

— 3 —

**EL COMPONENTE NAVAL
DEL PUERTO DE SANTA MARÍA:
DE LAS GALERAS A LA GUERRA
DE LA INDEPENDENCIA**

*Por D. José Cervera Pery.
Auditor del Cuerpo Jurídico Militar.*



*D. José Cervera Pery.
Auditor del Cuerpo Jurídico Militar .*

Licenciado en derecho por la Universidad Complutense de Madrid, y en Historia por la Universidad de Cádiz, Titulado Oficial de Periodismo, Diplomado en Derecho Marítimo y en Altos Estudios Internacionales, General Auditor del Cuerpo Jurídico Militar, Asesor de la Dirección del Instituto de Historia y Cultura Naval, Correspondiente de la Real Academia de la Historia, Numerario de la Académie Belgo-Spagnole d'Historie, antiguo profesor de la Escuela de Guerra Naval y Auditor de la Flota, Gran Cruz de las Órdenes de San Hermenegildo y del Mérito Naval, Comendador de las de Isabel La Católica, Mérito Civil y África, Premio Marqués de Santa Cruz de Marcenado (Ministerio de Defensa).

3 · EL COMPONENTE NAVAL DEL PUERTO DE SANTA MARÍA: DE LAS GALERAS A LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA

*Por D. José Cervera Pery.
Auditor del Cuerpo Jurídico Militar.*

Las relaciones entre el Puerto de Santa María y la Marina española han sido constantes y mantenidas durante muchos siglos. Fundada por Alfonso X el Sabio y convertida «en objeto de su predilección», la ciudad presentaba características geográficas y económicas que la señalaban como lugar necesariamente llamada a convertirse en un puerto marítimo de primer orden al contar con unas condiciones naturales relevantes. De un lado la ría que forma la desembocadura del Guadalete; asomada a la bahía de Cádiz, ancha, de aguas generalmente tranquilas, muy protegida de vientos y eventuales ataques; de otro, la abundancia de sal, elemento vital para la navegación, debido tenerse en cuenta igualmente el amplio censo de marineros, caladores, carpinteros de ribera y otra gente de mar, consecuentes a la repoblación impulsada por el Rey sabio con habitantes de otras regiones, sobre todo cántabros.

Así el Puerto pasó a convertirse en villa de señorío en 1284, debido a la continua amenaza de los norteafricanos, y Sancho IV concedió a micer Benito Zaccarias famoso navegante genovés el primer señorío de la villa, más una fuerte suma de dinero a cambio de que guardara el Estrecho con doce galeras. A partir de entonces la galeras serán consustanciales a la vida de la ciudad, en los grandes acontecimientos y en el quehacer cotidiano, y su memoria pervive en la Plaza de las Galeras, abierta frente al Guadalete y en la Fuente de las Galeras Reales, último vestigio de aquellos tiempos

en los que las aguadas de las flotas eran un hecho común en la ciudad.

Se ha escrito repetidas veces que las galeras son embarcaciones destinadas a las navegaciones por el Mediterráneo. Sin embargo durante todo el siglo XIII, de tan amplia trascendencia para la Reconquista del sur de España, el Puerto fue internadero de las galeras reales hasta que en 1668 –durante el reinado de Felipe IV– la progresiva obstrucción de la boca del río que tanto dificultaba la entrada como la salida de los barcos determinó su salida para Cartagena.

El término galea o galera, frecuentemente empleado desde el siglo X se circunscribe a un dromón ligero y muy veloz armado con un solo orden de remos. Es nave utilizada en misiones de información, vigilancia, enlace y transmisión de órdenes, haciéndose también uso de ella para el transporte del correo oficial. La galera con el tiempo aumentará de tamaño y potencia conservando sin embargo su ligereza y maniobrabilidad. Durante toda la Edad Media, incluso más allá de ella, será en el Mediterráneo la nave de combate por excelencia y al menos una buena parte de ellas mantienen hasta mediados del siglo XIV dos órdenes de remos que se apoyan en el orden inferior en falucheras abiertas en el costado y en el superior en la postiza, permanencia del viejo «parodos» griego o romano, aunque otras tienen ya un solo orden de remos. La galera continuará de ordinario aparejada con velas latinas en su arboladura compuesta por uno o dos palos. Por su porte y fortaleza se dividían en tres clases; gruesa, bastarda y sutil, todas con tres palos y con veintiocho, veintiséis y veinticuatro bancos respectivamente con tres remeros cada uno a causa del mayor puntal del casco.

Al finalizar el siglo XV aparecen las últimas naves de remo del tipo galeras y destinadas a las navegaciones de altura. Solían tener unos cuarenta y cinco metros de eslora, por seis de manga y dos y medio de puntal, ofreciendo la particularidad de que cada remo era manejado por varios hombres, lo que les permitió alcanzar cierta velocidad. Pero la evolución y desarrollo de los barcos continuó progresivamente, culminando con los galeones de complicada arboladura,

buques grandes, aparatosos y pesados, verdaderas fortalezas navales, que llegaron hasta mil toneladas, cosa inusitada entonces, pero muy poco marineros.

Siguiente el hilo conductor de esta historia del Puerto a través de su componente marítimo o naval, su primer señor, Micer Benedetto Zaccarías, no dio lustre a su apellido en el desempeño de su gestión. Ambicioso y voluble como todos los señores de su época, prefirió el almirantazgo francés al castellano por lo que roto el contrato y sin cumplir la condición base de la enajenación del Puerto, volvió éste a poder la Corona, aunque por poco tiempo, porque como escribe Hipólito Sancho, era necesario un brazo fuerte que velara y defendiera la costa, y Sancho IV creyó encontrarlo en el héroe de Tarifa, Alonso Pérez de Guzmán, el Bueno, a quien dio por recompensa –y en realidad en carga al mismo tiempo–, toda la zona costera comprendida entre el Guadalquivir y el Guadalete con el Puerto de Santa María, y los castillos de Rota, Trebujena, Chipiona y Sanlúcar, rehechos y poblados por aquél. Guzmán sería por tanto el segundo señor del Puerto, aunque no permaneció mucho tiempo la ciudad en la Casa de Guzmán, pues concertado el matrimonio de doña Leonor, hija de don Alfonso, con Luis de España –biznieta del Rey sabio– se le dio en dote la mitad del Puerto con su señorío, pero en 1368 se incorporó la ciudad a los dominios de la Casa de Medinaceli, vínculo importante éste, porque dota de una mayor complejidad las relaciones en ocasiones muy tensas, entre las distintas administraciones que confluyen en El Puerto; así, si el volumen de negocios y el beneficio económico para la ciudad eran evidentes, la contrapartida era el fuero militar independiente de la Jurisdicción Ordinaria que gozaban en tierra la gente de galeras, «que constituirían un pequeño mundo aparte, con jurisdicciones propias y amplios privilegios». La dependencia de la Capitanía General del Mar Océano tenía mucho que ver en ello.

Los conflictos jurisdiccionales denotan, por tanto la influencia de la Real Armada en El Puerto. El duque de Medinaceli que ostentaba el señorío, poseía tierras, casas, la facultad de nombrar los oficios municipales y el derecho a percibir las alcábalas. Sin embargo la presencia de la flota alteraba drásticamente esta situación; los hombres

de las galeras protegidos por el fuero militar eludían abiertamente el pago de los impuestos y así no solo los soldados se ocupaban de negocios sino que muchos tratantes sentaban plaza en las galeras para beneficiarse de estos privilegios. El fraude para la hacienda señorial era evidente y se denunciaban los hechos con frecuencia.

Un suceso importante para El Puerto lo constituyen las expediciones a África que entre bélicas y comerciales suponen desde finales del siglo XIII uno de los más saneados ingresos y acaso el principal medio de vida de las dos poblaciones incrustadas en la bahía gaditana; El Puerto y el propio Cádiz. La gente que tripulaba estas Armadas eran en su mayor parte originarias del Puerto y Sanlúcar como expertos conocedores de aquellas aguas, y así lo hace constar en un interesante memorial el cardenal Cisneros en 1506. El Puerto y Cádiz suministraban los marinos y los barcos y Jerez los hombres de guerra. Hay constancia de estas expediciones como las de Juan Sánchez, alcalde de Rota que formó su Armada en la ría del Puerto, pero sobre todo la de Carlos Varela, alcalde y corregidor de la villa y al mismo tiempo celebrado marino. Estas expediciones por cuanto significaban producían un intenso movimiento mercantil que atrajo a la villa del Puerto marineros de diferentes regiones españolas y aún extranjeros, como el famoso Juan de la Cosa que procedente de Santoña hizo enteramente en El Puerto de Santa María su famosa carta. También residiría en El Puerto durante un tiempo Americo Vespucio el navegante que falsificó las relaciones de otros y logró que el nuevo continente perpetuase su memoria con el nombre de América que en buena lógica debió llamarse Colombia.

Un acontecimiento de la mayor importancia es la estancia de Colón en El Puerto durante los preparativos del segundo viaje que habría de zarpar de Cádiz en 1493 lo que evidencia el importante papel que El Puerto va a jugar en la gran empresa colonizadora. Pero aunque Colón había aparecido en la villa atraído bien por el auge de su vida marítima o bien por la fama de mecenas de su señor don Luis de la Cerda, duque de Medinaceli, esto debió ocurrir sobre 1486 y el propio Duque lo alojó en su casa pero no favoreció en la medida que Colón quería sus proyectos tanto por razones económicas como políticas, y Colón buscó nuevos y más poderosos apoyos al fin con-

seguidos por la directa intervención de los Reyes Católicos. Tal decisión real de hacer las expediciones en beneficio de la Corona privaron al Puerto de Santa María de la gloria de que desde su ría partiese la primera expedición descubridora. Pero los vínculos de cooperación existieron, ya que la carabela *Santa María* se encontraban habitualmente en el Guadalete pilotada por su capitán y propietario Juan de la Cosa. Ninguna expedición salvo la de 1492 reviste la importancia de la preparada y zarpada del Puerto en 1499 bajo la dirección militar de Alonso de Ojeda y la náutica de Juan de la Cosa, cuyos trabajos cartográficos no han sido superados por ningún contemporáneo y en El Puerto está datado el más significativo documento de la historia cartográfica española.

Pero es la presencia de las galeras en El Puerto, la que otorga una especial fisonomía a la ciudad y la asocia a nombres tan destacados como los de don Bernardino de Mendoza, capitán general en 1549 que hizo frente a Dragut en el Estrecho y recogió a las tropas evacuadas de Arcila cuando iba en su socorro, don Álvaro de Bazán que no pudo impedir que en 1559 unos turcos que habían penetrado en la bahía gaditana combatieran a su galera capitana y entrando en Rota la quemaran junto a otros pataches y embarcaciones menores; don Juan de Mendoza general de galeras que en 1560 sostuvo un pleito con el cabildo jerezano sobre el suministro de madera para el apresto de su Armada; don García de Toledo que a la muerte de don Francisco de Mendoza preparó desde El Puerto la toma del Peñón de Vélez. Don Luis de Requesens, comendador mayor de Castilla, y general de Galeras, inspirador del proyecto convertido más tarde en realidad, de crear la jurisdicción eclesiástica privativa de la Armada unida a la cofradía de galeras por él fundada en el invernadero de El Puerto con capilla en la Marina. Don Sancho de Leyva que había sido ya cabo general de las galeras en tiempo de don Francisco de Mendoza, don Gil de Andrade, general de galeras que residía de asiento en el invernadero del Puerto en 1576, nuevamente don Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz que había sucedido a Gil de Andrade en el mando de las galeras y vivía en El Puerto de Santa María, si bien las necesidades de la guerra con Portugal le forzaron ausentarse. Pero del Puerto salieron las galeras con las que emprendió la conquista de las islas Terceras derrotando al preten-

diente de la corona de Portugal, don Antonio, prior de Crato, y por último don Martín de Padilla, conde de Santa Gadea y adelantado mayor de Castilla, con la que se termina la serie de estos generales pues su gobierno fue muy dilatado durando hasta su muerte en 1602. Su actuación contra Drake después del intento de saqueo de Cádiz y su bahía en 1579 es una página gloriosa que le coloca a la altura de sus predecesores, todos insignes marinos y con los que el Puerto tiene contraída una deuda de gratitud. Todos fueron residentes en el Puerto, pasearon sus calles, admiraron la belleza de sus templos y de sus plazas y fueron en todo bienhechores de la ciudad que gustosa y honrada les daba albergue.

Pero la presencia de las galeras en el Guadalete –todo hay que decirlo– complicó un tanto la vida en El Puerto por la dualidad de autoridades que a consecuencia de ello existieron de lo que se originaron numerosos conflictos sobre todo durante el puntilloso siglo XVII. Nombrado capitán general de la Armada don Antonio Luis de la Cerda, duque de Medinaceli, consigue de Felipe IV una Real Cédula (12 de enero de 1650) en la que se describe expresamente la situación. Para mayor comodidad en la lectura la expresamos en el lenguaje actual:

Con ocasión de invernar mis galeras de España en El Puerto de Santa María y muchos vecinos por eximirse de la jurisdicción ordinario y gozar del fuero militar se alistaban por soldados de las dichas galeras, gozan y llevan gajes míos estándose en sus casas y cuando han de salir a la mar desaparecen o finguen achaques con qué quedarse y pocos o ninguno son de provecho para la guerra, y con este pretexto se excusan de las cargas de la república y dejan de aprender oficios y labrar y cultivar la tierra de que se sigue el daño que viéndose holgazanes y aparados del fuero militar pierden el respeto por la justicia y cometen grandes insultos y delitos en perjuicio de la gente principal y quieta (...) Que no se prohíba a los vecinos de dicho Puerto de Santa María el asentar plazas en las dichas mis

galeras de España, pero que sea con calidad que los que estuvieren estén precisamente obligados a servirlos como deben y que no lo ejecutando se les borren porque no puedan gozar de las preeminencias y fuero militar que debieran.

Como puede verse la picaresca no estaba ausente en la vida local, con válvulas de escape muy determinadas. La presencia de las galeras motivaba ciertos desafueros que preocupaban desde el Rey a los funcionarios encargados de hacer cumplir las leyes. Pero las galeras eran consustanciales al desarrollo y progreso portuense.

En 1729 El Puerto pasa a la Corona, aunque hasta 1761 no se firmará la definitiva renuncia del duque de Medinaceli a su jurisdicción y el pago de una indemnización establecida en cuatro millones de reales, esgrimiéndose como uno de los elementos justificativos para esta retrocesión, el valor defensivo y estratégico de la ciudad –acreedora de los apoyos estatales– y el enojoso pleito de la dualidad de jurisdicciones que entorpecían las constantes de una evolución reglada.

La presencia de las galeras reales en la desembocadura del Guadalete van a asignar al Puerto como sede de la Capitanía General de la Mar Océana, cargo cuya delimitación en principio es confusa pues en 1500 los Reyes Católicos lo habían creado como institución militar de ámbito territorial superior, y durante el periodo de los Austria irá concentrando más poder. Las reformas borbónicas le concederán el grado más elevado dentro de la jerarquía militar y ostentará el mando de todas las tropas situadas en su provincia. En la estructura orgánica de la época borbónica había capitanes generales en Aragón, Cataluña, Valencia, Mallorca, Granada, Andalucía, Canarias, Extremadura, Castilla la Vieja y Galicia. Estos capitanes generales además de su función militar presidían las Audiencias de sus respectivos territorios, excepto dos de ellos, los de Andalucía y Extremadura, cuyos titulares no eran presidentes de las Audiencias de Sevilla y Cáceres. La Capitanía General de las costas del Mar Océano, ejércitos y reino de Andalucía que comprendía aproximadamente las actuales provincias de Sevilla, Cádiz, Huelva y la zona

de Antequera en Málaga, tenía su sede en El Puerto de Santa María, aun después del traslado del invernadero de las galeras desde El Puerto a Cartagena.

Puede decirse que esta ubicación de la capitanía general en la villa portuense dejó un saldo positivo en la ciudad, si bien tuvo la contrapartida de la carga económica del arrendamiento y los gastos de las casas donde vivía el capitán general, que comienza a tener un peso importante en la vida pública, sobre todo desde que la casa de Medinaceli abandonara El Puerto, y aunque no tenía competencia en los asuntos locales, se dibuja como poder moderador «que vigila la marcha de la vida local proponiendo unas veces iniciativas felices cuyo desarrollo celan y en ocasiones toman sobre sí» (Hipólito Sancho).

Aunque todos los capitanes generales en mayor o menor cuantía dejaron su huella en el desarrollo urbanístico y cultural de la ciudad contribuyendo a su engrandecimiento, quiero fijar mi atención en el conde de O'Reilly, que aunque no es marino, la historia del Puerto lo recuerda como el más representativo de los capitanes generales ilustrados, «no solamente por su amor a la cultura, a la beneficencia, al ornato público, a la elevación del nivel de vida para los necesitados y a la extirpación de los abusos, sino también por sus numerosas iniciativas y el modo un tanto autoritario de realizarlas, invadiendo las esferas de gobierno de sus subordinados. Esto que le causó no pocos disgustos y le puso en situación violenta en más de un caso, le hizo por otra parte el ídolo de sus gobernados que veían los resultados de su incesante labor». El cabildo quedó gratamente impresionado por la eficacia del capitán general y sobre todo porque las obras fueron a costa de su patrimonio sin que el municipio aportara un céntimo.

La llegada de O'Reilly al Puerto fue sin embargo acogida con ciertas reservas. Venía a sustituir al capitán general don Juan de Villalba y Angulo, un gaditano de familia distinguida muy estimado en la ciudad, pero desde el mismo momento de su llegada comenzó la labor de mejora de la infraestructura ciudadana, a un ritmo que puede calificarse de frenético, según el informe que él mismo elabora a la

vista del abandono en que se encontraba el empedrado de las calles que hacían sumamente incómodo el tránsito de carruajes y peatones y elige la significativa fecha del 24 de diciembre de 1774 para comenzar las obras de empedrado y recogida de basura y de aguas inmundas. No debió quedar muy satisfecho de las obras porque en febrero de 1775 retoma la acción de las mismas haciéndose cargo personalmente de su dirección. En esta fase se asfaltan y limpian las calles construyéndose dos nuevos sumideros y alcantarillas, reformándose la entrada de la ciudad por el camino de Jerez. De aquí la buena impresión del Cabildo ante el celo y eficacia del nuevo capitán general de la que ya hemos hecho referencia.

Una idea del modo de ser de O'Reilly y de su personalísimo gobierno, la da su intervención en la misión que en el año 1780 dio en El Puerto el beato Diego José de Cádiz, conferenciando con el predicador, llevando él mismo el estandarte de la Divina Pastora, marcando las limosnas que a la puerta del templo había de darse a los mendigos –pagadas de su peculio– y hasta indicando al cabildo de la ciudad como había de aprovechar llevándolas a la práctica, las enseñanzas del elocuente misionero que en su correspondencia no regatea al capitán general la parte que se le debía en los excelentes resultados que produjo la misión.

El interés urbanístico de O'Reilly no cesó tras la remodelación de la calle Larga «la más cómoda y hermosa que creo haya en Europa» según su propio criterio, y construirá y proyectará además un nuevo paseo para la ciudad urbanizando la orilla del río, un edificio para la pescadería, una cárcel, conclusión del camino de Jerez, un pontón para mantener la barra del río, un nuevo muelle más cómodo para la subida y bajada de carros y el puente levadizo sobre el Guadalete, su obra más importante y la más amarga, seguramente la causa de que se decidiera trasladar su residencia desde El Puerto a Cádiz.

Este puente levadizo era sobre todo la culminación de los proyectos del activo capitán general y fue bautizado en su honor como de «San Alejandro». En el acto de la inauguración el puente cedió y se hundió causando numerosas víctimas. El impacto en el ánimo del

conde fue tan acusado, que a partir de ese momento decide trasladar su residencia a Cádiz, ciudad de la que también era Gobernador. Y el 18 de mayo de 1780 comunicaba al Cabildo de Cádiz su llegada a la ciudad. Y allí continuó en su interés por la mejora de las obras públicas, aunque el aspecto gaditano no corresponda ya al contenido de esta conferencia.

El Puerto de Santa María no olvidó los desvelos de O'Reilly y en 1786 cuando ya hacía varios años que no residía en la ciudad, un acuerdo del Cabildo recoge todos los aspectos destacables de su dedicación. Y se vuelven a recordar las obras públicas que realizó «con particularidad la calle principal que cruza toda la ciudad y está enlosada, formando su rectitud una agradable perspectiva con el paseo de la alameda y el camino nuevo». Pero quizás el detalle más interesante de este acuerdo, sea la descripción personal que el Cabildo hace del capitán general: «Su trato afable y humano para toda clase de gentes, haciéndose accesible sin bajeza, respetable sin orgullo y exacto servidor del Rey.»

Pero a pesar de todo este amplio despegue urbanístico y cultural, El Puerto de Santa María –como describe Comellas– había estado ensombrecido por Cádiz durante todo el siglo XVIII. No es que no hubiera progresado –y se han dado evidentes pruebas de ello– como todos los pueblos de la bahía, pero Cádiz absorbía por lo menos el 90 por ciento del movimiento total de la zona, hasta que a consecuencia de unos hechos ocurridos a miles de kilómetros de distancia los términos se inviertan. Casi con secreta satisfacción lo advierte un testimonio portuense de la época: «la población ha ido aumentando –dice– y hoy día mucho más por la decadencia del puerto de Cádiz».

El Puerto de Santa María no atrae mano de obra por su prosperidad agrícola ni tampoco por su industria, pero por el contrario el comercio y más concretamente la actividad portuaria da trabajo a los dueños y tripulantes de barcos, a los carpinteros de ribera, los calafates, los cargadores de muelles, los encargados de los numerosos almacenes. Bodegas, almacenes y actividad portuaria serán por tanto las señas de identidad de El Puerto de Santa María que desde su arran-

que como internadero de galeras, su sede como capitán general de la Mar Océana, su desarrollo urbanístico del siglo XVIII, hasta los angustiosos días de la guerra de la independencia española –con marinos portuenses de tan destacado papel en ella como Uriarte, Capaz, Cañas, etc.– marcarán hitos de recia personalidad y sobre todo darán lustre y esplendor a la historia de un pueblo cuyas constantes de grandeza han sido también sus propias servidumbres.