

EL PRIMER ABASTECIMIENTO INTEGRAL DE AGUA POTABLE A EL PUERTO DE SANTA MARÍA (SIGLO XVII)

Resumen: En contra de lo que se pensaba hasta ahora, la primera red de abastecimiento que distribuyó agua potable a domicilios particulares y conventos en la ciudad de El Puerto de Santa María data del siglo XVII, en vez del siglo XVIII. Además de fijar este sugerente adelanto, Caballero Sánchez ha identificado la parte del complejo del acueducto subterráneo de La Piedad realizado entre los años treinta y cincuenta del siglo XVII. Aparte de otras consideraciones, esta aportación constituye un nuevo y notable dato sobre la importancia del siglo XVII en la historia de El Puerto.

Palabras clave: abastecimiento de agua, comercio indiano, obras públicas, presidio de Cádiz, siglo XVII.

Abstract: Contrary to what was thought until now, the first water supply network which distributed drinking water to private homes and convents in the city of El Puerto de Santa María dates from the 17th Century instead of the 18th Century. Besides fixing the date for this suggestive advance, Caballero Sánchez has identified the part of the *La Piedad* underground aqueduct as being built between the thirties and fifties of the 17th Century. Apart from other considerations this contribution constitutes a new and significant piece of information on the importance of the 17th Century in the history of El Puerto.

Keywords: Cádiz prison, public works, Spanish-American trade, water supply, 17th Century.

Comentar cualquier detalle sobre el acueducto de La Piedad atrae irremediablemente la curiosidad de muchas personas, tanto de aquellos que han estudiado o tratado en alguna ocasión el tema, como de los que simplemente se interesan por conocer un aspecto más de nuestro patrimonio histórico. Lo cierto es que difícilmente podemos pasar de largo sobre los aspectos que rodean al acueducto sin que nos lleve a formular preguntas que hagan profundizar en la complejidad del mismo y sus manantiales en La Piedad.

Es precisamente el estudio y el conocimiento de la zona a través del trabajo de campo y de la investigación archivística a lo largo de muchos años lo que ha motivado que desde el Centro Municipal del Patrimonio Histórico se haya abordado un estudio sincrónico y diacrónico del funcionamiento e implicaciones económicas y sociales de un área tan amplia como lo que dominamos: “el complejo hidrológico de los manantiales de la Piedad”. Una superficie que como área de captación y abastecimiento de aguas potables del núcleo urbano de El Puerto de Santa María se remonta a los siglos XVI-XVII y que con toda proba-

* Historiador. Centro Municipal del Patrimonio Histórico de El Puerto de Santa María
Fechas de recepción y aceptación del estudio: 7-II-2006 y 22-VI-2006.

bilidad fue aprovechada por asentamientos humanos de la zona en épocas Antigua y Medieval.

Fruto de estos estudios es el presente artículo, que no intenta ser la versión definitiva de los trabajos de captación y abastecimiento de aguas potables al área urbana de El Puerto de Santa María en el siglo XVII, sino un avance de las investigaciones que estamos llevando a cabo desde el Centro Municipal del Patrimonio Histórico con relación a un tema tan apasionante y fundamental para el desarrollo de una sociedad como es el agua.

De lo publicado hasta ahora sobre el acueducto conocemos las obras y los costos financieros en la primera mitad del siglo XVIII y los testigos materiales que se han conservado del mismo. No cabe duda de que la envergadura de los trabajos de ingeniería fue muy importante y que los elementos arquitectónicos que nos han llegado son de primerísimo orden. Tanto es así que forman parte del paisaje urbano y rural de El Puerto. Elementos como la caja de reparto de aguas (en el paseo de la Victoria) y la fuente de las Galeras, ambas con placas conmemorativas que hacen alusión al esfuerzo y la importancia de la obra para la ciudad así como a los artífices que en ella pusieron su empeño son dos significativos ejemplos.¹

Primeras noticias de la Obra de la Fuente del siglo XVII

La primera noticia que tenemos de la conducción del siglo XVII nos viene dada por el inicio de la nueva conducción del siglo XVIII.

Toda la gran “obra de la Fuente” del siglo XVIII tenía como punto de partida la necesidad de mejorar un sistema nefasto de captación de aguas que se había quedado obsoleto y era causa de elevados gastos por las reparaciones continuas que precisaba. El objetivo final era distribuir el agua por la ciudad con distintos puntos de abastecimiento para el público en general. Es, en conclusión, un ambicioso y moderno programa de abastecimiento urbano que quedó culminado en la primera mitad de la centuria.

A comienzos del siglo XVIII la fuente principal de abastecimiento de agua, conocida como la “fuente Vieja”, de la cual manaba un caudal muy escaso, se encontraba en un lugar lejano y perdido, como era el olivar de la Victoria, a las

1 González Beltrán, J. (1989).

afueras de la ciudad. Todo ello, al parecer, era motivo de malestar en la ciudadanía por la incomodidad e inseguridad de la zona, pero ¿fue realmente así?, ¿un solo punto de abastecimiento para toda una ciudad?, ¿en qué consistió realmente la obra de la fuente del XVII? ¿En qué se fundamentó? ¿Se hizo un planteamiento de abastecimiento urbano en el siglo XVIII por primera vez?

Haber tomado hasta ahora como punto de partida una fuente que podríamos decir que estaba al borde del colapso así como la complejidad de las obras dieciochescas y los testigos de las mismas que nos han llegado, ha dado lugar a que la imagen obtenida con referencia a la “Obra de la Fuente” del siglo XVII haya quedado difuminada y ensombrecida ¿Se han conservado restos materiales?

Precisamente, contestar a las preguntas formuladas, entre otras muchas que surgirán, y sacar del olvido un sistema de captación y abastecimiento como el del siglo XVII, que fue el origen y el modelo para sucesivas intervenciones y mejoras de la canalización, será el objeto del presente trabajo.

Los orígenes de la obra como tal se encuentran en la traída de aguas del siglo XVI, tema que abordaremos con más detalle en otra ocasión², ya que entonces se tenía como objetivo solucionar un problema de salud pública, abasteciendo a la población de agua apta para el consumo humano y así evitar la utilización de aguas procedentes de pozos y aljibes. Por otra parte, la Corona tenía un interés especial de solucionar el problema del abastecimiento de aguas potables del “presidio” de Cádiz, ya que éste carecía de pozos suficientes y se abastecía fundamentalmente del agua recogida en aljibes; y, por último, se necesitaba facilitar la aguada de las embarcaciones de la Armada, Flota de Indias y el comercio en general³

La solución a tales necesidades se llevó a cabo con la construcción de una canalización de las aguas desde los manantiales de Sidueña y Fuente del Algarrobo⁴, que las trajo hasta la ciudad.

Todos sabemos que el paso del tiempo hace mella en las infraestructuras públicas de todo tipo y que estas necesitan de continuos mantenimientos, reparaciones y en ocasiones reformas que afectan a toda o gran parte de las mismas.

2 La Traída de aguas del siglo XVI es el inicio del abastecimiento de El Puerto de Santa María en la Edad Moderna. La comprensión de la misma conlleva cerrar un periodo. Para ello esperamos en breve publicar los resultados de los trabajos de investigación.

3 Archivo Municipal de EL Puerto de Santa María (en adelante A.M.E.P.S.M.) Sección Papeles Antiguos, legajo 1622.

4 A.M.E.P.S.M., Sección Papeles Antiguos, legajo 1622.

Por lo tanto, durante un siglo fueron muchas las intervenciones y también muchas las soluciones a los problemas generados por el uso de la propia conducción de una ciudad en continuo desarrollo social y urbanístico.

El Puerto de finales del siglo XVI era una ciudad importante que rondaba los 8.000 habitantes. Sus límites se extenderían probablemente desde el castillo de San Marcos (Sur) hasta el Convento de Espíritu Santo (Norte) y desde la Ribera del río Guadalete (Este) hasta el límite marcado por las calles Cielos, Vicario, Plaza de la Iglesia y Santa Lucía (Oeste). En cambio, El Puerto de finales del s. XVII, duplicaba la población, había rebasado los límites del siglo XVI y prácticamente entonces queda conformada lo que actualmente denominamos ciudad histórica. Es decir, la ciudad se ha extendido por detrás de las calles Cielos, Vicario, Plaza de la Iglesia y Santa Lucía, y por el sur los límites se han extendido hasta la calle de los Moros.

Primeras reformas de la conducción urbana. Comienzan los problemas (1607-1613)

A comienzos del siglo XVII, por parte del cabildo municipal, se plantea llevar el agua hasta la plaza de la Iglesia partiendo para ello desde la fuente principal que se encontraba frente a la calle Larga. El proyecto y ejecución es del maestro de obras Francisco Díaz. La obra en sí podríamos considerarla como un alarde urbanístico, y de prestigio para la ciudad, ya que ésta culminaba en una magnífica obra de cantería labrada en la que se encontraban esculpidas las armas de la ciudad.⁵

La obra, como hemos apuntado, tenía su inicio en la fuente principal que se encontraba al final de la calle Larga, desde donde partió un nuevo ramal que conduciría el agua hasta la fuente nueva de la plaza de la Iglesia, con intenciones futuras de bajar un ramal por la calle de los Oficiales (actualmente Palacios) para hacerla llegar hasta la marina y facilitar la aguada de la flota de Indias y de la Armada, fundamentalmente.

Lo cierto fue que la obra, más que suponer un alivio para la población y embarcaciones, supuso multitud de quebraderos de cabeza; se podría decir que pasó de fastuosa a nefasta al poco de comenzar la misma, ya que no solamente produjo una disminución del caudal de la fuente principal de seis caños, (“y en

5 Sancho Mayi, Hipólito (1943).

la dicha fuente principal cuatro caños que no traen casi agua”⁶), sino del resto de la conducción. Esto fue achacado a la poca experiencia del maestro de obras, Francisco Díaz, como se recogía en la querrela criminal contra él presentada: “tomo la obra dando a entender que sabía nivelar y pesar el agua de ella y entendía semejantes obras”⁷. El no tener en cuenta los niveles apropiados para una correcta conducción arrastró a una serie de consecuencias en cadena, como el refluo de las aguas que llegaban a la fuente principal, la disminución del caudal, y la concentración y aumento de los niveles del agua en los almacenes de captación que se encontraban en el paraje de Sidueña.

Si a esto le unimos que el costo de la obra supuso más de 2.000 ducados, una quinta parte de lo que había costado el total de las obras de la traída y que no atendió a las consejos que se le daban (“continuó las obras a pesar que se le dijo que iba mal, gastó gran cantidad de aceite cal y caños y una fuente de gran costo”⁸) se puede entender que el malestar y la alarma social provocada fuera importante, hasta el punto de abrir una causa judicial contra Francisco Díaz por lo que se consideraba un delito contra la ciudad.

La solución a tanta calamidad la ofreció Cristóbal Rojas, ingeniero de la Corona, que por aquellos momentos se encontraba en la zona estudiando el sistema defensivo de la Bahía de Cádiz así como otras obras para la Armada. La fama que precedía al ingeniero Rojas era importante y tanto el cabildo como la Armada, pues en ello también estaba su interés, pusieron su esperanzas para que encontrase una solución.

Efectivamente, Cristóbal Rojas estudió y reconoció la conducción y llegó a las conclusiones que antes hemos apuntado, y recomendó hacer aliviaderos, sangraderas y cauchiles (en expresiones de la época) para no arruinar los almacenes o galerías que contenían el agua, dado el alto volumen que se estaba reteniendo. Además, apuntó otra serie de deficiencias como el que las cañerías estaban siendo invadidas por raíces de olivos, vides y por matorrales que no habían sido arrancados, a pesar de haberse pagado, en su momento, al inicio de las obras de la conducción. Y lo fundamental, origen de todos los problemas: eliminar el nuevo ramal que discurría por la calle Cielos.

6 A.M.E.P.S.M., Sección Papeles Antiguos, legajo 1622.

7 Ibidem.

8 Ibidem.

El capítulo final de la majestuosa fuente de la Plaza de la Iglesia culmina con el ofrecimiento de la cantería de la misma, para el uso que quisiera darle, al Prior de la Iglesia Mayor, en 1613.⁹

Con todo, la conducción necesitó de apoyo financiero para acometer el mantenimiento y costosas reparaciones mediante la concesión de la autorización por parte de la duquesa de Medinaceli de una sisa en la carne hasta completar 500 ducados y una “*prohibición*” de la Corona en 1615. Ante la amenaza de ruina de toda la conducción Lucas de Naba propuso en cabildo:

*“Por ser el daño muy evidente y esta arriesgo de perderse el edificio de las minas tan cargadas como están (...) que los diputados de la fuente llamen a todos los oficiales que entienden de la obra de la fuente en su compañía bajen luego a ver la dicha fuente”*¹⁰

Décadas de los 40 y 50: La gran obra de Fuente del Algarrobo

Tras la desafortunada intervención de Francisco Díaz en su intento de extender la canalización de agua por la calle Cielos, durante el primer tercio del siglo XVII, fueron continuas las obras de mantenimiento en distintos puntos de la “traída”. Éstas eran de distinta índole: rotura de caños por el paso de carruajes o reventones provocados por atascos fortuitos, etc. En las primeras décadas del s. XVII varios temporales azotaron en sucesivos inviernos El Puerto de Santa María. Estos provocaron graves problemas en la estructura en algunos edificios de la ciudad así como en caminos de acceso a la misma, y dejaron al descubierto la “encañadura”, lo que incidió directamente en la rotura de los caños de la conducción cuando atravesaba arroyos y caminos. La ruina fue de tal magnitud que la ciudad se dirigió al rey solicitando la concesión de un nuevo arbitrio para sufragar los gastos de una nueva canalización:

*“las arcas y encañadura de la dicha fuente se había quebrado y derribado y esa ciudad y sus vecinos padisian muchas necesidad porque dicha fuente no corría no tenía propios con que aderezar para rremedio a ellas y pidio y suplico le mandesemos nuestra carta prohibición”*¹¹

9 A.M.E.P.S.M. Actas de cabildo, año 1613, f. 173.

10 A.M.E.P.S.M. Actas de cabildo, año 1615, f. 281-282 v.

11 A.M.E.P.S.M., Sección Papeles Antiguos, legajo 1622 a.

La Provisión fue concedida el 15 de julio de 1630 autorizando a una prorroga del arbitrio de la carne, es decir se aplicaría una tasa de dos maravedíes sobre cada libra de carne vendida. Esto conllevó que inmediatamente se acometieran las obras de reparación necesarias, que paliaron en parte el problema pero que no dieron una solución definitiva. Lo que sí quedó patente fue el interés de la Corona por no dejar desabastecida de agua a la flota de galeras y la ciudad de Cádiz, no sólo porque los ingenieros militares reconocieran el estado de las cañerías como habíamos visto con anterioridad, sino porque la marinería de las galeras (cabos de guardia, marineros y moros, que es como se les denomina) interviene directamente como mano de obra en las faenas de reparación que ejecutan: apertura de zanjas, de cauchiles, etc. Esto era un modo de ahorrar en los gastos de las reparaciones, cuando estas necesitaban de un número considerable de personal para tareas de poca especialización. Un ejemplo de lo que decimos es que los moros cobraban medio real por peonada (la cuarta parte de lo que cobraba un peón albañil en las mismas fechas) y a parte recibían su ración alimenticia basada en sardinas y aguapié, distinta de la ofrecida al resto del personal¹².

El 15 de Julio de 1632 se concede un nuevo arbitrio y el 18 de Julio de 1633 se renueva. Pero en esta ocasión con la finalidad de llevar a cabo obras generales de reparación desde el nacimiento de los manantiales hasta la ciudad. Además se deja ver nuevamente el interés de la Corona imponiendo que se sigan las instrucciones de Cristóbal Aguilera, maestro mayor de las fuentes de la Villa de Madrid, al que le encargan que dé las recomendaciones oportunas para la obra de la fuente de El Puerto de Santa María. En septiembre de 1633, el maestro mayor Aguilera enumera diez condiciones que posteriormente serían incluidas en el pliego de condiciones para el remate de las obras. Éste es un documento sumamente interesante, puesto que expone las razones motivadas de cómo se deberían ejecutar las futuras obras de la conducción de la fuente del Algarrobo, en las que se aprecia claramente el traslado técnico aplicado en la villa de Madrid, en los denominados viajes de agua que abastecen a la capital desde época medieval. Estos conocimientos se observan claramente en la descripción que hace de cómo deberán ser los cuerpos de minas o galerías subterráneas de la obra de la fuente, que son claramente coincidentes con el viaje de agua de Madrid y el tramo inicial de galería, calzado con sillares de piedra arenisca, que recibe las aguas de las galerías de filtración. (ilustración 1).

12 A.M.E.P.S.M., Sección Papeles Antiguos, legajo 1622, libranzas.



Ilustración 1. Mina vieja, s. XVII.

Aguilera decía lo siguiente con respecto a la construcción de los “cuerpos de minas”:

*“Es condición que en todas las parte donde se hisiere cuerpo de minas se aya de fabricar de material del que all fuere más barato labrando sus pies derechos de manpostería de dos pies de grueso hasta altura de cinco pies y estando estos simientos en este estado sea de voltear su rosca de alcantarilla dandole su medio punto, dejandole entre las dos paredes cuatro pies como deben estar los demas con sus poyatos por los lados y el atajea en medio donde se ha de conducir el agua (...)”*¹³

Tramo que en el siglo XVIII aparece recogido en documentos, planos y dibujos como mina vieja o antigua, (ilustraciones 15, 17 y 18). La mina o minas, como se le denomina en toda la documentación, tienen una longitud de 240 varas con una calidad de ejecución material notable demostrada en la labra de la cantería y revoques de cal en los muros, por los que parecen que no ha pasado el tiempo. El minado se dirige hasta la primera caja de aguas y de ésta a la conducción que llegaba hasta a la ciudad.

Este primer gran almacén de aguas, receptáculo o punto de concentración de las mismas, es descrito por el maestro mayor de fuentes de Madrid de la forma siguiente “*y es condición que en la primera entrada de esta obra de las minas a de tener su escalera con su puerta para bajar con facilidad a ella*”¹⁴, lo que tiene la finalidad de favorecer las reparaciones de la conducción y ahorrar en gastos de mantenimiento. En parte viene dado por las continuas inversiones realizadas para asegurar el suministro de agua a la ciudad. Por ello lo justifica de la manera siguiente: “*(...) porque los fontaneros son como los retejadores que siempre quedan las casas con mas goteras que tenían y se hallaron cuando las fueron a reparar (...)*”¹⁵ Esto explica el interés por hacer una obra de mayor durabilidad por su construcción y su capacidad.

Si en décadas anteriores la falta de aliviaderos y de registros pusieron continuamente en peligro la seguridad y la integridad de las conducciones, ahora el maestro mayor de fuentes propone la construcción de cauchiles (puntos de registros y reparto de aguas a lo largo de toda la conducción) que ofrezcan comodidad para las tareas de limpieza y sogueo de la cañería: “*(...) y a la redonda su*

13 A.M.E.P.S.M., Sección Papeles Antiguos, legajo 1622 a, exp. nº 29.

14 Ibidem.

15 Ibidem.

*poyata para que se pueda bisitar y a cada lado de las cañerías un gueco para que quepa una persona”.*¹⁶

Otro elemento fundamental dentro de la obra es el encañado, es decir la cañería propiamente dicha que traía el agua hasta El Puerto, que como hemos comentado era la parte más vulnerable de la obra, tanto por su construcción en sí misma como por el tipo de terrenos que debía atravesar. Esta fragilidad se intentó remediar asegurando convenientemente los caños de barro cocido, para ello se asentaban sobre una base de hormigón de cal y arena, dentro de un paquete formado por ladrillo en los laterales, relleno de cal y arena, cerrado por encima de los caños con una tanda de ladrillos (ilustración 2).

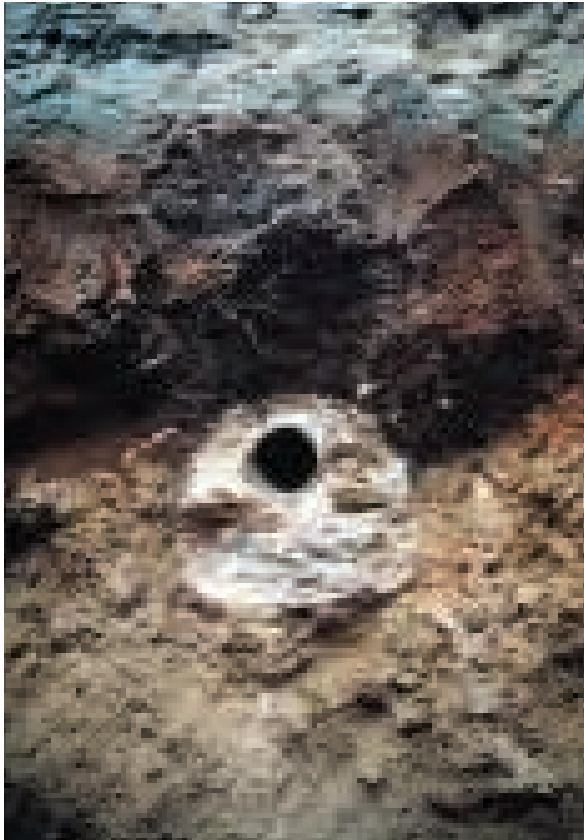


Ilustración 2. Encañadura, s. XVII.

16 Ibidem.

Por último, aconsejaba Cristóbal de Aguilera que se dispusieran fuentes en todos los barrios de la ciudad porque esto era mucho mejor para el embellecimiento de la misma y símbolo de la imagen de la autoridad.¹⁷

La obra de esta fuente se inicia tras un periodo de subasta pública de la misma y recae en Martín González, el maestro mayor de las obras de las carnerías de Sevilla y Jerez. Poco tiempo después, en 1638, y comenzadas las obras por Martín González en 1636, fallece éste y se encarga la dirección y ejecución de la obra a Alonso Vázquez, maestro mayor de cañerías de la ciudad de Sanlúcar de Barrameda, Diego de Triana y Pedro Bernal maestro de albañilería de las fortificaciones de Cádiz, el siete de mayo de 1638¹⁸. Se les hace cumplir las calidades impuestas al maestro González exigiéndole que utilice el mismo tipo de caños que se han estado empleando, que procedían de San Pablo en Sevilla.

La obra se desarrolla desde los manantiales propiamente dichos hasta el interior de la ciudad de El Puerto de Santa María. Se puede decir que hubo varias fases por el tipo de obra que se ejecuta en un periodo dado. Así podríamos establecer las siguientes: 1ª) arreglo provisional de la conducción existente y encañado hasta la ciudad, 2ª) forrado de los almacenes, arcas y minas y 3ª) levantamiento de fuentes en distintos puntos de la ciudad.

La primera transcurrió en la década de los treinta, como apuntamos anteriormente, y la segunda y tercera, en la década de los cuarenta y comienzo de los cincuenta. Esta fase es de gran interés, puesto que en estos momentos se aprecia lo que podríamos considerar la gran obra de la fuente del Algarrobo, tanto por su volumen en sí como por el alcance global de la misma, ya que se amplía la conducción existente en aquellos momentos y su capacidad de abastecimiento.

A lo largo del trayecto de la conducción se comienzan a levantar una serie de torres forradas de piedra arenisca que van desde la huerta de Tiros hasta el Palmar, con una distancia entre ellas de 400 varas castellana. Éstas estaban limitadas en sus extremos por la caja de aguas principal, que permanece actualmente, al final de la mina que recogía las aguas de los manantiales; y la fuente del camino de Jerez que se encontraba en el Palmar (ilustración 10). Claro está que los caminos que llevaban a Jerez eran varios y no necesariamente debe coincidir con la hasta hace poco tiempo carretera N-IV de El Puerto Jerez. Por otro lado, las huertas del Palmar se corresponderían a lo que actualmente son las fincas de

17 Ibidem.

18 Ibidem.



Ilustración 3. Torre. Puerto Real.

La altura de las torres era variable puesto que estaban en relación al nivel del terreno en el que se levantan con el que tendría el manantial en su nacimiento, pues aplicando el principio de vasos comunicantes, el agua alcanzaría la altura que tuviese en su nacimiento, y por tanto la altura no podría estar por debajo de éste. En las torres de Puerto Real se puede observar una línea roja que marcaría precisamente la línea de nivel con el manantial (flecha roja). Son muchas las alusiones a las torres a lo largo de toda la documentación. Su imagen ha quedado claramente reflejada en alzado en una acuarela, de finales del siglo XVII o principios del siglo XVIII, en la que ha quedado reflejada un bello paisaje tomado desde la sierra de San Cristóbal. En ella queda patente la significación de estas construcciones (ilustración 4).

la Valenciana y la que ocupa la gasolinera de la BP, antes conocida como huerta de Velarde, además, lógicamente, del espacio ocupado por la antigua nacional IV, que dividió la finca en dos partes cuando ésta se construyó en el siglo XIX. Las torres tendrían la función de registros y ventilación de la cañería, pero además, como se recoge en un estudio¹⁹ reciente de la conducción de agua potable a Puerto Real en el S. XVIII (ilustración 3), podrían servir como torres de presión con el objeto de aumentar la de la red. Con ello se conseguiría llevar el agua con menor dificultad hasta los distintos puntos de la ciudad, así como disminuir el riesgo de cegamiento de la conducción por asientos de limos.

19 Interesante trabajo sobre una faceta del patrimonio Histórico de Puerto Real y su aplicación en las distintas materias impartidas en el aula.



Ilustración 4. Torres, s. XVII (detalle de ilustración 10).

Otro elemento de suma importancia es la caja de aguas principal o caja grande²⁰, denominada casa de tomas en el siglo XVIII, que como pedía Cristóbal Aguilera, tiene una escalera para bajar a inspeccionar el estado de las galerías subterráneas y facilitar la limpieza de las mismas. Es donde se quedan retenidos los primeros depósitos de arenas y limos que son arrastrados por las aguas de los manantiales antes de entrar en la conducción propiamente dicha. Distinguible por su cubierta abovedada, ésta construcción bien puede ser la que aún se conserva en el antiguo camino de Tiros o Sidueña, ya que guarda gran semejanza con la representada en la acuarela antes comentada, (ilustraciones 5 y 6). Probablemente, en el siglo XVIII fue reutilizada y adaptada por las reformas de las conducciones de abastecimiento ejecutadas en ese periodo.



Ilustración 5. Caja principal (detalle de ilustración 10).

20 Ibidem.



Ilustración 6. Casa de tomas s. XVII-XVIII.

Otro elemento significativo por el volumen que adquiere en el dibujo es la que seguramente fue conocida como la fuente del Palmar, fuente Grande o del camino de Jerez (ilustración 7). Esta fuente fue reparada o reconstruida en este periodo. Está formada por una gran pilón o alberquilla con dos pilares en los extremos y sendos caños de bronce. Además disponía de un almacén o “alquba”²¹, depósito donde se almacenaban las aguas que llegaban. El remanente, lo que no se consumía, o también llamado sobrante, pues los caños estaban día y noche vertiendo, era aprovechado por las huertas aledañas. La finalidad principal de ésta sería suministrar agua a los viajeros, carreteros de las canteras de la



Ilustración 7. Fuente grande, s. XVII
(detalle ilustración 10).

21 Palabra de origen árabe con la que se designa a los receptáculos en los que se almacenaban las aguas de las fuentes.

Sierra de San Cristóbal, animales de carga y ganado en general, puesto que debemos considerar que se encontraba en el encuentro de una vía pecuaria de primer orden como fue la cañada del Verdugo y el camino conocido como camino de Jerez, la Sierra o Herrera. (ilustración 8). Por como la vemos representada en la acuarela que comentamos anteriormente, tuvo que ser un referente arquitectónico para viajeros y ganaderos de gran importancia. No es una simple fuente sino que esta construida con sillares de piedra arenisca y piedras especialmente labradas para hacer los bordes de la alberquilla y pilares.

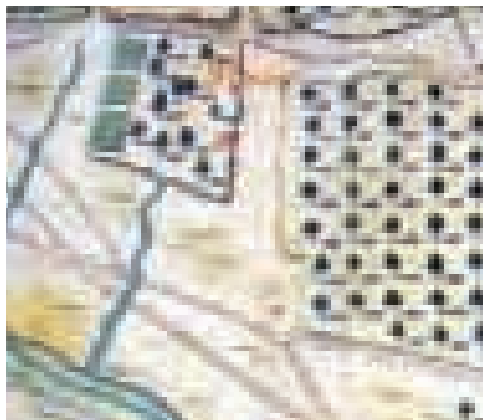


Ilustración 8. Zona del Palmar
(detalle del plano de Rodolphe).

A la entrada de la ciudad se encontraba la Fuente Vieja, construida en el siglo XVI, de la cual arrancaban los ramales que penetraban en el casco urbano por la calle Larga. (ilustración 9). También aparece recogida en el dibujo que hemos comentado, a las afueras de la ciudad, próxima la Monasterio de la Victoria. Disponía de alberca y seis caños de bronce por los que salía el agua, además de una cruz de piedra coloreada por Juan Guerrero y colocada sobre su peana correspondiente en 1662²². Este detalle bien pudo estar motivado por encontrarse en los límites urbanos, y con ello se pretendía marcar un espacio protegido sagradamente, al igual que se hizo en el egido de San Sebastián o Santa Clara. Para poder localizar el punto donde se hallaba la fuente se ha de acudir a la planimetría de diversas épocas en la que está representada (ilustraciones 10, 13 y 14) y las descripciones que se hacen de la con-



Ilustración 9. Fuente vieja, s. XVII
(detalle de ilustración 10).

22 A.M.E.P.S.M., Sección Papeles Antiguos, legajo 1622A, libranzas.

23 A.M.A.E.P.S.M., Sección Fuentes y cañerías leg. n° 193 exp.1.

ducción en el siglo XVIII²³. Ésta se alejaba de la caja principal construida en el siglo XVIII, que actualmente podemos contemplar en el Paseo de la Victoria, en dirección a Jerez, y que vendría a coincidir con la fuente grotesca que se encuen-



Ilustración 10. Dibujo de El Puerto de santa María (acuarela) en el que destacan claramente todos los elementos de la conducción de agua del siglo XVII. Su ejecución estuvo motivado por una inspección de la misma ya que tiene anotaciones sobre el estado en el que se encuentra. Su fecha correspondería a finales del s. XVII o comienzos del siguiente.

tra casi al final del paseo.

El reparto urbano

A partir de la fuente principal se abría la red de reparto o distribución de la forma siguiente. Primeramente salía un ramal con el remanente de la fuente hacia el Monasterio de la Victoria. En diciembre de 1641 el monasterio recuerda al cabildo municipal sus antiguos derechos de abastecimiento: “*pide se le vuelva la paja de agua que tenían de la fuente*”²⁴. Y ante la cercanía de la nueva cañería el 30 de junio de 1642 solicita el servicio del agua: “*se leyó una petición del corrector de la Victoria en que pedia licencia para abrir la sanja y hacer la cañería y llevar el agua que antiguamente tenía*”²⁵

El ramal continuaría por la calle larga a finales de 1643, porque ya en noviembre o a comienzos del año siguiente se estudió en cabildo, y bajaría un ramal hacia el Convento del Espíritu Santo. Próximo a este convento se levantaba una fuente en la ribera del río, en Pozos Dulces, con el fin de abastecer a la Armada y otras embarcaciones. Continuando por la calle Larga daba agua al convento de los Descalzos, a petición del duque de Medinaceli se le daba una paja de agua: [“(…) y por la ciudad entendida acordara que se cumpla con lo que le duque mi sr. Manda (…)”], y en la esquina del callejón de los Descalzos

24 A.M.E.P.S.M., Sección Actas, año 1642, f. 280.

25 A.M.E.P.S.M., Sección Actas, año 1642, f. 322.

con calle Larga se levantó una fuente para el abasto público en 1649. También en éste se construyeron fuentes en las esquinas de las calles Larga y Ganado; y Larga con Luna. Desde aquí la cañería tomaba una doble dirección. Continuaba hasta bajar por la calle Palacios hacia la marina, la playa o ribera del río en su tramo más urbano. En las proximidades de la plaza de los Escribanos o de los tres Oficios y la pescadería. (Actualmente el espacio comprendido entre el hospital de San Juan de Dios en la calle Micaela Aramburu y el edificio de la antigua pescadería donde ahora se ubica un conocido pub²⁶). Por otro lado, la cañería bajaba por la calle luna hasta embocar la plaza de las Cuatro Esquinas o de los Bodegones, donde se levantó la fuente principal del casco urbano, en una esquina con la calle Misericordia.

En julio de 1645 las obras llegaron a la plaza donde se tenía que levantar la fuente principal, años más tarde conocida como de la Frutera. Se construyó adosándola a una de las paredes de las casas de Ortiz. El edificio disponía de tres puertas a la plaza de los Bodegones y una a la calle Misericordia, y era en esta última, que tenía menos uso, sobre la que se dispuso levantar la fuente principal, no sin antes atender las quejas de la propietaria, Catalina de Ortiz, que se oponía al inicio de las obras aunque fuesen de necesidad pública. Tras el reconocimiento, por los maestros de obras Felipe de Castro y Pedro Jiménez, se llegó a la conclusión de que las obras, más que ser un riesgo, suponían el fortalecimiento de la casa y no era impedimento y por tanto se determinó encargar la labra de la piedra al maestro alarife Felipe de Castro en junio de 1645²⁷. Éste maestro albañil, alarife o maestro de obras, que fue considerado por su calidad profesional y calidad técnica de ejecución, y que era requerido para examinar y dar el grado de maestro a quien aspiraba a ello, obtuvo el encargo de un elemento de la obra de la fuente del Algarrobo, que sin duda debió de ser la más suntuosa por su ubicación en la ciudad, lo cual queda de manifiesto al necesitar la aprobación directa del duque de Medinaceli para los trabajos de labra de la fuente: “(...) *ya aprobado por el duque mi señor (...)*”²⁸. Esta fuente debió de estar considerada como la imagen de una obra colosal, y de la tutela de la casa ducal sobre la ciudad de El Puerto, a la que abastece de uno de los elementos esenciales, el agua, para el desarrollo social y económico de una comunidad; y de apoyo a los intereses de la Corona por abordar el abastecimiento de agua a las galeras, flota de Indias y presidio de Cádiz.

Felipe de Castro ha dejado su huella profesional en un edificio de la ciudad que perteneció al mayorazgo de Pedro Bernal, en calle Cielos esquina con

26 Caballero Sánchez, M. A. (1994).

27 A.M.E.P.S.M., Sección Actas, año 1645, f. 44.

28 A.M.E.P.S.M., Sección Actas, año 1645, f. 36.



Ilustración 11. Casa de Pedro Bernal.

Ganado, al firmar la portada de esta casa: “*Felipe de Castro hizo esta obra en el año de 164..*” (ilustración 11). Portada en la que al observarla detenidamente apreciamos elementos discordantes, y diferencias entre la parte superior e inferior de la misma, que nos puede llevar a preguntarnos si no estamos ante los restos reutilizados de la cantería de la obra de la fuente de la calle Misericordia. Por una parte porque ésta sería la primera obra privada firmada en una fachada de El puerto que se ha conservado del siglo XVII, y por otra porque no sería extraño firmar una obra civil considerada como un elemento principal de un conjunto de obras y con la carga simbólica que se le intentaría dar.

En diciembre de 1646 se decide que se prosiguiera con el remanente de la fuente de la calle Misericordia hasta al río“(…) *donde las galeras tomen bajura* (...)”²⁹, con la finalidad expresa de que la gente de galeras y de la mar en general tomen el agua que necesitan de la misma. Esto en parte viene motivado por los continuos roces que tenían lugar entre la marinería y la población de El Puerto a la hora de coger agua. Hechos estos que se reproducían con suma frecuencia en cuanto había averías en la cañería que conducía el agua al pilar de la fuente ubicado en el muelle, ya que ello hacía que todos (marinería y ciudadanos de El Puerto) se agolparan en la fuente principal de la calle Misericordia, con los consiguientes enfrentamientos entre unos y otros. En una ocasión, en 1663, debido a que no llegaba el volumen de agua necesario al muelle para el abastos de las galeras, hubo que acometer las reparaciones necesarias urgentemente y destinar uno de los cuatro caños de la fuente de la calle Misericordia al remanente del muelle, para de esta forma evitar el encuentro entre marineros y ciudadanos

La fuente del Muelle, se sitúa “(…) *en las cuatro esquinas de la plassa del muelle frontero de las galeras* (...)”³⁰. Teniendo en cuenta las modificaciones habidas posteriormente en el siglo XVIII para situar las nuevas fuentes de las Galeras y la de los Gallegos (hoy desaparecida), para cuya instalación se hicieron muros de contención en la misma playa del río a fin de favorecer la aguada directa en las embarcaciones, la configuración urbana del entorno que actualmente conocemos como plaza de las Galeras resultó modificada. El río formaría playa o ensenada hacia el interior de la plaza y la fuente debió de estar al fondo de la misma, quizás en la rinconada que se forma entre las esquinas de la calle Luna y Micaela Aramburu y la segunda pila, próxima a la Capilla de las Galeras³¹.

En 1647 las obras en la plaza del muelle se desarrollan a buen ritmo y se está trabajando en la “*alcova*”³² y el primer pilar de la fuente. El segundo pilar se comienza a construir en febrero de 1653.

Hay una serie de obras que se acometen de forma general, y que no por ello son de menor importancia, ya que éstas nos dan referencias del interés que se

29 A.M.E.P.S.M., Sección Actas, año 1646, f. 158 v. “y quede libre la fuente para la ciudad y sus vecinos”.

30 A.M.E.P.S.M., Sección Actas, año 16663, f. 31.v.

31 La Capilla de las Galeras fue desmontada para la ejecución del paseo denominado “Vergel del Conde” en la segunda mitad el siglo XVIII, actualmente conocido como Parque de Calderón, por el Conde O’Reilly.

32 A.M.E.P.S.M., Sección Actas, año 1645, f. 36.

tenía en hacer una obra duradera y útil para la comunidad. Me refiero al empedrado parcial o total, estaría por discernir, de las calles y fuentes por donde discurre la conducción de la fuente: “(..) *empedrado de la calle larga por donde viene la fuente para conserbasion de su cañería (...)*”³³ “(..) *Sinco carretadas de agija de sidonia a la calle del muelle para empedrar encima de la cañería que va al remanente del muelle.*”³⁴. En la zona rural se extiende al paso de la cañería por arroyos y caminos muy transitados por carretas.

Las obras son rematadas con la colocación en las fuentes de puertas en los almacenes, rejas de hierro y caños de bronce.

Mantenimiento y conservación de la fuente del Algarrobo

En la segunda mitad de los años cincuenta del siglo XVII prácticamente podemos dar por finalizada la obra de la fuente del Algarrobo (ilustración 12) y al mismo tiempo comienzan las primeras intervenciones de reparación y conservación de la cañería y sus elementos arquitectónicos. Estos trabajos se relacionan con la limpieza de la cañería y de las minas mediante el sogueamiento, técnica consistente en el empleo de cuerdas con ganchos en los extremos para arrancar raíces y otros materiales que pudieran provocar atascos en las cañerías. La limpieza de *cauchiles*, o registros, se hacía con una cuchara de hierro con un mango de una vara de largo.

Entre las faenas más laboriosas estaba la de sustituir caños que se encontraban rotos o totalmente cegados, ya que conllevaba el tener que trasladar personal, materiales y herramientas a lugares alejados de la población en muchas ocasiones. Además de los caños se necesitaba para culminar la faena cal, aceite de buena calidad, aspillera o lino para hacer el *zulaque*. Esto era un preparado que se utilizaba para sellar las uniones de los caños y asegurar la impermeabilidad de las mismas.

Otra de las faenas de mantenimiento de gran complejidad era la reconstrucción de las torres y de los almacenes, por razones similares a las ya apuntadas anteriormente, aunque en este caso se le suma el volumen de las obras.

El mantenimiento de la conducción era misión del fontanero del cabildo, quien acometía o dirigía las obras de mantenimiento, y en determinadas ocasio-

33 A.M.E.P.S.M., Sección Actas, año 1658, f. 59.

34 A.M.E.P.S.M., Sección Actas, año 1658.

nes recibía la ayuda o asesoramiento de maestros de reconocido prestigio. Así en 1654: “*Anton Martin Calafate maestro mayor de la iglesia acompaña al fontanero Fco. Sanchez a reconocer porque no habia agua*”³⁵, porque la falta de agua era grave y afectaba a todas las fuentes y en consecuencia al abasto del muelle. El hecho de acudir al maestro Martín Calafate no era algo gratuito. Éste había estudiado determinadas reformas para la conducción de la fuente de la Alcubilla, que abastecía de agua a la ciudad de Jerez de la Frontera. Para poder asumir el costo del mantenimiento de la conducción en 1658 se solicitó una prorrogación del arbitrio de 1633, con lo que se mantuvo la aplicación de dos maravedíes por libra de carne de 32 onzas.

En el último tercio del siglo XVII la situación de la conducción se hace crítica en algunos momentos y se llega a temer seriamente por la continuidad de la misma. Por ello en 1667 es solicitado un nuevo arbitrio que permitía aplicar cuatro maravedíes en cada libra de carne fresca o salada. Éste tenía una finalidad muy concreta como era la reconstrucción de torres y limpieza de la cañería. Fue Francisco Niño, “*fontanero del aderezo y reparos de la cañería de esta ciudad*”³⁶, quien se encargó de las reparaciones durante parte de este periodo. En agosto de 1672 se había hecho efectiva la última anualidad de las nueve de 251 ducados cada una por los trabajos ejecutados en la cañería de la fuente del Algarrobo, lo que motivó que se propusiera en cabildo por Antonio Reinoso Mendoza, regidor síndico, que se encargase nuevamente al maestro fontanero Niño las obras que se necesitaban por: “*(...) no ay persona que haga dichos reparos y porque los necesita presisos, combiene se encarguen de nuebo a personas los hagan con toda brevedad (...) que los diputados de fuentes asistan ajusten de nuevo dichos reparos con el dicho franco. Sanchez (...)*”³⁷ Las obras se presupuestan en dieciocho mil reales de vellón a pagar la mitad al inicio por la compra de los materiales y el resto a pagar a finalización de las obras. Estas consistieron en:

“*(...) reparos mayores de la cañería torres y caja de la fuente grande de la entrada de la calle larga (...) de hacer tres torres de piedra y ladrillo encañarlas sucalarlas. Reparar las otras uqe estan amensando ruyna calsando las de piedra labrada y eaciendo una caja y descansadero en el olivar de laguerta de Tiros por donde se ha de limpiarlas cañerías hasta las minas (...)*”³⁸

35 A.M.E.P.S.M., Sección Actas, año 1672, f. 415v.-416.

36 Ibidem.

37 Ibidem.

38 A.M.E.P.S.M., Sección Actas, año 1675, f. 529v.-530.



Ilustración 12. Distribución urbana en el s. XVII. El intento de 1609 (línea roja) y red de mediados del mismo siglo (línea azul).



Ilustración 13. Plano en el que se representa un proyecto de cañería de 1728.

Las intervenciones en la cañería eran de gran envergadura, y en cada una de ellas se mejoraba la conducción en general. Los problemas de la fuente fueron constantes y necesitaron de la intervención de expertos foráneos que reconocieran la conducción y aconsejaran lo que se debía de hacer para ponerla de nuevo en activo.

En los años ochenta los problemas de abastecimiento se agravan y se rehacen tramos en tal cantidad de la cañería que es denominada como “*nueva cañería*”³⁹, que hacen que nuevamente el convento de la Victoria solicite la cantidad de agua que de antiguo le corresponde, lo que evidencia lo mal que se debió de pasar porque al faltarle al convento, que recibía el agua del remanente de la fuente vieja, significaba que ésta llegaría no sin dificultades al interior de la ciudad. En marzo de 1687 tenemos una evidencia más de la gravedad de la situación. En sesión de cabildo se da cuenta del mal estado de las cajas y de la necesidad de limpiarlas de arenas y repararlas inmediatamente ante el peligro de roturas, lo cual hubiese incrementado enormemente los gastos. Además, esto quiere decir que no se estaban llevando acabo, por alguna razón, las inspecciones rutinarias para un correcto mantenimiento de la conducción. En el mes de septiembre del mismo año, en noviembre de 1689, Pedro de Teva, fraile dominico, reconoce la cañería.

Sea como fuere, los años noventa comenzaron como los años treinta de la centuria que estamos analizando, es decir, con fuertes temporales que afectan a todo tipo de construcción y que arruinan la conducción en muchos de sus tramos. Así, Nicolás Boneo diputado de Campo en 1694 decía: “(...) *con los malos temporales se han arruinado y malvaratado (...) el pilar inmediato a la Huerta de D Bernardo Tobias difunto en el campo del Combento de Ntra Señora de la Victoria (...)*. En 1696, Francisco de Guindos pone en conocimiento del cabildo, a través de Pedro Bernal, que la cañería está “*quebrada en algunas partes que desperdiciaba un golpe de agua*”⁴⁰.

Una situación decadente que se deja sentir en el casco urbano y se hace patente con la eliminación de la fuente de la calle Larga con Luna, que estaba colocada en la pared de una panadería que se pretendía arreglar, para lo que se estimaba necesario quitar la antigua fuente ya que: “(...) *ino pudiendo permanecer allí solo sirve de poco adorno el no estar labrado (...) como por no poderse mantener con limpieza (...)*”⁴¹. Lo que interesaba era el solar, (“*siete varas en*

39 A.M.E.P.S.M., Sección Actas, año 1687, f. 232v -233.

40 A.M.E.P.S.M., Sección Actas, año 1696, f. 212.

41 A.M.E.P.S.M., Sección Actas, año 1694, f. 251.

cuadro”⁴²), que la obra de la fuente del Algarrobo había adquirido para su colocación.

El sistema de abastecimiento que estuvo funcionando durante todo el siglo XVII se encontraba en una situación lamentable, y de toda una compleja infraestructura lo quedaba en activo era la fuente del camino de Jerez y la fuente vieja a la entrada de la ciudad al final de la calle Larga, en las cercanías del convento de la Victoria.

¿Suministro a particulares en el siglo XVII?

Uno de los interrogantes que planteábamos al principio del artículo era si hubo o no un suministro de agua a particulares, ya que esto podría dar una dimensión mayor de lo que en principio cabría pensar de la conducción del agua del Algarrobo, al acentuar el carácter urbano de la misma y de la población que en ella radicaba.

Para empezar tenemos elementos significativos que nos muestran la posibilidad de que ello se pudiera haber dado. No podemos olvidar que los conventos de la Victoria, Espíritu Santo y Descalzos recibieron agua directamente de la cañería para su uso propio, y por tanto se podría haber planteado por parte de algún particular la solicitud de tal suministro. Esto último ocurrió en 1671 con Juan de Torres, quien se dirigió al cabildo para que se le permitiera conducir el agua de la pila de la fuente principal en la calle Misericordia hasta el interior de su casa que había levantado en la misma calle: “(...) y porque el remanente que sale de la pila se derrama y pierde (...) y pretendiendo vs servidor aprovechar alguna del agua que se pierde yntroduciendola en sus casas para el servicio de ella haciendo una corta cañería (...)”⁴³

Con esto queda claro que igual que lo solicitó un vecino pudieron hacerlo otros. Además Juan Torres había contribuido económicamente a las obras de la cañería, como otros lo hicieron. Cantidad de la que tenemos constancia porque a la muerte de éste, su viuda Francisca de los Santos, le hace una reclamación al municipio en 1684: “(...) Juan de Torres presto a la ciudad cinco mil quinientos reales de vellon para ayuda de la obra de la cañería de la fuente de esta ciudad como constava de recibo que presento(...)”⁴⁴

42 A.M.E.P.S.M., Sección Actas, año 1694, f. 251

43 A.M.E.P.S.M., Sección Actas, año 1671, f. 69 v.

44 A.M.E.P.S.M., Sección Actas, año 1684, f. 249.

No sabemos si el hecho de haber contribuido con una cantidad importante daba derecho o ventaja para poder disponer de agua a domicilio, o si quizás esto fue lo que impulsó a Torres a solicitar el poder llevar el agua hasta su casa.

No tenemos constancia de que se ejecutaran las obras pero tampoco tenemos la evidencia de lo contrario. Hay otras alusiones que son recogidas más tarde, en el siglo XVIII. Domingo Abad Mercadillo, uno de los artífices de la reforma de la conducción de la Fuente, en uno de sus muchos escritos en los que hace referencia directa a la conducción del siglo XVII, hace alusión al recorrido y distribución de ésta por la ciudad de la manera siguiente:

*“(...) y ademas esta cañeria vieja teiene sus conductos que van a los conventos dela Victoria Monjas del espiritu Sto. A los Descalzos, San Juan de Dios capilla de las galeras y Inmediatas a la Caridad y Madres Capuchinas y muchas casas que la compraren o se la dieren (...)”*⁴⁵

Aquí parece quedar claro que hubo particulares a los que se les suministró agua para sus casas. Una evidencia más enlaza perfectamente con ésta que hemos expuesto. Es una referencia a un vecino de El Puerto que contrata suministro de agua para sus casas: una situada en la calle Comedias y otra en lo que actualmente conocemos como plaza de las Galeras.

*”D Thomas Unslagen tomara media paja de agua para sus dos casas la una en la calle de las Comedias o tivantes y la otra frente de la Capilla de las Galeras con condición de que se le aiga de atender en parte a una paja de Agua que compro su padre a la Ziud qdo se hizo la ultima cañería.”*⁴⁶

Decimos que enlaza porque se sitúa frente a la Capilla de las Galeras, a la entrada del parque Calderón, cerca del hospital de la Caridad, lo que conocemos hoy como hospital de San Juan de Dios. Lugares hasta donde llegaba la cañería del Algarrobo. Además se está solicitando un servicio en el que quiere que se respeten una serie de condiciones que ya disfrutaba la familia en el pasado, en clara referencia a su padre, y la última cañería en clara referencia al siglo XVII.

45 A.M.E.P.S.M., Sección Fuentes y cañerías leg. 193.

46 Ibidem.

Domingo Abad Mercadillo defensor a ultranza de la conducción del siglo XVII.

Domingo Abad Mercadillo, regidor, fiel ejecutor y síndico procurador general, es uno de los personajes más interesantes de la historia de El puerto de Santa María por sus certeras aportaciones al desarrollo socio-económico y urbanístico de la ciudad⁴⁷. En el caso que nos ocupa defendió en todo momento el mantenimiento de la cañería del siglo XVII y la utilidad de la misma.

Conocedor de los esfuerzos económicos y dificultades de todo tipo que se podían presentar durante la ejecución de la nueva obra, propuso el mantenimiento de la cañería vieja, como ya se le denominaba, con el objeto de que el agua de ésta se utilizara durante el transcurso de las obras de la cañería nueva: el acueducto propiamente dicho en su recorrido desde el nacimiento de los manantiales hasta la ciudad. Siempre confió en la buena ejecución de la obra del siglo XVII, en lo que se refería a la nivelación de la misma y calidad de materiales empleados, y confiaba en ella como el vehículo ideal para mantener el



Ilustración 14. Plano de la conducción s. XVIII desde Sidueña hasta la ciudad (detalle).

47 Caballero Sánchez, Miguel-Ángel (1994).

suministro del agua de la ciudad. Esto último lo consiguió después de convencer a ingenieros y diputados de la fuente para que la conducción nueva, una vez rebasado el baldío del pozo de Esquivel, enganchara o conectara con la cañería vieja en el olivar de Juan de Zevallos (1732), para de esta forma aumentar el caudal en la única fuente que había quedado en activo: “la fuente vieja de la Victoria”. (ilustración 14)

Gracias a su insistencia se ha podido conservar la cañería del siglo XVII en distintos tramos, ejecutada tal y como recomendó Cristóbal de Aguilera en 1632, al coexistir con la conducción en acueducto del siglo XVIII. En el cordel de Puerto Real, en el trayecto que va desde la cañada del Verdugo hasta el Pinillo, se ha conservado en aquellas zonas que no han sido removidas por algún tipo de obra, más o menos reciente. En esta zona iban en paralelo y muy próxima la una de la otra: “*Continua el mismo acueducto por vaxo tierra (...) arriado al olivar de Visaron desde el arca de lacaneria vieja hasta el camino del Pinillo (...)*”⁴⁸

Pero al igual que hizo todo lo posible por la conservación de la cañería que traía el agua del Algarrobo hasta El Puerto, Mercadillo también se preocupó, llegado el momento, por las conducciones urbanas que repartían el agua por conventos, casas de particulares y fuentes públicas. Opinaba que si no se destruía la antigua, ésta se podía utilizar como se hizo durante la obra del acueducto: (...) *manteniendo crrte. La Cañería viexa vendra por este conducto el agua para la obra dela nueva (...)* evitando de esta forma la dependencia de los pozos de los particulares en cuanto a horarios y favores.

Además, Mercadillo insistía que se ahorrarían los costos de su destrucción y se podría contar en el futuro con una conducción alternativa para el hipotético caso de que hubiese alguna avería en la nueva cañería de reparto. Por ello aconsejaba que: “(...) *es facil sin perder el curso de esta pasar la vieja por encima o devajo dejándola corrrte (...)*”⁴⁹

Él apoyaba esta idea en el buen estado de la conducción antigua y en la extensión de la misma, porque alcanzaba lugares de interés primordial para toda conducción en cualquier época, como era el centro del casco urbano y las proximidades del río, por aquello de abastecer a las embarcaciones y la ciudad de Cádiz.

48 A.M.E.P.S.M., Sección Fuentes y cañerías leg. 189.

49 A.M.E.P.S.M., Sección Fuentes y cañerías leg. 193.

Las minas (como se denominaba a las zonas de recogida del agua de los manantiales) del siglo XVII no fueron objeto de dudas en cuanto a su conservación sino más bien todo lo contrario. Se consideró como una obra de gran calidad con dos varas de alta y una de ancho con bóveda de cañón, lo que permitía la entrada de un hombre en el caso de que fuese necesario inspeccionarlas. Con todo, se practicaron unos huecos de pequeño tamaño en la base de las mismas con la finalidad de recibir las aguas captadas por los nuevos minados de filtración (ilustración 15) que corren paralelos y conducirlos a la caja principal casa de tomas. Las minas antiguas han sido recogidas en varios dibujos y planos de las conducciones del XVIII. (ilustración 16)



Ilustración 15. Galerías de filtración, s. XVIII.

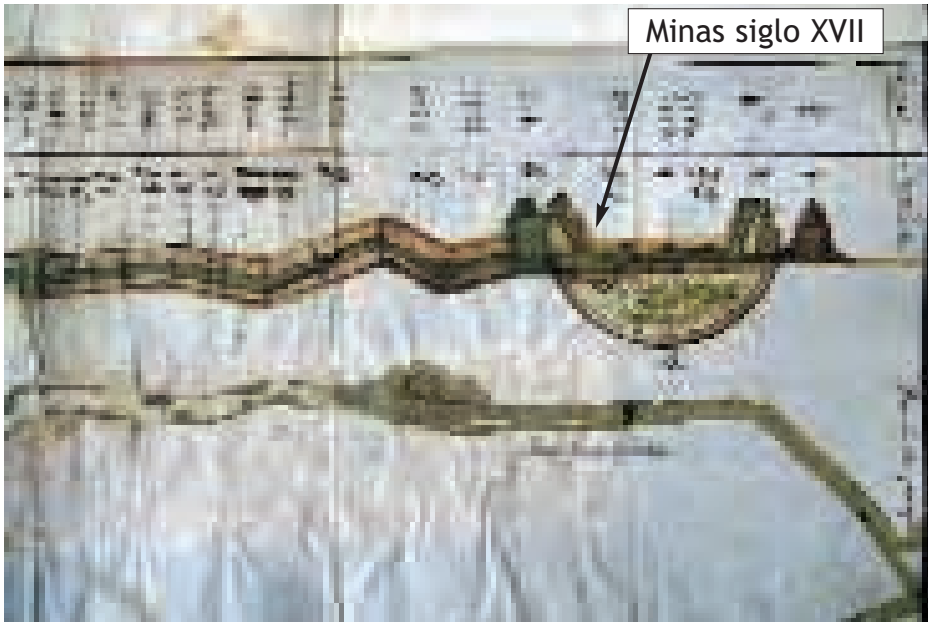


Ilustración 16. Plano de la conducción s. XVIII desde Sidueña hasta la ciudad (detalle).

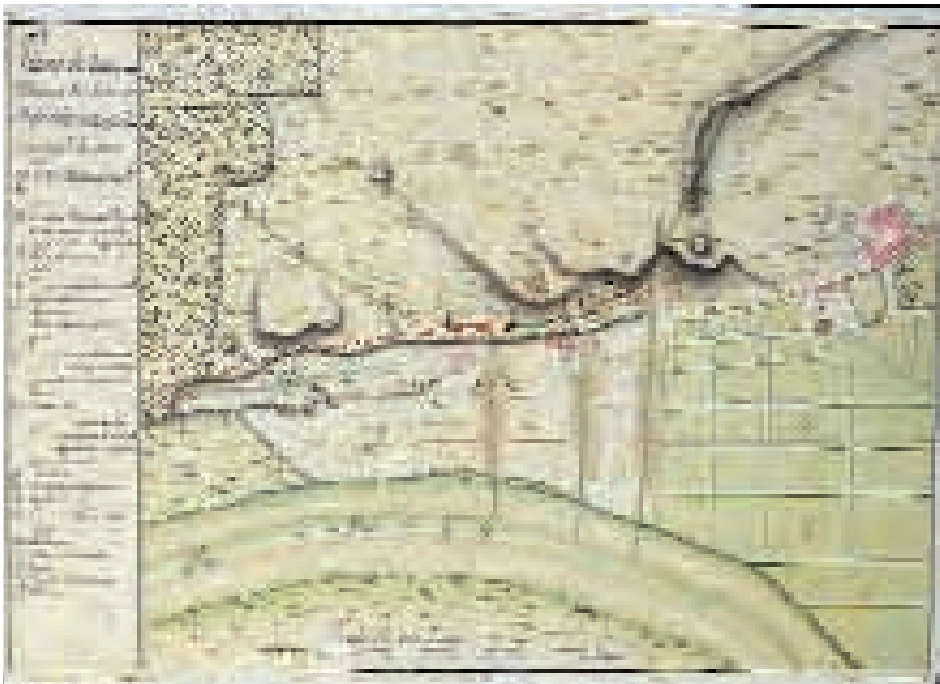


Ilustración 17. Plano de las minas de Sidueña elaborado por el Ingeniero Diego Fabre.1732.



Ilustración 18. Dibujo descriptivo de los manantiales de Sidueña elaborado por Abad Mercadillo.

A modo de conclusiones

Las conclusiones que se pueden extraer sobre la conducción de agua a El Puerto de Santa María en el siglo XVII son de distinto carácter. Abarcan aspectos tecnológicos, sociales, políticos y económicos.

El hecho de que continuamente se estuviese planteando la posibilidad de una mejora de las cañerías del agua significa que tanto la densidad de población como el carácter marcadamente urbano de la misma hizo que no se pudiera abandonar la idea de pasar sin elemento tan primordial por mucho tiempo.

En el siglo XVII fue fundamental la necesidad de abastecimiento de agua potable para las embarcaciones de la Bahía de Cádiz: la flota de Indias, expedicionarias hacia América, pesca o de cualquier otro carácter. Al caso particular de El Puerto se le sumaban las necesidades de la flota de Galeras tanto para el personal que residía temporalmente en la localidad, como para cuando se hacían a la mar.

El carácter general de proveer a las distintas flotas, unido al abastecimiento de agua al *presidio* de Cádiz fueron elementos suficientes para que la Corona considerara y tomara parte activa en los proyectos para traer el agua de los manantiales del Algarrobo y Sidueña, llegando a prestar su colaboración con ingenieros militares y personal de galeras para la reparación de averías, como ha que dado demostrado.

Por primera vez las cañerías de agua se adentran en la ciudad hasta alcanzar puntos situados en el centro del casco urbano y abastecen a las galeras en la plaza del mismo nombre, con lo cual podemos eliminar las dudas que se han tenido al respecto durante mucho tiempo.

Como hemos visto, y también por primera vez en la Edad Moderna de El Puerto, hubo una distribución planificada del agua, a través de una serie de fuentes públicas en puntos concretos de la ciudad para garantizar el abastecimiento lo más próximo posible a la población.

Además, algo que podemos considerar especialmente significativo fue que en la segunda mitad del siglo XVII se abasteció directamente a los particulares que lo requirieron, comprando el volumen de agua conveniente.

Todo esto nos está poniendo de relieve el peso específico socio-económico de una ciudad como El Puerto de Santa María en el siglo XVII, que alcanzó límites urbanos no rebasados claramente hasta bien entrado el primer tercio del siglo XIX. Ello es un reflejo de que se estaba desempeñando un papel de relevante en las facetas comerciales y militares en este periodo. Esto nos podría llevar a pensar y analizar este siglo como el periodo en el que se alcanzó el máximo esplendor en El Puerto de Santa María.

La cañería del Algarrobo trasvasó los siglos y perduró en activo hasta la década de los treinta del siglo XVIII. El trazado urbano del siglo del siglo XVII fue tenido en cuenta en los primeros diseños de distribución por la ciudad del siglo XVIII (ilustración 13), llegándose a recoger tramos fallidos como el que corría por la calle Cielos hasta la Plaza de la Iglesia, quizás pensando que el nuevo sistema podría solucionar los problemas no resuelto en el pasado.

Elementos de la conducción del siglo XVII, como las minas de recepción, han estado prestando servicio hasta mediados del siglo XX; y otros, entre los que se encuentra los restos del encañado, permanecen enterrados aún hoy.

El sistema de conducción de mediados del siglo XVII no fue reemplazado por otro que aplicara conocimientos más modernos, sino que se fue considerado infalible porque su utilización se remontaba a la época antigua. En Puerto Real no se puso en funcionamiento un sistema de abastecimiento hasta la segunda mitad del siglo XVIII, ciento cincuenta años más tarde que en El Puerto y cuarenta años después de construirse el acueducto de La Piedad.

Por último, cabe decir que se ha intentado contestar a una serie de preguntas formuladas al comienzo del artículo, que éste no pretende ser un texto definitivo sino un adelanto del estudio integral que sobre el abastecimiento de agua a El Puerto de Santa María y la Bahía de Cádiz, estamos realizando.

BIBLIOGRAFÍA:

- ANARTE ÁVILA, Rafael, ARÉVALO DE LA TORRE, Manuel, DOMÍNGUEZ MARTÍN, Juan-José y RUIZ GALLARDO, Manuel (1995): *La conducción de agua potable a Puerto Real en el siglo XVIII*, Cádiz, Gabinete Pedagógico de Bellas Artes. Cádiz.
- CABALLERO SÁNCHEZ, Miguel-Ángel (1994): “La Real Fábrica de Aguardientes y Licores de El Puerto de Santa María: un edificio perdido en la memoria histórica”, *Revista de Historia de El Puerto*, 12, pp. 51-74.
- GONZÁLEZ BELTRÁN, Jesús-Manuel (1989): *Abastecimiento de agua en El Puerto de Santa María del siglo XVIII: “la obra de la fuente”*, El Puerto de Santa María, APEMSA.
- MONTERO VALLEJO, Manuel (1979): “El origen de Madrid y sus viajes de agua”, en *Revista de la Universidad Complutense* (Urbanismo e historia urbana en España), 115, pp. 475-482.
- PACHECO ALBALATE, Manuel y PÉREZ FERNÁNDEZ, Enrique (1997): *Puerto de Santa María Ilustrado y Compendio Historial de sus Antigüedades (1764)* Anselmo Ruiz Cortazar, El Puerto de Santa María, Ayuntamiento,
- SANCHO MAYI, Hipólito (1943): *Historia de El Puerto de Santa María desde su incorporación a los dominios cristianos en 1259 hasta su incorporación a los dominios cristianos hasta mil ochocientos*, Cádiz, Editorial Escelicer.

PIES DE FOTOS:

Ilustración 1. Mina vieja, s. XVII.

J. I. Delgado Pouillet. Centro Municipal del Patrimonio Histórico de El Puerto de Santa María

Ilustración 2. Encañadura, s. XVII.

J. I. Delgado Pouillet. Centro Municipal del Patrimonio Histórico de El Puerto de Santa María

Ilustración 3. Torre. Puerto Real.

J. I. Delgado Pouillet. Centro Municipal del Patrimonio Histórico de El Puerto de Santa María

Ilustración 4. Torres, s. XVII (detalle de ilustración 10).

Archivo Ducal de Medinaceli. (A.D.M.)

Pto. de Sta. María, El (Ciudad, Cádiz. Ciudades) 1:5766. 17...

(Vista de la ciudad y afueras del Puerto de Santa María)

Autor: anónimo. Escal (ca.1:5766). (S: XVIII), ADM Exposición, Ciudades

Ilustración 5. Caja principal (detalle de ilustración 10).

Archivo Ducal de Medinaceli. (A.D.M.)

Pto. de Sta.. María, El (Ciudad, Cádiz. Ciudades) 1:5766. 17...

(Vista de la ciudad y afueras del Puerto de Santa María)

Autor: anónimo. Escal (ca.1:5766). (S: XVIII), ADM Exposición, Ciudades

Ilustración 6. Casa de tomas s. XVII-XVIII.

Ilustración 7. Fuente grande, s. XVII (detalle ilustración 10).

Archivo Ducal de Medinaceli. (A.D.M.)

Pto. de Sta.. María, El (Ciudad, Cádiz. Ciudades) 1:5766. 17...

(Vista de la ciudad y afueras del Puerto de Santa María)

Autor: anónimo. Escal (ca.1:5766). (S: XVIII), ADM Exposición, Ciudades

Ilustración 8. Zona del Palmar (detalle del plano de Rodolphe)

Servicio Geográfico del Ejercito (SGE)

Pto Santa María y sus alrededores

Autor: Andrés Rodolphe, (h. 1750), nº 942

Ilustración 9. Fuente vieja, s. XVII (detalle de ilustración 10).

Archivo Ducal de Medinaceli. (A.D.M.)

Pto. de Sta.. María, El (Ciudad, Cádiz. Ciudades) 1:5766. 17...

(Vista de la ciudad y afueras del Puerto de Santa María)

Autor: anónimo. Escal (ca.1:5766). (S: XVIII), ADM Exposición, Ciudades

Ilustración 10. Dibujo de El Puerto de santa María (acuarela) en el que destacan claramente todos los elementos de la conducción de agua del siglo XVII. Su ejecución estuvo motivado por una inspección de la misma ya que tiene anotaciones sobre el estado en el que se encuentra. Su fecha correspondería a finales del s. XVII o comienzos del siguiente.

Archivo Ducal de Medinaceli. (A.D.M.)

Pto. de Sta.. María, El (Ciudad, Cádiz. Ciudades) 1:5766. 17...

(Vista de la ciudad y afueras del Puerto de Santa María)

Autor: anónimo. Escal (ca.1:5766)...(S: XVIII), ADM Exposición, Ciudades

Ilustración 11. Casa de Pedro Bernal.

J. I. Delgado Poulllet

Centro Municipal del Patrimonio Histórico de El Puerto de Santa María

Ilustración 12. Distribución urbana en el s. XVII. El intento de 1609 (línea roja) y red de medianos del mismo siglo (línea azul).

Ilustración 13. Plano en el que se representa un proyecto de cañería de 1728.

Servicio Geográfico del Ejército (SGE)

Plano del Puerto de Santa María

Autor; anónimo h.1730, nº 937

Ilustración 14. Plano de la conducción s. XVIII desde Sidueña hasta la ciudad (detalle).

Archivo Municipal de EL Puerto de Santa María (A.M.E.P.S.M.), leg. nº 189

Ilustración 15. Galerías de filtración, s. XVIII.

J. I. Delgado Poulllet

Centro Municipal del Patrimonio Histórico de El Puerto de Santa María

Ilustración 16. Plano de la conducción s. XVIII desde Sidueña hasta la ciudad (detalle).

Archivo Municipal de El Puerto de Santa María (A.M.E.P.S.M.), leg. nº 189

Ilustración 17. Plano de las minas de Sidueña elaborado por el Ingeniero Diego Fabre.1732.

Biblioteca Nacional (B.N.)

Plano de las minas hechas en Sidueña para el recogimiento de sus aguas manantiales

Publicación 1700, Autor Fabre, Diego, M. XLIII/18.

Ilustración 18. Dibujo descriptivo de los manantiales de Sidueña elaborado por Abad Mercadillo.

Archivo Municipal de El Puerto de Santa María (A.M.E.P.S.M.)

Dibujo de los Manantiales de Sidueña., Autor: Abad Mercadillo, leg. nº 193.

