

como la ermita de Santa María de Sidueña, un donjón medieval cristiano construido en el siglo XIV o XV en un lugar estratégico para la vigilancia de la bahía de Cádiz, momento en el que la población de El Puerto de Santa María se convirtió en el principal puerto de la Bahía de Cádiz. En esta zona debieron existir puertos fluviales medievales ya que en ese momento todavía el río era navegable para barcos de mediano tamaño que entraban hasta Jerez, en cuyo barrio de San Telmo existía un gremio medieval de pescadores. También entre los siglos XVII y XVIII tuvo lugar la construcción del acueducto de La Piedad para abastecer de agua potable a las galeras reales y a los principales establecimientos relacionados con el comercio de Indias. El acueducto fue una gran obra de ingeniería para la época y partía de los manantiales de Sidueña o de La Piedad (denominados la “Fuente Vieja”), donde se concentraban las tierras agrícolas más productivas de la zona junto al camino viejo de Jerez.

Por todo ello, es posible que el yacimiento localizado en la finca de La Martela, en un lugar no catalogado arqueológicamente hasta ahora por documentarse en el lecho del antiguo estuario del río Guadalete que se creía un espacio de invasión mareal durante la protohistoria, pueda pertenecer a cualquier fase histórica dado el estratégico lugar que ocupa. Esperemos que futuras excavaciones o al menos la realización de algún sondeo estratigráfico puedan ofrecer más información acerca de este yacimiento, inédito hasta hace poco en este interesante espacio geoestratégico del municipio portuense.

**Ester López Rosendo**  
Arqueóloga. CEPYP  
Universidad Complutense de Madrid

### **EL COMERCIO DE PRODUCTOS AGRARIOS EN LA BAHÍA DE CÁDIZ A FINES DEL SIGLO XVII**

Juan-José Iglesias Rodríguez

Iglesias Rodríguez, J.-J.; García Bernal, J.J. y Melero Muñoz, M<sup>a</sup>-I. (Coordinadores): *Ciudades atlánticas del sur de España. La construcción de un mundo nuevo (siglos XVI-XVIII)*

Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2021, pp. 113-141.

ISBN: 978-84-472-3084-6

El comercio de productos agrarios en la Bahía de Cádiz a finales del siglo XVII era un asunto totalmente desconocido hasta la reciente publicación de este meritorio artículo, incluido en un nuevo libro resultante de las investigaciones llevadas a cabo en los dos proyectos I+D+i dirigidos por el profesor Iglesias Rodríguez sobre circuitos económicos, dinámicas sociales y mediadores culturales en las ciudades atlánticas del sur de España así como sobre las circulaciones entre el Atlántico y el Mediterráneo.

Juan-José Iglesias se viene ocupando principalmente en los últimos años de varios aspectos referentes a la logística de la Carrera de Indias y el comercio atlántico en el entorno gaditano, asuntos en los que ha realizado notorias aportaciones sobre el sistema portuario, el Caño del Trocadero y los conflictos de intereses entre localidades y agentes económicos. Respecto a esta última cuestión hay que destacar su estudio “La disputa por la desviación del río Guadalete y sus efectos en el comercio atlántico” (*Studia Historica. Historia Moderna*, 42, 1, 2020, pp. 93-124), en el que analiza la conexión realizada entre el Guadalete y el río Salado de san Pedro en las proximidades de El Portal por parte de Jerez, en 1648, con la finalidad de evitar las dificultades de navegabilidad y las imposiciones fiscales que conllevaba la travesía hasta el mar por la desembocadura de aquél en término de El Puerto de Santa María y de contar con una salida fluvial directa a la Bahía de Cádiz para sus productos. Ese estudio de Iglesias Rodríguez está íntimamente relacionado con el que comentamos aquí, porque entre las últimas décadas del siglo XVII y las primeras del XVIII parte del comercio de productos agrarios provenientes de la campiña jerezana se efectuó mayoritariamente a través del Salado, en tanto que los de otras zonas del entorno y del interior de Andalucía occidental tuvieron salida por la desembocadura del Guadalete, como analiza el autor.

Entre 1681 y 1700, periodo que recoge la documentación hallada para el caso de Jerez, los registros aduaneros de productos expedidos desde esta ciudad solo para el mercado comarcal y el avituallamiento militar (no constan las exportaciones a Indias y terceros países), convenientemente estudiados por Iglesias Rodríguez, ponen de manifiesto que el principal de ellos fue el vino, a mucha distancia del vinagre, aguardiente, aceite, trigo, tocino... La media anual en esos veinte años fue de casi un millón de litros, un volumen equivalente (aunque las vasijas empleadas fuesen de diferente capacidad) a unas 1920 botas de 30 arrobas.

Los principales destinatarios de este vino eran Cádiz (para su abastecimiento y puede que también para su comercialización en otros ámbitos) y la Armada real española (es de suponer que tanto para el contingente estante en La Carraca, los arsenales y demás infraestructuras militares de Puerto Real, Isla de León, Cádiz..., como para bastimento de la tripulación de los buques de guerra temporalmente surtos en la bahía gaditana). Además, el aprovisionamiento de las flotas extranjeras (en estos años), la inglesa y la holandesa en razón de su carácter de aliadas de la Monarquía hispánica en el conflicto contra Francia, como explica Iglesias Rodríguez) y el abastecimiento de los presidios españoles en la costa norteafricana eran los otros destinos de los caldos jerezanos.

El caso de El Puerto muestra otra cara, muy interesante también, del comercio de productos agrarios en el entorno de la Bahía de Cádiz. El autor sólo ha encontrado información relativa a los años 1697-1701. En ese quinquenio, y por lo que se refiere a la documentación disponible, la aduana real de la localidad registró embarques de cereales, legumbres y aceite (de todos ellos, mayoritariamente, trigo) procedentes de varias localidades: Bornos, Villamartín, Utrera, Marchena, Los Palacios, Arahal, Córdoba, Espejo, Fernán Núñez, Campillos... La fuente documental portuense compensa su cortedad cronológica con una mayor información cualitativa: nombres de productores y comerciantes, fechas de las sacas... Esto le permite al autor hacer un análisis más amplio y pormenorizado de este tráfico mercantil.

Resulta sorprendente que no aparezcan sacas de vino desde El Puerto: puede que esta carencia se deba a que la fuente documental hallada se limitase a registrar otros productos agrarios, al igual que la documentación jerezana no hacía referencia a salidas de trigo ni a los vinos exportados a Indias y países extranjeros. No obstante, la información encontrada y analizada es de mucho interés y tiene un inestimable valor para el conocimiento del comercio en el entorno de la bahía gaditana en una época (últimas décadas del siglo XVII) poco conocida.

El artículo de Iglesias Rodríguez pone de relieve, entre otros, dos aspectos interesantes del comercio de productos agrarios en el entorno de la bahía gaditana. Uno es la importancia que tenía para la vinatería jerezana el mercado comarcal (en este caso, principalmente Cádiz) y el abastecimiento de la Armada real estante y transeúnte así como de las guarniciones de los presidios españoles en la costa norteafricana, que no es posible cuantificar porcentualmente porque carecemos de referencias de la producción de vinos en esos años, pero que junto con el mercado local, el regional andaluz y el estatal representaría un volumen considerable del total. Esa importancia se acrecienta porque, en general, los vinos destinados a estos mercados eran los de mediana e inferior calidad, no aptos para la exportación, lo que suponía un alivio para los productores porque encontraban dónde colocarlos. Lo que otros estudios han aportado sobre la importancia relativa del mercado interior y el aprovisionamiento militar para los vinos de Jerez en el último tercio del siglo XVIII se retrotrae un siglo, a finales del XVII, merced a esta investigación de Juan-José Iglesias. El otro aspecto es la fundamentación documental, aunque sea para pocos años, de la importante función portuaria que desempeñaba El Puerto de Santa María como uno de los principales enclaves de salida al Océano Atlántico de productos agrarios procedentes del interior de Andalucía occidental -tierras de Sevilla y Córdoba- así como de algunas localidades malagueñas, de la sierra gaditana e incluso, parcialmente, de la campiña jerezana aun en ese periodo de comunicación fluvial directa de Jerez con la bahía.

En un plano más general, Iglesias Rodríguez destaca el papel jugado por el traspasís agrícola en el abastecimiento de las ciudades costeras de la Bahía de Cádiz (deficitarias de trigo) y de las flotas y armadas que la frecuentaban, en un periodo en el que la cabecera de las Flotas de Indias había sido trasladada oficialmente del eje Sevilla-Sanlúcar a esta zona más propicia a tales efectos. Y subraya la importancia del comercio de trigo y vino, dos componentes esenciales de la dieta alimenticia de la época, en el sistema de intercambios así como la generación de conflictos entre ciudades y sus principales agentes económicos por obtener la mayor parte de los beneficios derivados de esta actividad comercial.

En suma: un estudio que ha tenido que superar las limitaciones informativas de las fuentes documentales analizadas y los problemas de metrología que presentan las unidades de capacidad y peso empleadas en la época para su conversión a las del sistema métrico decimal. El resultado es un artículo bien estructurado, desarrollado y escrito, como es habitual en Juan-José Iglesias, que no solo aporta datos de interés, sino explicaciones, hipótesis, reflexiones y sugerencias para conocer y comprender la actividad comercial de la Bahía de Cádiz en un periodo histórico de tanta importancia.

**Javier Maldonado Rosso**  
Grupo de Estudios Históricos  
“Esteban Boulelou”  
Universidad de Cádiz

**LA MUJER ESPAÑOLA EN  
EL COMERCIO COLONIAL  
DEL SIGLO XVIII: LAS 4  
CARGADORAS A INDIAS  
PORTUENSES EN EL  
CATASTRO DE ENSENADA  
(1752)**

**Miguel Ángel Díaz Carlier**

I Congreso de Jóvenes Investigadores  
en Historia Moderna y Contemporánea.  
Individuo y grupo como sujetos históricos:  
una visión interdisciplinar para la Edad  
Moderna y Contemporánea.

Universidad de Málaga, 2019

Edición digital

<https://www.academia.edu>

Los estudios sobre la participación de la mujer en la Carrera de Indias comienzan a ser habituales, afortunadamente. En 2012, el Museo Naval de Madrid nos regaló una soberbia exposición titulada “No fueron solos”. Era la primera vez que el Naval abordaba el tema de la mujer como sujeto activo en el proceso de la conformación del Nuevo Mundo. Por supuesto, los estudios sobre la mujer en la historiografía española son importantes y llevan años desarrollándose. Quizás los pioneros fueron los estudios medievalistas, entre los que me atrevo a señalar los de María del Carmen García Herrero, catedrática de Historia Medieval de la