

La competencia por los transportes en la zona noroccidental de Cádiz: ¿vía fluvial, vía terrestre?

Julio Pérez Serrano
Universidad de Cádiz

Alejandro Román Antequera
Université du Littoral-Côte d'Opale

Resumen

Las posibilidades económicas que brindó el comercio colonial con América y posteriormente el de la vid en el siglo XIX hicieron que las poblaciones de la zona noroccidental de Cádiz compitiesen por obtener una mejor posición dentro de la red de transporte. Este escenario generó la aparición de varios planes para mejorar las comunicaciones, al principio con preponderancia de los destinados a subsanar los problemas de los cursos fluviales, pero la introducción del ferrocarril cambiaría las preferencias por el medio terrestre, aunque ambos medios de transporte podían haber sido complementarios. ¿Cómo y por qué se produjo este cambio? A esta cuestión se procura responder con este trabajo que realiza un recorrido por los principales proyectos para la modernización del sistema de transportes desde mediados del siglo XVII hasta principios del siglo XX.

Palabras clave: Redes de transporte, Ferrocarriles, Transporte fluvial, Comercio, Proyectos.

Códigos JEL: F1; N5; N7.

Abstract

The economic opportunities that the colonial trade with America brought and later in the 19th century that of the grapevine did that the northwestern Cadiz region populations were competing for obtaining a better position within the transport network. This scenery generated the appearance of several plans to improve the communications, initially with the preponderance of the ones aimed to overcome the problems of the river courses; but the introduction of railways changed the preferences in favour of land transport, although both means of transport could have been complementary. How and why did this change take place? We will try to answer this question in this paper that outlines the main modernization projects of the transport system from the middle of the 17th century to the beginning of the 20th century.

Keywords: Transport networks, Railways, Inland waterways transport, Trade, Projects.

JEL Codes: F1; N5; N7.



La competencia por los transportes en la zona noroccidental de Cádiz: ¿vía fluvial, vía terrestre?*

Fecha de recepción del original: 14-09-2009; versión definitiva: 04-05-2011

Julio Pérez Serrano

Universidad de Cádiz

Alejandro Román Antequera

Université du Littoral-Côte d'Opale

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 de la Frontera, que producía la mayor parte del producto–, básico en la economía española decimonónica y punta de lanza del capitalismo español¹.

La mejor ruta desde Jerez para llevar las botas de vino para su exportación internacional era el río Guadalete, con desembocadura en El Puerto de Santa María, para después enviarlas desde Cádiz, el puerto de salida del vino. De esta manera, la localidad portuense se convertía en el nudo de comunicaciones entre la zona productora, de la que también formaba parte, y los puntos de extracción. No obstante,

* Este texto se enmarca dentro del proyecto de excelencia P06-SEJ-01427, financiado por la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía.

¹ Bernal Rodríguez (1981), pp. 239-240.

[74]

el Guadalete también sufría problemas de cegamiento, lo que limitaba las opciones para su utilización. Esta circunstancia se daba desde el siglo XVII, inclusive antes, y a lo largo del tiempo fue objeto de numerosos proyectos para su solución. Sin embargo, 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 fluvial y ferroviario², 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 del término de Jerez, para pasar luego las mercancías hasta los muelles de El Puerto.

La explicación del fracaso de la propuesta de la intermodalidad que suponía ese primer proyecto y la victoria de la vía terrestre se plantea desde una perspectiva de largo recorrido, retrotrayéndonos a la coyuntura del cambio del monopolio de Sevilla a Cádiz hasta los inicios del siglo XX. Asimismo, se realiza un análisis de los diferentes proyectos de mejora de las infraestructuras, no como elementos aislados –que ya se ha llevado a cabo en otras ocasiones, por ejemplo con los primeros proyectos ferroviarios de la zona³– o prestando atención a sólo una de las vías –ya fuese la fluvial⁴ o la terrestre⁵–, sino mostrando las interconexiones entre el planteamiento de los mismos, que ayudan a explicar mejor ciertos retrasos o la adopción de determinadas decisiones. Siendo clave para ello observar cuáles fueron las acciones de los actores políticos, en el caso que nos ocupa los principales municipios de la zona. Estos compitieron entre sí por conseguir una mejor posición dentro de la red, planteando para ello las mejoras en el sistema de comunicaciones que más les beneficiaban⁶, ya que les permitirían el control de las exportaciones del jerez, la principal fuente de ingresos de la zona tras la pérdida del comercio colonial.

Para poder abordar con garantías este análisis, las fuentes empleadas son: la documentación proveniente de los archivos, especialmente del municipal de El Puerto de Santa María, el más interesado en la vía fluvial, pues de él partía la

² Por ejemplo, el transporte fluvial de madera pervivió en España en diversas cuencas hasta mediados del siglo XX; eso sí, se solía reservar para los tramos más altos a los que no podía acceder el ferrocarril, siendo el punto final el camión y la construcción de obras públicas en los ríos, Piqueras Haba y Sanchis Deusa (2001), p. 158. En el caso de Andalucía, los problemas de estío en la cuenca del Guadalquivir fueron determinantes.

³ Por citar algunos: Wais (1944), Sánchez González (1986b), Pérez Serrano, López Rodríguez y Reyes Fernández (2003) o Torrejón Chaves (2006).

⁴ Ya se abordaron los proyectos para el uso del Guadalete desde mediados del siglo XVII hasta el primer tercio del siglo XIX en el contexto de las disputas por una mayor participación en el comercio colonial. Pérez Serrano y Román Antequera (2009).

⁵ Pérez Serrano y Román Antequera (2006).

⁶ Un comportamiento lógico y que es común a otros lugares, como por ejemplo lo que acontecía con el puerto de Trieste –Kreuzer (2009)–, o el de Nueva Orleans –Vandal (2010)– en el siglo XIX, o los puertos de la fachada atlántica europea que compiten entre sí con el apoyo de sus gobiernos por poseer un mayor volumen de comercio, caso de la rivalidad entre Amberes y Rotterdam, bastante favorable al segundo, Loyen y Buyst (2006).

mayoría de los proyectos para su uso y además participaba en los proyectos para la construcción de vías terrestres, dado su papel central en la trama de la red; y, en segundo lugar, los diferentes trabajos existentes sobre la construcción del ferrocarril en la zona, tema que ha sido objeto de numerosas aportaciones.

Así, primero se tratan las características geográficas de la zona y se imbrican con la coyuntura del paso del monopolio de Sevilla a Cádiz, que marca unas pautas de acción que tendrán repercusiones en lo que ocurrió posteriormente. Más tarde, se analizan los cambios acaecidos tras el fin del monopolio y la introducción del vapor en los medios de locomoción; y, por último, el progresivo avance del ferrocarril, que condenó a la vía fluvial, usando como hilo conductor los diferentes proyectos de infraestructuras y el posicionamiento de cada una de las localidades con respecto a ellos.

2. ¿Canalizar o crear un nuevo puerto?: las barras del Guadalquivir y el Guadalete

La geografía ha sido un condicionante de primer orden en el desarrollo de los transportes en la Baja Andalucía, especialmente en la zona noroccidental de la provincia de Cádiz. Primero, porque su posición en el suroeste europeo y cercana al estrecho de Gibraltar ha hecho que sea un espacio codiciado, para el control del mismo y de las rutas comerciales, lo que le ha conferido una gran relevancia histórica. Y, segundo, por la rápida evolución geológica de la zona, cuyo espacio geofísico es de configuración reciente, produciéndose durante el Cuaternario tras el fin de las glaciaciones. Los movimientos tectónicos y eustáticos, con su máximo en la transgresión flandriense (5500 B.P./3500 a.C.), unidos a la acción antrópica, son los que han determinado la geografía actual, en la que han jugado un papel preponderante la acción marítima y la fluvial como principales agentes de los cambios.

La confluencia de activos procesos de sedimentación, por el transporte de materiales de las cuencas del Guadalquivir y del Guadalete, se contraponen a la actividad erosiva de las corrientes marinas y los vientos que padece esta zona. Estos factores hacen que sea muy activa geológicamente y cambie con gran celeridad su configuración con una gran variedad geomorfológica, experimentando un proceso de colmatación, acelerado por la acción del hombre⁷, que ha sido clave en el devenir histórico de la zona.

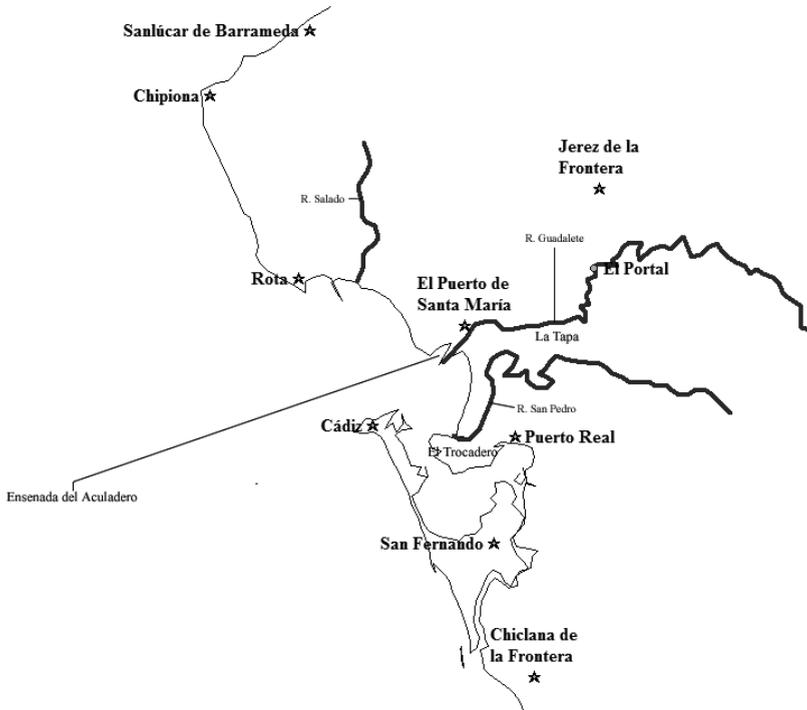
Esta colmatación ha tenido su principal vector en la configuración de barras o puntas de flechas litorales, formadas a través del aporte de sedimentos de los ríos y que siempre han tomado una dirección S-SE, marcada por la corriente de deriva. Esto ha provocado la aparición de bancos de arena en los cursos fluviales, que una vez disminuida la corriente hacia el mar, han seguido recibiendo el aporte sedimentario, produciéndose la colmatación de terrenos, que conformarían las

⁷ Baena, Zazo y Goy (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. Márquez Carmona (2006), pp. 11-47.

[76]

marismas por la acción de las mareas. La continuidad del proceso de colmatación resulta clave en las consiguientes dificultades para las comunicaciones fluviales y marítimas, un factor fundamental para comprender lo que ocurría en la zona a partir de finales del siglo XVII.

Ilustración 1. Mapa de la zona noroccidental de la provincia de Cádiz



Fuente: Elaboración propia. Agradecemos la colaboración de Ignacio Rivas López para la confección de este mapa.

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 beneficiaba 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 María⁸–. En el primer caso, en lugar de por un dragado profundo se optó por un estrechamiento del cauce, que sólo aumentó su velocidad, sin aumentar el calado⁹. 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 conllevó el traslado del invernadero de las Galeras Reales a Cartagena en 1668. Pero 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 obras¹⁰, siendo cegado el canal por orden del ministro Patiño años más tarde¹¹.

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 gaditanos¹², 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 relevante, 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 aportaba los resultados deseados¹³, que sí obtendrían con Sevilla, al arrebatarle a esta ciudad un tercio de su representación en las elecciones consulares (1744) y, lo que es más importante, uno de sus dos tercios de frutos (1758)¹⁴.

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 1778¹⁵. Esta nueva situación obligó a Sanlúcar, que mantuvo algo de su actividad, y a El Puerto a pelear por la consecución de ese privilegio, que obtendría primero Sanlúcar en 1804 y algún tiempo después El Puerto de

⁸ Domínguez Ortiz (1981), pp. 139.

⁹ Domínguez Ortiz (1981), pp. 140-141.

¹⁰ Iglesias Rodríguez (1991), pp. 261-262.

¹¹ Sánchez González (2000), pp. 231-232.

¹² Domínguez Ortiz (1981), pp. 142-145.

¹³ García-Baquero (1976), pp. 89-141.

¹⁴ Sánchez González (2000), pp. 223-256.

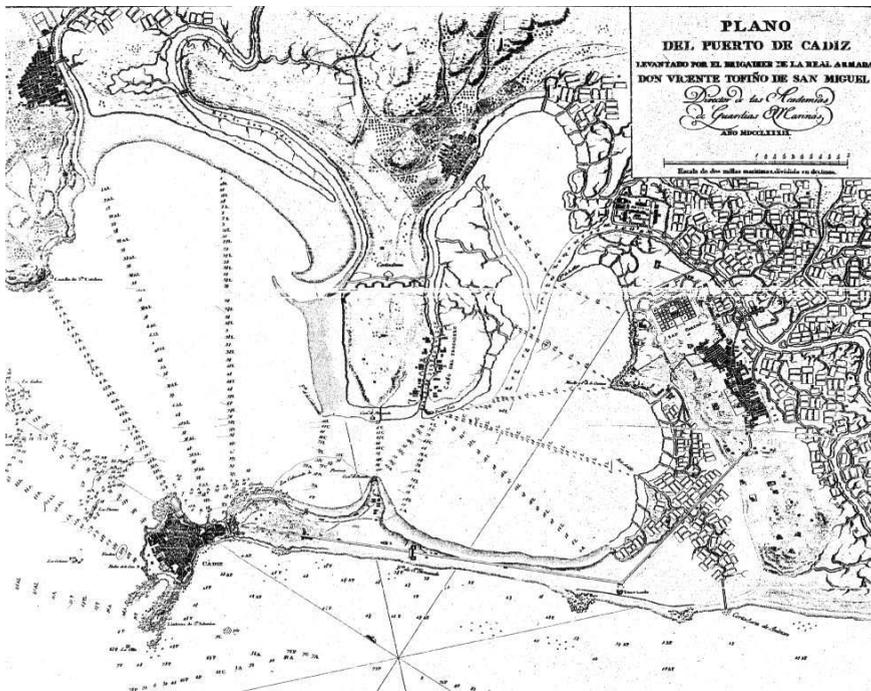
¹⁵ Fisher (1993), p. 15.

[78]

Santa María en 1809, perdiéndolo con la entronización de Fernando VII en 1814. Volvió a conseguirla el 27 de octubre de 1820, con la llegada de los liberales al poder¹⁶. 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.

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 se agravó con el paso del tiempo y modificó por completo la desembocadura del río –superior izquierda en la ilustración 2 y en la derecha en la 3–.

Ilustración 2. Detalle del plano del puerto de Cádiz de Vicente Tofiño (1789)



Fuente: SGE, 715.

¹⁶ Pérez Serrano y Román Antequera (2009).

[80]

para superar el obstáculo de la barra y fue presentado por Osorio en 1669 y retomado dos veces, en 1699 y 1701. Más tarde, el inspirado por Patiño en 1721 planteaba dejar la desembocadura del río existente como una ría rellenada como las aguas del mar, desviando las aguas del Guadalete por un canal de nueva creación, descartándose la opción del río Salado, taponándose su conexión en las mareas altas por el canal de La Tapa, por medio del hundimiento de un navío en el mismo, que lo cegó.

La idea de la ría se repetiría en los años sesenta del mismo siglo, cuando surgieron nuevos proyectos a causa de los numerosos naufragios que provocó la barra –hasta ese momento se obvió el problema–, que había aumentado, planteándose el del conde Trigona en 1766, y en 1768 el de Porres –que no contaba con la confianza del cabildo portuense– y el de Haedo.

Después llegaría, ante la necesidad de encontrar soluciones de urgencia por la pérdida del comercio portuense, tanto por las decisiones administrativas como por las condiciones naturales, la propuesta de Albisu en 1799, que retoma la idea de Patiño de construir una dársena en la playa de Santa Catalina, en el litoral portuense. El ministro interino de marina, Tomás Muñoz, lo consideró impracticable y encargó el proyecto al ingeniero José Berna tres años después (1802). Posteriormente, coincidiendo con la concesión de la habilitación a Sanlúcar, lo que dio bríos a El Puerto y a Jerez, se planteó el proyecto de Fernando Terán en 1804, auspiciado por el municipio jerezano, que proponía la construcción de un caño desde el Trocadero hasta Jerez; mientras, desde El Puerto se respondía –era obligado– con el de Isidoro Sartorio (1804), que tampoco se llevó a cabo por la falta de recursos.

El carrusel de iniciativas continuó con un nuevo proyecto en 1807, el de Gregorio Laguna, pero el estallido de la guerra lo arrumbó. Aunque tres años más tarde se retomaría desde el cabildo la canalización, con el proyecto de Francisco Casado de Torres (1810), que realizó un estudio exhaustivo tanto de las propuestas anteriores como del espacio de la bahía gaditana, siendo el primero que señaló que la colmatación era un problema común para toda la Bahía; no obstante, su solución no era tan novedosa, con una apuesta decidida por la creación de una ría en la antigua desembocadura. Tras esta propuesta, la última hasta finales de los años veinte fue la de Juan Antonio de la Peña en 1815, que planteaba reemplazar el muelle de madera existente en el Guadalete por uno de mampostería y también la construcción de uno en la playa de La Puntilla de la localidad, la más cercana a la desembocadura; pero sus planes fueron rechazados por la falta de documentación, que indicaban la carencia de pericia.

En resumen, los planteamientos se pueden dividir en aquellos que formularon el cambio de ubicación de los muelles de la ciudad (Santa Catalina, La Puntilla), los menos, que se desestimaron con prontitud. Mientras, la mayoría proponía la limpieza 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 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, aunque centrando su preocupación el transporte fluvial, al ser la única alternativa verdadera. No obstante, ninguno llegó a ponerse en marcha, a pesar de que el municipio portuense destinaba una buena parte de sus recursos económicos, por la insuficiencia de los mismos; y también por la carencia de apoyo de otros municipios, especialmente Jerez y Cádiz, 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 ante unas instalaciones portuarias de más entidad en la localidad portuense.

3. La llegada de una idea: 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 el desastroso inicio de la centuria. El comercio vinatero tenía cada vez mejores perspectivas, fruto de la entrada de capital indiano, que buscaba un lugar donde invertirse¹⁸. Además, el 21 de febrero de ese mismo año se concedió a Cádiz la habilitación como Puerto Franco –lo que ofrecía grandes esperanzas a los comerciantes gaditanos–, que comenzó a funcionar el 30 de mayo de ese mismo año¹⁹, ya que esperaban poder incrementar la actividad como puerto de tránsito, que es la que había permitido el crecimiento de la centuria anterior.

Dentro de esta coyuntura favorable se produce la presentación del proyecto de José Díez Imbrechts (vecino de Cádiz), que fue la primera concesión ferroviaria de España (23 de septiembre de 1829). Se le autorizaba a construir un ferrocarril que conectaría Jerez con otro núcleo dentro de su término: El Portal (8 km). 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 fluvial²⁰. No obstante, este primer proyecto fracasó en 1830 por la escasez de dinero y el desinterés del gobierno local jerezano²¹, considerando la Dirección General de Caminos caducada la concesión de Díez Imbrechts en julio de 1834²².

¹⁸ Sánchez González (1986a), p. 11.

¹⁹ Torrejón Chaves (2002), pp. 94-95.

²⁰ Mateo del Peral (1978), pp. 32-33.

²¹ Torrejón Chaves (2006), p. 9.

²² Torrejón Chaves (2006), pp. 3-10.

[82]

En este clima de innovación surgió 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 Pedro Delgado para que hiciese el reconocimiento del Guadalete, con estudios de las obras y presupuestos para la formación de un proyecto²³. 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. La primera planteaba la unión del Guadalete con el Guadalquivir, como se había pensado en el siglo XVII, aunque la consideraba inviable por la mayor elevación del segundo y por el obstáculo del terreno. Una segunda 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 –con un coste de un millón de reales–, que se comunicaría con el río 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 aportar 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; consistía en retomar la idea de la ría, desviando el cauce del Guadalete por el río San Pedro, con una limpieza de la desembocadura actual, la construcción de un nuevo muelle y la ampliación de la capacidad de fondeado y careno de las embarcaciones de tráfico. Las dificultades económicas del Ayuntamiento hicieron que Delgado presentase también para esta tercera propuesta 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.

De este modo, los proyectos de Díez Imbrechts y Delgado, en principio complementarios, tuvieron que competir por los mismos recursos ante su carestía, 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 veía materializada la propuesta de Delgado.

Sin embargo, peor competidor para el proyecto de Díez Imbrechts fue el de Marcelino Calero y Portocarrero, quien el 28 de marzo de 1830 obtuvo una concesión por veinticinco años, 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. 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 de decisiones por su mayor volumen exportador, que temía

²³ Archivo Histórico Municipal de El Puerto de Santa María (en adelante, AHMPSM). Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 325. Expediente año 1829. “Canalización”.

perder de mantenerse la situación, como sucedió en la década de 1840, pasando a El Puerto de Santa María el primer puesto como exportador vinícola²⁴.

Las presiones de El Puerto de Santa María condujeron a unas negociaciones, en las que Calero y Portocarrero aceptó modificar la línea. Se cambió 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 Cádiz²⁵. Finalmente, las desavenencias entre Calero y la Junta Administrativa hicieron que Calero perdiera el privilegio que caducó en 1834. No obstante, la idea del ferrocarril seguía viva, apareciendo otro personaje interesado en la ejecución del proyecto: Francisco Fassio²⁶.

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 Antonio Ruiz Tagle (vecino de Cádiz), que proponía la limpieza de la barra a través del dragado a vapor, llegando hasta El Portal, lo que beneficiaba a la capital, dado que lo único que supondría sería una mejora de la vía tradicional, pero sin cambios sustanciales en la red. El otro, presentado por Vicente de Orues y Juan Francisco de Espelosín, abogaba por abrir un canal en dirección al Castillo de la Pólvara (El Aculadero) con una dársena en el Campo de Guía²⁷, en la línea de la idea de los proyectos de Patiño (1721) y Albisú (1799), lo que permitiría un mayor desarrollo comercial de El Puerto, otorgándole una vía de comunicación rápida desde la nueva zona de bodegas hasta nuevos muelles, con mayor capacidad.

Ruiz Tagle, en la memoria presentada²⁸, señalaba que el fracaso de los proyectos de mejora de las comunicaciones en la zona 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, y señalaba como factor clave la barra del Guadalete. Asimismo, abogaba por una mejora de los caminos terrestres del marco del jerez, aunque no incluía al ferrocarril y dedicaba una parte de su memoria a criticar el proyecto de Calero y Portocarrero, al que consideraba “impracticable y absurdo”, y señalar las deficiencias del proyecto de Orues y Espelosín, sus dos competidores. Los acusaba en ambos casos de obtener el 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

²⁴ Maldonado Rosso (1999), p. 307.

²⁵ Sánchez González (1986b), pp. 45-54.

²⁶ Wais (1944), pp. 44-45.

²⁷ Sánchez González (1986a).

²⁸ Esta memoria se puede ver en AHMPMS. 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”.

[84]

pública. Asimismo, indicaba el pésimo estado de las comunicaciones portuenses, al que contraponía un río convertido en una bahía, con un muelle que recibía mercancías extranjeras y que exportaba los productos de la provincia, al igual que ocurrió durante el comercio colonial. Propugnaba el carácter de población única de Cádiz y El Puerto e insistía en la economía en tiempo y costes 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.

La propuesta de Ruiz Tagle recibió el apoyo del informe realizado por el síndico portuense José Orlando²⁹ a finales de mayo de 1834³⁰, que recomendaba que se escribiese informe al Rey pidiendo la anulación del privilegio de Marcelino Calero y Portocarrero. Orlando apoyaba la canalización en lugar del ‘Canal de Costa Oeste’ de Orues-Espelosín, 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, al contrario que el de Orues-Espelosín, a quienes la corporación municipal había apoyado por falta de alternativas.

A pesar del apoyo del síndico del ayuntamiento de El Puerto y de la fuerte crítica a los proyectos rivales realizada por Ruiz Tagle, fue la iniciativa de Orues y Espelosín la que contaría con más posibilidades de éxito, ya que recibieron el apoyo de Javier de Burgos, en ese momento ministro de Fomento³¹. Además, un informe de marzo de 1837 de la Diputación Provincial se mostraba favorable a su proyecto, al igual que el del ingeniero 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 técnicos³². Asimismo, la documentación consultada muestra la continuidad de esta propuesta, al contrario que la de Ruiz Tagle, que dejó de generar documentación a partir del informe del síndico José Orlando.

De todos modos, tampoco ninguna de las dos se materializaría. La primera sufrió una continua oposición desde el Gobierno provincial³³. La otra iniciativa, la de Orues y Espelosín, padeció los avatares de la época. La aprobación del pro-

²⁹ Este informe está disponible en: AHMPSM. Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 325. 1834. Expediente 2. “Informe del Sr. Síndico D. José Orlando sobre canalización del Guadalete”.

³⁰ 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.

³¹ 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.

³² El informe en cuestión, 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 Espelosín para la construcción de dicho Canal”. Desgraciadamente, no se ha podido localizar la propuesta Orue-Espelosín.

³³ AHMPSM. Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, 31.

yecto no llegaría hasta julio de 1846³⁴, 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 hacía más de una década. 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 concesión³⁵.

Ante este panorama no es de extrañar que fracasase también el proyecto ferroviario de Fassio. 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. La única ventaja era el apoyo gubernamental, evidente con la compra de acciones por la familia real³⁶. Pero, a pesar de las ampliaciones de plazo para el inicio de las obras, el proyecto pasó finalmente a manos británicas, con el acuerdo de Fassio, que era incapaz de llevar a término las obras. 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, que consiguió importantes ventajas, aprovechadas para comerciar, pero que no materializó tampoco la construcción³⁷.

Posteriormente, en 1844, se cambiaría la concepción de las pequeñas líneas imperante hasta el momento con el proyecto de unir Madrid con Cádiz presentado por el ingeniero francés Jacqueau Galbrun. El gobierno tuvo que reaccionar, lo que motivó 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 Chiclana³⁸; pero esta tentativa tampoco prosperó. Ambas hubiesen conectado la zona productora de la vid con el puerto de Cádiz.

Durante este período continuaba la dinámica de fracasos para las diferentes propuestas carentes de los recursos necesarios, por los que además debían compe-

³⁴ 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 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. 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”.

³⁵ 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 Espelósín para la construcción de dicho Canal”.

³⁶ Sánchez González (1986b), pp. 45-51.

³⁷ Sánchez González (1986b), pp. 52-54.

³⁸ Wais (1944), pp. 55-60.

[86]

tir entre ellas. También proseguía el mantenimiento de las estrategias en defensa de sus intereses por parte de los municipios, que se contraponían.

Así, desde Cádiz se planteaban proyectos que mantuviesen el sistema de comunicaciones con mejoras, como el ferrocarril de Díez Imbrechts (1829), que abarataría el transporte de las botas de vino desde las bodegas jerezanas hasta el embarcadero de El Portal, o la limpieza de la barra propuesta por Ruiz Tagle (1834), sin plantear una ampliación de la capacidad de los muelles portuenses.

Mientras, desde Jerez se alimentaba la idea de poder transportar el vino suprimiendo intermediarios, como proponía el proyecto originario de Calero y Portocarrero (1830), al situar el muelle en Rota, lo que fue modificado por las presiones portuenses.

Finalmente, desde El Puerto de Santa María sólo la mejora de la vía fluvial no bastaba, de hecho los proyectos que concitaron el interés municipal eran aquellos que ampliaban la capacidad de sus muelles, ya fuese por el dragado y la creación de una ría, como el de Delgado (1829), o por el traslado de su ubicación, como proponían Orue y Espelósín (1834). De ahí que no se apostase por el de Ruiz Tagle y que el de ferrocarril de Fassio (1834), que hubiese comunicado El Puerto con Jerez, resultase menos atrayente. Sin embargo, la innovación tecnológica que suponía el ferrocarril, a pesar de no cuajar en este momento, sí que resultaría clave en la segunda mitad del siglo XIX³⁹.

4. Un triunfo insuficiente: la línea Jerez-Trocaero

La falta de resultados con relación a los proyectos para mejorar las comunicaciones para la salida al mar de los vinos 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. 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 con la eliminación de obstáculos en la desembocadura del río 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 obra⁴⁰.

De otra parte, los proyectos ferroviarios tampoco veían la luz. De este modo, se llegó al 16 de agosto de 1850, fecha en que Luis Díez de la Somera consiguió 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

³⁹ El triunfo de la vía terrestre a la fluvial se produciría en otros lugares también en la segunda mitad del siglo XIX; baste recordar el ejemplo de Francia donde el tren desplazó al transporte fluvial, que contaba con mejores vías que en España. Marnot (2006).

⁴⁰ AHMPSM, Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 325. 1850. Expediente 2.

acciones⁴¹. Poco tiempo después, a principios de 1851, el municipio portuense puso en marcha una nueva comisión para la obra de canalización del río. En paralelo, se impulsaba desde Cádiz, a través de la Diputación Provincial el ‘Ferrocarril Andaluz’, que suponía una reacción a la preferencia estatal de conectar Madrid con los puertos de Levante⁴². 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.

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 población 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 sobre el ferrocarril. Pero el proceso para la elaboración de un nuevo proyecto se dilató en el tiempo, hasta que 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 1855⁴³.

En ese lapso 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 El Trocadero, que llegaba a El Puerto, terminándose el 22 de junio de 1854. 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 capital⁴⁴. De este modo, Jerez había conseguido su objetivo de abrir la línea hasta El Trocadero sin que se viese además perjudicada por otra que pudiese plantearle competencia;

⁴¹ Torrejón Chaves (2006), pp. 23.

⁴² 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”.

⁴³ La ley de 1855 provocó el cambio de concesionarios que pasaron a ser: Luis Guilhou, Ramón de Guardamano y Juan Pedro Muchado, que transfirieron 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. Wais (1987), t. 1, pp. 272-274. AHMPSM. Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, p. 47.

⁴⁴ AHMPSM. Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, p. 56.

[88]

aunque hubo una serie de problemas para la explotación, que no se pudo efectuar con regularidad hasta 1860⁴⁵, el mismo año en que conseguía la conexión con Sevilla⁴⁶. 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 jerezanos⁴⁷, y cumplía una vieja aspiración, que se presentaba en el 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. Hasta que, a mediados de 1857, un vecino y propietario de Cádiz promovió 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 1852⁴⁸. De este modo, se volvía a habilitar la tradicional vía de transporte del vino, restándole utilidad al ferrocarril que se acababa de inaugurar.

Se enviaron los planos y la memoria el 7 de octubre de 1857⁴⁹, siendo remitida la petición desde el Gobierno provincial al Ministerio de Fomento a principios de 1858⁵⁰. 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 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 y generando un clima de hostilidad y de falta de cooperación

⁴⁵ Pérez Serrano, López Rodríguez y Reyes Fernández (2003), pp. 181-182.

⁴⁶ Wais (1987), t. 2, p. 256.

⁴⁷ 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»”. AHMPSM. Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, p. 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 1850 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 (1987), pp. 70-71.

⁴⁸ AHMPSM. Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, pp. 34-35.

⁴⁹ AHMPSM, Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 325. 1851. Expediente 2. “Borradores respectivos al expediente de canalización del río Guadalete”.

⁵⁰ AHMPSM. Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, p. 35.

entre los municipios de la zona, en especial Cádiz, Jerez, Sanlúcar y El Puerto⁵¹. Se repetía así el escenario del período del comercio colonial.

Las posiciones entre el ferrocarril y la vía fluvial se distanciaban cada vez más. Los puentes construidos para salvar los obstáculos del río Guadalete y el río San Pedro eran provisionalmente de madera; y la empresa estaba obligada por la concesión a sustituirlos por unos de cantería, pero con el deseo de ahorrar dinero planteó cortar el río San Pedro para hacer un terraplén que permitiera prolongar la vía férrea, lo que contaba con el apoyo del municipio de Puerto Real. Así, se eliminaba la opción de la canalización del Guadalete propuesta en el proyecto portuense, lo que beneficiaba a Jerez.

La reacción desde el ayuntamiento de El Puerto fue enviar una exposición el 24 de febrero de 1859 que denunciaba el perjuicio económico que supondría este proyecto. Ese mismo día se recibió contestación a una petición del día anterior para la obtención del proyecto hecha al Ayudante Militar de Marina, en la que se indicaba que se habían paralizado las obras, ya iniciadas, al carecer de autorización, aunque se hubiese hecho la solicitud al Gobierno.

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 ofreció una solución beneficiosa para ambos, en la que se rechazaba el corte del San Pedro, pero sí se aceptaba el del Guadalete, inserto en los planes portuenses. Los empresarios del ferrocarril aceptaron y se acordó presentar una solicitud a Madrid para que se autorizase el estudio de la obra 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 muerto⁵².

Así, durante los años cincuenta el balance fue que Jerez había conseguido el primer objetivo de su estrategia, al haber eliminado la necesidad de la intermediación de los comerciantes portuenses en el tránsito de sus botas, por medio de la línea hasta El Trocadero, ya que existían dos opciones para el paso de las mercancías hacia Cádiz. Además, se planteaba en el horizonte la posibilidad de disponer de unos muelles de mayor entidad en un municipio de menor tamaño como Puerto Real, lo que en principio podía otorgar una menor dependencia, sobre todo porque existirían dos puertos con opción a exportar los vinos jerezanos. Por su parte, El Puerto veía como la situación de su comercio iba a peor ante los cada vez mayores problemas de la desembocadura del Guadalete y que desde Jerez se había encontrado otra vía para el transporte del vino por medio del ferrocarril. Mientras, Cá-

⁵¹ AHMPSM. Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”, p. 35.

⁵² 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”.

[90]

diz, a pesar de sus intentos por impedir la línea de El Trocadero, ya fuese a través de su apoyo a una limpia de la barra o con un trayecto para la línea de ferrocarril diferente, veía declinar su poder. No obstante, la colmatación de la Bahía jugaría a favor de Cádiz y El Puerto y en detrimento de Jerez, haciendo que su victoria tomase un sabor amargo, ya que al poco tiempo los vapores que debían realizar el servicio tenían problemas de calado en el caño de El Trocadero.

5. La victoria de la vía terrestre

No es de extrañar por ello que, en 1859, vistas las dificultades que ofrecía el caño del Trocadero desde Jerez, se buscasen alternativas que introducirían de nuevo en la pugna dentro de la red a Sanlúcar, población tradicionalmente asociada a Sevilla por la conexión del Guadalquivir, pero que había perdido peso por los problemas de la barra. Esto había hecho que durante la primera mitad del siglo quedase un tanto al margen de los proyectos de mejora de las infraestructuras en la zona noroccidental de la provincia de Cádiz; sólo se había mencionado en un proyecto de ferrocarril en 1846.

De este modo, 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 por esta línea, ya que eliminaba la dependencia causada por los problemas de la barra de Sanlúcar, el otro gran núcleo productor del triángulo del jerez, que se conectaba a la carretera nacional en El Puerto, y por la posibilidad de que se abriese otro camino para la exportación de los vinos, con la mejora de las instalaciones portuarias sanluqueñas; aunque en principio autorizó el estudio de la línea, que debía pasar por su término municipal, puesto que se le planteaba que la conexión de Sanlúcar se haría en el término portuense, con lo que El Puerto podría participar en el control del tránsito de mercancías, estableciéndose como eje.

Durante febrero de 1862 el proyecto del Jerez-Sanlúcar-Bonanza fue presentado en la prensa local jerezana, en el diario *Guadalete*⁵³. El problema surgió para El Puerto cuando el 19 de febrero Carrere informó de que el ramal del ferrocarril de Bonanza que empalmaba con la línea general de Sevilla lo haría un kilómetro antes de llegar a Jerez, considerándolo el trazado más beneficioso para las tres ciudades⁵⁴. Esto dio 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 realizara el estudio de la misma, que pagaría en un 50% el ayuntamiento de El Puerto de Santa María⁵⁵.

⁵³ *Guadalete*, nº 2875-2887, 14 al 28 de febrero de 1862.

⁵⁴ AHMPMS. Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 326-B. Expedientes, 1856-1870. “Expediente 1. 1861”.

⁵⁵ AHMPMS. Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 325. 1862. Expediente 1. “Reconstrucción de la Junta Directiva de Canalización del río Guadalete”.

Ninguna de estas ideas salió adelante en los años siguientes, la canalización recibiría la aprobación 23 de diciembre de 1864⁵⁶ de los planos y el nuevo proyecto. El problema fue que el Ayuntamiento no recibió la comunicación hasta el 13 de febrero de 1868, más de tres años después⁵⁷, quedando la concesión en el dique seco. En paralelo, una parte importante de los esfuerzos portuenses se dirigían a frenar los proyectos de Jerez de conectarse con Sanlúcar, tanto por tren⁵⁸ como por carretera⁵⁹ –que también le comunicaría con Chipiona–.

Éstas no eran las únicas iniciativas del ayuntamiento jerezano. Aún se seguía empleando 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. Sin demasiada dilación se iniciaron las obras, que 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 materialización de esta línea fue la que supuso el golpe más duro para la vía fluvial, dado que de esta manera se establecía un sistema en el que la ruptura del transporte de la carga desaparecía hasta su paso a los barcos, al menos para las grandes empresas jerezanas exportadoras de vino, con la evidente reducción de costes. 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. Otra consecuencia fue que también descendió el volumen de comercio de El Puerto de Santa María⁶⁰.

⁵⁶ AHMPSM, Sección *Actas Capitulares*. Leg. 141. 1873-I. Folios 50-52. 4 de febrero de 1872. Punto 3.

⁵⁷ AHMPSM, Sección *Actas Capitulares*. Leg. 141. 1873-I. Folios 93-101. 27 de febrero de 1873. Punto 7.

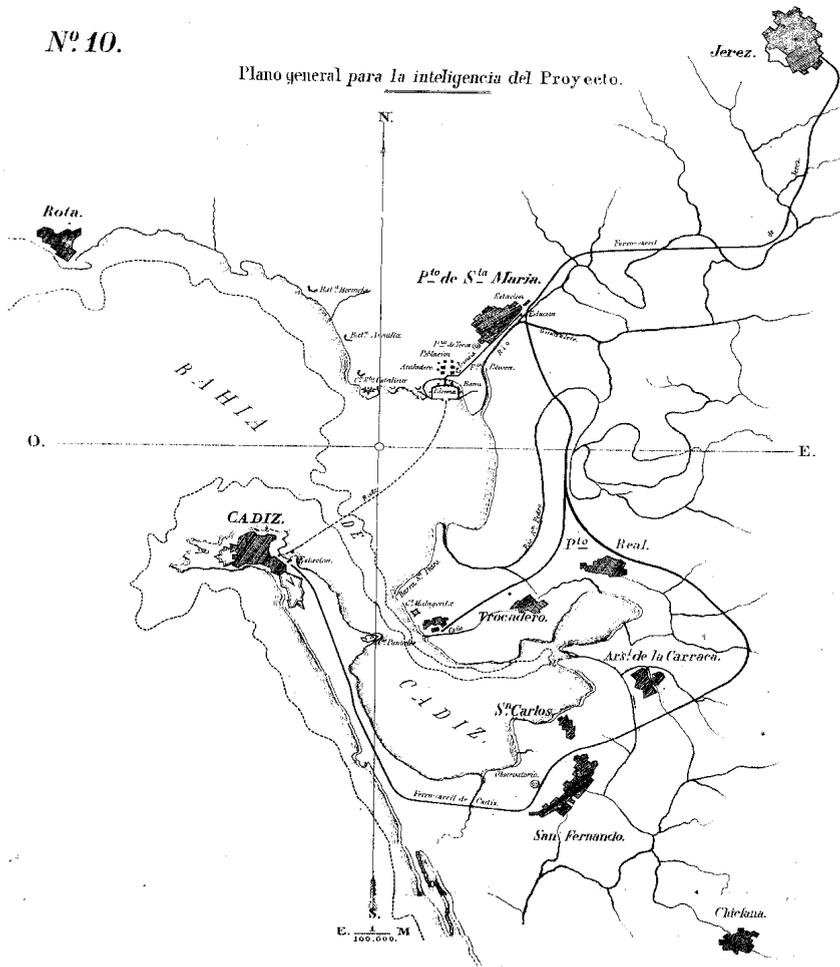
⁵⁸ AHMPSM, Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 326. 1832-1870. 1866. Expediente 1. “Ferrocarril Jerez-Sanlúcar. Sobre que pase por El Puerto”.

⁵⁹ AHMPSM, Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 326. 1832-1870. 1868. Expediente 1.

⁶⁰ Aladro Prieto (2006).

[92]

Ilustración 4. Plano general para la inteligencia del Proyecto de la Compañía Anónima ‘La Victoria’ de construcción de una dársena y otras obras en la costa de El Puerto de Santa María. Madrid, 1874.



Fuente: AHMPMSM. Sección *Canales, Caminos y Puertos*. Leg. 327. 1871. Expediente 1. “Dársena y tranvía al Acuadero”.

Resulta curioso observar que por las mismas fechas, en 1871, se presentó una iniciativa por Rafael Taboada y Francisco Barreyno que proponía la construcción de una dársena en la playa del Acuadero (El Puerto de Santa María) (ilustración 4)⁶¹, en el mismo lugar en que habría terminado el proyecto remozado de Calero y Por-

⁶¹ Toda la información sobre este proyecto se puede consultar en AHMPMSM. Sección *Canales, Caminos y Puertos*. Leg. 327. 1871. Expediente 1. “Dársena y tranvía al Acuadero”.

tocarrero. Esta dársena, que vendría acompañada de importantes instalaciones con una pequeña población incluida, se comunicaría con Cádiz a través de un servicio de vapores y con el núcleo de El Puerto por medio de un tranvía de sangre –con el tiempo se planeaba modernizarlo– desde un punto cercano a la estación de ferrocarril, y que contaría con un ramal en el campo de Guía, la zona de bodegas portuense. Se retomaba así la idea del proyecto de Orues-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 formaron –La Victoria, creada el 1 de enero de 1874–, hacían mención únicamente de este proyecto y del de Calero y Portocarrero de entre todos los presentados en el siglo XIX, los únicos que compartían la misma idea de construir un muelle en otra zona de la localidad (El Aculadero).

Este plan contó en principio con el apoyo de varios miembros del cabildo portuense, como demuestra una carta de apoyo moral del alcalde primero (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. Inclusive se llegó a establecer una comisión de apoyo en una reunión en las Casas Consistoriales el 31 de agosto de 1872, a la que acudieron los comerciantes, el cabildo y los concesionarios –Taboada y Guerola, que había sustituido a Barreyno–.

No obstante, en el año 1873 perdió el favor municipal. La causa fue un nuevo proyecto que resultaba más interesante al ayuntamiento portuense. El prolegómeno fue la renuncia de tres vocales de la comisión el 15 de enero de 1873 (Winthuysen, Mac Costello y García del Palacio). Después, el 27 de febrero, se produjo una nueva concesión del proyecto de canalización por el Ayuntamiento a José García del Palacio y Compañía –integrada por los que renunciaron–. La compañía obtenía los derechos para realizar obras en el Guadalete o cualquier cuestión que le afectase en exclusividad, asumiendo el 50% del coste de la obra, al que se había comprometido el Estado por la R.O., fijándose un plazo de seis meses para iniciar los trabajos⁶². Se volvía a retomar la idea de canalizar el río, en oposición a la de su abandono por un nuevo muelle en otro punto de la localidad.

El cambio al Gobierno republicano obligó a solicitar de nuevo el permiso gubernamental, al ser provisional el de 1864⁶³. Aprovechando esta circunstancia, los concesionarios de la dársena intentaron conseguir la licencia 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”⁶⁴.

⁶² AHMPSM, Sección *Actas Capitulares*. Leg. 141. 1873-I. Folios 93-101. 27 de febrero de 1873.

⁶³ AHMPSM, Sección *Actas Capitulares*. Leg. 141. 1873-I. Folios 167-168. 30 de marzo de 1873. Punto único extraordinario.

⁶⁴ AHMPSM, Sección *Actas Capitulares*. Leg. 141. 1873-I. Folios 191-192. 10 de abril de 1873. Punto 2, extraordinario.

[94]

Finalmente, la autorización llegó. Sin embargo, las complicaciones políticas del período y la falta de recursos hacían que el 21 de noviembre de 1873 las obras apenas hubiesen comenzado⁶⁵, estando en contacto la empresa concesionaria con otra extranjera para la obtención del capital para su realización, ante lo que el Ayuntamiento respondió con la idea de crear una compañía anónima municipal, para no tener que depender del extranjero⁶⁶.

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, 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 canalización⁶⁷.

Empero, tampoco este proyecto se llevaría adelante, las relaciones con el municipio empeoraron rápidamente por los elevados arbitrios y los retrasos en las obras. El Ayuntamiento volvió a manejar sus recursos para evitar que la concesión siguiese en sus manos. Así, volvió a esgrimir el tema de las canteras, denegando el uso de una zona en diciembre de 1875⁶⁸. Este primer frente se agravaría con la imposición de tarifas al comercio en el río en las mismas fechas, 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. 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, lo cual se decidía cuatro días más tarde por la prohibición a los concesionarios del cobro, ya que se consideraban excesivas, lo que les dejaba sin ingresos para la realización material del proyecto⁶⁹.

Mientras, los esfuerzos portuenses durante ese año de 1876 se encaminaron a potenciar el proyecto del 'Ferrocarril de la Costa'. Se necesitaban mejorar las comunicaciones locales y de paso impedir que la línea de Jerez-Sanlúcar-Bonanza se llevase a cabo. El proyecto ferroviario por la costa podía volver a dar un papel de nudo de comunicaciones a El Puerto, aglutinando el tráfico terrestre de las poblaciones de la comarca del Bajo Guadalquivir. De este modo, en mayo de 1876 se

⁶⁵ Se decidió formar una comisión de investigación para averiguar qué sucedía. AHMPSM, Sección *Actas Capitulares*. Leg. 141. 1873-II. 21 de noviembre de 1873. Punto 4. Folios 307 vto-308.

⁶⁶ 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".

⁶⁷ Aladro Prieto (2006).

⁶⁸ AHMPSM. Sección *Canales, Caminos y Puertos*. Leg. 325. Expediente año 1875.

⁶⁹ AHMPSM. Sección *Canales, Caminos y Puertos*. Leg. 325. 1876. "Tarifa de los derechos de uso de los muelles de esta Ciudad".

pidió a Chipiona y Sanlúcar que formaran comisiones para el estudio de la línea, “de gran interés para todos”⁷⁰.

Chipiona respondió afirmativamente⁷¹, al igual que Rota, que mantenía reuniones constantes entre el Ayuntamiento y los primeros contribuyentes para tratar del asunto⁷²; mientras, Sanlúcar no tenía gran interés en este proyecto, por ser más lucrativa la conversión de Bonanza en el puerto exportador del vino jerezano que ofrecía la otra línea.

El 10 de junio de 1876 se solicitó la consideración de utilidad pública para el ‘Ferrocarril de la Costa’⁷³ y el 3 de julio se fijaron las contribuciones para la obra entre los distintos municipios y la Diputación Provincial, que asumió 1.800.000 reales de los 3.500.000 que se fijaron⁷⁴ –el resto se distribuyó entre El Puerto, Rota y Chipiona–, de las que lo más relevante es la ausencia de Sanlúcar por “presiones y asperezas”, que tenía su origen en la preferencia por la línea jerezana.

Finalmente, los esfuerzos de Cádiz, en buena medida responsable del apoyo de la Diputación Provincial⁷⁵, y El Puerto por impedir la realización del ferrocarril Jerez-Sanlúcar-Bonanza no fructificaron y el 1 de septiembre de 1877 se completó el tramo de Alcubillas-Sanlúcar de Barrameda, y el día 6 el de Alcubillas-Jerez, quedando sólo la construcción del tramo de enlace al muelle de 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 1884⁷⁶. 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 haber dado a El Puerto una mayor capacidad comercial. No obstante, el éxito de Jerez en su proyecto de conexión con Sanlúcar 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

⁷⁰ AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 142. 1876. Fol. 175 vto. “20 de mayo de 1876, punto 4”.

⁷¹ Archivo Municipal de Chipiona (AMC). Sección *Actas capitulares*. Caja 8-B. 1876. Fol. 24.

⁷² Por ejemplo, Aula de Temas Roteños (ATR). Sección *Actas capitulares*. Caja 198. Libro 1875-1876. Fol. 75. “Punto único”.

⁷³ AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 142. 1876. Fol. 202 vto. “10 de junio de 1876, punto único”.

⁷⁴ Este apoyo económico de la Diputación no hay que tomarlo a la ligera, habida cuenta de las dificultades económicas de los municipios en este período, que buscaban siempre el apoyo de instancias superiores para poder financiar sus proyectos de obras. Cuéllar Villar (2002), pp. 73-74.

⁷⁵ Desde Rota se agradecía a Cádiz que hubiese acogido bajo su protección el proyecto. ATR. Sección *Actas capitulares*. Caja 198. 1875-1876. 1876. Fol. 33 vto-36. “8 de junio de 1876, punto único”.

⁷⁶ Pérez Serrano y Román Antequera (2006), pp. 6-13.

[96]

calado en El Puerto, viéndose como única solución a la amenaza que suponía la línea de Jerez-Sanlúcar⁷⁷.

Se dio una nueva concesión para la obra a Joaquín Martínez Carrete y Felipe García de Cerecedo el 23 de septiembre de 1877⁷⁸, que sustituyeron a la anterior compañía, solicitando unas condiciones muy favorables 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 Guadalete⁷⁹. El Ayuntamiento votó negativamente a la subvención en primera instancia, pero tras una artimaña legal del alcalde se mostró conforme a su concesión definitiva el 6 de febrero de 1878⁸⁰. Esta huida hacia delante se comprende mejor porque poco antes, el 16 de noviembre de 1877, se había caído el puente carretero de San Alejandro sobre el Guadalete, lo que limitaba las comunicaciones por transporte terrestre de la localidad, dejándola en ese momento sólo con el ferrocarril⁸¹,

La canalización volvía a gravar a los portuenses con numerosos impuestos y las obras no avanzaban todo lo rápido que deberían, incumpléndose los plazos, que suponían la derogación de la autorización⁸². El resultado final fue que el 11 de marzo de 1885, plazo prorrogado para la finalización de las obras, éstas no se habían terminado y los concesionarios no aparecían, habiendo cobrado la subvención y fuertes arbitrios⁸³.

Este fracaso tendría profundas consecuencias en la mentalidad portuense, que además veía cómo el ‘Ferrocarril de la Costa’ no avanzaba. La conexión con Chipiona no llegó hasta el 17 de noviembre de 1892 y para Sanlúcar el 19 de junio de 1898, a pesar de las trabas que había puesto esta localidad al proyecto, por interesarle más el enlace con Jerez⁸⁴, ya que así ascendía de rango en la red, estableciendo una relación directa con el que se había convertido en el principal municipio de la zona, en detrimento de Cádiz.

⁷⁷ AHMPSM. Sección *Actas Capitulares*. Leg. 143. 1877. 26 de mayo de 1877. Punto 3. Folio 189.

⁷⁸ AHMPSM. Sección *Actas Capitulares*. Leg. 143. 1877. 23 de septiembre de 1877. Sesión extraordinaria. Folios 372 vto.-374.

⁷⁹ 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 % 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, chicharos, fideos, géneros coloniales, higos, jabón, manteca, naranjas y limones, pasas, pescado seco, semillas y frijoles, y trapos. AHMPSM. Sección *Actas Capitulares*. Leg. 143. 1877. 7 de noviembre de 1877. Punto 4. Folio 428.

⁸⁰ AHMPSM. Sección *Actas Capitulares*. Leg. 143. 6 de febrero de 1878. Punto 7. Folios 40 vto.-43.

⁸¹ AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 143. 1877. 16 de noviembre de 1877. Punto 13. Folios 444-445.

⁸² AHMPSM. Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 325. Expediente del año 1881.

⁸³ 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”.

⁸⁴ Wais (1987), t. 2, p. 260.

Así se explica mejor que cuando el infante D. Francisco de Borbón escribió al ayuntamiento portuense el 9 de abril de 1882, recibiese una respuesta negativa a su petición de ayuda al proyecto en el que había aceptado la presidencia de una compañía, que pretendía construir una dársena en el Aculadero. 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 plantel⁸⁵.

A pesar de su mal estado, 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 uso⁸⁶. 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, 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 la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, poseedora de las líneas. A raíz de ese suceso hubo un breve atisbo de retomar la canalización, auspiciada 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 mojado⁸⁷. Finalmente, en enero de 1890 se llegó a un acuerdo en el que Andaluces continuaría con la explotación del urbano y los transportistas de El Portal se extinguían⁸⁸.

De este modo, Jerez había conseguido llevar a cabo su estrategia, construyendo la línea hasta Sanlúcar y sus muelles (Bonanza), lo que le había permitido obtener el apoyo de este municipio, equiparable demográficamente a El Puerto en aquellos momentos. Mientras, la capital y El Puerto habían buscado combatir por medio de otra línea, el ‘Ferrocarril de la Costa’, un proyecto que contaba con el apoyo de poblaciones de menor rango, pero incluso unidos tenían menos peso que Sanlúcar. Además, desde El Puerto se buscó de forma precipitada y desacertada una mejora de su sistema portuario, cada vez más deteriorado por los problemas de colmatación, tanto en el calado del cauce, como por la cuestión de la barra. El resultado de esta situación se tradujo a nivel demográfico en que, por un lado, Jerez superó a Cádiz y, por otro, Sanlúcar se impuso a El Puerto, lo que sería una demostración del cambio de la jerarquía que se había producido, en el que la zona productora había superado a la exportadora.

⁸⁵ 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”.

⁸⁶ López Estudillo (1992), p. 57.

⁸⁷ 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”.

⁸⁸ Wais (1987), t. 1, pp. 282-283.

[98]

6. Epílogo: el fin de la vía fluvial

El río 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 y provocando un empeoramiento de la barra⁸⁹ –visible en la ilustración 3–. 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 había visto ya en una situación renqueante durante el último tercio del siglo XIX⁹⁰.

Dentro de esas medidas para reactivar la maltrecha economía de la zona⁹¹ 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 Guadalquivir⁹², 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 portuense⁹³, 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 sus intereses. Esto obligó a un replanteo por la 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 imposibilitaba que el proyecto avanzase, ya que El Puerto consideraba prioritario el dragado del río. Por ello, el 5 de marzo de 1904 se formó una comisión en El Puerto para decidir sobre la creación de una Junta para las Obras del Puerto, que, reunida el 16 de marzo, desistió 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.

⁸⁹ AHMPSM. Sección *Canales, Caminos y Puertos*. Leg. 325. 1897. Expediente 1. “Expediente formado con motivo de haber sido autorizada una Empresa particular para extraer agua del río Guadalete”.

⁹⁰ Simpson (1997), pp. 138-140.

⁹¹ 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’ –Suárez Japón (1988– y la construcción del pantano de Guadalquivir. Montañés Primicia (1997), pp. 97-100.

⁹² *Guadalete*, 23 de mayo de 1903.

⁹³ La información sobre este nuevo proyecto de canalización del Guadalete la hemos extraído de: AHMPSM. Sección *Canales, Caminos y Puertos*. Leg. 325. 1903. Expediente 1. “Expediente relativo a canalización, dragado y limpia de la barra del río Guadalete”.

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 pusiese 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 la actividad de sus muelles gracias a la pesca, gran impulsora de la iniciativa en esta ocasión, y siendo sólo navegable el Guadalete por barcazas, que no podían competir con el servicio ferroviario.

7. 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 desplazamiento 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 menor entidad favorables a sus intereses (Rota, Sanlúcar, Puerto Real), casi siempre en zonas despobladas (río San Pedro y El 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, El Puerto de Santa María intentó a lo largo de todo el período conseguir unas mejores instalaciones portuarias, que le permitieran alcanzar un mayor peso específico en el transporte de mercancías, fundamentalmente a través de realizar la canalización del Guadalete y su acondicionamiento como un gran puerto, o inclusive con el traslado de las instalaciones a otro punto de la localidad, en la costa oeste de la misma. Por su parte, Cádiz realizó propuestas de mejora, aunque éstas iban destinadas al mantenimiento de la red existente; en definitiva, procuraba 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, funcionó a impulsos, vinculados a acontecimientos externos que obligaban a una respuesta. Finalmente, Cádiz reaccionó siempre intentando frenar los proyectos de

[100]

los otros dos puntos, en especial Jerez, incorporándose tarde y casi siempre con signo negativo a las propuestas de modernización⁹⁴.

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 relevancia⁹⁵, 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.

Así, la aplicación del vapor a los sistemas de transporte fue un factor determinante en la reorganización del espacio gaditano⁹⁶. 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 los 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 interco-

⁹⁴ Un ejemplo contrario fue el de Nueva Orleans. La apertura de nuevas vías de comunicación desde el medio oeste americano hacia otros puntos conllevó la pérdida de peso del transporte fluvial del Mississippi en las décadas centrales del siglo XIX, ante la competencia de otros puertos. La reacción fue una apuesta decidida, especialmente desde la clase política y los comerciantes de la ciudad, por llevar la batuta en la innovación, propiciando la construcción de una importante red ferroviaria, que volvían a ponerla en situación de ser el punto predilecto para la exportación de mercancías. Vandal, G. (2010).

⁹⁵ Como ocurrió, por ejemplo, con los puertos de río estadounidenses, que con la llegada del ferrocarril se vieron supeditados a los núcleos industriales. Hawley (1966), p. 249.

⁹⁶ 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. Mendoza Sánchez (2008).

nexión entre ambos modos de transporte. Pero los intereses contrapuestos de las localidades jugaron como factor primordial para que fuesen incompatibles. Aunque hay que resaltar que el proceso de colmatación jugó un papel clave, siendo determinante para que no fuese rentable el transporte por esta vía, que finalmente caería en desuso de forma completa cuando se encontró una nueva utilidad al río que creó un obstáculo difícilmente franqueable, como fue la corta del río, al igual que ocurrió con el transporte fluvial de madera en España⁹⁷.

El cambio de la comunicación fluvial a la terrestre sería El Puerto de Santa María quien lo sufriría más, al desaparecer su papel de nudo de comunicaciones entre Cádiz y Jerez. Mientras, Cádiz perdía el liderazgo económico de la provincia, aunque conservó sus funciones como centro administrativo. Y Jerez consiguió la hegemonía económica, al ser 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 de 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 la 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 detraía el apoyo estatal, necesario ante la carencia de recursos municipales típica de esta época, y se impedía 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 de finales del XIX, siendo un factor clave en el retraso modernizador de la provincia y en su desarticulación actual.

Bibliografía

ALADRO PRIETO, J.M. (2006): “El tren del vino. El ferrocarril interior de Jerez de la Frontera como instrumento de puesta en explotación de la ciudad mercantil”, *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Fundación de los Ferrocarriles

⁹⁷ Piqueras Haba y Sanchis Deusa (2001).

[102]

- rriales Españoles, Málaga. <<<http://www.docutren.com/archivos/malaga/index.html>>>.
- BAENA, J.; ZAZO, C.; GOY, J. L. (1987): *Mapa Geológico de España. Cádiz*. Instituto Geológico y Minero de España, Madrid.
- 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)*. Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz.
- BERNAL RODRÍGUEZ, A.M. (1981): “Señoritos y jornaleros: la lucha por la tierra” en Antonio Domínguez (Ed.), *Historia de Andalucía. La Andalucía Liberal (1778-1868)*. Volumen VII, Barcelona.
- CUÉLLAR VILLAR, D. (2002): “Las obras públicas y el marco institucional durante la Restauración. El Ministerio de Fomento (1875-1913)”, *TST*, nº 2, pp. 71-95.
- CUENCA TORIBIO, J.M.; RODRÍGUEZ SÁNCHEZ DEL ALVA, A. (1977): *Lecturas de historia económica andaluza (siglo XIX)*. Servicio de Estudios del Banco Urquijo, Madrid.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. (1981): *Orto y ocaso de Sevilla*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla (3ª edición).
- FISHER, J.R. (1993): *El comercio entre España e Hispanoamérica, 1797-1820*. Banco de España, Servicio de Estudios de Historia Económica, 27, Madrid.
- HAWLEY, A.H. (1966): *Ecología humana*. Semilla y Surco, Madrid.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. (1976): *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Tomo I. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla.
- IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J. (1991): *Una ciudad mercantil en el siglo XVIII: El Puerto de Santa María*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla y Fundación Municipal de Cultura de El Puerto de Santa María, Sevilla.
- KREUZER, B. (2009): “The Port of Trieste and its railway connections in the Habsburg Monarchy: economic change and infrastructure problems, 1850-1918”, *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Málaga. <<<http://www.docutren.com/archivos/malaga/index.html>>>.
- 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*, nº 1, pp. 43-71.
- LOYEN, R.; BUYST, E. (2006): “Port competition and how to measure it: the case of Antwerp and Rotterdam (1950-2000)”, *TST*, nº 10, pp. 122-149.
- MALDONADO ROSSO, J. (1999): *La formación del capitalismo en el marco del Jerez*. Huerga y Fierro, Madrid.
- MARNOT, B. (2006): “La genèse du concept d’intermodalité en France dans le transport des marchandises du début du XIXe siècle à 1934”, *TST*, nº 10, pp. 150-167.

- MÁRQUEZ CARMONA, L. (2006): “El sistema portuario de la Bahía de Cádiz durante el siglo XVIII”, *Revista de Historia de El Puerto*, nº 36, pp. 11-47.
- MATEO DEL PERAL, D. (1978): “Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844/1878)”, en Miguel Artola (Dir.), *Los ferrocarriles en España (1844-1913)*. Vol. 1. Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.
- MENDOZA SÁNCHEZ, J.C. (2008): *La industria molinera y sus implicaciones socioeconómicas en la bahía de Cádiz, siglos XVIII-XIX*. Tesis doctoral. Universidad de Cádiz, Cádiz.
- MONTAÑÉS PRIMICIA, E. (1997): *Transformación agrícola y conflictividad campesina en Jerez de la Frontera (1880-1923)*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz.
- PÉREZ SERRANO, J. (2008): “Tendencias demográficas, proceso de urbanización y ecosistema humano en la Bahía de Cádiz”, *Revista Atlántica Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, nº 10, pp. 445-463.
- PÉREZ SERRANO, J.; LÓPEZ RODRÍGUEZ, F.; REYES FERNÁNDEZ, M.J. (2003): “Aproximación a los orígenes del ferrocarril en la provincia de Cádiz: la línea Jerez de la Frontera-El Trocadero” en José Manuel Cuenca (Ed.), *Actas del III Congreso de Historia de Andalucía*, Cajasur, Córdoba, pp. 173-183.
- PÉREZ SERRANO, J.; ROMÁN ANTEQUERA, A. (2006): “Los proyectos del ferrocarril en la provincia de Cádiz en el siglo XIX”, *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Málaga. <<<http://www.docutren.com/archivos/malaga/index.html>>>.
- PÉREZ SERRANO, J.; ROMÁN ANTEQUERA, A. (2009): “Una victoria pírica: La habilitación comercial portuaria de El Puerto de Santa María (Cádiz) de 1809”, en José Manuel Cuenca (Ed.), *1808: Guerra y revolución en Andalucía*, Servicio de publicaciones de la Universidad de Córdoba, Córdoba, pp. 299-310.
- PIQUERAS HABA, J.; SANCHIS DEUSA, C. (2001): “El transporte fluvial de maderas en España. Geografía histórica”, *Cuadernos de Geografía*, nº 69-70, pp. 127-162.
- PONCE CORDONES, F.; PONCE CALVO, R. (1993): *El puerto de la bahía de Cádiz. Visión histórica y evolución económica*. Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Cádiz.
- SÁNCHEZ GONZÁLEZ, R. (1986a): *Introducción al estudio del urbanismo portuense: El ensanche del Campo de Guía (1828-1838)*. Caja de Ahorros de Cádiz, Cádiz.
- SÁNCHEZ GONZÁLEZ, R. (1986b): “Los inicios del ferrocarril en El Puerto de Santa María. La formulación de la línea Jerez-Puerto (1830-1854)”, *Gades*, nº 14, pp. 45-64.

[104]

- 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.
- SIMPSON, J. (1997): *La agricultura española 1765-1965. La larga siesta*. Alianza Editorial, Madrid.
- SUÁREZ JAPÓN, J. M. (1988): “El ferrocarril de la Sierra: un proyecto fracasado entre el regeneracionismo y la dictadura”, *Gades*, nº 17, pp. 111-132.
- TORREJÓN CHAVES, J. (2002): *El Puerto Franco de Cádiz (1829-1832)*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz.
- TORREJÓN CHAVES, J. (2006): “Cádiz y los orígenes del ferrocarril en España”, *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Málaga. <<<http://www.docutren.com/archivos/malaga/index.html>>>.
- VANDAL, G. (2010): “The Development of Railroads as a response to the problems that plagued the New Orleans Port during the mid-nineteenth century”, *TST*, nº 19, pp. 72-88.
- WAIS, F. (1944): *El origen de los ferrocarriles españoles, 1829-1855. (Comienzo de su historia)*. Mausiega, Madrid.
- WAIS, F. (1987): *Historia de los Ferrocarriles Españoles*. 2 vol. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.