



## Cuadernos LIRICO

Revista de la red interuniversitaria de estudios sobre las literaturas rioplatenses contemporáneas en Francia

18 | 2018  
El río y la ciudad

---

# De la relevancia al olvido: El Puerto de Santa María y el río Guadalete

Alejandro Román Antequera

---



### Edición electrónica

URL: <http://journals.openedition.org/lirico/5614>

DOI: 10.4000/lirico.5614

ISSN: 2262-8339

### Editor

Réseau interuniversitaire d'étude des littératures contemporaines du Río de la Plata

### Referencia electrónica

Alejandro Román Antequera, « De la relevancia al olvido: El Puerto de Santa María y el río Guadalete », *Cuadernos LIRICO* [En línea], 18 | 2018, Puesto en línea el 10 octubre 2018, consultado el 02 mayo 2019. URL : <http://journals.openedition.org/lirico/5614> ; DOI : 10.4000/lirico.5614

---

Este documento fue generado automáticamente el 2 mayo 2019.



Cuadernos LIRICO está distribuido bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional.

---

# De la relevancia al olvido: El Puerto de Santa María y el río Guadalete

Alejandro Román Antequera

---

- 1 Las poblaciones del litoral de la Bahía de Cádiz junto a Jerez se han caracterizado hasta fechas recientes por un poblamiento concentrado en un núcleo principal, con otros subsidiarios asumiendo funciones de defensa o económicas<sup>1</sup>. Durante el siglo XVIII se convirtieron en la primera aglomeración urbana de España<sup>2</sup>, asumiendo cada uno de sus componentes diferentes funciones dentro del ecosistema humano. Esto no fue una novedad, porque ya había sucedido durante el período del imperio romano, una prueba de la fuerte presión antrópica ejercida históricamente sobre el medio.
- 2 Sus características geográficas (posición, clima, geomorfología) han sido determinantes para este tipo de poblamiento y en el devenir histórico de la Bahía. Su posición le confirió un gran valor estratégico, tanto desde el punto de vista militar como comercial, dada su cercanía al estrecho de Gibraltar. Asimismo, las características climáticas –alto nivel de insolación, escasa pluviometría y dinámica de vientos– y del suelo –conformado por procesos de sedimentación, con límites a su empleo por su disponibilidad y tipología–, fueron otros elementos que favorecieron esta concentración. A esto se añade su rápida evolución geológica, que ha provocado cambios continuos en el espacio, ante los que las poblaciones debían adaptarse<sup>3</sup>. En este entramado, los cauces fluviales han tenido un papel fundamental por su condición de agentes aceleradores de la dinámica geológica, por su función de vías de comunicación así como de límites y por el aporte del recurso hídrico que suponen<sup>4</sup>.
- 3 El río Iro de Chiclana señala el límite de la Bahía por el sur; mientras, el Salado de Rota junto con el San Pedro marcan los de El Puerto de Santa María, con Rota y Puerto Real respectivamente. El Guadalete marca el paso a la zona de marismas de la Bahía, además de servir como límite de diócesis; también lo fue de la expansión de la localidad portuense, donde se encuentra su desembocadura. A estos cauces se deben añadir los diferentes caños que conforman las marismas de la Bahía –hoy día declaradas parque natural–, entre los que cabe destacar el caño Zurraque –límite de San Fernando con Chiclana y Puerto Real, continuado por el caño de Sancti-Petri–, el Arillo –límite de San Fernando con

Cádiz- y el del Trocadero –en Puerto Real-. Y, aunque no forme parte a nivel geográfico del espacio de la Bahía, se debe mencionar la influencia que ha tenido el Guadalquivir, sin el cual –mejor dicho, sin sus problemas<sup>5</sup>- no se puede comprender la evolución de la Bahía.

- 4 El río Guadalete es el que ha tenido mayor influencia histórica sobre la Bahía de Cádiz. Además de funcionar como límite geográfico, urbano y administrativo, tuvo una función como vía de comunicación con el interior, por su carácter navegable hasta el término de Jerez –de cuyo núcleo el cauce dista pocos kilómetros-, donde se concentra la producción agropecuaria del *hinterland* gaditano. No obstante, la mayor relación del río con un espacio urbano se estableció con la ciudad de El Puerto de Santa María, que se sitúa en su desembocadura. De hecho, su actual asentamiento fue producto de una fundación romana realizada en el 19 a.C. por Balbo el Menor, tras haber desviado el cauce del río para tener un puerto de mayores dimensiones y garantías (*Portus Gaditanus*) –el cauce antiguo es lo que actualmente se conoce como río San Pedro-, en la intersección con la Vía Augusta<sup>6</sup>.

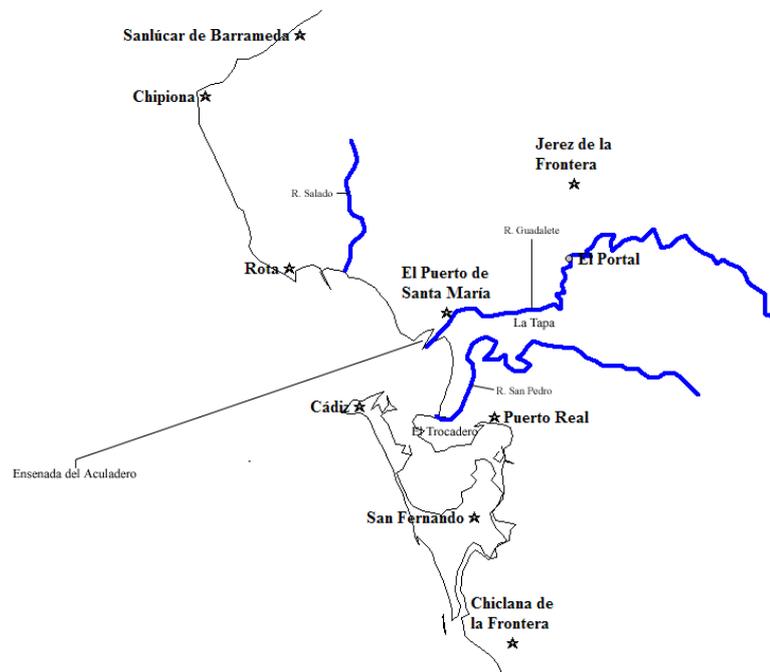


Figura 1: Mapa de la zona noroccidental de la provincia de Cádiz<sup>7</sup>

- 5 De este modo, en este estudio se intentará comprender cómo fue la relación que mantuvo la ciudad portuense con el río Guadalete desde la época moderna hasta la actualidad –sin obviar el papel de otros núcleos, especialmente Jerez y Cádiz-. Este no es un objeto de estudio nuevo, ya que con anterioridad se ha abordado la cuestión con relación a los medios de transporte<sup>8</sup>. No obstante, la perspectiva sí lo es, ya que en esta ocasión se van a utilizar, como hilo conductor, los diferentes proyectos de obras públicas que en torno al Guadalete se suscitaron, para explicar la plasmación de las funciones que se le atribuían –lo que implica comprender la visión creada desde el poder-, así como de la evolución histórica de la ciudad y de su relación con el río.
- 6 De esta forma, la inspiración de este trabajo parte del modelo de otros estudios, como el de Backouche, realizado sobre el Sena, o el de Blackburn sobre los ríos alemanes, o en el caso español el realizado por Corral Broto sobre las modificaciones en la cuenca hidrográfica del Ebro en Aragón<sup>9</sup>. Se ha preferido por ello plantear una perspectiva

cronológica, de larga duración, dividida en tres períodos que coincide con las principales funciones del río, aunque siempre hay que tener en cuenta que hubo superposiciones en los procesos, ya que durante el declinar de una función, comenzaba a tomar peso otra.

## El fin del papel militar y la potenciación de su rol comercial

- 7 La localización ha marcado el devenir histórico de El Puerto de Santa María y el río Guadalete. Su cercanía con el estrecho de Gibraltar, en la fachada atlántica, unida a las condiciones naturales como puerto de abrigo que ofrecía la ría del Guadalete, le hicieron adquirir un rol importante en cuestiones militares. Un claro ejemplo fue la creación de la sede naval de Santa María de España (1270), encargada de la vigilancia del Estrecho y la conquista de Marruecos, por Alfonso X El Sabio, a poco de tomar la ciudad (1264). Otro, su conversión en Invernadero de Galeras Reales en el siglo XVI.
- 8 A esto se añade su vinculación con la exploración y conquista de América –fue residencia de Colón y de Juan de la Cosa–, al partir diferentes expediciones desde el puerto de la ciudad (Alonso Ojeda y Rodrigo de Bastidas); y, posteriormente, con su comercio. Además, la ciudad servía como nudo de comunicaciones entre Cádiz –carente de espacio–, tanto para pasajeros, como mercancías, con el interior productivo de la provincia.
- 9 El ocaso sevillano, a causa de la barra de la desembocadura del Guadalquivir en Sanlúcar de Barrameda, fue la coyuntura que provocó la cesión del testigo del monopolio a Cádiz, que se presentaba como una opción menos peligrosa que Sevilla para los barcos. Los intentos sevillanos por evitar el traslado fueron infructuosos. Ni funcionó la canalización de la desembocadura, ni la búsqueda de una nueva salida al mar a través de la conexión por un canal del cauce del Guadalquivir al del Guadalete, en lo cual influyó la disputa entre Jerez y El Puerto sobre el modo de realización. La elite jerezana buscaba que fuese retomado el antiguo cauce del río (San Pedro). Con ello escapaba al control tributario de la aduana ducal, incluso de Puerto Real, por lo alejado de la desembocadura del núcleo de escasas dimensiones. A esto lógicamente se oponía El Puerto. Esto conllevó un grave conflicto entre ambas ciudades, la primera de realengo, la otra perteneciente al duque de Medinaceli.
- 10 Los jerezanos abrieron un canal en un punto cercano entre ambos ríos, denominado actualmente La Tapa –a causa de este incidente–, con lo que evitaron momentáneamente la aduana portuense. Aducían el mal estado de la barra del Guadalete –que había provocado en 1668 el traslado del invernadero de Galeras Reales a Cartagena y con ello el fin de la función de puerto militar del Guadalete– y la necesidad de encontrar una nueva vía –menos controlada, también a causa del aumento de la fiscalidad por parte de los Medinaceli–. El problema fue que la desembocadura del San Pedro era peligrosa por la velocidad de sus aguas. Además, las influencias del duque de Medinaceli consiguieron detener las obras, siendo cegado el canal por orden del ministro Patiño, años más tarde.
- 11 De estos fracasos se benefició Cádiz, que en 1680 consiguió la cabecera de flotas y en 1717 el traslado de la Casa de Contratación, en lo que influyó la aportación al erario público por parte de los comerciantes gaditanos, lo que no dejaba de ser la constatación de una realidad. Evidentemente, esto benefició también a El Puerto al desarrollar más su papel como nudo de comunicaciones entre la Bahía y el interior, en especial tras la solución de los problemas que tenía el curso del río en un tramo entre Jerez y El Puerto –con bancos

de arena que impedían el tránsito con seguridad-. La situación llevó a la Corona a encauzar el Guadalete en un canal de 3.800 metros de longitud, denominado la “calle larga” (1722), lo que mejoró su navegabilidad y alivió los problemas de la barra al aumentar el caudal.

- 12 Esta apuesta por la ciudad portuense se comprende mejor en el marco del traslado del monopolio a Cádiz y las negociaciones para su paso a realengo –junto al territorio que hoy ocupa San Fernando–, que culminaron en 1729, como parte de un plan de la Corona para consolidar el control y la defensa del comercio desde Cádiz. Este cambio potenció una de las funciones del río con respecto a la ciudad, la de límite. El Puerto de Santa María estaba construido en su margen derecha, puesto que la parte de la margen izquierda era un terreno de marisma que, tras el paso a la Corona, fue conservado por los duques de Medinaceli como coto de caza.
- 13 El paso a la Corona fue beneficioso para el desarrollo de la ciudad que vivió en las décadas siguientes un importante desarrollo, a pesar de los sinsabores por las escasas concesiones del monopolio gaditano. Estos fueron compensados por su alianza con Jerez y Sanlúcar, que le sirvió para participar de manera directa con el comercio con América, en detrimento de Sevilla. Le arrebataron 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>10</sup>. A esto se añadieron las obras de mejora en el Guadalete, que lo adecuaban a su función como puerto comercial. Se reordenó su ribera con la realización de nuevos muelles fluviales, el de las Galeras (1734) y el de la Pescadería (1753), conectados un año después a través de una muralla de cantería que corría por la banda derecha del río. Además, se erigió una fuente, llamada de las Galeras, que disponía de varios caños orientados hacia el río para facilitar la aguada de los buques, culminación del proceso de traída de aguas a la ciudad<sup>11</sup>.
- 14 El progreso alcanzado por El Puerto de Santa María, vinculado a los muelles del río Guadalete, se truncó en el último cuarto del siglo XVIII y en los inicios del XIX. El primer punto de inflexión sería el Reglamento de Libre Comercio del 12 de octubre de 1778, que no causó la crisis gaditana, como demostró el profesor García-Baquero. Pero sí que afectó negativamente a la localidad portuense que sufrió un duro varapalo cuando no recibió su puerto la habilitación necesaria y con la supresión al año siguiente de las generalas. Dicho acontecimiento supuso un serio traspíe comercial debido a que se tenía que regresar al sistema de enviar las mercancías a Cádiz, una cuestión que parecía haberse resuelto con la consecución de uno de los dos tercios de frutos pertenecientes a Sevilla dos décadas antes.
- 15 En este contexto, la ciudad se embarcó 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<sup>12</sup>, siendo la más importante esta última por ser la vía de comunicación con el resto del territorio. No obstante, 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 el día de su inauguración se cayó provocando un desastre con centenares de muertos–, 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 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<sup>13</sup>, y ambos ríos perdían relevancia como límites.

Figura 2: Plano de la villa de El Puerto de Santa María (1812)<sup>14</sup>

- 16 Asimismo, se retomaron los proyectos para mejorar los problemas causados por la barra en la desembocadura del río, basados en la limpieza de la barra o en el traslado de los muelles a otro punto fuera del río -idea que no agradaba en el municipio-. Estas propuestas se realizaban en paralelo a la lucha por conseguir la habilitación comercial, que se alcanzó en 1809 gracias a la intercesión de Jovellanos, pero que fue una victoria pírrica porque a la vuelta de Fernando VII, en 1814, fue derogada.
- 17 A todo esto se añadió un nefasto inicio de siglo para la Bahía de Cádiz: hubo sucesivos brotes de fiebre amarilla (1800, 1804, 1813, 1819 y 1821); fue escenario de las guerras napoleónicas de forma continuada -El Puerto de Santa María fue ocupado entre 1810 y 1812- y de una nueva ocupación militar francesa entre 1823 y 1828; y, además, se sufrió la pérdida del comercio con América por la emancipación de las colonias.

## La transformación del modelo: el auge industrial, los inicios del turismo y la mutación de la función comercial

- 18 La crisis sufrida por la Bahía de Cádiz en el primer cuarto del siglo XIX implicó que hubiese un cambio de modelo, especialmente por la pérdida del comercio americano. No obstante, se contaba con capital acumulado de los años de bonanza, apostándose por invertirlo en el desarrollo de sectores ya existentes, con una lógica industrial.
- 19 El principal vector para conseguir salir del marasmo fue la inversión en la industria agroalimentaria, en concreto en la harinera a través de los molinos de marea<sup>15</sup>, y en la vinícola, con la aplicación del sistema de soleras y la construcción de la tipología de bodegas-catedral<sup>16</sup>. En el caso de El Puerto de Santa María, la vinculación de estas

actividades con el río Guadalete resulta innegable. El molino de marea para la elaboración de harinas se ubicó en un caño que se había creado para intentar limpiar la barra del río (1701), detrás del matadero municipal, comenzando a funcionar en 1817. Mientras, el proyecto más importante para el desarrollo de la industria vinícola fue el ensanche del “Campo de Guía” (1828-1838), que se construyó en la continuación del eje del río en dirección hacia el mar, en un terreno que se había reservado ya desde el siglo XVIII para este tipo de operación. Su ubicación obedecía al deseo de tener un punto de extracción fácil de las botas de vino a través del río.

- 20 Además del desarrollo de la industria agroalimentaria, se dieron los primeros pasos en el sector del ocio en el río con la instalación de los primeros baños en 1816<sup>17</sup>. No es que previamente no hubiese existido una utilización lúdica del río, pero sí que es la primera vez que comenzó a considerarse como un negocio, que se desarrollaría a lo largo del siglo XIX.
- 21 Evidentemente, la función comercial no desapareció, al seguir conservando el río el papel de vía de comunicación con la campiña jerezana, así como los muelles para el desarrollo de un comercio de cabotaje. No obstante, la persistencia de los problemas de la barra, con nuevos proyectos que no llegaban a nada, impedía dar una mayor proyección a la ciudad y, por ende, al río.
- 22 No es de extrañar que sea en este contexto, con una gran conexión con lo que acontece en Inglaterra, cuando aparece el primer proyecto de ferrocarril para España, el de José Díez Imbrechts (1829) –coincidiendo con la concesión del puerto franco a Cádiz–. Se pretendía conectar Jerez con su pedanía de El Portal, el embarcadero tradicional en las orillas del Guadalete, para posteriormente transportar las botas por el río. De esta manera, aparecía en escena un nuevo elemento: el vapor. Al mismo tiempo, desde El Puerto se volvía a proponer un nuevo proyecto para la limpieza y canalización del Guadalete. En principio, ambos proyectos deberían haber sido complementarios, pero la falta de recursos y ciertos intereses encontrados los hicieron incompatibles. Algo que fue mucho más claro ya con el proyecto de ferrocarril de Manuel Calero y Portocarrero, tras caducar el de Díez Imbrechts. Se ampliaba la construcción y explotación de la línea propuesta al pretenderse conectar Jerez, El Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar de Barrameda, fijándose los muelles en Rota –con lo que Jerez eliminaba su dependencia de El Puerto, una vieja aspiración–. Finalmente, por presiones portuenses pasarían a su término, en El Aculadero –que ya había sido objeto de una propuesta para este fin.
- 23 De este modo, se planteaba un escenario donde las propuestas del ferrocarril iban a competir con la vía fluvial, para la que se seguían proponiendo soluciones desde El Puerto, pero sin que ninguna cuajase. El ferrocarril también tuvo difícil su materialización, que no ocurrió hasta pasado el ecuador del siglo, cuando una Real Orden del 6 de mayo de 1851 amplió la línea de Jerez a El Puerto de Santa María, hasta el caño del Trocadero –que serviría como muelle, con la pretensión no sólo de librarse de la dependencia con respecto a El Puerto, sino también a Cádiz–. El tramo hasta El Puerto se completó en 1854 –siendo el primer ferrocarril de Andalucía–, ubicándose la estación en la intersección con el río y la carretera –lo que hoy llamaríamos intermodalidad–, a las afueras de la población –siguiendo una lógica comercial–. Y se amplió hasta El Trocadero en 1856. De este modo, el río comenzaba a perder su rol como vía de comunicación con el interior y la ciudad su papel como nudo de comunicaciones.
- 24 Empero, la transformación aportada por el vapor con nuevos medios de transporte implicó también la creación de un servicio de vapores que atracaba en el río y que hiciese

el servicio en Cádiz y El Puerto. Se construyó un nuevo muelle, denominado del vapor, en 1840 y se fijaba de este modo un servicio regular con la capital, que superaba el transporte de faluchos que había existido hasta ese momento. Esto transformó la fisonomía del río al reducir el número de embarcaciones progresivamente dedicadas a esta tarea, al mismo tiempo que comenzaba a desarrollarse el sector pesquero en la ciudad<sup>18</sup>. A este cambio, coadyuvó la mayor utilización para el ocio del río. Los baños se desarrollaron con nuevas compañías que competían por su explotación. Existía un escalonamiento, a lo largo de la orilla, en función de la clase social: mientras más lejanos del mar, se tenía una peor situación socioeconómica, que coincidía también con las viviendas. A esto se adicionó la organización de diferentes actividades festivas, siempre con la idea del entretenimiento y relacionadas con el incipiente turismo.

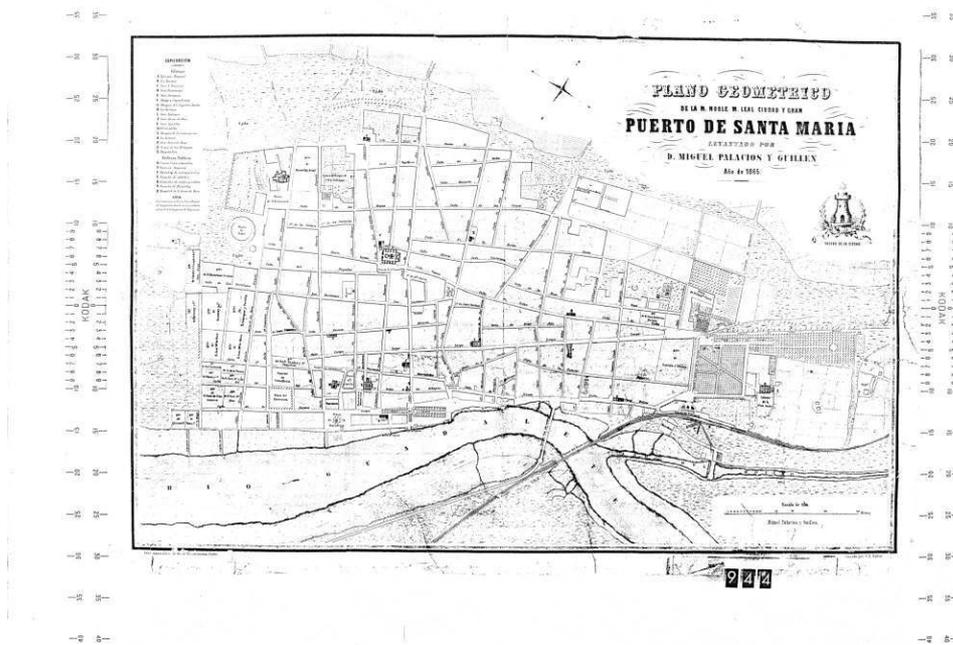


Figura 3: Plano geométrico de El Puerto de Santa María (1865)<sup>19</sup>

- 25 La buena marcha del municipio se quebró, en el último cuarto de la centuria decimonónica, con la entrada en un nuevo período de crisis. El principal sostén económico durante el segundo tercio del siglo XIX, la industria vinícola, entró en crisis – fundamentalmente por una mala praxis y la llegada de la filoxera (1894)–, como también lo había hecho el molino. Durante las décadas siguientes se vivió un proceso en el que la búsqueda de soluciones llevó a una transformación de la industria vinícola en alcohólica<sup>20</sup>.
- 26 Asimismo, se asistió a un gran desarrollo de la industria pesquera que vino acompañado de la creación de nuevas infraestructuras<sup>21</sup>. Por primera vez se realizaron instalaciones de forma permanente en la margen izquierda del río –muelle pesquero, almacenes y carenero–, junto con un club de regatas (1875) y el embellecimiento de los paseos próximos al río, nuevos jalones en la apuesta turística. Esta utilización de la banda izquierda suponía una ruptura con el modelo que había imperado hasta el momento en la localidad –aunque no se rompía el límite fijado por el río para el hábitat– y coincidía también con los puentes definitivos creados en el río, uno para el ferrocarril (1862), y otro

para la carretera (1884) –el anterior, un puente colgante, se había caído en 1877, 31 años después de su inauguración, a causa de su mal estado.

- 27 Este desarrollo se asocia a la búsqueda de soluciones frente a una situación crítica, cuando se plantearon nuevos proyectos para conseguir la obsesión portuense de recuperación de su actividad comercial, que languidecía a causa de los problemas de la barra. De nuevo se repetía el esquema del traslado de los muelles a El Aculadero –en la costa– o dragar y canalizar el río. La tendencia fue siempre apostar por esta última opción, ya que la ría implicaba la permanencia en el espacio y era un símbolo del desarrollo pretérito alcanzado por la ciudad. Los políticos portuenses llegaron en los años setenta y ochenta del XIX, en sus últimos intentos de convertir la ría en un puerto de mayor entidad –idea asociada al pasado del comercio colonial americano–, a destinar el dinero de diferentes partidas, entre ellas la de educación, a un nuevo proyecto para conseguir la ansiada canalización, que tampoco se materializó.

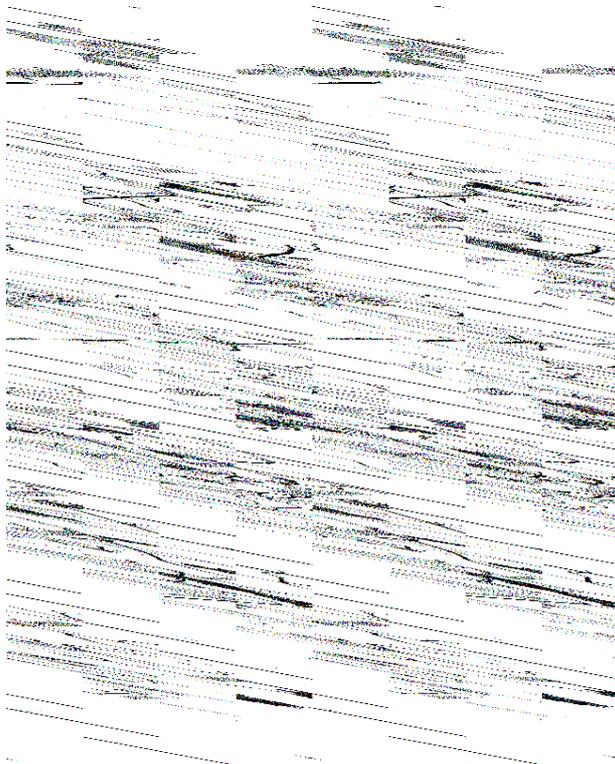


Figura 4: Plano general para la inteligencia del Proyecto de la Compañía Anónima “La Victoria” de construcción de una dársena y otras obras en la costa de El Puerto de Santa María. Madrid, 1874<sup>22</sup>

- 28 Las décadas finales del XIX confirmaron la desaparición de la vía fluvial, especialmente tras un proyecto agrícola que implicó cortar parte del suministro del caudal en Jerez (1897). Con él, desaparecía la posibilidad de asumir el río un papel más importante entre las ciudades de la Bahía de Cádiz, lo que se tradujo también en la asunción de servicios, como la instalación de un penal en la localidad<sup>23</sup>, que implicaban la aceptación de un rango intermedio dentro del ecosistema humano.
- 29 Por consiguiente, el río seguía teniendo gran importancia en la vida de la localidad. Las ampliaciones urbanísticas –que incluían la remodelación del parque de la ribera del río, insertada dentro de un proyecto de reparación del muelle (1895)<sup>24</sup>– seguían el eje del cauce. Además, seguía siendo fundamental en distintos dominios: albergaba un sector

pesquero cada vez más pujante, hacía posible la existencia de un comercio de cabotaje y transporte de pasajeros con Cádiz –señal de su dependencia– y por la cuestión de los baños.

## La ciudad extensa: el progresivo olvido del río

- 30 Las primeras décadas del siglo XX mostraban una localidad en crisis, en la que el río asumía las funciones que se habían fraguado a lo largo de la centuria anterior. Por ejemplo, se mantuvo su función comercial de cabotaje, tras conseguir su declaración como puerto de interés general en 1908<sup>25</sup>.

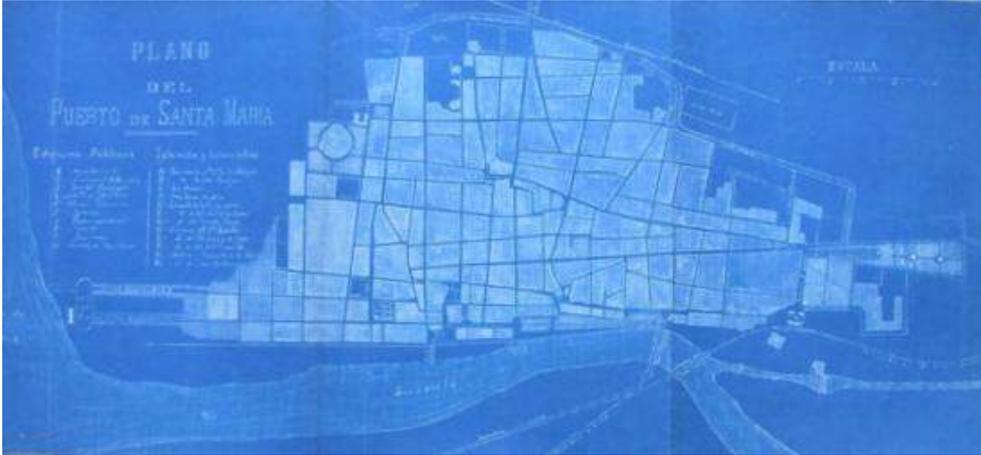


Figura 5: Plano del Puerto de Santa María, 1921<sup>26</sup>

- 31 Hasta 1929 no habrá un cambio de relevancia para el río, cuando se constituyó la Comisión Administrativa del Puerto del Guadalete que promovió diferentes obras: el dragado, la apertura de un nuevo canal en su embocadura, la construcción de un nuevo muelle del Vapor –para solucionar su explosión en 1930–, la de un transbordador aéreo desde la salina de La Tapa a las bodegas de los barcos (desmantelado a fines de los 60), y una fábrica de cementos Portland<sup>27</sup>.
- 32 Asimismo, creció el sector pesquero –en buena medida por el aporte alicantino, que introdujo innovaciones como el motor de gasolina–; y el comercio de cabotaje había experimentado mejoras con la posibilidad de la entrada de barcos de hasta 1700 Tn. Ambas dinámicas fueron cortadas por la Guerra Civil<sup>28</sup>.
- 33 No obstante, se comprueba como ya había síntomas de un cambio en el sector turístico, que seguía creciendo. Los baños de playa comenzaron a ganar terreno a los de río, asumiendo cada vez un mayor protagonismo, a pesar de la pervivencia de algunas tradiciones o la creación de otras nuevas. Este es un cambio que anticipa cómo el río va a dejar de ser el eje del urbanismo portuense, rol que asumió la playa.
- 34 El cambio del eje de la expansión urbana va a coincidir con la construcción de mejores carreteras y la extensión del automóvil. Tuvo nuevos hitos en los años sesenta y setenta a través de la construcción de urbanizaciones, impulsadas en un primer momento por la llegada de militares estadounidenses a la base de Rota, próximas a la misma, que serían continuadas con el desarrollo turístico. Estas rompían de nuevo la hegemonía del río como eje articulador de la ciudad.

- 35 Pero, más a más, en la década de los cincuenta se habían conseguido los terrenos pertenecientes a los Medinaceli, por lo que se comenzó un proceso de ocupación de la margen izquierda del río, iniciado por la construcción de la urbanización de Valdelagrana –a la que siguieron otras edificaciones–. El cambio de modelo de ciudad se estaba fraguando, al albor de la permisividad del franquismo, en especial en cuestiones medioambientales.
- 36 Estos cambios no implicaron que la actividad pesquera o el cabotaje no siguiesen siendo fundamentales para la economía portuense. De hecho, se mantuvieron hasta los años 80. Se concretaron las funciones de lo que era el muelle pesquero (margen derecha) y el comercial (margen izquierda), con la construcción en el primer caso una nueva lonja, una fábrica de hielo, la cofradía de pescadores y la casa del Mar, y en el segundo, de naves-almacenes<sup>29</sup>. Inclusive se consiguió solucionar el problema de la barra por medio de la construcción de dos espigones en 1970, uno a cada lado de la desembocadura: Puntilla o de Poniente (1.324 m) y el de Valdelagrana-Levante (935 m)<sup>30</sup>.
- 37 Esta situación cambió en los ochenta cuando los muelles portuenses pasaron a ser controlados por la Autoridad Portuaria de Cádiz, más interesada en los terrenos que en la actividad, lo que implicó la reducción del dragado de décadas previas y con ello del tráfico de cabotaje. Al mismo tiempo la pesca iba siendo desmantelada, aplicándose las directrices europeas, y también la actividad de desguace y varadero de barcos<sup>31</sup>. En tanto que el ocio ha pasado a las playas, en detrimento del río, aunque existen las instalaciones del Club Náutico y el club de pesca “La Rampa”. A todo esto se suma que la ciudad ha cambiado su modelo de desarrollo urbano. El nuevo eje está en su litoral, con la construcción de urbanizaciones durante las últimas décadas –vinculadas al desarrollo turístico y al fenómeno de las segundas residencias–, a la que se sumó la de un puerto deportivo junto al Acuiladero, a mediados de los ochenta, denominado Puerto Sherry<sup>32</sup>. Este suponía la materialización de antiguos proyectos –aunque en este caso tuviesen un objetivo comercial–, que siempre habían sido desechados a favor de los que buscaban revitalizar el río.
- 38 El abandono del río se hizo también patente con el traslado en los noventa de las instalaciones de la margen derecha a la izquierda, donde también se ha desarrollado un centro comercial y un polígono, lo que va en detrimento del antiguo núcleo y hace que el río pase a ser visto como un obstáculo para poder disfrutar de los nuevos espacios. A esto se añadió la desaparición con funcionalidad práctica del servicio marítimo de pasajeros entre Cádiz y El Puerto, denominado “el vapor” –un símbolo para la ciudad– por su escasa rentabilidad –competencia de los medios terrestres–, que fue declarado Bien de Interés Cultural<sup>33</sup>.
- 39 Además de esta progresiva pérdida de atribuciones y una visión como obstáculo, el río sufrió de una mala imagen a causa de la contaminación provocada por una azucarera en Jerez en los 70 y 80. Esto provocó una reacción de un grupo ecologista local, que se llamaba Guadalete, que consiguió que se limpiase el río e instalase una depuradora en su curso –muy activo en los conflictos medioambientales de la localidad en una época en la que el desarrollo urbanístico era la principal fuente de ingresos de las arcas municipales–<sup>34</sup>. A pesar de la limpieza, el río había sido marginado, con la construcción de aparcamientos en su orilla y el abandono de infraestructuras, otrora de gran vitalidad. Parecería como si el Guadalete estuviese sufriendo el efecto de su nombre: “río del olvido”.

- 40 Actualmente, hay un intento de recuperación del río, al que se considera como un elemento fundamental del paisaje de la ciudad. La margen izquierda ha visto, tras el cierre de algunas instalaciones, un mayor desarrollo, tanto como zona de hábitat como con la creación de negocios.
- 41 En las antiguas instalaciones en la banda derecha se intentó crear una zona de bares en los años noventa –que ha decaído en los últimos años–. Asimismo, desde 2006 se instauró el servicio marítimo de pasajeros en catamaranes entre Cádiz y El Puerto, pertenecientes al Consorcio Metropolitano de Transportes Bahía de Cádiz<sup>35</sup>, que convivió con los últimos años del vapor. Recientemente, también, se ha producido la renovación del antiguo molino del caño, cedido al chef Ángel León como centro de experimentación gastronómica (2015), que se había instalado con un restaurante en 2007<sup>36</sup>. También hay un aumento de los barcos de pesca, que se están modernizando, aunque sin llegar al nivel de otras épocas. Y el ayuntamiento acaba de recibir una gran cantidad de dinero (10 millones de euros) para la revitalización de la orilla derecha: construcción de un paseo fluvial –del que ya se han construido algunas partes– con diferentes pantalanés en su curso<sup>37</sup>, y de infraestructuras para comunicar con la orilla izquierda (un puente para el tránsito rodado y dos pasarelas, una ya construida en 2012)<sup>38</sup>. De esta manera, el río es visto como un espacio a recuperar como zona de ocio y paisajística; pero, también constata una pérdida de importancia.

## Conclusión

- 42 El Guadalete asume en El Puerto de Santa María nuevas funciones a partir de los cambios en el ecosistema humano de la zona, brindando soluciones y cubriendo necesidades, que se corresponden a nuevos modelos. A través de la relación de la ciudad con el río y los proyectos que suscita, se observa la progresiva pérdida de relevancia de El Puerto de Santa María ante el menor peso del mismo en el desarrollo de su comarca y las funciones que asume. De tener una perspectiva de recuperación de su rol comercial, con pretensión de alcanzar una escala mayor, conservando su papel de articulación con el interior, los proyectos en el Guadalete a finales del siglo XIX buscan reforzar su papel como muelle pesquero y para el comercio de cabotaje, obviando el papel de nudo de comunicaciones, perdido con la aparición del ferrocarril. Una dinámica mantenida en el siglo XX, hasta el cambio de modelo urbano, que implicó una nueva pérdida de importancia del río –asociada a la de la ciudad–, produciéndose el progresivo olvido del mismo.
- 43 En la actualidad, parece destinado a convertirse en un elemento más de atracción turística, no sólo a través de su uso directo para el ocio, sino como elemento del paisaje urbano, perdiendo sus otras funcionalidades productivas y puede que también su pasado. Un proceso que se ha vivido en otros ríos españoles como el Tinto y el Odiel en Huelva o la ría del Nervión en Bilbao.

---

## NOTAS

1. Julio Pérez Serrano, “Tendencias demográficas, proceso de urbanización y ecosistema humano en la Bahía de Cádiz”, *Revista Atlántica Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, n. 10, 2008, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, p. 445-463.
2. David-Sven Reher, “Ciudades, procesos de urbanización y sistemas urbanos en la península ibérica, 1550-1991”, Manuel Guàrdia, Francisco Javier Monclús y José Luis Oyón (eds.), *Atlas Histórico de las ciudades europeas. Península Ibérica*, Barcelona, CCCB-Salvat, 1994, p. 5.
3. José Baena, Cari Zazo y José Luis Goy, *Mapa Geológico de España, Cádiz*, Madrid, Instituto Geológico y Minero de España, 1987.
4. Este es un tema abordado en otra ocasión: Julio Pérez Serrano y Alejandro Román Antequera, “Conflictos y oportunidades: el abastecimiento de agua en la Bahía de Cádiz”, *Revista de Historia de Economía y de la Empresa*, nº IX, 2015, Bilbao, Fundación BBVA-Archivo Histórico, p. 159-180.
5. Antonio Domínguez Ortiz, *Orto y ocaso de Sevilla*, Sevilla, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1981.
6. Juan Luis López Amador y Enrique Pérez Fernández, *El Puerto Gaditano de Balbo. El Puerto de Santa María, Cádiz*, El Puerto de Santa María (Cádiz), Ed. El Boletín, 2013.
7. Fuente: Elaboración propia.
8. Julio Pérez Serrano y Alejandro Román Antequera, “Una victoria pírrica: La habilitación comercial portuaria de El Puerto de Santa María (Cádiz) de 1809”, en José Manuel Cuenca Toribio (ed.), *1808: Guerra y revolución en Andalucía*, Córdoba, Servicio de publicaciones de la Universidad de Córdoba, 2009, p. 299-310; y Julio Pérez Serrano y Alejandro Román Antequera, “La competencia por los transportes en la zona noroccidental de Cádiz: ¿vía fluvial, vía terrestre?”, *Revista TST*, nº 20, 2011, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, p. 72-104. En estos dos trabajos se pueden encontrar las referencias a los diferentes proyectos que se relatan a continuación.
9. David Blackbourn, “Time is a violent torrent: Constructing and Reconstructing Rivers in Modern German History”, Christoph Mauch y Thomas Zeller, *Rivers in History: Perspectives on Waterways in Europe and North America*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press Digital Editions, 2003, p. 11-25; Isabelle Backouche, “From Parisian River to National Waterway: The Social Functions of the Seine, 1750-1850”, *Ibidem*, p. 26-40; Pablo Corral Broto, *Protesta y ciudadanía. Conflictos ambientales durante el Franquismo en Zaragoza (1939-1979)*, Zaragoza, Rolde de Estudios Aragoneses, 2015.
10. Rafael Sánchez González, *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), Ayto. PSM, 2000.
11. Juan José Iglesias Rodríguez, “El complejo portuario gaditano en el siglo XVIII”, *E-Spania [en línea]*, nº 25, (octubre 2016), disponible en <http://e-spania.revues.org/25989>, página consultada el 20/02/2017; Jesús González Beltrán, *Abastecimiento de agua en El Puerto de Santa María del siglo XVIII. La obra de la fuente*, El Puerto de Santa María, Ed. Ayto. PSM, 1989; Inmaculada López Mena, “Notas sobre la conducción de agua a la ciudad de El Puerto de Santa María (1721-1741)”, *Revista de Historia de El Puerto*, nº 2, 1989, El Puerto de Santa María (Cádiz), Aula de Historia Menesteo, p. 77-90.
12. Juan José Iglesias Rodríguez, *Una ciudad mercantil en el siglo XVIII: El Puerto de Santa María*. Sevilla: Muoz Moya y Montraveta Editores, 1991, pp. 279-282.
13. Rafael Sánchez González, “El puente de barcas sobre el río Guadalete en El Puerto de Santa María”, *Gades*, 13, Cádiz, Ed. Diputación Provincial de Cádiz, 1985, p. 159-180.

14. Autor: Andrés Rodolphe. Fuente: Cartoteca Histórica del Ministerio de Defensa, Gobierno de España.
15. Juan Carlos Mendoza Sánchez, *La industria molinera y sus implicaciones socioeconómicas en la bahía de Cádiz, siglos XVIII-XIX*, Tesis Doctoral inédita, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2008.
16. Javier Maldonado Rosso, *La formación del capitalismo en el marco del Jerez*, Madrid, 1999, p. 169-172.
17. Sobre la cuestión de los balnearios en El Puerto de Santa María en el siglo XIX, ver Francisco Herrera Rodríguez, Juan Rafael Cabrera Alonso y Carlos Márquez Espinós, “Joaquín Medinilla y Bela (1839-?) y su opúsculo *Baños de mar del Puerto de Santa María* (1880)”. *Revista de Historia de El Puerto*, nº 2, 1989, El Puerto de Santa María, Aula de Historia Menesteo, p. 91-100.
18. Javier Maldonado Rosso, “Introducción al subsector pesquero portuense en el siglo XIX”, *Trocadero: Revista de historia moderna y contemporánea*, nº 3, 1991, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, p. 157-174.
19. Autor: Miguel Palacios Guillén. Fuente: Cartoteca Histórica del Ministerio de Defensa, Gobierno de España.
20. James Simpson, “La producción de vinos en Jerez de la Frontera, 1850-1900”, Pablo Martín Aceña y Leandro Prados de la Escosura (Eds.), *La nueva historia económica en España*, Madrid, Ed. Tecnos, 1985, p. 166-191.
21. Para la información sobre estas reformas la documentación se localiza en el Archivo Histórico Municipal de El Puerto de Santa María, *Sección Caminos, Canales y Puertos*, Leg. 325-327, que traté en el apartado 3.2. de mi tesis doctoral: Alejandro Román Antequera, *La Transición Demográfica en la Bahía de Cádiz: los casos de El Puerto de Santa María y Rota*, Tesis doctoral inédita, Universidad de Cádiz, 2013.
22. Fuente: AHMPMSM, Leg. 327, Sección Caminos, Canales y Puertos, 1871, Expediente 1, “Dársena y tranvía al Aculadero”.
23. Manuel Martínez Cordero, *El Penal de El Puerto de Santa María 1886-1981*, El Puerto de Santa María (Cádiz), Ed. Ticmusa, 2005 [2ª edición].
24. Enrique Pérez Fernández, *El Vergel del Conde y el Parque Calderón: Historia de dos paseos del Puerto de Santa María*, El Puerto de Santa María (Cádiz), Ed. Ayto. PSM, 2001.
25. Andrés Sánchez Picón y Domingo Cuéllar Villar, “El soporte logístico de la especialización económica de Andalucía durante el primer tercio del siglo XX”, *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XX, nº 550, diciembre de 2016, p. 18. Disponible en Internet: <http://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/17200>. Página consultada el 20/02/2017.
26. Autor: Félix Sancho Peñasco. Fuente: AHMPMSM. *Sección Policía Urbana*. Leg. 1.482. Año 1921, expediente 14.
27. José Ferrer Andrade, “La motorización de la flota pesquera portuense”, *Revista de Historia de El Puerto*, nº 11, 1993, El Puerto de Santa María (Cádiz), Ed. Aula de Historia Menesteo, p. 53-75.
28. José Ferrer Andrade, “Las gentes de levante y su relación con la pesca en El Puerto de Santa María a mediados del siglo XX”, Bibiano Torres Ramírez (Ed.), *Actas IX Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, Diputación de Huelva, 1991, p. 363-372.
29. Juan Machimbarrena Aguirrebengoa, “Comunicaciones del puerto de Cádiz”, *Revista de Obras Públicas*, nº 2.807, tomo I, 1949, Madrid, Ministerio de Fomento, p. 97-104.
30. Antonio Carbonell, “Decadencia portuaria en El Puerto”, *Gentes de El Puerto*, nº 3.045, disponible en Internet: <http://www.gentedelpuerto.com/2017/01/22/3-045-decadencia-portuaria-en-el-puerto/>. Página consultada el 26/02/2017.
31. Juan Manuel Barragán Muñoz, *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, 1987.
32. Francis Fourneau, Yves Luginbuhl y Bernard Roux, *Évolution des paysages et aménagement du territoire en Andalousie occidentale*, Madrid, Ed. Casa de Velázquez, 1990, p. 92.

33. “La Junta declara Bien de Interés Cultural *El Vaporcito* de El Puerto de Santa María”, *ABC de Sevilla*, 2/10/2001, disponible en Internet: [http://sevilla.abc.es/hemeroteca/historico-02-10-2001/sevilla/Ultima/la-junta-declara-bien-de-interes-cultural-el-vaporcito-de-el-puerto-de-santa-maria\\_18970.html](http://sevilla.abc.es/hemeroteca/historico-02-10-2001/sevilla/Ultima/la-junta-declara-bien-de-interes-cultural-el-vaporcito-de-el-puerto-de-santa-maria_18970.html). Página consultada el 26/02/2017.
34. Alejandro Román Antequera *et al.*, “Surgimiento y evolución de un nuevo movimiento social en la provincia de Cádiz: el movimiento ecologista (1976-2006)”, Gonzalo Capellán de Miguel, Roberto Fandiño y Julio Pérez Serrano (eds.), *Historia social, movimientos sociales y ciudadanía*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2011, p. 365-384.
35. Libertad Paloma, “Los catamaranes de la Bahía de Cádiz se estrenan con un 94% de puntualidad”, *El País (Edición Andalucía)*, 11/06/2006, disponible en Internet: [http://elpais.com/diario/2006/06/11/andalucia/1149978129\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2006/06/11/andalucia/1149978129_850215.html). Página consultada el 26/02/2017.
36. Teresa Almendros, “Ángel León se hace con la explotación del Molino de Mareas durante 30 años”, *Diario de Cádiz*, 21/03/2015, disponible en Internet: [http://www.diariodecadiz.es/elpuerto/Angel-Leon-explotacion-Molino-Mareas\\_0\\_900210481.html](http://www.diariodecadiz.es/elpuerto/Angel-Leon-explotacion-Molino-Mareas_0_900210481.html). Página consultada el 23/02/2017.
37. Carlos Benjumedá, “El Guadalete se perfila como gran base náutica con nuevos amarres en el río”, *Diario de Cádiz*, 26/03/2009, disponible en Internet: [http://www.diariodecadiz.es/cadiz/Guadalete-perfila-nautica-nuevos-amarres\\_0\\_244476196.html](http://www.diariodecadiz.es/cadiz/Guadalete-perfila-nautica-nuevos-amarres_0_244476196.html), página consultada el 27/02/2017; “El Puerto recibirá 10 millones de euros para la EDUSI”, *Radio Puerto*, 3/10/2016, disponible en Internet: <http://radiopuerto.fm/noticias/2016/10/03102016%20-%20el-puerto-recibira-10-millones-de-euros-para-la-edusi>, página consultada el 27/02/2017.
38. Teresa Almendros, “La pasarela ‘Pepe el del Vapor’ ya conecta las dos orillas del Guadalete”, *Diario de Cádiz*, 14/08/2012, disponible en Internet: [http://www.diariodecadiz.es/elpuerto/pasarela-Pepe-Vapor-conecta-Guadalete\\_0\\_615538728.html](http://www.diariodecadiz.es/elpuerto/pasarela-Pepe-Vapor-conecta-Guadalete_0_615538728.html). Página consultada el 27/02/2017.

## RESÚMENES

Las condiciones geográficas de Cádiz, especialmente la falta de espacio, fueron fundamentales para la transformación de su Bahía en la primera aglomeración urbana española en el siglo XVIII. Cada ciudad jugaba un rol para el funcionamiento del ecosistema. El Puerto de Santa María actuaba como nudo de comunicaciones entre el gran núcleo del interior, Jerez, y la ciudad portuaria, Cádiz, al ubicarse junto a su núcleo la desembocadura del río Guadalete. Este curso fluvial ha sido fundamental para el devenir de esta ciudad. Cómo ha sido esta relación entre el río y la ciudad es el tema de este trabajo, donde a través de una perspectiva de larga duración, se van a tratar las diferentes funciones con las que se dotó al río, que pasó de puerto comercial en la época moderna a ser progresivamente uno de pesca y ocio en la centuria decimonónica, para ser progresivamente olvidado con la extensión de la ciudad durante el siglo XX.

Les conditions géographiques de Cadix, qui était la première agglomération urbaine en Espagne au XVIII<sup>e</sup> siècle, ont été fondamentales dans la transformation de sa baie. Au sein de la Baie de Cadix, chaque ville jouait un rôle important dans le fonctionnement du système urbain. Le Port de Santa María, situé à l’embouchure du fleuve Guadalete, était le nœud de communications entre Xérès, grand centre urbain de l’intérieur, et Cadix, la ville portuaire. Le fleuve Guadalete a été fondamental dans le devenir de Cadix. Nous analysons dans cet article la relation entre le fleuve et la ville à partir d’une perspective de longue durée. Nous étudions les différentes

fonctions exercées par le fleuve Guadalete : port commercial lors de la période moderne, port de pêche et loisir au XIXe siècle et, enfin, port oublié lors du développement urbain du XXe siècle.

The geographical conditions of Cadiz, especially its lack of space, were fundamental for the transformation of its Bay in the first Spanish urban agglomeration in the 18<sup>th</sup> century. Each town played a role in the functioning of the ecosystem. El Puerto de Santa Maria was the communication node between the inner town, Jerez, and the harbor town, Cadiz, because its city center is situated in the Guadalete's river mouth. This river has been fundamental for its urban evolution. The evolution of the relation between the river and El Puerto through a long-term perspective is the subject of this work. We are going to study particularly the river's functions, which passed from a commercial harbor to becoming a fishing and leisure one in the 19<sup>th</sup> century, and were progressively forgotten because of the town's extension during the 20<sup>th</sup> century.

## ÍNDICE

**Keywords:** urban agglomeration, Bay of Cadiz, El Puerto de Santa María, Guadalete, relation, long term

**Mots-clés:** agglomération urbaine, Baie de Cadix, El Puerto de Santa María, Guadalete, relation, longue durée

**Palabras claves:** aglomeración urbana, Bahía de Cádiz, El Puerto de Santa María, Guadalete, relación, larga duración

## AUTOR

**ALEJANDRO ROMÁN ANTEQUERA**

Université Paris Est-Créteil

alejandro.roman-antequera@u-pec.fr