
El Guadalquivir vía de comunicación privilegiada. El frustrado proyecto de nueva canalización de 1624

VÍCTOR PÉREZ ESCOLANO

Con el proceso de romanización de España el sistema de comunicaciones adquiere características y valores que permanecen para el futuro del territorio peninsular. Pero ese sistema no sólo comporta el trazado y construcción de vías de comunicación terrestres; las costas y los ríos desarrollan un cometido importantísimo, no se olvide que los ríos navegables son de por sí los primeros caminos de civilización y vía natural de migraciones.

La historia de las comunicaciones constituye un capítulo muy poco desarrollado sea tanto desde la perspectiva de su valor estructurante, es decir, como parte de una historia abierta de la arquitectura, del urbanismo y del territorio, como desde su valor, de soporte de manifestaciones artísticas, también arquitectónicas, vinculadas a esa realidad espacial y dinámica.

Es por ello que en esta oportunidad queremos hacer énfasis sobre un hecho particular, incluso frustrado, en relación con una de las vías fundamentales en el desenvolvimiento y difusión del arte hispánico: el río Guadalquivir cuya vicisitud como vínculo entre Sevilla y la colonización americana, le convierte en hito de los caminos del arte y de la cultura.

El puerto interior de Sevilla, tras 84 km. de vía fluvial, representaba no sólo la seguridad frente a ataques enemigos, sino el control del tráfico de mercaderías y, sobre todo, del oro y la plata. Lógicamente, a ello contribuía eficazmente, no sólo la particular geografía de las marismas, sino las condiciones tanto productivas agrícolas e industriales, como infraestructurales de la zona que, para la época,

eran favorables y se vieron incrementadas en su adecuación a la carrera de Indias.

Sin entrar en más detalles, estudiados, entre otros autores, por A. García-Baquero¹, la crisis de la carrera de Indias en el siglo XVII, se manifiesta en un indicador tan ilustrativo, particularmente a nuestro interés, como es el descanso en el movimiento general de navíos o de toneladas de arqueo, con momentos cruciales, como es la caída tremenda del período 1615-20, que vale de ejemplo para lo que luego digamos. Es oportuno, asimismo, recoger la indicación de García-Baquero sobre la desigualdad fiscal que desde 1617 comienza a jugar a favor de Cádiz en su pugna con Sevilla.

La tensión entre Cádiz y Sevilla implicó, incluso, un comercio fraudulento. Se ha hablado de anuencia de los mandos de la armada; pero, como ha explicado Fernando Serrano, el fraude se unía al miedo para entrar de arribada en la bahía gaditana ante la peligrosidad de la barra de Sanlúcar. Así la década entre 1620 y 1630 fue particularmente accidentada, destacando entre todos los siniestros los naufragios de las Capitanas de la Flota de la Nueva España de 1622 y 1624².

¹ GARCÍA-BAQUERO, A.: «Andalucía y los problemas de la Carrera de Indias», en *Actas II Coloquios de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1983, t. I, págs. 537-539, y *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*, Sevilla, 1986.

² SERRANO MANGAS, Fernando: «El río y la navegación en la historia moderna», en AA.VV., *El río. El Bajo Guadalquivir*, Sevilla, 1985, págs. 48-53.

Ante estas dificultades que el río ofrecía a la navegación de buques de mayor calado y los peligros de la barra de Sanlúcar de Barrameda es que tienen lugar las actuaciones habidas en 1624, con el propósito de unir los ríos Guadalquivir y Guadalete y a las que dedicamos este texto, que amplía nuestras referencias al estudiar la figura del escultor, arquitecto e ingeniero Juan de Oviedo y de la Bandera³.

Toda actuación sobre el territorio comporta un previo conocimiento del mismo. En la Sevilla animada y próspera de finales del siglo XVI, por encima de toda dificultad persecutoria, los contactos con otros países no eran sólo comerciales, pues nada despreciable fue el trabajo científico que entonces se desarrolló. En el campo del conocimiento territorial, recordemos que el geógrafo flamenco Ortelius obtuvo su información para la realización de sus mapas y descripciones de América a través de Sevilla. Concretamente, la edición de 1595 del Parangón de Ortelius contiene un mapa de Andalucía, el *Hispalensis Conventus Delineatio* de 1579, realizado por Jerónimo de Chaves amigo sevillano del círculo de Arias Montano⁴.

El origen hispano de esta voluntad de conocimiento del territorio peninsular dentro del siglo XVI hay que adjudicarlo a D. Fernando Colón, en su monumental proyecto de *Itinerario*, interrumpido en 1523 por orden del Rey⁵.

La acción real en este campo no se produjo hasta 1566, cuando Felipe II encargó a D. Pedro Esquivel la redacción de un mapa topográfico de España

pero su pronta muerte hizo que pasara el encargo a Juan de Herrera, quien con sus múltiples quehaceres no pudo avanzar en la idea, y así en 1597, muerto Herrera, fue el portugués Juan Bautista Labeña, cosmógrafo, geógrafo y topógrafo del Rey, y, después, cronista mayor, quien se encargó de tan vasta empresa. Consciente de su magnitud optó por realizar trabajos parciales, como los dedicados a Aragón⁶.

Otros autores y cartógrafos aplicados al estudio de la geografía física española fueron Pedro de Medina, Ambrosio de Morales y Guevara⁷.

De inmensa importancia son las relaciones de más de seiscientos pueblos de Castilla la Nueva, contestaciones de los justicieros de cada uno de ellos a una encuesta real ordenada en 1575. Desgraciadamente esta orden de Felipe II se llevó a cabo sólo en su primera etapa referida a pueblos del Arzobispado de Toledo, por lo que no llegó a aplicarse a Andalucía.

Trabajos de la Baja Andalucía fueron realizados por Gabriel de Santans, quien ya había colaborado con Teixeira y Menxon en las Vascongadas y con Teixeira sólo en Murcia. Se iniciaron a finales de 1623 y sus resultados se encuentran en la Biblioteca Nacional⁸.

La transformación territorial fue el resultado no alcanzado, el fracaso, de la capacidad financiera de la explotación americana. La actividad de Juan de Oviedo como ingeniero, salvo las mejoras en la defensa del Guadalquivir en Sevilla con que su cargo de Maestro Mayor de la ciudad llevó a cabo, se redujo prácticamente a aquéllos relacionados con las defensas militares. Una excepción se produce poco antes de su trágica marcha a América⁹. Y es, pre-

³ PÉREZ ESCOLANO, V.: *Juan de Oviedo y de la Bandera (1565-1625): Escultor, arquitecto e ingeniero*, Sevilla, 1977.

⁴ Ver Ben REKERS, *Arias Montano*, Madrid, 1973, pág. 170, Rekers incluye en pág. 199 párrafos de cartas de Montano a Ortelius (1586-1591), relativas a este asunto.

⁵ BLÁZQUEZ, Antonio: «El itinerario de D. Fernando Colón y las relaciones topográficas», en *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, Madrid, año VIII, tomo X, 1904, págs. 83-105 y en *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, Madrid, tomo XLVI, 1904, págs. 103-145. Más reciente es el interesante artículo de Michel Drain y Pierre Pousot, y «Les paysages agraires de l'Andalousie Occidentales au debut du XVI e siècle d'après l'itinerario de Hernando Colón. Essai de representation graphique et premiers commentaires», en *Melanges de la Casa de Velázquez*, París, tomo II, 1966, págs. 71 a 95, con un mapa. Pero el mejor estudio sobre esta obra de H. Colón es el de Simón de la Rosa y López, «El Itinerario de D. Hernando Colón y su Vocabulario topográfico de España», en *Revista de Archivos Bibliotecas y Museos*, tomo XIV, 1906, págs. 106 a 118 y 260 a 274.

⁶ BAUTISTA LABEÑA, Juan: *Itinerario de Aragón*, Zaragoza, 1895.

⁷ Ver Gabriel MARCEL: «Les Origines de la Carta d'Espagne», en *Revue Hispanique*, t. VI, 1899, 2.º trimestre, núm. 18, págs. 163-193 y los artículos citados de A. Blázquez.

⁸ B. N. M. Ms. 6043. Contiene una completa *Descripción del río Guadalquivir desde la ciudad de Córdoba hasta entrar en la mar*, y las *Noticias de algunos lugares de Andalucía*. Ver, Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ, «Las Noticias de algunos lugares de Andalucía de Gabriel Santans», en *Archivo Hispalense*, núm. 3, 1944, págs. 19 a 40.

⁹ PÉREZ ESCOLANO, V.: «Annus Mirabilis (1625). La muerte en Bahía de Juan de Oviedo y de la Bandera», en *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXXVIII, 1981, págs. 467-477.

cisamente, su presencia en el grupo de expertos que en abril de 1624 dieron su parecer sobre el propósito de Cádiz y Jerez, de unir los ríos Guadalete y Guadalquivir, actividad que no fue recogida por Celestino López Martínez¹⁰.

La producción vinícola jerezana fue desde el siglo XVI orientada en sus excedentes a la exportación, motivo primordial del asentamiento de no pocos extranjeros. Para su transporte a los puntos de destino los caldos se cargaban bien en la ría del Portal, el puerto fluvial de Jerez, o más cómodamente en la misma boca del Guadalete¹¹. Pero el Puerto de Santa María pretendía la propiedad de la boca del río Guadalete, lo que Jerez se negaba a reconocer¹².

En esta tesitura, el Ayuntamiento de Jerez de la Frontera facilita estas dificultades de la salida de los vinos producidos en su campiña, solucionando los defectos del muelle del Portal, y pensó insistentemente en hacer navegable el Guadalete.

Es más, parece ser que en la mente de Felipe II estuvo la idea, y la manifestó, de trasladar a Jerez de la Frontera la Casa de la Contratación que su padre estableció en Sevilla. También se pensó en construir, muy bien empedrado, un camino de tres leguas desde el Puerto de Santa María hasta Sanlúcar de Barrameda, con el fin de dar gran movilidad por medio de carretas a la plata y las mercancías¹³. Asimismo se canalizaría media legua el

río Guadalete hasta Jerez, de donde partirían por tierra las mercancías a Sevilla¹⁴.

De aquel primer planteamiento, de canalizar el Guadalete hasta Jerez, se pasó, a otro más ambicioso: proyectar la unión de los ríos Guadalete y Guadalquivir, con vistas a desviar por la bahía de Cádiz al tráfico obligado con Sevilla. Para lo que, de orden del Rey, en diversas ocasiones fueron consultados notables ingenieros españoles y extranjeros. Esta idea, obviamente, enfrentaba intereses contrapuestos. De un lado Jerez y Cádiz, de otro Sevilla y Sanlúcar.

¿Cuál era la posición de Sevilla en esta trama de intereses? El profesor Domínguez señala entre las causas específicas de la decadencia de Sevilla, la dificultad que para el tráfico de Indias supuso, desde un principio, el Guadalquivir, cuyas características no eran las más favorables para la navegación; su caudal y curso irregulares, y la temida barra de Sanlúcar formada por inmensos bancos arenosos «que llegó a convertirse en un cementerio de barcos»¹⁵. Barcos que fueron aumentando en toneladas lentamente, no pasando de 100 toneladas en el siglo XVI y haciéndose habituales los de 200 a 500 en el XVI¹⁶.

Los inconvenientes que el comercio tenía que soportar por estas razones llegaron a levantar en Cádiz y en Jerez posiciones de rivalidad con respecto al monopolio sevillano. Es conocida la vicisitud de Cádiz como uno de los puertos facultativos para enviar navíos a Indias desde que en 1529 otorgó Carlos V la correspondiente Cédula y no

¹⁰ LÓPEZ MARTÍNEZ, Celestino: *El escultor y arquitecto Juan de Oviedo y de la Bandera 1565-1625*, Sevilla, 1943.

¹¹ SANCHO DE SOPRANIS, Hipólito y DE LA LASTRA Y TERRY, Juan: *Historia de Jerez de la Frontera desde su incorporación a los dominios cristianos. El Siglo de Oro (siglo XVI)*, tomo II, Jerez de la Frontera, 1964, págs. 58 y 179. Los vinos, entre otras mercancías, se exportaban, principalmente, a Inglaterra, Flandes y Portugal entre otros países.

¹² SANCHO DE SOPRANIS, H. y DE LA LASTRA Y TERRY, J.: *Op. cit.*, tomo II, pág. 175. En el fondo existía la disputa de Jerez que no admitía las producciones vecinas de caldos.

¹³ El transporte por medio de carretas era la única alternativa a los recueros que tenía un país de difícil orografía como España, parca, pues, en posibilidades de transporte fluvial. Don Ramón Carande ha ofrecido una concisa descripción de la importancia que tuvo la cabaña real de carreteros, ya desde 1497. El servicio de carretas de bueyes se organizó en transportes periódicos, con viajes de ida y vuelta coordinados, como manera de aprovechar unos y otros con mercancías diversas. Carande enumera algunos de estos servicios periódicos coordinados:

Montes de Toledo (carbón) Talavera (tejas, orgaz y otros productos cerámicos) Sevilla; Salinas del Sur (sal) (Guadalquivir) Sevilla; Coria, Plasencia (madera) Almadén (mercurio) Sevilla;

Meseta de Castilla la Vieja (granos o lanas) Vizcaya (hierro) Castilla.

Carande dice que «hasta qué punto fue enriqueciéndose por entonces la red de caminos que España recibió de la dominación romana no puedo puntualizarlo». En gran número de recorridos, cortos y largos, para transportes de muy diversas mercancías (metales preciosos, lana, vino y aceite), se utilizan los recueros, los cuales eran más apropiados para superar «los obstáculos propios de un suelo accidentado y la acción extrema, en la invernada de los agentes naturales». CARANDE, R.: *Carlos V y sus banqueros. I. La vida económica en Castilla (1516-1556)*, Madrid, 1943, págs. 292-293.

¹⁴ La alusión a esta idea de Felipe II está contenida en el informe del ingeniero Turriano al que hacemos referencia más abajo A.M.C. Actas. 14 de mayo de 1624.

¹⁵ DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio, *Orto y ocaso de Sevilla*, Sevilla, 1974 (1946), pág. 137.

¹⁶ DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: *Op. cit.*, pág. 136.

menos el florecimiento que en el siglo XVII Cádiz tuvo basado, fundamentalmente, en la tolerancia con que se efectuaban los negocios comerciales. Sevilla casi dobla los derechos aduaneros, mientras los reduce Cádiz a la mitad¹⁷, con la preferencia comprensible de los extranjeros por esta ciudad. De Jerez ya hemos referido que se pensó como alternativa para la Casa de la Contratación.

En efecto, tres eran las alternativas: 1) mejorar el cauce del Guadalquivir, 2) eludir la «barra», de Sanlúcar uniéndolo al Guadalete, 3) trasladar el lugar de partida de las flotas.

La mejora del cauce del río, azolvado por las arenas y con revueltas y meandros, con vistas a su mejor navegación (es decir, aparte de la protección de las inundaciones), contó con algunos proyectos pero con muy pocas realizaciones¹⁸.

La poca altitud de la línea divisoria entre las cuentas del Guadalquivir y del Guadalete, movió a pensar en unirlos por medio de un canal. De este modo se evitaría la barra de Sanlúcar.

El tema de un canal que uniese ambos ríos y desembocara en un lugar de la corona como era Puerto Real, abandonándose el paso por Sanlúcar (señorío del Duque de Medina Sidonia) y evitándose salir por el Puerto de Santa María (señorío del de Medinaceli), interesaba tanto a Cádiz como a la Corona. Los primeros proyectos y los consiguientes enfrentamientos de intereses y criterios ya estaban planteados en 1622. El 12 de septiembre de ese año, Andrés de Oviedo, en funciones de maestro mayor de la Ciudad, eleva escrito al Cabildo dándole cuenta de que ha llegado la noticia de que Jerez de la Frontera «hace unos días» pretende del Rey «se abra una nueva canal por donde se desagüe y vaya este río Guadalquivir a comunicarse con el Guadalete y Puerto de Santa María», así como Cádiz pretende (y acompaña impreso de esa Ciudad con tal pretensión) que los despachos de las armadas y flotas, que se hacen en Sanlúcar de Barrameda, se hagan en la bahía y ciudad de Cádiz, representando también por conveniente para este Andrés de Oviedo opina que el perjuicio para Sevilla sería grande, ya que «perdería totalmente la navegación de este río, porque estando como está la canal tan llena de bajos, y por ellos cuando hay alguna inun-

dación se pierde en muchos parajes su canal y se muda a otras, es sin duda que dándole nueva dirección, tomaría aquel camino con mayor furia, ... con que quedaría este río incapaz de subir él todos los navios y bajeles»¹⁹. Despertose, pues, una fuerte lucha de intereses, sucediéndose las opiniones en uno y otro sentido.

En 1624 Felipe IV ordenó se estudiase detenidamente el asunto, disponiendo que un grupo de expertos determinara los sitios por donde debiera realizarse la unión de ambos ríos.

En las Actas Capitulares de Cádiz figura pormenorizadamente como se actuó y como participaron en esta consulta Juan de Oviedo y Andrés de Oviedo.

«Sabado 13 de abril salimos de Cádiz el licenciado Juan de la Fuente Hurtado, juez de la torre; Leonardo Turriano, ingeniero mayor del reino de Portugal; Juan de Oviedo, ingeniero militar y jurado de Sevilla; Andrés de Oviedo, maestro mayor de Sevilla; Joseph Gómez, maestro mayor de Cádiz de las fortificaciones de ellas, personas nombradas para ver y reconocer la parte más corriente donde se pueda abrir el canal, boca de río o navillo de Guadalquivir para Guadalete y asimismo Pedro Gutierrez, asentista de las fortificaciones de la Mamorra y Arrecio, personas prácticas en fortificaciones, y el Alférez Joseph de Montenegro, que sirve en la Armada Real del Mar Oceano y yo Pedro de Chaves, Regidor perpétuo de esta dicha ciudad de Cádiz, Diputado nombrado por ella para hallarme con todos los dichos al dicho reconocimiento; y habiendo llegado dicho día a Puerto real como a las cinco de la tarde, fuimos las dichas personas a caballo a reconocer la boca del Trocadero, por la dicha parte de Puerto Real y de allí la boca del Salado que se llama río Sarmiento, y se reconoció la tierra que hay entre el dicho Trocadero y arroyo Sarmiento, por ver si aquella parte pueda tener comunicación la dicha abertura de río o navillo y salir a la bahía; y siendo ya noche, nos dirigimos a la villa de Puerto Real»²⁰.

«Otro día, Domingo 14 de dicho mes, después de haber oído misa, se vino por dicho pasaje del día antes, y se pensó y sondó la boca del dicho Trocadero con el terreno, reconocido, y se mandaron abrir tres pozos en el dicho terreno, para ver en la profundidad, si menester fuese, la calidad de la tierra hasta el agua, para lo cual se dejaron señales, y se encargó este cuidado a Cristobal Benitez Santos, Regidor de la villa de Puerto Real»²¹.

El propósito fue el de llevar a cabo la conexión del Guadalquivir con el Guadalete, conduciendo las

¹⁷ DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: *Op. cit.*, pág. 146.

¹⁸ DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: *Op. cit.*, pág. 139.

¹⁹ A.M.S., A.G. Sección 4.ª siglo XVIII tomo 31. Número 68, informe de Andrés de Oviedo sobre el río Guadalquivir de 12 de septiembre de 1622.

²⁰ A.G.S., G.A. leg. 911. Carta del licenciado Juan de la Fuente Hurtado de 4 de junio de 1623 sobre la unión o comunicación del Guadalquivir con el Guadalete.

²¹ A.M.C. Actas del Ayuntamiento. *Apud.* A. DE CASTRO, *Historia del Trocadero y Matagorda*, Cádiz, 1896, págs. 16 y 17.

aguas por tierras de Trebujena y los cabezos de la punta contiguos al río hacia la Mesa de Asta, arroyo Tabajete y el valle del Guadaljabeque al pie de la sierra de San Cristóbal, al actual río de San Pedro y caño de Trocadero o territorio de Matagorda.

Pero el informe definitivo del grupo fue completamente contrario a los intereses de Jerez de la Frontera y Cádiz. Decía, entre otras cosas, lo siguiente:

«Señor, dicen los comisionados al Rey D. Felipe IV; en cumplimiento de la orden de V.M., yo Leonardo Turriano y Juan de Oviedo, Ingenieros de V.M. y el alférez Joseph de Montenegro y Joseph Gómez de Mendoza, Maestro mayor de la ciudad de Sevilla fuimos con el Licenciado Juan de la Fuente Hurtado, Juez de Sevilla y con tres Veinticuatro de la ciudad de Jerez y un regidor de esta ciudad de Cádiz, a reconocer el sitio mencionado y a propósito para hacer el corte por donde se habrá de comunicar el río Guadalquivir con el Guadalete y Puerto Real por el Trocadero para la navegación de esta ciudad a la de Sevilla por el dicho corte o navillo, y habiendo visto y reconocido todos los sitios que nos fueron mostrados por los Veinticuatro de Jerez y personas prácticas escogimos a la parte del Guadalquivir el sitio más abajo a donde se recogen las aguas vertientes de los montes circunvecinos y corren al dicho río por espacio de tres leguas y un cuarto desembocando en el canal que llaman del Boquerón».

Describe el informe otros puntos hipotéticos para el paso de la canalización, pero concluyéndolo así:

«Allende de esto, la calidad y del terreno que hemos reconocido, en mucha parte del año están con agua y secándose; y dando lugar a cabar pozos, nos han informado algunas personas que en parte, a medio estado se halla el agua; y otras, que a muchos brazos, no se halla, y otras, que si no comprenden los pozos, dentro de un año se pierden; y toda la tierra que hemos reconocido encima es de poca sustancia o subsistencia, suelta, que se va con las aguas y se desmorona con los soles, aunque en alguna parte debajo descubre bondad, por lo cual se juzga que antes de acabarse se cegarán y especialmente con las tierras que llevarán las vertientes al dicho canal, que servirán entonces de desaguarlas, como lo hacen ahora los arroyos de Tabajete y Guadaljabeque y obligará a limpiarlo a menudo como se hace en Flandes, Venecia y otras partes y estorban gran parte de la navegación». Amén de indicar que el Guadalete se halla cinco pies más alto que el Guadalquivir, se dice que «en donde habrá de hacerse la cortadura, crece en aguas vivas más de dos brazas. Y de aquí informan los dichos peritos, que vendríamos a perder a Guadalete y hace falta esta agua a la barra del Puerto; que en aguas vivas de bajar sólo tiene tres pies y vendría a quedar inútil para las galeras y navios, y que por estos inconvenientes no tratamos del otro corte del Guadalete al Salado, ni de su barra, ni de llevarla al Trocadero que no tiene menos inconvenientes»²².

En conclusión, la comisión era en absoluto contraria a las pretensiones jerezana y gaditana. Sin

embargo, como Adolfo de Castro indica, resulta sorprendente como Leonardo Turriano, el primer firmante del informe conjunto, enviase en solitario pocos días después un nuevo informe a Felipe IV, totalmente contradictorio con el anterior. Decía: «Señor: He reconocido las dificultades de dar navegación desde el río Guadalete al de Guadalquivir y hallo ser cosa muy fácil porque en los crecientes se hacen a un mismo tiempo y hora». Turriano se muestra completamente partidario de unirlos. «A este canal doy doce pies de fondo, treinta de ancho en la superficie baja, y cuarenta en la más alta del agua, con cinco de escarpa, que basta para dos barcos masteleros poder de navegar sin estorbarse, especialmente para la navegación de barcos chatos que nadan en poca agua como son las de Flandes y de Italia, y las muletas de Lisboa». Seguidamente, se refiere a las características constructivas del canal de manera que se redujese su costo, y ello en el trazado más corto (24.000 pies) por la cañada de Berujena y evitando contar el monte de la Morla de 174 pies de altura; y afirmando que incluso el trazado más largo él reducía su costo de 6 a 2 millones. Y más adelante: «Y cuando V.M. quisiere aprovechar del río Salado, que está entre la barra del Puerto Franco, solo se ha de cortar cuatro mil pies de tierra llana que costará 10.000 ducados, poniéndole puerta para que Guadalete no desagüe por él, viniendo de más arriba; y cuando no se sirva V.M., o por el mucho gasto o por el mas que se pueda ofrecer, acomodando las armadas de V.M., dentro de los fuertes del Puntal y Matagorda, poniéndolos primero como conviene y más adentro sobre la Carraca un fuertecillo a lo más, estrecho con cadena, y las seis esclusas al lado del puente de Zuazo o la parte de Levante, para dar carena en seco a los navios y galeras y asegurarles de los enemigos, que por lanchas entren a quemarlos». Como última instancia Turriano recomienda: «Y no haciendo el dicho canal navegable de Guadalete a Guadalquivir, el último remedio es pasar la contratación de Sevilla a Xerez, y que los barcos suban desde el Puerto o desde el Salado a la dicha ciudad, enderezando el dicho Guadalete, cortando sus vueltas y haciendo el canal de media legua a la dicha ciudad, como dicen fue pensamiento del Señor Rey Don Felipe II, que esté en gloria, abuelo de V.M.»²³. Alusión, ésta, al proyecto

²² A.M.C. Actas del Ayuntamiento. *Apud.* A. DE CASTRO, *op. cit.*, págs. 18 y 19.

de canal de Felipe II al que hemos hecho referencia más arriba.

Del conflicto de intereses existentes en rededor de este proyecto, Domínguez Ortiz ofrece esa opinión: «Sevilla era favorable al proyecto, y también Jerez y el Puerto de Santa María, que esperaban beneficiarse con la apertura de la nueva ruta; Sanlúcar, y su señor, el influyente Duque de Medina Sidonia, contrariaban la idea por los evidentes perjuicios que de ella la resultarían, y Cádiz era tan enemiga de las pretensiones del Puerto como de las de Sanlúcar, pues su aspiración era el abandono del Guadalquivir y de Sevilla»²⁴. La discordia entre el Duque Medina Celi, señor del Puerto, y los mercaderes de Jerez, al poner el de Medina Celi elevados derechos al paso de los buques cargados en Jerez y que descendían por el Guadalete, hizo que los jerezanos, deseando solventar la servidumbre, extendieron los planes de canalización y emprendieron la unión del Guadalete con el río Salado o de San Pedro, pero el Duque de Medina Celi logró se abandonasen las obras. Las que se habían iniciado para unir los ríos Guadalquivir y Guadalete serían también torpedeados, y, más tarde el ministro Patiño ordenó se cegasen las efectuadas²⁵.

El Veinticuatro de Jerez, Gaitán de Torres publicó en 1625 sus *Reglas para el gobierno destes Reinos y de los de las Indias*, en el que acusaba los pro-

blemas de la barra de Sanlúcar y reclamaba para la Bahía de Cádiz la carga de las flotas y galeones que salieron para las Indias. Con respecto al fracaso de la canalización Guadalquivir-Guadalete dice Gaitán de Torres fue debido a la oposición de «algunos oficiales de Sevilla»²⁶ que presupuestaron por muy alto el costo de la obra a fin de boicotarla.

¿Cuál fue, entonces, el papel concreto de Juan de Oviedo, uno de los «oficiales de Sevilla»? Es evidente que la presencia de Juan de Oviedo, ingeniero del Rey pero antiguo Maestro Mayor de Sevilla, y de Andrés de Oviedo, sucesor suyo en ese cargo, fue importante en la redacción del primer informe que hemos referido.

¿A quién favorecía? En primer lugar a Sanlúcar, es decir, al Duque de Medina Sidonia. ¿Y a Sevilla?. Situándose en aquel momento cabe pensar que ésta fuese contraria a las obras de canalización Guadalquivir-Guadalete, pues éstas hubieran significado potenciar a la Bahía de Cádiz con las Indias, aparte de los ya mencionados beneficios para la exportación jerezana, en detrimento del monopolio sevillano.

Pero también hemos de hacernos una pregunta. La canalización proyectada, y dando la razón a Turriano, de haberse realizado con la debida magnitud, incluyendo el mejoramiento de las condiciones de navegación hasta Sevilla, ¿no habría evitado el estrangulamiento del tráfico naval de Sevilla debido a las dificultades que los buques de mayor calado encontrarán para navegar por el río, con lo que las flotas americanas debieron menguarse de buques y carga para remontar el Guadalquivir, y después provocando el traslado a Cádiz de la Casa de Contratación y el hundimiento del Puerto de Sevilla?

Con nuestra actual perspectiva histórica este razonamiento resulta obvio, y en ese sentido opina Domínguez Ortiz, para quien los «oficiales de Sevilla», citados por Gaitán de Torres, «no represen-

²³ Este escrito lleva fecha de 14 de mayo de 1624. A.M.C. Actas del Ayuntamiento. *Apud.* A. DE CASTRO, *op. cit.*, págs. 20 y 21. Leonardo Turriano redactó dos meses después en Madrid nuevo informe: *Parecer que da Leonardo Turriano ingeniero mayor de Portugal sobre la navegación del río Guadalete a Guadalquivir y a Sevilla, en Madrid a 17 de julio de 1624*, tomo V, Madrid, 1844, págs. 189 y 192. Entre el escrito de 14 de mayo y el 17 de julio existen muy pocas diferencias; el segundo es prácticamente, una repetición del primero a excepción de algunas palabras suprimidas o sustituidas, la diferencia más significativa es la elevación de un veinte por ciento, de 10.000 a 12.000 ducados, el coste del movimiento de cuatro mil pies de tierra. (Los párrafos que citamos corresponden, el primero y el tercero a la transcripción del Castro, documento A.M.C., el segundo y el cuarto a la transcripción de Fernández Navarrete, documento B.N.M.).

²⁴ DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: *Op. cit.*, págs. 140-141.

²⁵ DOMÍNGUEZ ORTIZ cita como fuentes a A. DE CASTRO, *Historia de Cádiz*, libro 8.º cap. 2.º y Gabriel de Aranda, *Vida del Cardenal D. Agustín Espínola*, Sevilla, 1863, cap. XII, A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, *op. cit.*, pág. 141.

²⁶ GAITÁN DE TORRES: *Reglas para el gobierno destes Reynos y de los de las Indias*, Xerez, 1625. *Apud.* A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, *op. cit.*, nota 15, pág. 141. Dice Gaitán de Torres en dicha obra: «me hallé presente a todas cuantas medidas, nivelaciones y diligencias se hicieron»; sin embargo no aparece citado en la relación de asistentes a ellos que hemos transcrito del A.M.C. lo que no significa que no acompañase a los sí citados.

taban a Sevilla, sino que fueron contratados a título particular por el Duque de Medina»²⁷. Pero, sin despreciar la conexión que Juan y Andrés de Oviedo tuvieron con el Señor de Sanlúcar (ya vimos como fue Juan de Cádiz para inspeccionar los fuertes del Puntal y Matagorda, llamado por el Capitán General del Mar Océano, el propio Duque de Medina Sidonia), no parece nada lógico que en sus decisiones en el asunto del canal fuesen contrarios a los intereses que Sevilla tuviese entonces, siendo uno Maestro Mayor en activo y otro en igual puesto de servicio a la Ciudad poco antes y por largos años. Además el escrito de Andrés de Oviedo al Cabildo de Sevilla de 1622 al que antes nos referimos es claro en ese sentido. Por eso, me atrevo a contravenir la conclusión del profesor Domínguez Ortiz, y, provisionalmente, afirmo que Sevilla, amén de Sanlúcar, logró evitar lo que consideraba

entonces un perjuicio para sí, nueva prueba de cómo las rivalidades egoístas condujeron a la persistencia de condiciones atávicas en el territorio, y al consiguiente estancamiento económico.

En las deliberaciones de la comisión, a la hora de redactar el informe final, prevalecieron, pues, no cabe duda, las opiniones de Juan y Andrés de Oviedo, sobre las de Joseph Gómez de Mendoza y Joseph de Montenegro, que lógicamente serían propensos a defender los intereses de Cádiz. Leonardo Turriano firmando el informe colectivo y escribiendo posteriormente y por su cuenta otro bien distinto, muestra con claridad que no sería pequeña la tensión, en aquellas deliberaciones, entre intereses y lugares; de un lado el Rey (Puerto Real), de otro las ciudades (Sevilla, Cádiz y Jerez) y los señores de Medina Celi (Puerto de Santa María) y de Medina Sidonia (Sanlúcar de Barrameda).

²⁷ DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: *Op. cit.*, nota 15, pág. 141. Los vínculos de Juan de Oviedo con la casa ducal de Medina Sidonia se traducen en las obras ejecutadas en Sanlúcar. Véase, Alfredo J. Morales, «Alonso de Vandelvira y Juan de Oviedo en la iglesia de la Merced de Sanlúcar de Barrameda», en *BSAA*, XLVII, 1981, págs. 307-320.

²⁸ José Gómez de Mendoza figura en su testamento como «yngeniero e maestro mayor militar por el rey nuestro señor de las fortificaciones de la ciudad de Cádiz», declara haber servido en las fortificaciones más de treinta años. Por ese documento sabemos que también diseñó en 1630 mejoras en la fortificación de Gibraltar. A.P.N.C., oficio 19, 22/4/1638, transcrito por E. Respeto Martín, «Artífices Gaditanos...», en *Documentos para la Historia del Arte en Andalucía*, vol. X, Sevilla, 1946, págs. 26-27.

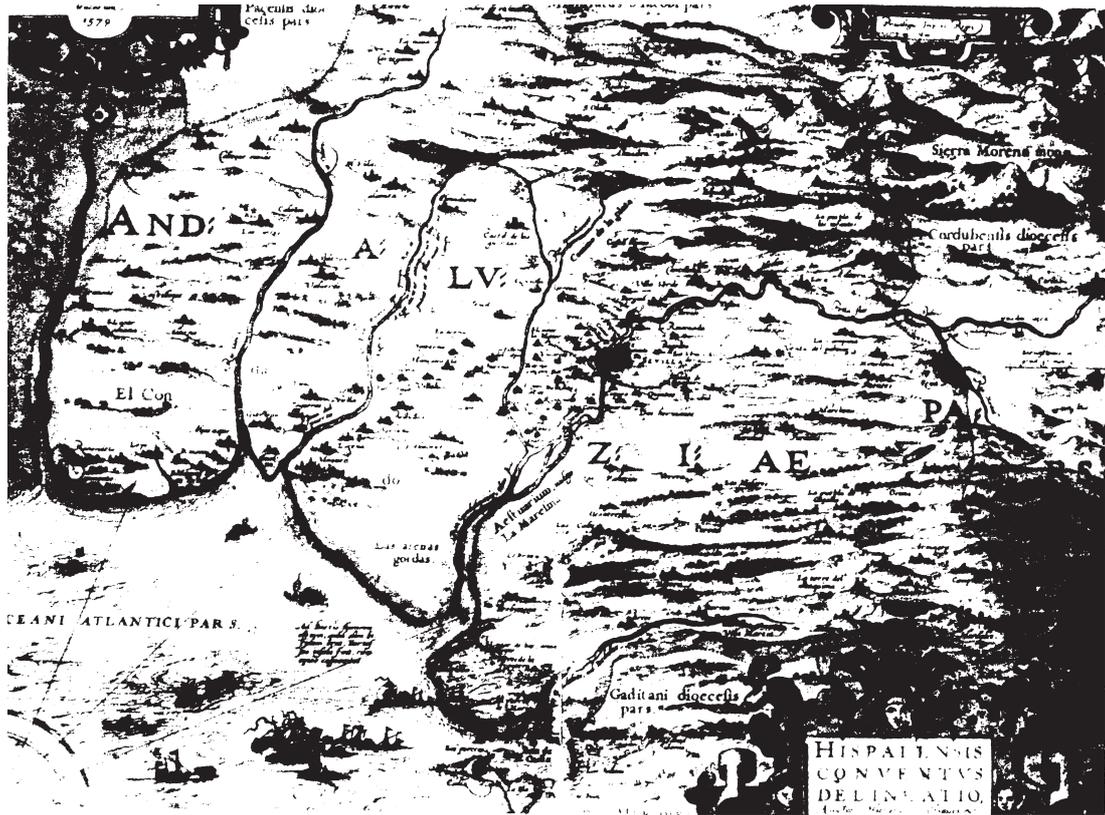


Fig. 1: *Hispalensis Conventus Delineatio*, por Jerónimo de Chaves (1579).

Detalle de un mapa de Andalucía del siglo XVIII donde se puede observar la distribución de los asentamientos de población que bordean el Guadalquivir desde el norte de Sevilla hasta su desembocadura. Es curioso que ciertos lugares como cuartos, coperos o alcantarilla no aparezcan en mapas actuales de la misma escala.



Fig. 2: Mapa del Golfo de Cádiz por Lucas Jansz Waghenaer en 1584-1585.

Hipótesis de canal de construir entre los ríos Guadalquivir y Guadalete, según las indicaciones de los informes de 1624.