

Puerto Real, la empresa había pedido al Gobierno la corta del río San Pedro para hacer un terraplén. El 24 de febrero se acuerda realizar en el concejo portuense una exposición para enviarla a Madrid, en la que se señalaban los siguientes argumentos en contra:

- a) La corta el río provocaría la pérdida de agua salada, con la consiguiente desaparición de las salinas.
- b) El estancamiento de las aguas provocaría la inundación de los alrededores y un grave daño agrícola.
- c) La inutilización de una vía fluvial.
- d) El mayor perjuicio posible a numerosas familias que viven de la pesca.

También, el 24 de febrero, se recibe la contestación a la petición hecha al Ayudante Militar de Marina, en la que se indica que se han paralizado las obras –tras comunicación con el Brigadier Comandante del Tercio–, que ya se habían iniciado, al carecer de autorización, aunque se hubiese hecho la solicitud al Gobierno. A pesar de lo cual, ni El Puerto de Santa María ni Puerto Real habían bajado la guardia. Desde El Puerto se había preparado una nueva exposición (14 de marzo), en la que se relacionaba el estancamiento de aguas como fuente de enfermedades.

Ante esta situación, el 5 de abril, la empresa del ferrocarril decidió dar una conferencia en El Puerto para explicar los beneficios del cambio del puente por el corte del río San Pedro, que impartieron el gerente de la empresa Luis Díez y el ingeniero Luis Torres Vildozola. Tras este evento la Comisión de Fomento del cabildo portuense ofrece una solución beneficiosa para ambos, en la que se rechaza el corte del San Pedro, pero sí se acepta el del Guadalete, con lo que se cumplirían una de las fases del plan de canalización sostenido por El Puerto. Los empresarios del ferrocarril aceptaron y se acordó presentar una solicitud a Madrid para que se autorizase el estudio de la corta del Guadalete por el ingeniero del ferrocarril. De esta decisión se informó al alcalde de Jerez, que en mayo solicitó más información del proyecto, que a partir de ese momento quedó en punto muerto<sup>74</sup>.

#### **4.2. Nuevo objetivo: Bonanza (Sanlúcar)**

También en 1859, vistas las dificultades que ofrecía el caño del Trocadero por los problemas de calado para los vapores, desde Jerez se buscaron alternativas. De este modo, D. Pedro Carrere recibió autorización para realizar los estudios de un ferrocarril que conectase Jerez-Sanlúcar-Bonanza (puerto). Era una iniciativa de capital nacional, que recibía el auspicio del ayuntamiento de Jerez. El Puerto de Santa María se veía enormemente perjudicado con esta línea, ya que eliminaba la dependencia de Sanlúcar, que se conectaba a la carretera nacional en El Puerto, que en principio autoriza el estudio de la línea, que debía pasar por su término municipal, ya que se le planteaba que la conexión de Sanlúcar se haría en el término portuense. Se potenciaba cada vez más el transporte terrestre, en detrimento del fluvial, ya que se produjo la conexión ferroviaria de Jerez con Sevilla, el 1 de mayo de 1860, y posteriormente, el 13 de marzo de 1861 la llegada del ferrocarril a Cádiz, pese a las dificultades que se plantearon<sup>75</sup>.

<sup>74</sup> Toda la información relativa a este asunto se puede Vid. AHMPSM, Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 325. 1859. Expediente 1. “Expediente sobre la protesta acordada por el Cuerpo Capitular a fin de evitar que la empresa del Ferro-Carril corte el río San Pedro y prolongue sobre el la vía férrea”

<sup>75</sup> Cf. Wais F. (1987b), 256.

Además, durante febrero de 1862 el proyecto del Jerez-Sanlúcar-Bonanza es presentado en la prensa local jerezana, en el diario *Guadalete*, donde se informa de todos los pormenores de los trabajos realizados<sup>76</sup>. El problema surge para El Puerto cuando el 19 de febrero Carrere informa que el ramal del ferrocarril de Bonanza que empalme con la línea general de Sevilla se produciría un kilómetro antes de llegar a Jerez, considerándolo el trazado más beneficioso para las tres ciudades<sup>77</sup>, lo que genera dudas en la corporación municipal portuense. Estas dudas dan pie a la reactivación de la ‘Junta para la Canalización’, sobre todo, tras la recepción de una carta del Ministro ordenando al Ingeniero Jefe Provincial que realice el estudio de la canalización, que pagaría en un 50 por ciento el ayuntamiento de El Puerto de Santa María<sup>78</sup>.

Ninguno de estos proyectos salió adelante en los años siguientes, la canalización recibiría la aprobación por una Real Orden de 23 de diciembre de 1864<sup>79</sup> de los planos y el proyecto formado por un nuevo ingeniero, el Sr. Ravina, que había sustituido a Martín Recarte en la nueva etapa de la ‘Junta de Canalización’. El problema fue que el Ayuntamiento no recibió la comunicación hasta el 13 de febrero de 1868, más de tres años después<sup>80</sup>, quedando la concesión en el dique seco. En paralelo, durante esos años, una parte importante de los esfuerzos portuenses se dirigían a frenar los proyectos de Jerez de conectarse con Sanlúcar, tanto por tren<sup>81</sup> como por carretera<sup>82</sup> –que también le comunicaría con Chipiona-.

Aunque, tampoco desde Jerez se paralizaban las iniciativas. Se continuaba planteando la conexión con Sanlúcar y en 1870 se presentó la idea de un ferrocarril urbano. Esta propuesta surgió ante el hecho de que todavía se seguía utilizando el transporte por carretas hasta El Portal, donde se embarcaban las mercancías hasta Cádiz. Esta situación no acababa de convencer en la urbe jerezana, y en febrero de 1870 un particular expuso al ayuntamiento el proyecto de un ferrocarril urbano, que suponía la introducción del concepto de puerta a puerta que traerían años más tarde los camiones, y que permitía el transporte desde las bodegas hasta la estación de tren, con un menor riesgo. El 7 de abril de ese mismo año el ayuntamiento encargó un informe, que se recibe un mes más tarde, expresando dudas sobre la fiabilidad del proyecto, por lo que se otorga sólo una concesión temporal el 9 de septiembre de 1870, que es traspasada a Rivero O’Neale el 10 de octubre de ese año. Las obras se ejecutaron con rapidez. Estaban terminadas el 1 de marzo de 1872, concediéndose la explotación libre el 9 de julio de ese año, con ramales a las principales bodegas. La consecuencia inmediata fue una reducción del tráfico de mercancías a través de El Portal, que quedaría sólo para los pequeños y medianos propietarios a los que todavía les podía resultar rentable el uso de esta vía.

<sup>76</sup> Vid. *Guadalete*, nº 2875-2887, 14 al 28 de febrero de 1862.

<sup>77</sup> Cf. AHMPSM, Sección *Caminos, canales y puertos*. Leg. 326-B. Expedientes, 1856-1870. “Expediente 1. 1861”.

<sup>78</sup> Cf. AHMPSM, Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 325. 1862. Expediente 1. “Reconstitución de la Junta Directiva de Canalización del río Guadalete”.

<sup>79</sup> Cf. AHMPSM, Sección *Actas Capitulares*. Leg. 141. 1873-I. Folios 50-52. 4 de febrero de 1872. Punto 3.

<sup>80</sup> Cf. AHMPSM, Sección *Actas Capitulares*. Leg. 141. 1873-I. Folios 93-101. 27 de febrero de 1873. Punto 7.

<sup>81</sup> Cf. AHMPSM, Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 326. 1832-1870. 1866. Expediente 1. “Ferrocarril Jerez-Sanlúcar. Sobre que pase por El Puerto”.

<sup>82</sup> Cf. AHMPSM, Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 326. 1832-1870. 1868. Expediente 1.

Otra consecuencia fue que también descendió el volumen de comercio de El Puerto de Santa María<sup>83</sup>.

Por las mismas fechas, en 1871, se presentó una iniciativa por los Sres. D. Rafael Taboada y D. Francisco Barreyno que proponía la construcción de una dársena en la playa del Aculadero (El Puerto de Santa María) (vid. Figura 1)<sup>84</sup>, en el mismo lugar en que habría terminado el proyecto remozado de Calero y Portocarrero. La propuesta consistía en una dársena con capacidad para buques de diverso tamaño, muelles, diques –uno para construir, carenar y reparar buques-, almacenes-dock, con una colonia de treinta casas e instalaciones –iglesia, mercado, fuentes de uso público y una hospedería/fonda/café-. Se comunicaría con Cádiz a través de un servicio de vapores. A la dársena se llegaría por medio de un tranvía de sangre –con el tiempo se planeaba modernizarlo- desde un punto denominado el Matadero, cercano a la estación de ferrocarril de El Puerto, y que contaría con un ramal en el campo de Guía, la zona de bodegas de El Puerto. Se retomaba así la idea del proyecto de Orue-Espelosín de 1834, aunque en aquella ocasión con un canal en lugar del tranvía. De hecho, es de reseñar que los propios promotores en la memoria de la compañía que forman, La Victoria –creada el 1 de enero de 1874-, hacen mención únicamente a este proyecto y al de Calero y Portocarrero de los presentados en el siglo XIX. Algo lógico por otra parte, ya que son los que comparten la misma idea de crear un muelle en otra zona de la localidad (El Aculadero), al contrario que el resto.

Al principio el proyecto recibió el apoyo de algunos miembros del cabildo municipal portuense, como por ejemplo una carta de apoyo moral del alcalde 1º (7 de agosto de 1871), en la que se ponderaba el beneficio comercial, la mejora de infraestructuras y las posibilidades de instalación de nuevas bodegas. Finalmente el 26 de enero de 1872 el ayuntamiento da su aprobación, tras los informes de las comisiones de Hacienda, Fomento y Aguas. Posteriormente, el 31 de agosto de 1872 se produjo una reunión en las Casas Consistoriales a la que acudieron los comerciantes, el cabildo y los concesionarios –los Sres. Taboada y Guerola, que había sustituido a Barreyno-. De esa reunión surgió una comisión de apoyo<sup>85</sup>. La compañía se formalizaría en 1 de enero de 1874, como ya se ha mencionado, pero en esos momentos ya había perdido el favor municipal.

Esta pérdida de sostén empezó a producirse a principios de 1873, como denota la renuncia de tres vocales el 15 de enero de 1873 (Winthuysen, Mac Costello y García del Palacio). ¿Por qué ocurrió este hecho? La respuesta es una nueva concesión del proyecto de canalización por el Ayuntamiento a José García del Palacio y Compañía, uno de los tres vocales que habían renunciado, que se solicita el 4 de febrero de 1873<sup>86</sup> y

<sup>83</sup> Vid. Aladro Prieto, J. M. (2006), “El tren del vino. El ferrocarril urbano de Jerez de la Frontera como instrumento de puesta en producción de la ciudad mercantil”. Comunicación presentada al IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga.

<sup>84</sup> Toda la información sobre este proyecto se puede consultar vid. AHMPSM. Sección *Canales, Caminos y Puertos*. Leg. 327. 1871. Expediente 1. “Dársena y tranvía al Aculadero”.

<sup>85</sup> La comisión de apoyo estaba conformada por el alcalde de El Puerto de Santa María como presidente nato –en aquel momento era José María Viaña-, el secretario municipal como secretario –Carlos González de Laiglesia-, y siete vocales: Sebastián Verges, Manuel Tózar, Juan de Winthuysen, Miguel Vítón, Edmundo Costello, Miguel Pajares y José García del Palacio.

<sup>86</sup> Cf. AHMPSM, Sección *Actas Capitulares*. Leg. 141. 1873-I. 4 de febrero de 1873. Punto 3. Folios 50-52.

con un dictamen favorable de la Comisión de Fomento y posterior aprobación municipal el 27 de febrero. La compañía obtenía los derechos para realizar obras en el Guadalete o cualquier cuestión que le afectase en exclusividad, asumiendo el 50 por ciento del coste de la obra, al que se había comprometido el estado por la R.O.; además, se primaba la celeridad con una cláusula en la que se fijaba como límite de tiempo para el comienzo de las obras los seis meses posteriores a recibir la compañía la autorización del gobierno<sup>87</sup>. Se volvía a retomar la idea de canalizar el río, que se oponía a la de abandonarlo buscando un nuevo lugar para fijar las instalaciones portuarias, que era lo que se planteaba con el proyecto de la dársena.

El cambio al gobierno republicano obligó a solicitar de nuevo el permiso gubernamental, al ser provisional el de 1864<sup>88</sup>. Aprovechando esta circunstancia los concesionarios de la dársena, D. Rafael Taboada y Antonio Guerola, apoyados por sus futuros socios en la compañía La Victoria (Vicente Gomiz, Narciso Soria y Pedro Taboada), intentaron conseguir la concesión de la canalización del Guadalete de García del Palacio y Compañía, para así intentar salvar su proyecto. La respuesta negativa que recibieron del ayuntamiento portuense señala otro motivo más para comprender la pérdida de soporte a su propuesta: “Respetables, pero sin antecedentes favorables, ya que en la obra de la dársena que se les concedió han probado sus pocos recursos.”<sup>89</sup>

Finalmente, la autorización llegó, se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia de Cádiz el 24 de abril. El 26 el municipio portuense autorizó el deslinde de terrenos para las obras solicitadas por García del Palacio y Compañía<sup>90</sup>; sin embargo, las complicaciones políticas del período y la falta de recursos hacían que el 21 de noviembre las obras apenas hubiesen comenzado<sup>91</sup>, estando en contacto la empresa concesionaria con otra extranjera para la obtención del capital para su realización, ante lo que el municipio responde con la idea de crear una compañía anónima municipal, para no tener que depender del extranjero para una obra de capital importancia para el municipio<sup>92</sup>.

Estos problemas de financiación también los sufría la compañía Victoria, que pidió una prórroga de un año para el inicio de las obras el 15 de abril de 1874, concedida el día 23 por el Ministerio de Fomento, sin que llegasen a emprenderse hasta abril de 1875. Cuando eso ocurrió el municipio portuense puso todas las trabas posibles al inicio de las mismas, utilizando la falta de permisos para paralizarlas, hasta que la sección de Fomento del gobierno provincial resolvió que se podían iniciar. A pesar de ello, el municipio siguió poniendo obstáculos al proyecto, dificultando el uso de los recursos bajo su control, como las canteras, que sin embargo sí se le permitía usar a la empresa de la canalización<sup>93</sup>.

Sin embargo, tampoco este proyecto se llevaría adelante, las relaciones con el municipio empeoraron rápidamente por los elevados arbitrios y los retrasos en las obras. El

<sup>87</sup> Vid. Id. 27 de febrero de 1873. Punto 7. Folios 93-101.

<sup>88</sup> Cf. Id. 30 de marzo de 1873. Punto único extraordinario. Folios 167-168.

<sup>89</sup> Cit. Id. 10 de abril de 1873. Punto 2, extraordinario. Folios 191-192.

<sup>90</sup> Cf. Id. 24 de abril de 1873. Punto 5. Folios 206vto.-208.

<sup>91</sup> Se decidió formar una comisión de investigación para averiguar que sucedía. Cf. AHMPSM, Sección *Actas Capitulares*. Leg. 141. 1873-II. 21 de noviembre de 1873. Punto 4. Folios 307vto-308.

<sup>92</sup> Cf. Id. 23 de diciembre de 1873. Punto 10. Folios 359-361. “Expuesto de los Sres. Asencio y González Fuentes referente al estado de las obras de la canalización”.

<sup>93</sup> Vid. Nota 83.

ayuntamiento volvió a utilizar sus recursos para evitar que la concesión siguiese en sus manos. Así, volvió a utilizar el tema de las canteras, denegando el uso de una zona en diciembre de 1875, una orden municipal a la que la compañía hizo caso omiso, en primera instancia, a lo que la alcaldía responde con la orden al Comandante de la Guardia Municipal de obligar al cumplimiento de lo dispuesto el 16 de enero de 1876<sup>94</sup>. Este primer frente se agravaría con la imposición de tarifas al comercio en el río a finales de 1875, que generaron un gran malestar en la población. A instancias de la información recibida desde el municipio portuense sobre la perturbación social existente, el gobierno provincial las suspendió temporalmente el 8 de enero de 1876, aunque la empresa volvió a hacer caso omiso, recibiendo de nuevo la misma orden la fuerza del orden municipal. La suspensión se hizo definitiva cuando el 13 de marzo el ministerio de la Gobernación dejó al arbitrio de la municipalidad portuense si podían cobrar las tarifas, que el día 17 prohibía a los concesionarios el cobro ya que se consideraban excesivos, dejándoles sin ingresos para la realización material del proyecto<sup>95</sup>.

Los esfuerzos portuenses durante ese año de 1876 se encaminaron a potenciar el proyecto del 'Ferrocarril de la Costa', que pretendía conectar El Puerto de Santa María con Sanlúcar, pasando por Rota y Chipiona. Éste era un proyecto que también apoyaba Cádiz. La idea partía no sólo de conseguir la mejora de la conexión con la zona noroccidental de la provincia, sino también impedir la construcción de la línea que uniría Jerez-Sanlúcar-Bonanza (puerto). Esta línea se había propuesto a finales de los cincuenta con el objetivo de conseguir una nueva salida al mar, a causa de los problemas del Trocadero por el poco calado. Durante la década de los sesenta se realizaron los estudios, pero la conflictiva situación nacional de finales de esa década y el inicio de la siguiente había impedido llevarla a buen puerto. Finalmente, los esfuerzos de Cádiz y El Puerto por evitar esta obra no fructificarían, ya que el 1 de septiembre de 1877 se había completado el tramo de Alcubillas (Jerez)-Sanlúcar de Barrameda, y el día 6 el de Alcubillas-Jerez, quedando sólo la construcción del tramo a Bonanza, que se realizaría algo más tarde, el 12 de septiembre de 1884. En esas fechas también se completaba la construcción de un nuevo muelle metálico, que se conectaría con la red un mes después, el 12 de octubre de 1884<sup>96</sup>. De este modo, Jerez conseguía otro punto para la extracción de sus vinos, al igual que Sanlúcar, utilizando el transporte terrestre. El 'Ferrocarril de la Costa' podría dar a El Puerto una mayor capacidad comercial. No obstante, el éxito de Jerez en su proyecto de conexión con Sanlúcar, que había tenido en El Puerto su punto de conexión tradicional con la bahía de Cádiz, hizo que desde el ayuntamiento portuense se volviese a plantear la canalización el 26 de mayo de 1877, que en este caso sería complementaria a la vía férrea de la Costa. Se propuso la construcción de diques para la entrada de buques de mayor calado en El Puerto, viéndose como única solución a la amenaza que suponía la línea de Jerez-Sanlúcar<sup>97</sup>.

<sup>94</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Canales, Caminos y Puertos*. Leg. 325. Expediente año 1875.

<sup>95</sup> Vid. AHMPSM. Sección *Canales, Caminos y Puertos*. Leg. 325. 1876. "Tarifa de los derechos de uso de los muelles de esta Ciudad".

<sup>96</sup> Vid. Pérez Serrano, J.; Román Antequera, A. (2006), 6-13.

<sup>97</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas Capitulares*. Leg 143. 1877. 26 de mayo de 1877. Punto 3. Folio 189.

Se dio una nueva concesión para la obra a los Sres. Joaquín Martínez Carrete y Felipe García de Cerecedo el 23 de septiembre de 1877<sup>98</sup>, que sustituyeron a la anterior compañía, solicitando unas condiciones muy ventajosas al concejo municipal en una carta enviada al alcalde el 29 de octubre de 1877, a cambio de la construcción de un dique en la margen izquierda del Guadalete, que concedería grandes ventajas a El Puerto<sup>99</sup>. El ayuntamiento tras una primera votación negativa a dar la subvención el 12 de enero de 1878<sup>100</sup>, por medio de una artimaña legal del alcalde a través de uno de sus concejales, el 16 de enero se votó a favor de una revisión de la concesión de la subvención<sup>101</sup>, que finalmente se verificaría el 6 de febrero de 1878<sup>102</sup>. Esta huida hacia delante se comprende mejor, porque poco antes, el 16 de noviembre de 1877 se cayó el puente San Alejandro, lo que limitaba las comunicaciones por transporte terrestre de la localidad, dejándola con sólo el tren<sup>103</sup>,

La canalización volvía a gravar a los portuenses con numerosos impuestos y las obras no avanzaban lo rápido que deberían, incumpléndose los plazos, que suponían la derogación de la autorización. Además, uno de los antiguos integrantes de la concesión de García del Palacio y Compañía, D. Juan de Winthuysen, que también fue uno de los miembros que dimitió de la 'Junta de Canalización' en enero de 1873, intentó conseguir cobrar derechos, aunque su petición se desestimaría<sup>104</sup>.

La lentitud de las obras se reflejó en el hecho de que el 11 de febrero de 1881 no se había terminado la tercera parte de la canalización, si bien los concesionarios consiguieron no se tuviese en cuenta para la contabilización el período desde el 19 de abril de 1873 hasta el 28 de octubre de 1875, a causa del período de aclaración de determinados artículos del decreto. De esta manera, se fijaba un nuevo límite para la obra que sería el 8 de noviembre de 1884, pese al cual no se veía ningún nuevo avance, lo que dio como resultado que el 11 de marzo de 1885 no se hubiesen terminado las obras y los concesionarios no apareciesen, habiendo cobrado la subvención y fuertes arbitrios<sup>105</sup>.

Este fracaso tendría profundas consecuencias en la mentalidad portuense, que además veía como el 'Ferrocarril de la Costa' no avanzaba. La conexión con Chipiona llegó el 17 de noviembre de 1892 y para Sanlúcar el 19 de junio de 1898, a pesar de las trabas que había dispuesto esta localidad al proyecto, por interesarle más la conexión con

<sup>98</sup> Cf. Ibid. 23 de septiembre de 1877. Sesión extraordinaria. Folios 372vto.-374.

<sup>99</sup> Una subvención en un solo plazo de un millón de reales, sin derecho a reintegro e indemnización por parte del municipio, además de una rebaja durante los dos primeros años del 20 por ciento en los derechos de uso del muelle para la importación de numerosos productos: aceite, achicorias, arroz, azúcar, bacalao, belas estearinas, café, calderería, cáñamo en rama, castañas, chacina, chicharros, fideos, géneros coloniales, higos, jabón, manteca, naranjas y limones, pasas, pescado seco, semillas y frijoles, y trapos. Cf. AHMPSM. Sección *Actas Capitulares*. Leg. 143. 1877. 7 de noviembre de 1877. Punto 4. Folio 428.

<sup>100</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas Capitulares*. Leg. 143. 1878. 12 de enero de 1878. Punto 3. Folios 12-17.

<sup>101</sup> Cf. Ibid. 16 de enero de 1878. Punto 8. Folio 24.

<sup>102</sup> Cf. Ibid. 6 de febrero de 1878. Punto 7. Folios 40vto.-43.

<sup>103</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 143. 1877. 16 de noviembre de 1877. Punto 13. Folios 444-445.

<sup>104</sup> Cf. AHMPSM. Sección Caminos, Canales y Puertos. Leg. 325. Expediente del año 1881.

<sup>105</sup> Vid. AHMPSM. Sección *Canales, Caminos y Puertos*. Leg. 325. 1881. Expediente 2. "El Excmo. Sr. Director General de Obras Públicas participa la prórroga concedida a los concesionarios de las obras de mejoras de esta ciudad".

Jerez<sup>106</sup>. Así, cuando el infante D. Francisco de Borbón escribió al ayuntamiento portuense el 9 de abril de 1882, para saber si ayudaría al proyecto del que había aceptado la presidencia de una compañía, que pretendía construir una dársena en el Aculadero, recibió una respuesta negativa en una misiva del 1 de mayo, tras sesión del 26 de abril. El motivo que se aducía eran los recientes fracasos en la canalización del Guadalete y la dársena, que hacían que se tomase con cautela cualquier proyecto, aunque fuese bueno sobre el plantel<sup>107</sup>. Ésta contestación señala el abatimiento portuense, incapaz de hacer frente a la canalización del río y la preservación de su comercio; frente a la pujanza jerezana, que a pesar de los obstáculos interpuestos tanto por Cádiz como por otras localidades, pudo conseguir la conexión por vía terrestre para sus salidas al mar sustituyendo a la tradicional salida por el Guadalete, aquejado de graves problemas de navegabilidad.

Aún así, el río siguió usándose por los comerciantes de El Portal que podían transportar las mercancías de los pequeños y medianos agricultores, a los que todavía les salía más rentable su uso<sup>108</sup>. No obstante, la construcción del tendido férreo con Sanlúcar, la existencia del ferrocarril urbano jerezano y el cada vez más patente retraso del sempiterno proyecto del Guadalete, condujeron a que en 1881 se decidieran a ceder sus instalaciones. La oferta no se aceptó. Entonces, D. Agustín Merello Albertí retomó el primer proyecto de ferrocarril de España, la construcción de una línea Jerez-El Portal, para abaratar los costes del transporte de mercancías hasta el río, con la intención de intimidar a Ferrocarriles Andaluces, poseedores de las líneas. A raíz de ese suceso hubo un breve atisbo de retomar la canalización auspiciado por una solicitud de la *Revista Portuense* del 5 de enero de 1890, que recibiría el apoyo municipal el 12 de enero, aunque esto quedaría en papel mojado<sup>109</sup>. Finalmente, en enero de 1890 se llegó a un acuerdo en el que los Andaluces seguían con la explotación del urbano y los transportistas de El Portal se extinguían<sup>110</sup>.

### 4.3. Epílogo

El Guadalete se veía abandonado como vía de comunicación, más aún cuando se autorizó en 1897 a la Sociedad Agrícola Industrial del Guadalete para regar 2.000 hectáreas, con el objetivo de introducir el cultivo de la remolacha, afectando al caudal del río y provocando un empeoramiento de la barra<sup>111</sup>. Esta medida era una de las que se implementaron para buscar salidas a la crisis de la filoxera, que había llegado a Jerez en 1894, lo que supuso un golpe más duro que los anteriores al comercio del jerez, que se

<sup>106</sup> Cf. Wais., F. (1987b), 260.

<sup>107</sup> Vid. AHMPSM. Sección Canales, Caminos y Puertos. Leg. 327. 1882. Expediente 1. “El Serenísimo Infante D. Francisco de Borbón participa haber aceptado la presidencia de una sociedad que tiene por objeto la construcción de un puerto de atraque en el Aculadero y desea saber si el ayuntamiento está dispuesto a ayudar a dicha empresa”.

<sup>108</sup> Cf. López Estudillo, A. (1992), 57. “La vid y los vicultores de Jerez, la crisis comercial y el impacto de la filoxera”. Revi

<sup>109</sup> Vid. AHMPSM. Sección Canales, Caminos y Puertos. Leg. 325. 1890. Expediente 1. “Expediente instruido en vista de la solicitud que elevo la Redacción de la *Revista Portuense* a las Cortes del Reino para la limpia de la barra del río Guadalete y canalización de éste”.

<sup>110</sup> Cf. Wais, F. (1987a), 282-283.

<sup>111</sup> Cf. Ibid. 1897. Expediente 1. “Expediente formado con motivo de haber sido autorizada una Empresa particular para extraer agua del río Guadalete”.

había visto ya en una situación renqueante durante el último tercio del siglo XIX<sup>112</sup>, a causa de la pérdida de prestigio de sus vinos, por usos fraudulentos, y el cambio de gusto del consumidor inglés, hasta ese momento el tradicional, mercado que se había podido suplir en la década de los ochenta con el francés<sup>113</sup>.

Dentro de esas medidas para reactivar la maltrecha economía de la zona<sup>114</sup> la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Jerez retomó una idea del siglo XVII, crear un canal de navegación que partiese del Guadalete hasta el Guadalquivir<sup>115</sup>, aprovechando el Real Decreto del 13 de marzo de 1903 sobre obras de puertos, balsamiento y servicio de faros. En esta ocasión, se pidió apoyo al cabildo portuense<sup>116</sup>, que valoró el proyecto, considerando que sólo le interesaban dos partes del mismo: la limpia de la barra y la de la ría hasta El Portal; mientras, que la construcción del canal hasta el Guadalquivir no entraba en los intereses portuenses. Esto obligó a un replanteo por parte jerezana, con la alternativa de realizar el canal desde El Portal hasta Jerez, llegándose a un acuerdo el 13 de junio en la reunión de la comisión intermunicipal creada para el proyecto –la comisión se había creado el 23 de mayo-. Además, se acordó solicitar la inclusión de la obra en el plan general mandado formar por el R.D. del 10 de abril de 1903, a través de la concesión del carácter de puerto de interés general. También se decidió crear una Junta Especial de Obras.

No obstante, la divergencia de intereses impedía que el proyecto avanzase, ya que El Puerto consideraba prioritario el dragado del río. Por ello, el 5 de marzo de 1904 se conforma un comisión en El Puerto para decidir sobre la creación de una Junta para las Obras del Puerto, que reunida el 16 de marzo desiste de su creación al considerar prioritaria la limpieza de la barra, siendo designada la junta para ese propósito dos días después, con lo que El Puerto volvía a quedarse solo para la canalización.

Esto no impidió que el dragado y la limpieza de la barra del Guadalete recibiesen numerosos apoyos políticos, pero no se conseguía que el proyecto se pudiese en marcha. Así transcurrieron más de dos décadas en las que se sucedieron las peticiones para su realización, las demandas para la concesión de la autorización para su ejecución, subastas desiertas para la realización de las obras..., hasta que a finales de la dictadura de Primo de Rivera se llevaría a cabo la ansiada canalización, con la construcción de dos escolleras que impedían el aterramiento y eliminaban la barra de entrada, aunque ya el tráfico mercantil portuense languidecía, sustentándose en buena medida gracias a la pesca, gran impulsora de la iniciativa en esta ocasión, pudiendo ser sólo navegable el Guadalete por barcazas, que no podían competir con el servicio ferroviario.

<sup>112</sup> En 1863 el jerez había alcanzado su precio máximo, a partir de ahí comenzó un descenso, que señalaba los problemas por los que atravesaba; a pesar de que las exportaciones alcanzaron su pico máximo en 1873, aunque con vino de peor calidad y menor importe. Cf. Simpson, J. (1997), 138-140.

<sup>113</sup> Cf. Simpson, J. (1985), 173.

<sup>114</sup> Entre esas medidas se encontraba realizar una carretera entre Jerez y Cortés de la Frontera para la comunicación del interior de la provincia, al igual que la vía del ‘Ferrocarril de la Sierra’ –vid. Suárez Japón, J. M. (1988)- y la construcción del pantano de Guadalcaçín. Vid. Montañés Primicia, E., (1997), 97-100.

<sup>115</sup> Cf. *Guadalete*, 23 de mayo de 1903.

<sup>116</sup> La información sobre este nuevo proyecto de canalización del Guadalete la hemos extraído de: vid. AHMPSM. Sección Canales, Caminos y Puertos. Leg. 325. 1903. Expediente 1. “Expediente relativo a canalización, dragado y limpia de la barra del río Guadalete”.

## 5. CONCLUSIONES

A lo largo de las páginas anteriores se han expuesto los diferentes proyectos que hubo en la zona de la bahía de Cádiz desde mediados del siglo XVII, con el paso del centro de gravedad del comercio colonial a la bahía de Cádiz, hasta los inicios del siglo XX para conseguir mejorar las comunicaciones entre la zona productora del jerez y el mar. Los objetivos y estrategias que mantuvieron las diferentes poblaciones a lo largo del período fueron siempre los mismos. Así, Jerez buscó continuamente una salida al mar en poblaciones de entidad menor favorables a sus intereses (Rota, Sanlúcar, Puerto Real), casi siempre en zonas despobladas (río San Pedro y Trocadero, Puerto Real; Bonanza, Sanlúcar), para evitar de este modo la obligación de pasar sus mercancías por El Puerto de Santa María, y para con el tiempo no tener tampoco que hacerlo por Cádiz. Mientras que El Puerto de Santa María intentó a lo largo de todo el período realizar la canalización del Guadalete y su acondicionamiento como un gran puerto, en principio para conservar su papel como nudo de comunicaciones; pero, en definitiva, también con la idea de poder realizar el transporte de mercancías al extranjero directamente. Por su parte, Cádiz, intentó conservar su posición de privilegio, utilizando todos los medios a su alcance.

También las actitudes a lo largo del período se mantuvieron en líneas generales. Jerez intentó siempre encontrar una solución al problema que se le planteaba, anticipándose y llevando la iniciativa en las propuestas. En cuanto a El Puerto, esta población funcionó a impulsos, vinculados a acontecimientos externos que obligaban a una respuesta. Finalmente, Cádiz reaccionó siempre intentando frenar los proyectos de los otros dos puntos, en especial Jerez, incorporándose tarde y casi siempre con signo negativo a las propuestas de modernización<sup>117</sup>.

Estos aspectos se mantuvieron a lo largo del tiempo. Lo que cambió fue el medio en que se producían. Así, mientras Cádiz fue cabecera del comercio colonial existió un contexto en el que controlaba sin discusión su *hinterland*, del que obtenía recursos que consumía y exportaba, gracias a que conservaba un fuerte grado de autonomía por su papel de puerto de paso de mercancías vinculadas al comercio colonial, que le aportaba grandes beneficios. Pero, los acontecimientos que se sucedieron durante el primer cuarto del siglo XIX: la pérdida del comercio colonial con América; los sucesos bélicos (bloqueo portuario, operaciones militares y ocupaciones francesas); los efectos de los sucesivos brotes de fiebre amarilla; y, no se debe olvidar el proceso natural de colmatación de la Bahía, que tenía como una de sus consecuencias la cada vez peor situación de la barra del Guadalete; se conjugaron para que hubiese un fuerte cambio en el ecosistema de la zona, lo que provocó la pérdida de capital humano, la necesidad de reorientar la búsqueda de recursos, la incorporación de nuevas tecnologías y la reorganización del espacio.

De este modo, se potenció el producto que podía dar mayores beneficios en la zona por sus posibilidades de comercio con el mercado británico: el jerez. Como consecuencia, las zonas productoras adquirieron con el tiempo mayor relevancia, siendo la principal Jerez, seguida a distancia de El Puerto de Santa María y Sanlúcar. Aunque, la situación de las comunicaciones hacía que la dependencia hacia Cádiz siguiese manteniéndose.

<sup>117</sup> Vid. Román Antequera, A. (2008).

Así, la aplicación del vapor a los sistemas de transporte fue un factor determinante en la reorganización del espacio gaditano<sup>118</sup>. Permitió a Jerez a través del ferrocarril con un coste y tiempo menor que el fluvial, buscar un medio de transporte que la acercase a diferentes puntos para una salida al mar. En principio, vinculando los proyectos a barcos de vapor que conectarían con Cádiz, pero con la idea posterior de crear mayores infraestructuras portuarias para conseguir la independencia, aunque finalmente esta segunda parte no llegó a producirse por completo.

El resultado final en el plano de transportes sería el abandono definitivo de la vía fluvial a favor del ferrocarril para conseguir acercarse a la salida al mar, a pesar de que el primer proyecto planteado de ferrocarril buscaba una interconexión entre ambos modos de transporte. Pero, los intereses contrapuestos de las localidades jugaron como factor primordial para que fuesen incompatibles.

El cambio de la comunicación fluvial a la terrestre sería El Puerto de Santa María quien lo sufriría más, al perder su papel de nudo de comunicaciones entre Cádiz y Jerez, lo que fue uno de los principales factores de que iniciase previamente al resto de municipios de la zona un fuerte estancamiento demográfico, que se alargaría hasta el primer tercio del siglo XX<sup>119</sup>. Mientras Cádiz perdía el liderazgo económico de la provincia, conservando sus funciones como centro administrativo, consiguiendo Jerez la hegemonía económica, siendo la población que demostró una mayor capacidad de adaptación a los cambios que se habían producido en el primer tercio del siglo XIX, invirtiendo sus esfuerzos en la modernización.

No obstante, este panorama de conflictos en función a los intereses locales, donde no se llegaba a alcanzar un acuerdo en las mejoras de las comunicaciones, ya que eran consideradas parte de las estrategias para conseguir una mejor posición, a larga tuvo consecuencias. De esta dinámica no se sustrajo ninguna de las tres poblaciones, lo que provocó grandes complicaciones y el retraso en la materialización de los diferentes proyectos, ya que se interponían diferentes obstáculos, con lo que se detraían el apoyo estatal e impedían una utilización conjunta de los recursos, sin los cuales era imposible la realización de los proyectos que se proponían en un corto plazo.

La victoria de Jerez sobre Cádiz exigió un gran esfuerzo, retardando la conexión con el resto de la provincia, que quedaría desarticulada, ya que cuando Jerez salió triunfante el comercio del vino había perdido pujanza y las posibilidades de invertir nuevos capitales para conectar con otros puntos fue imposible. A esto se añadió la construcción de la línea de ferrocarril Algeciras-Bobadilla (1887), que articuló ese espacio de forma autónoma. Además, la falta de buenas vías de comunicación con los otros espacios de la provincia impidió su aprovechamiento, lo que restó la capacidad de buscar alternativas a la crisis del vino provocada por la filoxera a finales del XIX, siendo un factor clave en el retraso modernizador de la provincia y en su desarticulación actual.

<sup>118</sup> La introducción del vapor fue también determinante para la industria de molinos de marea en la bahía de Cádiz, coincidiendo las fechas del proceso con la del cambio del uso del transporte fluvial por el terrestre. Vid. Mendoza Sánchez, J. C. (SP).

<sup>119</sup> Vid. Román Antequera, A. (SP), 47-67.

## 6. BIBLIOGRAFÍA

- ALADRO PRIETO, J. M. (2006), “El tren del vino. El ferrocarril urbano de Jerez de la Frontera como instrumento de puesta en producción de la ciudad mercantil”. Comunicación presentada al IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga.
- BAENA, J.; ZAZO, C.; GOY, J. L. (1987), *Mapa Geológico de España*. Cádiz. Madrid, Instituto Geológico y Minero de España.
- BARRAGÁN MUÑOZ, J. M. (1987), Los puertos de la bahía de Cádiz; entre el determinismo geográfico y el desarrollo de la técnica comercial (1961-1982). Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz.
- BARTOLOMÉ LÓPEZ-SOMOZA, E. (SP), 10. “Notas para una historia del Puerto de Santa María en el siglo XIX. Trienio Constitucional (1820-1823)”. AHMPSM, Sección Artículos, inédito.
- CUENCA TORIBIO, José Manuel; RODRÍGUEZ SÁNCHEZ DEL ALVA, Alfonso (1977). *Lecturas de historia económica andaluza (siglo XIX)*. Servicio de Estudios del Banco Urquijo, Madrid, 1977.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. (1981), *Orto y ocase de Sevilla*. Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla (3ª edición).
- FISHER, J. R., *El comercio entre España e Hispanoamérica, 1797-1820*. Banco de España, Servicio de Estudios de Historia Económica, 27, 1993.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. (1976), *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Tomo I. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. (1991), *Una ciudad mercantil en el siglo XVIII: El Puerto de Santa María*. Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla y Fundación Municipal de Cultura de El Puerto de Santa María.
- LÓPEZ AMADOR, J. J.; RUIZ GIL, J.A. (2003), *La ciudad de El Puerto de Santa María a través de la arqueología*. Cádiz.
- LÓPEZ ESTUDILLO, A. (1992), “La vid y los viticultores de Jerez, la crisis comercial y el impacto de la filoxera”. *Revista de Historia de Jerez*, 1, 43-71.
- MALDONADO ROSSO, Javier (1999). *La formación del capitalismo en el marco del Jerez*. Huerga y Fierro, Madrid.
- MÁRQUEZ CARMONA, L. (2006), “El sistema portuario de la Bahía de Cádiz durante el siglo XVIII”. *Revista de Historia de El Puerto*, 36, 11-47.
- MATEO DEL PERAL, Diego (1978), “Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844/1878)”, en ARTOLA GALLEGU, Miguel. *Los Ferrocarriles en España (1844/1913)*, vol. 1. Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.
- MENDOZA SÁNCHEZ, J.C. (SP),
- MONTAÑÉS, Enrique (1997). *Transformación agrícola y conflictividad campesina en Jerez de la Frontera (1880-1923)*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz.
- PÉREZ FERNÁNDEZ, E. (2001), *El Vergel del Conde y el Parque Calderón: Historia de dos paseos del Puerto de Santa María*. El Puerto de Santa María (Cádiz).
- PÉREZ SERRANO, J. (1991): “Demografía y urbanización en Cádiz (1780-1980): Dos siglos de relaciones”, en GONZÁLEZ PÉREZ, V., Los procesos de urbanización: siglos XIX y XX (Actas del II Congreso de la Asociación de Demografía Histórica.

- Alicante, abril de 1990. Volumen IV), Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil Albert, 165-174.
- PÉREZ SERRANO, Julio; LÓPEZ RODRÍGUEZ, Francisco; REYES FERNÁNDEZ, María Jesús (2003). “Aproximación a los orígenes del ferrocarril en la provincia de Cádiz: la línea Jerez de la Frontera-El Trocadero” en CUENCA TORIBIO, José Manuel (ed.). *Actas del III Congreso de Historia de Andalucía*. Cajasur, Córdoba, 173-183.
- PÉREZ SERRANO, J.; ROMÁN ANTEQUERA, A. (2006): “Los proyectos del ferrocarril en la provincia de Cádiz en el siglo XIX”. Comunicación presentada al IV Congreso de Historia Ferroviaria. Málaga, septiembre de 2006. Inédita.
- PÉREZ SERRANO, J.; ROMÁN ANTEQUERA, A. (SP), “Una victoria pírrica: La habilitación comercial portuaria de El Puerto de Santa María (Cádiz) de 1809”, en CUENCA TORIBIO, J. M. (ed.), 1808: Guerra y revolución en Andalucía. Córdoba, Servicio de publicaciones de la Universidad de Córdoba.
- PONCE CORDONES, F.; PONCE CALVO, R. (1993), *El puerto de la bahía de Cádiz. Visión histórica y evolución económica*. Cádiz, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.
- ROMÁN ANTEQUERA, A. (2008), “Cádiz, freno a la modernización”, en NICOLÁS MARÍN, E. y GONZÁLEZ MARTÍNEZ, C., *Ayeres en discusión. Temas clave de historia contemporánea hoy*. Murcia, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Murcia, 327-346.
- ROMÁN ANTEQUERA, A. (SP), *La población de El Puerto de Santa María (Cádiz) durante el segundo tercio del siglo XIX*. Trabajo de investigación de doctorado, Universidad de Cádiz, 2005. Inédito.
- SÁNCHEZ GONZÁLEZ, R. (1985), “El puente de barcas sobre el río Guadalete en El Puerto de Santa María”. *Gades*, 13, 159-180.
- SÁNCHEZ GONZÁLEZ, R. (1986a), Introducción al estudio del urbanismo portuense: El ensanche del Campo de Guía (1828-1838). Cádiz.
- SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Rafael (1986b). “Los inicios del ferrocarril en El Puerto de Santa María. La formulación de la línea Jerez-Puerto (1830-1854)”. *Gades*, 14, 45-64.
- SÁNCHEZ GONZÁLEZ, R. (2000), *El comercio agrícola de la Baja Andalucía con América en el siglo XVIII. El Puerto de Santa María en el tercio de frutos*. El Puerto de Santa María (Cádiz).
- SANCHO, H. (1943), “La capilla de las galeras de El Puerto de Santa María”. *Revista General de Marina*, CXXV, 401-410.
- SIMPSON, J. (1985), “La producción de vinos en Jerez de la Frontera, 1850-1900”, en MARTÍN ACEÑA, P.; PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (ed.), *La nueva historia económica en España*. Madrid, 166-191.
- SIMPSON, J. (1997), *La agricultura española 1765-1965. La larga siesta*. Madrid, Alianza Editorial.
- SUÁREZ JAPÓN, Juan Manuel (1988). “El ferrocarril de la Sierra: un proyecto fracasado entre el regeneracionismo y la dictadura”. *Gades*, 17, 111-132.
- TORREJÓN CHAVES, J. (2002), *El Puerto Franco de Cádiz (1829-1832)*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.

- TORREJÓN CHAVES, J. (2006), “Cádiz y los orígenes del ferrocarril en España”.  
Comunicación presentada al IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga.
- WAIS, Francisco (1944). *El origen de los ferrocarriles españoles. 1829-1855.*  
(*Comienzo de su historia*). Mausiega, Madrid.
- WAIS, Francisco (1987a). *Historia de los Ferrocarriles Españoles*. I vol. Fundación de  
los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- WAIS, Francisco (1987b). *Historia de los Ferrocarriles Españoles*. II vol. Fundación  
de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.