

Un intento frustrado de acondicionamiento del Guadalquivir: la actuación de la Real Compañía de navegación en la primera mitad del siglo XIX : nuevas aportaciones y replanteamiento geo-histórico de un tema polémico

In: Mélanges de la Casa de Velázquez. Tome 25, 1989. pp. 327-353.

Citer ce document / Cite this document :

del Moral Ituarte Leandro. Un intento frustrado de acondicionamiento del Guadalquivir: la actuación de la Real Compañía de navegación en la primera mitad del siglo XIX : nuevas aportaciones y replanteamiento geo-histórico de un tema polémico. In: Mélanges de la Casa de Velázquez. Tome 25, 1989. pp. 327-353.

doi : 10.3406/casa.1989.2544

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/casa_0076-230X_1989_num_25_1_2544

UN INTENTO FRUSTRADO DE ACONDICIONAMIENTO DEL GUADALQUIVIR

LA ACTUACIÓN DE LA REAL COMPAÑÍA DE NAVEGACIÓN EN LA PRIMERA
MITAD DEL SIGLO XIX: NUEVAS APORTACIONES Y REPLANTEAMIENTO
GEO-HISTÓRICO DE UN TEMA POLÉMICO

Leandro del MORAL ITUARTE
Universidad de Sevilla

INTRODUCCIÓN

Tratar del tema de la Compañía de Navegación del Guadalquivir es hacerlo sobre un capítulo fundamental del proceso de acondicionamiento hidráulico de la cuenca baja del Guadalquivir durante la primera mitad del s. XIX. Es un tema que, a estas alturas, por su importancia y por el reiterado pero parcial tratamiento que ha recibido, requiere un trabajo de síntesis, de recapitulación y replanteamiento.

Los estudios disponibles se presentan como parte de trabajos de carácter más general sobre la intervención humana en el río Guadalquivir o en su estuario, o sobre aspectos económicos o hacendísticos de la historia de Sevilla ¹. La única monografía existente es la conocida Memoria — auténtica denuncia pública — que el Ayuntamiento de Sevilla, en un momento crucial de su largo enfrentamiento con la Compañía, encomendó a su archivero Nicolás M. Sancho en 1858 ². En ella se recoge buena parte de la

1. Entre los autores contemporáneos que han dedicado atención al tema destacan, cronológicamente ordenados: Gregorio Pérez Conesa, Ricardo Grande Covián, Florencio Zoido Naranjo, Antonio González Dorado, Michel Drain, María José Álvarez Pantoja, Francisco Morales Padrón, Loïc Ménanteau, José Manuel Cuenca Toribio, Antonio T. Reguera Rodríguez, Josefina Cruz Villalón y Amalia Zapata Tinajero.
2. Nicolás M. Sancho, *Memoria Histórica de la extinguida Sociedad denominada Compañía de Navegación del Guadalquivir y Canal Fernandino*, Sevilla, 1858, 160 p.

documentación existente hasta ese momento en los archivos municipales, en donde, además, se conserva alguna otra documentación referida a los acontecimientos posteriores a esa fecha. Refiriéndonos a las noticias sobre la Compañía que pudiéramos considerar clásicas, debemos mencionar el Informe presentado por Manuel Pastor y Landero el 29 de enero de 1869, cuando terminaba su gestión al frente de las obras de la ría, en el que se hace una valoración muy negativa de la actuación de aquella. El juicio de Pastor fue a su vez ampliamente difundido por Luis Moliní Uribarri, posterior director de la Junta de Obras del Puerto³. El portavoz del Ayuntamiento, de un lado, y los responsables de los organismos que sucedieron a la Compañía al frente de los asuntos de la navegación, de otro, han sido los principales valedores de la visión crítica que domina buena parte de la bibliografía contemporánea, especialmente la geográfica⁴.

Otras fuentes de especial interés son, por una parte, los diarios de Francisco de Saavedra, comisionado regio cerca de la Compañía desde el momento de su fundación, a la que dedicó, con cierto entusiasmo, los últimos años de su vida⁵. Y, por otra, las publicaciones de la propia Compañía conservadas en los archivos de la J.O.P. de Sevilla y en la biblioteca del archivo del M.O.P.U. de Madrid⁶, de las cuales la editada en 1821 constituye la principal aportación documental de estas páginas.

-
3. Junta de Obras del Puerto, *Memoria sobre el estado y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla, durante el año económico 1898 y 1899*, Sevilla, 1900, p. 6-18; y Luis Moliní, *Proyecto de las obras de mejora del puerto de Sevilla, de la ría del Guadalquivir y de su desembocadura*, Sevilla, 1903, documento núm. 1, p. 6, 7 y 8.
 4. Florencio Zoido Naranjo, *Isla Mínima, Aspectos geográfico-agrarios del arrozal sevillano*, Sevilla, 1973, p. 31; y Antonio González Dorado, *Sevilla: centralidad regional y organización interna de su espacio urbano*, Madrid, 1975, p. 102 y 103.
 5. Además de los diarios a los que Julia de la Cruz Betancourt e Isabel Paredes Vera han dedicado sendas tesis de licenciatura, ambas inéditas, Saavedra escribió, entre 1814 y 1819 uno expresamente dedicado a las actividades de la Compañía, titulado: *Diario de operaciones en el desempeño que el Rey se ha dignado conferirme relativo a las obras que se deben ejecutar para poner corriente la navegación del río Guadalquivir desde Córdoba hasta el mar*. Ver Amalia Zapata Tinajero, *El Guadalquivir y las mejoras de su navegación a fines del Antiguo Régimen: la corta de Merlina y el Canal Fernandino*, tesis de licenciatura inédita, 198 p.
 6. Las tres publicaciones conocidas de la Compañía son: Alexandro Briarly y Gregorio González Azaola, *Navegación del Guadalquivir, Prospecto del Plan y Compañía de Navegación del Guadalquivir: por los comisionados nombrados al efecto por S.M....*, Sevilla, 1815, 16 p. (existe una versión editada el mismo año 1815 de 12 p. y segunda impresión en el año 1816 de 26 p.); *Manifiesto de los Directores de la Compañía de Navegación del Guadalquivir a la Nación y a sus representantes dando cuenta de las bases, sistema y operaciones de la empresa desde su creación hasta el día*, Sevilla, 1820; y *Exposición que dirigen al Soberano Congreso Nacional los Directores de la Compañía de Navegación de Guadalquivir en nombre y representación de la misma*, Sevilla, 1821, 74 p.

No tenemos dudas sobre la fecha de constitución de la Compañía del Guadalquivir: está definida por la R.O. de 12 de diciembre de 1814, autorizando su constitución, y por la R.O. de 8 de agosto de 1815, aprobando su plan y concesiones. Su trayectoria como responsable de la ría y puerto de Sevilla, termina con la R.O. de 20 de enero de 1852 en la que se declara a Sevilla puerto de primera clase, incluido por tanto en las definiciones del R.D. de 17 de diciembre de 1851 sobre transferencias de la administración y servicios de los mismos al Ministerio de Fomento⁷. Si bien estos momentos, como queda dicho, están perfectamente definidos, no lo está tanto la fecha de extinción definitiva de la Compañía. Sancho la remonta a 1839, fecha en la que cambia, según él, su naturaleza jurídica. Sin embargo la Compañía sobrevive al menos hasta el año 1876, momento en el que el propio Ayuntamiento solicita, sin éxito, su colaboración en la obra de defensa de la margen derecha del río entre el puente de Triana y la Huerta de los Muñozes⁸. La cuestión no es intrascendente, puesto que en torno a ella se articula el proceso legal de privatización de la Isla Menor del Guadalquivir.

El tratamiento de los orígenes, trayectoria, vicisitudes y polémicas que rodean a la Compañía de Navegación se relaciona con un considerable número de problemas que, en buena medida, expresan la complejidad y conflictividad de las relaciones que en aquellos momentos se establecen en torno al río, sus recursos y los espacios por él condicionados. Todo el proceso se involucra con las distintas estrategias de apropiación o uso que sobre tales recursos se plantean y con los niveles de desarrollo tecnológico y económico generales de la sociedad que los protagoniza.

En 1814 Alexandro Briarly y Gregorio González Azaola presentan al Gobierno un Plan del que arranca el proceso que, al año siguiente, condujo a la constitución de la Compañía y cuyas premisas se mantienen a lo largo de la primera etapa de su existencia. Cuatro son a nuestro entender los grandes temas que en él se plantean.

En primer lugar la renovación del pensamiento de fomento que, sin subestimar las formulaciones anteriores, se había ido elaborando a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, hasta constituir lo esencial de la política económica borbónica. En la cuenca del Bajo Guadalquivir este pensamiento se orienta en una doble dirección: la recuperación de la vía navegable y la valorización agrícola de nuevas tierras.

A continuación, la composición social de la propia Compañía que basándose en el mencionado Plan se constituye. Comprobamos la participación en ella de hasta 155 accionistas efectivos, en su mayor parte

7. *Colección de leyes, órdenes, reglamentos e instrucciones, relativas al ramo de obras públicas*, Madrid, Suplemento de la Revista de Obras Públicas, 1857, tomo V.

8. A.H.M.S., Colección Alfabética. Inundaciones (1861-92), c. 461.

residentes en Sevilla y algunas otras ciudades andaluzas, expresión de la existencia de una base social significativa, que diferencia esta empresa de otras coetáneas o posteriores. Este hecho, al faltar la base documental que ahora lo sustenta, no había sido suficientemente destacado.

En tercer lugar, y este tema constituye una notable originalidad en su época, el planteamiento de una política de acondicionamiento hidráulico combinada y de usos múltiples, enlazada con la intervención al unísono en diversos sectores productivos: tradicionales ya algunos (navegación, defensa frente a inundaciones, saneamiento y colonización de márgenes y marismas), innovadores otros (fomento industrial: introducción de la máquina de vapor y minería, especialmente).

Por último, la falta de éxito final de sus actividades, los privilegios de que disfrutó, la apropiación de la Isla Menor perteneciente a los comunales de Sevilla y, consiguientemente, las polémicas en las que se vió envuelta desde su origen.

Estos últimos hechos han repercutido profundamente en las valoraciones que por lo general se han dado de la Compañía. Ya hemos mencionado el papel que en ello han representado las opiniones de Sancho, Pastor y Molini. La bibliografía geográfica se resiente especialmente de tal perspectiva, a nuestro entender parcial e incompleta. Su preocupación fundamental por las repercusiones espaciales de la actividad humana ha motivado una descalificación apresurada de la labor de la Compañía, sin atender suficientemente a otras consideraciones también importantes, como la relación de esa actividad con el medio sobre el que actuó. En estas páginas trataremos de resituar la naturaleza de la Compañía y las razones que motivaron la frustración del proyecto que, al menos inicialmente, representó.

1. EL PLAN DE LA COMPAÑÍA COMO EXPRESIÓN DEL PENSAMIENTO ILUSTRADO Y COMO PROPUESTA DE UN PROYECTO BURGUÉS.

«Las obras que eternizan la memoria de los buenos Monarcas no son las gracias y liberalidades [...] ni los soberbios Palacios y Panteones, sino aquellas que se dirigen a hacer felices Provincias y generaciones enteras como establecimientos de educación, y de ciencias útiles, caminos, puertos, canales y demás que fomentan la agricultura e industria». En estos términos, marcados por el estilo de Jovellanos u Olavide, se expresaban los promotores de la empresa en 1814, sumándose al pensamiento de fomento ilustrado fundado en el pragmatismo y la utilidad. Esa misma línea de pensamiento les conducía a localizar la raíz de la postración regional en el abandono del río con la consiguiente repercusión sobre el comercio, el mal

aprovechamiento de las «fertilísimas campiñas» y la «funesta despoblación». Desarrollo de las comunicaciones como premisa del crecimiento económico general, productivismo agrícola frente al sistema ganadero extensivo dominante y política poblacionista tan cara a la Ilustración española: éste es el discurso en el que la Compañía basa la justificación global de su empresa.

Y junto al lenguaje ilustrado, el apoyo de figuras destacadas del grupo social que lo puso en circulación: Francisco de Saavedra, elaborador del reglamento de libre comercio con América en 1778, consejero y ministro de estado y de hacienda con Jovellanos en 1797, designado en 1814 comisariado regio en la Compañía de Navegación⁹. Y no sólo él, también el Asistente Arjona, de tan benéfica actuación para la ciudad, manifiesta su apoyo a la empresa. Como lo hacen Santiago Miñano, en su conocido *Diccionario geográfico-estadístico*, o el ingeniero José Agustín de Larra-mendi, de solvencia fuera de toda duda.

Por otra parte, es de destacar la presencia de una notable actividad relacionada con la empresa entre los sectores ilustrados de la ciudad. En estos momentos llegan de Cádiz «novedades bibliográficas sobre todo libros técnicos — tratados sobre canales y barcos de vapor —, temas verdaderamente obsesivos entre la élite ilustrada sevillana, en especial desde que se hacen las primeras gestiones para la creación de la Compañía de Navegación»¹⁰.

Pero no se trata solamente de esto. Avanzando más en la evolución ideológica, en la línea de una clara orientación liberal-burguesa, los promotores de la empresa defienden la necesidad de inversiones productivas, el beneficio empresarial y la marginación del Estado del proceso productivo: «La industria, comercio y agricultura no se fomentan jamás con establecimientos o apoyos parciales [...] los hospitales, las casas de misericordia, y fábricas sostenidas por la caridad pública, las sociedades patrióticas o la munificencia de los gobiernos entretienen, alucinan, están en el ayre, no fomentan nada y cuestan más que valen»¹¹.

Pretenden, en efecto constituir una compañía con «Real privilegio y denominación» (como no podía ser de otra manera en aquel momento, más aun tratándose de actuar sobre un río «flotable y navegable»), pero que no se pareciese a ninguna de las de comercio y navegación formadas hasta la

9. «Si Sevilla —escribe Saavedra— de dos siglos a esta parte hubiera tenido una compañía como la que ahora se proyecta, el Guadalquivir sería otro Támesis y Sevilla tal vez émula de la opulenta Londres», cit. por Francisco Morales Padrón, *Sevilla y el Río*, Sevilla, 1980, p. 68.

10. M. J. Álvarez Pantoja, «Los orígenes de la industrialización sevillana. Las primeras máquinas a vapor (1780-1835)», *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Contemporánea*, t. I, Córdoba, 1979, p. 8.

11. A. Briarly y G. Azaola, *Prospecto del Plan...*, obra cit., p. 9.

fecha. Aseguran que «en su planta, su gobierno y su forma será una mera compañía particular fundada en la buena fe de sus socios, y en las estipulaciones particulares que ellos mismos celebren, y sancione el Rey [...] la economía interior de la compañía, todo ha de depender de ella misma [...] sin tener que mezclarse jamás el Gobierno en sus cuentas y disposiciones ¹². Pretenden fundar, en suma, una empresa ajena al sistema de las compañías privilegiadas y tuteladas del Antiguo Régimen, fundada en una «moderna, justa, prudente y bien entendida libertad civil», inspirada en el ejemplo de la «conducta sabia de la sagaz Inglaterra».

¿Cómo se puede conciliar esto con las realidades que se fueron materializando en años sucesivos: juzgado privativo, gracias y privilegios? El problema y su respuesta están relacionados con la coyuntura política del país y, especialmente, con la cuestión de la financiación de la empresa, tema que abordamos más adelante. Digamos de momento que el proyecto, arropado al nacer en planteamientos de progreso, se compromete rápidamente con el régimen arbitrario de la Restauración fernandina y que esa relación condiciona negativamente toda su trayectoria.

No nos consta documentalmente que en el momento fundacional, se diera una vinculación de las concesiones reales con servicios financieros reservados a la Corona. Sí aparece posteriormente esta constancia, cuando por R.O. «reservada» de 17 de septiembre de 1819, Fernando VII exige de las Compañías dos millones de reales «para cubrir una de las serias e importantes atenciones que rodean actualmente su Real ánimo» y amplía en compensación sus privilegios aduaneros ¹³. Cuando el 9 de marzo de 1820 se restablece el régimen constitucional, quedaron abolidos los privilegios de la Compañía, a la que se equipara con la de Filipinas en el disfrute de situaciones incompatibles con el orden constitucional. En estos años se concita contra ella una fuerte ofensiva, favorecida por las disensiones internas entre los dos promotores iniciales, que sus representantes en Madrid no consiguen contrarrestar.

Una empresa, pues, que entronca con los planteamientos de desarrollo productivo propios del pensamiento ilustrado y que avanza hacia posiciones netamente liberal-capitalistas, expresando una interesante evolución ideológica. Pero una empresa, también, que nace condicionada por una red de limitaciones y contradicciones económicas, políticas e ideológicas que a la postre darán con el proyecto en tierra.

12. *Ibid.*, p. 15.

13. La existencia de relaciones de este mismo tipo en los casos de los banqueros Alejandro Aguado y Felipe Riera, usufructuarios de las marismas de Sanlúcar e Isla Mayor respectivamente, no ofrecen dudas razonables aunque en el planteamiento y justificación de las concesiones no aparecen explícitamente tales conexiones, como corresponde a su carácter reservado. Ver F. Suárez Verdager, *Documentos del reinado de Fernando VII. Real Caja de Amortización*, Pamplona, 1965, p. 28-35 y 52.

2. UNA FINANCIACIÓN PROBLEMÁTICA Y UNA BASE SOCIAL AMPLIA Y AUTÓCTONA.

Privilegios, capitales e intereses.

La interpretación económico-financiera general del momento que estamos estudiando, no está definitivamente resuelta. Es conocida, por una parte, la crisis que caracteriza los comienzos del siglo XIX y que se continúa en el ciclo largo depresivo propio de sus primeras décadas. Se han destacado, también, otros aspectos negativos, de influencia más o menos duradera (la herencia de la guerra de la Independencia, la emancipación de las colonias americanas, la ruina de la hacienda...). Hay constancia del retraimiento inversor de los propietarios agrarios hacia lo que no fuese acumulación territorial, proceso que ha seguido gravitando sobre la economía general de la región y, en particular, sobre el desarrollo de su sistema hidráulico, hasta nuestros días. En esa misma línea, se ha puesto de relieve la parquedad de los capitales en movimiento y la versatilidad de las familias vinculadas al proceso comercial, que no llegaban a establecer, salvo excepciones, «una continuidad y raigambre decidida»¹⁴.

Algunos autores, sin embargo, comprueban la existencia en la época de un capital comercial suficiente para que la burguesía sevillana hubiera acometido el proceso de industrialización, mientras que, en el mismo sentido, otros concluyen que los capitales existían en Sevilla en la coyuntura oportuna y que no se puede seguir sosteniendo que fuese su falta la responsable de la inexistencia de un proceso de desarrollo económico¹⁵.

En cualquier caso se ha demostrado el fracaso durante las primeras décadas del siglo de la constitución de una banca sevillana, así como la pérdida por la ciudad de su perfil dominante de gran metrópoli comercial para adquirir los rasgos de una ciudad provinciana más rentista y más vinculada a la tierra. Un proceso de ruralización, en suma, ampliamente comprobado, que se prolongaría hasta la reactivación de la vida comercial sevillana producida bien entrada la segunda mitad del siglo XIX.

El estudio de la vida comercial de la ciudad de Sevilla escapa, evidentemente, al objeto de este trabajo. Sin embargo, éste como otros aspectos de la estructura productiva de la región, se vincula decisivamente al proceso de configuración del sistema hidráulico. En este caso, además, la documentación que manejamos sobre la Compañía de Navegación y sus

14. Antonio Miguel Bernal y Antonio García-Baquero, *Tres siglos de comercio sevillano (1598-1868). Cuestiones y problemas*, Sevilla, 1976, p. 100 y 101.

15. Carlos Álvarez Santaló y Antonio García-Baquero, «Funcionalidad del capital andaluz en vísperas de la primera industrialización», *Estudios Regionales*, 5, 1980, p. 127.

actividades puede aportar algunos datos al estado de la cuestión de la economía sevillana en las primeras décadas del siglo XIX.

Efectivamente, en primer lugar conviene señalar que los promotores desconfían de la aportación de capital nacional y se dirigen a los comerciantes británicos afincados en la región (Jerez, Cádiz, Sevilla), que constituyen un sector significativo del modesto grupo inicial de accionistas. Se dirigen también, supuestamente, a casas comerciales británicas radicadas en el Reino Unido lo que quizás no pasara de una confusa operación de Briarly. Esto último, entre otros problemas, motivó la ruptura entre ambos socios, dando, además, argumentos a los fabricantes catalanes en su campaña contra las exenciones aduaneras de que disfrutó la Compañía.

Lo que, en cualquier caso, nos interesa destacar es que esa escasez de capitales disponibles (que por nuestra parte sí comprobamos) induce a los promotores a asegurar a los que se aporten unos rendimientos atractivos y unas garantías sólidas. Tales condiciones sólo podían provenir de subvenciones estatales. Hay que entenderlo así, máxime tratándose de empresas que exigen un gran volumen de inversión y un largo plazo en la previsión de sus rendimientos. Subvenciones que en este caso pionero adoptan la forma de arbitrios y privilegios, en consonancia con las características políticas de la época.

Este enfoque del apoyo estatal a las empresas de canales no era extraño en la época y, con variantes, corresponde a lo que se hizo en otras ocasiones¹⁶. Forma parte de un primer capítulo de la evolución tanto de los planteamientos empresariales en este terreno cuanto del enfoque estatal de la relación con ellos, en unos momentos de avance de las formas económicas capitalistas bajo una organización político-administrativa absolutista. Destaca la ausencia de aspectos que posteriormente, consolidado el estado liberal y salvaguardado, paralelamente, el dominio público de las aguas y riberas¹⁷, serán fundamentalmente en la articulación de las relaciones del Estado con los particulares: reglamentación de concesiones, cuantificación de subvenciones si las hubiere, concreción de plazos, criterios de caducidad y reversión, etc. Estas carencias influirán en los pleitos que ésta y otras concesiones, en estos aspectos equiparables, suscitaron a instancias de los sectores lesionados.

16. Así, por ejemplo, la R.O. de 10 de septiembre de 1828, propuso, dadas las grandes dificultades que suponía la financiación estatal de la obra, la privatización de la empresa constructora del canal de Castilla. En 1831 se adjudica la concesión a Alejandro Aguado, Marqués de las Marismas del Guadalquivir, el mismo que hemos encontrado interviniendo en las marismas de Sanlúcar. A los seis meses le sustituyó, entre otros, el Marqués de Casa-Irujo. Ver José Antonio Fernández Ordóñez (coord.), *Catálogo de treinta canales españoles anteriores a 1900*, Madrid, 1986, p. 170 y 203.

17. Alfredo Gallego Anabitarte y otros, *El derecho de aguas en España*, Madrid, 1986, 2 vols.; especialmente capítulo II: «El proceso de formación del señorío nacional y estatal sobre las aguas...».

Los propios directores de la Compañía en 1821, en pleno vendaval de la campaña nacional contra ella, reconocen la exageración de las gracias y arbitrios («... por más que algunas de las bases del plan puedan parecer monstruosas...»). Pero, y es lo que en este momento interesa señalar, fue el elevado interés del capital y su salvaguarda, posibilitados ambos por tales bases, lo que permitió intentar siquiera reunir un capital, que ni aun así alcanzó la cantidad prevista, mucho menos la necesaria para acometer con éxito las tareas planteadas.

La relación de cuentas de la Compañía que conocemos corresponde al período 1815-1820 y se elabora en el contexto de la defensa que hace de su gestión en los difíciles momentos del Trienio ¹⁸. Del período posterior a su rehabilitación, que vino dada por el R.D. de primero de octubre de 1823, carecemos de información.

De los diez millones de reales que debían haber producido las cuatro mil acciones de 2.500 reales emitidas, solamente se habían hecho efectivos 5.162.590 reales. Un capital insuficiente para acometer las inversiones que los proyectos exigen, pero que, desde otros puntos de vista no se puede subestimar. Hay que tener en cuenta que los volúmenes de capital necesarios para montar una fábrica eran relativamente modestos y que las mayores empresas privadas de la industria malagueña de la época — las más importantes de la región — supusieron unas inversiones de no más de cuatro millones de reales.

La Compañía reconoce haber distribuido en concepto de dividendo, réditos y lotes, entre 1815 y 1820, la cantidad de 2.907.679 reales que suponen un 11,25% en cada año. J. Nadal, por su parte, después de consignar los distintos privilegios que le fueron concedidos y de citar el manifiesto de los fabricantes catalanes de 1819 (en el que estos llegaban a plantear que si no cesaban los «intempestivos privilegios a la Compañía del Guadalquivir, este río, en vez de llevar agua, llevaría sangre y lágrimas de los desgraciados catalanes»), considera que fue la gracia sobre introducción de panas y acolchados libres de derechos la que constituyó «el cebo que atrajo a los capitalistas» ¹⁹.

En definitiva, ni los privilegios (de cuya permanencia es lógico que se desconfiase habida cuenta de la inestabilidad política), ni las garantías inmobiliarias, ni los altos intereses, que fueron una de las acusaciones producidas contra la Compañía, resultaron capaces de atraer un volumen

18. «Estado general del producto líquido de los arbitrios concedidos por S.M. a la Compañía de Navegación; operaciones de la misma en obras, especulaciones y demás y cantidades entregadas por los accionistas desde su creación hasta 31 de Diciembre de 1820», documento núm. 21 contenido en *Exposición que dirigen...*, obra cit.

19. Jordi Nadal, *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*, Barcelona, 1984, p. 193.

suficiente de capitales, que existentes o no, en mayor o menor cuantía, se sentían más atraídos por operaciones de crédito cuyo rendimiento se situaba según la Compañía en el 12% anual: toda una lección sobre la discutible viabilidad de la gran obra hidráulica como empresa capitalista que, aún dándose en un contexto muy peculiar, permitió ya a ciertos tratadistas sacar conclusiones, históricamente muy tempranas, sobre la cuestión.

Las bases sociales de la Compañía.

Por lo que se refiere a su base social, nos encontramos ante una compañía de características peculiares: un capital reducido para la magnitud de la empresa que pretendía acometer, pero desembolsado por un número de socios relativamente amplio. De los 58 existentes en mayo de 1816 se pasa a 155 en febrero de 1821, con 2.098 y 4.000 acciones de 2.500 reales respectivamente.

Su distribución aparece reflejada en los cuadros siguientes en los que hemos renunciado a calcular el capital total representado por cada grupo porque nos consta que buena parte de él no estaba realmente desembolsado.

**Distribución de los accionistas por cantidad de acciones poseídas
Mayo de 1816**

	Número accionistas	% sobre accionistas	Número acciones	% sobre total acciones
150 o más acciones	4	6,89	1 060	50,52
De 100 a < 150	1	1,72	100	4,76
De 50 a < 100	4	6,89	240	11,43
De 10 a < 50	30	51,72	625	29,79
Menos de 10	19	32,75	73	3,57
TOTAL	58	100	2 098	100

Fuente: *Exposición que dirigen...*, documento núm. 6.

Febrero de 1821

150 o más acciones	2	1,29	310	7,98
De 100 a < 150	5	3,22	518	13,34
De 50 a < 100	9	5,80	596	15,34
De 10 a < 50	101	65,16	2 302	59,28
Menos de 10	38	24,51	157	4,04
TOTAL	155	100	3 883*	100

* Se prescinde de las acciones enajenadas a la Compañía por varios accionistas.

Fuente: *Exposición que dirigen...*, documento núm. 7.

De los cuadros presentados se pueden desprender las siguientes consideraciones:

1) Se produce una ampliación tanto del capital como de los accionistas desde 1816 a 1821 a la vez que, entre ambas fechas, se da un proceso de dispersión de la propiedad de ese capital.

2) Se comprueba la presencia de un sector de socios, el definido por la posesión de un paquete de acciones situado entre 10 y 50, que, si ya en 1816 era mayoritario, en 1821 amplía su hegemonía numérica y alcanza una mayoría también en el capital de la Compañía.

3) La Compañía se asienta sobre una base social relativamente equilibrada, en relación con el capital total, en la que no parece que se pudieran dar fácilmente situaciones de control de la empresa por parte de reducidas minorías de socios. La impresión que esto produce está en la línea de lo que la propia Compañía, refiriéndose a la ausencia de grandes inversionistas, dice: «[...] los más y de mayores facultades no se atrevieron jamás a suscribirse, por no exponer sus capitales en busca de un lucro, cuya aparente magnitud la rebajaba muy mucho la idea de su inseguridad»²⁰.

Pero, ¿quiénes eran los inversores asociados en la empresa del Guadalquivir? Consignaremos en principio su lugar de residencia.

**Distribución de los accionistas por el lugar de su residencia
Mayo de 1816**

Sevilla	Cádiz	Jerez	Madrid	Otras ciudades andaluzas	Otras ciudades	Total
Núm. 50	4	2	—	2	—	58
% 86,20	6,9	3,44	—	3,44	—	100

Febrero de 1821

Núm. 109	15	3	22	3	3	155
% 70,32	9,67	1,93	14,19	1,93	1,93	100

De estos dos cuadros se deduce que el grueso de los accionistas son residentes en Sevilla; se mantiene e incluso se acrecienta, de 1816 a 1821, una cierta representación del comercio gaditano, y aparece, en la última fecha, un núcleo de accionistas madrileños que son básicamente, los que hacen descender, en cierta medida, la presencia sevillana en 1821.

20. *Exposición que dirigen...*, p. 27-28. Para la desconfianza como hecho generalizado, frente a las sociedades por acciones, ver «Exposición de la Junta de Comercio de Sevilla contra los males que acarrear las sociedades anónimas» (6/3/1847), en el archivo de la J.O.P., caja 603, en donde se confirma la larga persistencia de este fenómeno en Sevilla.

Centrando nuestro análisis en los socios residentes en Sevilla, y cotejando el listado de accionistas con los datos proporcionados en estudios disponibles sobre la sociedad y la economía sevillana de esta misma época, realizamos las siguientes comprobaciones:

1. Escasa participación de los estamentos privilegiados. De Cádiz encontramos, como excepciones, al Marqués del Pedroso y sobre todo al activo Marqués de Casa-Irujo, financiero ennoblecido, que aumenta su participación de veinte a ciento cincuenta acciones. Es éste un personaje que desde el gobierno favorece a la Compañía en 1818, y que estuvo involucrado en otras varias empresas en esta misma época y región. De Sevilla sólo participa el Marqués del Real Tesoro y la Condesa viuda de Montelirio, título que había estado presente en la fundación del Consulado Nuevo de Sevilla en 1784. El Cabildo Eclesiástico, por su parte, es el único representante del clero y eleva su participación de veinte a cincuenta acciones entre 1816 y 1821. Señalemos, también, que desde 1818 a 1821, al menos, Juan Pradas tesorero del propio Cabildo fue uno de los directores de la Compañía.

2. Ausencia de las tradicionales familias de grandes comerciantes sevillanos. De ellas sólo encontramos a un Adriaensen, con veintiuna acciones y a un Lamadrid, con veinte. Pero, los Arespacochaga, Eloy Soret, Elías, Rubén de Celis, de la Barrera, Leroy, etc., familias que consiguen traspasar las dificultades de principios de siglo, están ausentes.

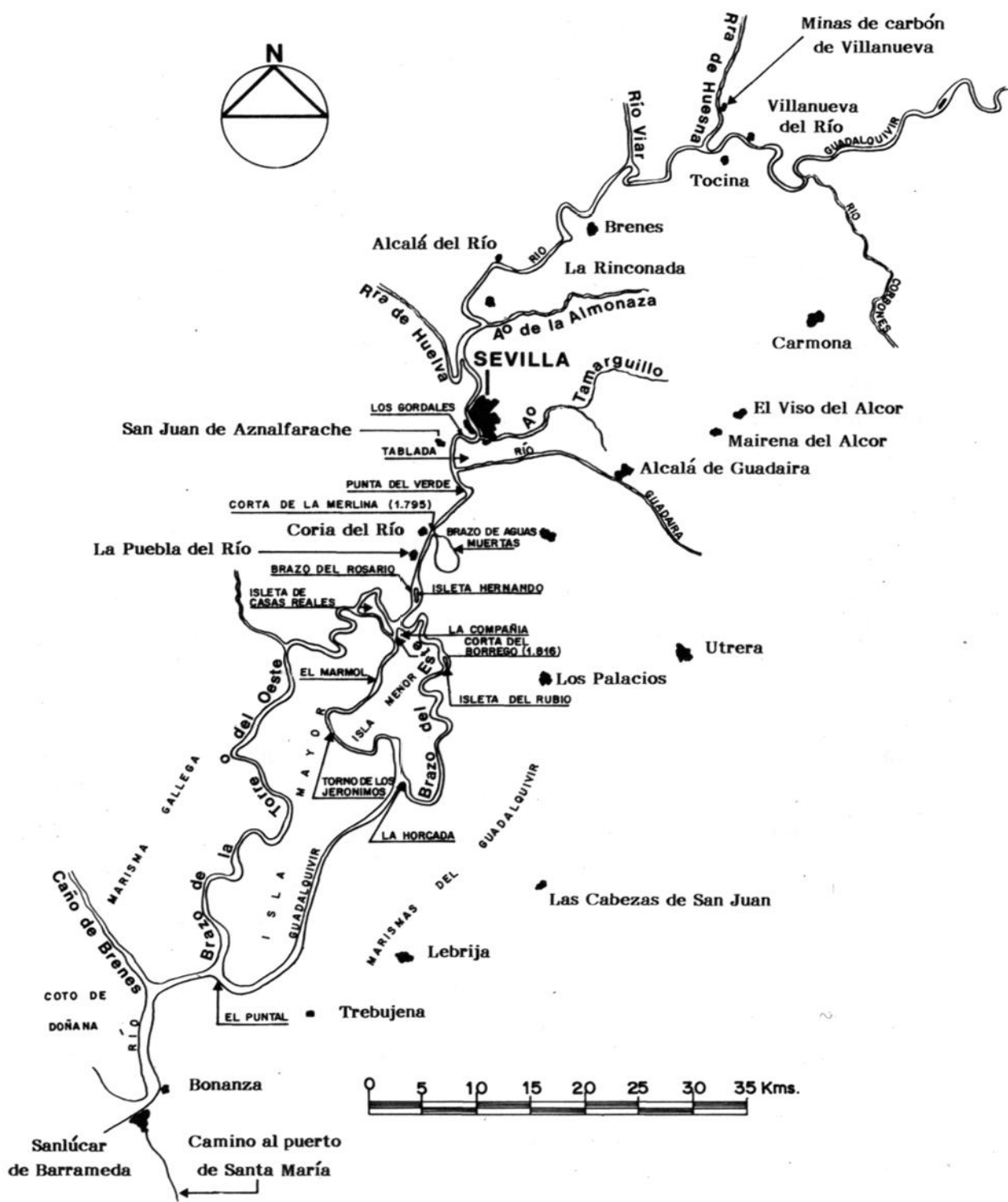
3. Tampoco reconocemos los nombres más frecuentes de las listas de «pudientes» de la época salvo al Marqués del Real Tesoro, a quien encontramos incluido en el grupo de cabeza de la elaborada por la Diputación Provincial de Sevilla en 1823. Se echa en falta, sin embargo, a los Vázquez, Ibáñez, Soret, Ureta, Fontecha, Quintana, Romero Valmaseda, Herrán...²¹.

4. Destaca la participación, muy activa inicialmente, de algunos miembros del pequeño pero dinámico grupo de ingleses establecidos en Sevilla: Nathan y Juan Wetherrell, Eduardo Hardy Markland y Julián B. Williams.

5. Podemos suponer que el grueso de los accionistas, son en general, pequeños o medianos comerciantes, mercaderes o hacendados, algunos de ellos presentes, también, en el grupo fundador del Consulado Nuevo de Sevilla (del Valle, Rodríguez, del Campo...), así como profesiones liberales (se reconocen, por ejemplo, seis militares).

Tal era la base social de la Compañía: un grupo social relativamente amplio, que en unos momentos especialmente difíciles pone en circulación un capital de cierta consideración con un ambicioso proyecto capitalista de

21. M.J. Alvarez Pantoja, «La Hacienda municipal sevillana en el Trienio Liberal (1820-23)», *Hacienda Pública Española*, 55, 1978, p. 30.



Ambito espacial de la actuación de la Real Compañía de Navegación del Guadalquivir.

transformación del territorio, de bonificación y de explotación de sus recursos. Todo ello, sin duda, apoyado en discutibles — y en todo caso polémicos — privilegios administrados por el poder político absolutista de la época. En cualquier caso, una operación digna de ser considerada como un capítulo importante y de mayor complejidad de la que se le ha solido descubrir, en el proceso de acondicionamiento de los recursos hidráulicos del valle del Guadalquivir.

3. EL PROYECTO DE INTERVENCIÓN GLOBAL DE LA COMPAÑÍA : REALIZACIONES, CAMBIO DE PLANES Y FRACASOS.

Como queda dicho, el pensamiento de progreso material que encarna la Compañía se expresa en un plan de actuación de gran complejidad y cierta globalidad. Se pone en circulación un proyecto de acondicionamiento de usos múltiples y complementarios que, seguramente, más que de una visión teórica de los recursos fluviales casi revolucionaria, procede de los imperativos derivados del propio medio natural a transformar. Los promotores sintetizan en un plan unitario los planteamientos que venían desarrollándose de antes (navegación, defensa, rectificación, colonización...), a los que unen la actividad minera y como un instrumento privilegiado de todo ello, el impulso al maquinismo.

Importancia de las propuestas de defensa frente a avenidas como legitimación de la intervención a favor de la navegación : la corta del torno del Borrego o Canal Fernandino.

En los «Fundamentos» que los promotores presentan en su manifiesto público de 1815, ya se plantea que la Corta del Torno del Borrego, intervención prioritaria, tendrá unos efectos benéficos, además de sobre la navegación, sobre la seguridad de Sevilla puesto que se eliminará un obstáculo que «oponiéndose de frente como una valla insuperable a la corriente del río, detiene, divide y levanta las aguas hasta que su retroceso causa en esta antigua y opulenta ciudad y su término los estragos horribles que tantas veces la han afligido». Esta identificación de defensa y navegación y la importancia justificatoria de la primera es una constante en toda la trayectoria de la Compañía desde la propia R.O. de 12 de diciembre de 1814.

Se ha comprobado que «no parece que los peligros que para la ciudad significaban las inundaciones impulsaran ningún proyecto de actuación sobre el Guadalquivir, que sólo tomará cuerpo en la medida en que se

acrecienten las dificultades de la navegación»²². Así parece indicarlo el hecho de que la primera actuación (Corta de la Merlina, 1795) sólo se produce cuando la situación de la navegación resulta completamente insufrible. Quede constancia, sin embargo, de la importancia que en la articulación del discurso que justifica la obra tiene la defensa de la ciudad y la conciencia de los enormes perjuicios económicos que la inundación ocasiona: «¿Cuánto más daño ocasionan tres días de avenida, que lo que valen las obras del corte del Borrego?» Realizada la corta, así como sus condiciones de navegabilidad fueron objeto de una fuerte polémica, sus virtualidades como elemento de mejora del desagüe del río fueron unánimemente reconocidas²³.

Los restantes proyectos de navegación y defensa : balance de resultados

Además de la Corta del Torno del Borrego, la Compañía se comprometió tanto a cerrar el brazo del río llamado del Este como a construir un fuerte espolón en el del Oeste o de la Torre «para cegarle en tiempo oportuno», operación que parecía más difícil, y «dirigir con el tiempo todas las aguas por un sólo canal». Una estrategia bien planteada que se verá confirmada en 1859, por el primer proyecto de intervención en la ría de características modernas, obra del ingeniero Canuto Corroza. A ello se añadía, la construcción de diques y malecones, la plantación de márgenes, y la destrucción de los bajos y obstáculos, naturales y artificiales, que se hallasen desde Sevilla a Córdoba.

Fuera de la Corta del Borrego y hasta 1818, año en el que tiene lugar la decisiva intervención de Larramendi, la Compañía actúa sobre el brazo del Rosario, que rodea por el Oeste la Isla Hernando, intervención no prevista inicialmente; construye malecones en la Ribera de Huelva; interviene sobre los bajos desde Sevilla a Sanlúcar con un pontón de limpia dotado de máquina de vapor; cierra el brazo de Aguas Muertas de Merlina, frente a Coria; construye un muelle en Bonanza y habilita el camino de Sanlúcar al Puerto de Santa María (ver plano).

Nada se hizo por cerrar los brazos del Este y del Oeste, ni para la destrucción de los sesenta o setenta bajos y obstáculos naturales o artificiales existentes entre Sevilla y Córdoba. Por otra parte, ni los malecones dieron resultado (ni estos ni los que los ingenieros del Estado construirían décadas

22. Josefina Cruz Villalón, «Intervenciones humanas en el estuario del Guadalquivir»; J. Bethemont y Ch. Villain-Gandossi, *Les deltas méditerranéens*, Vienne, 1987, p. 75.

23. «Desde la época a que hemos llegado, ya las avenidas del Guadalquivir fueron de menos duración, merced a una obra importantísima en él ejecutada», Francisco de Borja Palomo, *Memoria histórico-crítica sobre las riadas o grandes avenidas del Guadalquivir en Sevilla desde su Reconquista hasta nuestros días*, Sevilla, 1878, tomo II, p. 24-25.

después), ni el pontón de limpia se sabía manejar con eficacia (entre otros motivos por desconocerse la dinámica del recrecimiento de los bajos), ni las maderas del muelle soportaban los efectos de la sumersión.

Pese al intento de resituar el análisis y la valoración de la obra de la Compañía no pretendemos desconocer la precariedad de los fundamentos técnicos en los que se apoyaba. Al contrario, interesa destacar la desadecuación de tales recursos tecnológicos con respecto a la magnitud de los problemas que la intervención en este medio rural presenta. Especialmente porque ésta será también una característica de otras actuaciones posteriores, problema inseparablemente unido, claro está, a los de la financiación y disponibilidad de capitales.

Después de la paralización que suponen la intervención de Larramendi²⁴ y la fase del Trienio, la Compañía, tras formular un nuevo plan que no le fue aceptado, abandona la intervención lineal sobre el río hasta finales de la década de 1830. En esos momentos se retoman los proyectos de cortas y se encarga al ingeniero Valentín María del Río concretarlos. De entre los varios²⁵ que este ingeniero formula destaca el primer proyecto de corta de Tablada entre la punta de los Remedios y la punta del Verde.

Proyectos y realizaciones en el ámbito del saneamiento de marismas y fomento agrícola

El fomento de la agricultura y plantaciones y el poblamiento de «orillas» y marismas con gente laboriosa, incluida la conducción de colonos católicos irlandeses, constituye el segundo pilar de los compromisos que asume la Compañía.

De su programa, que en este aspecto coincide básicamente con el propuesto por Therán en su plan para la provincia de Sanlúcar (1804), interesa destacar un punto que no aparece con claridad hasta este momento en el Bajo Guadalquivir y que, sin embargo, se convierte con posterioridad en un motivo de preocupación permanente. Nos referimos a la preocupación por la salubridad pública con la característica terminología que la acompaña: los «efluvios o gases perniciosos cuya acción, aunque no se conoce muy bien en ciertas y determinadas aplicaciones, es cosa ya demostrada entre los sabios, que es muy enemiga de la vida», y otras expresiones del mismo tenor.

24. Legalmente desde la R.O. de 19 de Enero de 1818, nombrando a Larramendi comisario regio, la Compañía quedó eximida de emprender nuevas obras.

25. En el archivo del M.O.P.U. se conservan cuatro planos del mismo año, 1839, probablemente debidos al mismo autor. Un proyecto de diques para estrechar el cauce del río, (O.H. núm. 6); otro con los proyectos de dos cortas o canales, (O.H. núm. 51) y otros dos dedicados a proyectos de extinción del Bajo de los Gordales, (O.H. núms. 312 y 313). Ver Eugenio Sánchez Giménez, «Introducción al Catálogo de Planos», *Planos históricos de obras hidráulicas*, Madrid, 1986, p. 268 y ss.

Todo el proceso inicial de apropiación de la isla por la Compañía, está marcado por la delimitación, medida y valoración del terreno, expresión del proceso de «territorialización» a que éste es sometido²⁶. Todavía sin haber conseguido la cesión efectiva de la isla, la Compañía manda, en 1817, levantar un plano que es formado por D. Manuel Sebastián de Luzquinos, agrónomo titular del Cabildo Eclesiástico²⁷ y en el que se demuestra la «situación y figura que contiene la Isla Menor». El Ayuntamiento se resiste a aceptar esta representación, la primera ejecutada con una voluntad de exactitud, por lo que se realiza en 1818 un «apeo y aprecio», sobre el que sigue el desacuerdo pese a lo cual la Compañía toma posesión de la isla. Aún se menciona otro «plano derrotero» de la isla hasta que el proceso culmina con el plano topográfico levantado en torno a 1826, es decir, cuando se produce la definitiva aceptación de la cesión por parte del Ayuntamiento y se otorga la escritura de convenio y transacción, actuando como mediador entre ambas partes el Asistente de la ciudad José Manuel de Arjona. Isla Menor, trasladado su dominio útil primero y directo después, escriturada, deslindada y fielmente cartografiada se orienta decididamente hacia su privatización.

Michel Drain, quien ha estudiado con interés la bonificación de Isla Menor emprendida por la Compañía, considera que ésta constituyó una *mise en valeur* racional²⁸. Efectivamente, la primera medida fue establecer un «aparato hidráulico para el riego» y poner la explotación bajo la dirección del profesor de agricultura D. Claudio Boutelou, a quien con Real permiso se hizo venir de Alicante y que, desde entonces, comenzaría una variada actividad en la región. Pero la auténtica intervención comenzó más tarde, tras el paréntesis del Trienio.

Los resultados de tal intervención aparecen plasmados en el plano geométrico de la Isla Amalia (Isla Menor), que, como queda dicho, debió levantarse, en torno a 1826. Las zonas elevadas correspondientes a los lóbulos de los meandros del brazo de Este, así como la Isleta de Casas Reales formada por el corte de Borrego, son terrenos de «pertenencias particulares» puestos en cultivo con anterioridad, cultivo que fue ampliado a todo el perímetro de la isla por la Compañía. Las zonas deprimidas del centro de la isla, *alvinas* y *lucios* se pusieron en contacto con el río a través de zanjas de drenaje. La ausencia de diques de defensa frente a las aguas

26. Juan Francisco Ojeda Rivera, *Organización del territorio en Doñana y su entorno próximo (Almonte)*. S. XVIII-XX, Madrid, 1987, p. 150.

27. El plano se conserva en la Cartoteca Histórica del Servicio Geográfico del Ejército, núm. 458. Ver Loïc Ménanteau, *Les Marismas du Guadalquivir, exemple de transformation d'un paysage alluvial au cours du Quaternaire récent*, Paris, 1982, p. 214-15.

28. Michel Drain, *Les campagnes de la province de Séville. Espace agricole et société rurale*, Lille, 1977, t. I, p. 170 y 239.

exteriores dotados de sus correspondientes compuertas condenaba el sistema al fracaso. El Brazo del Este conserva su funcionalidad hidrológica, sin otra obstrucción a la entrada en él de las aguas fluviales que la ofrecida por el bajo del Capitol. Ya en su propio cauce destaca la Isla del Rubio dividida en varias secciones.

Al Norte de la isla y defendida de las avenidas con un dique formado con los materiales extraídos de la excavación del corte, la Compañía construyó la hacienda que todavía hoy da nombre al lugar. Sebastián Miñano informa de la existencia de «hermosas casas de campo con inmensos plantíos, que la han convertido en un lugar delicioso»²⁹. También menciona la puesta en riego de 400 aranzadas de tierra, con «arbolado, sobre todo naranjos, lino, cáñamo, alfalfa y otros (cultivos)». La hacienda incluye una casa principal, alojamiento del personal, habitáculo para la máquina de vapor y tajea para dirigir el agua de riego al centro de la explotación. Toda la finca está atravesada por una zanja de drenaje que desemboca junto a la terminación del canal Fernandino. Dispone de secaderos de tabaco y establo para ganado. Los cultivos se disponen geoméricamente sobre una superficie que, según Drain, se puede estimar en casi dos kilómetros de largo por 800 metros en su parte más ancha comprendida una considerable superficie de tierra calma.

Este primer ensayo práctico de bonificación de la Marisma del Guadalquivir, fracasó. En el conjunto de la isla por la carencia de condiciones mínimas de defensa frente a las aguas exteriores y de drenaje de las interiores, condiciones que tampoco hubieran sido suficientes. En la zona de la hacienda, el problema escapaba de las posibilidades técnicas de la Compañía y de su época: en años de estiaje profundo las aguas bombeadas del río resultaron excesivamente salinas, pese a que la explotación se situó al Norte de la isla en una zona relativamente alta del estuario.

Esta delimitación seguirá gravitando sobre los proyectos de valorización agrícola de la Marisma hasta el desarrollo de la hidráulica moderna bien entrado el siglo XX. Dos son las soluciones concebidas para este problema: una, garantizar unos caudales mínimos en estiaje para contener el tapón salino, en una zona compatible con el bombeo para usos agrícolas, de forma que sus benéficos efectos de embalse natural se dejen sentir; otra, conducir aguas dulces de sectores superiores del curso fluvial a través de canales de derivación. Ambas exigen alcanzar un determinado nivel de regulación del flujo fluvial y, en el segundo caso, además de lo anterior, grandes obras de infraestructura que escapaban completamente del horizonte de posibilidades de la Compañía.

29. Santiago Miñano, *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal*, Madrid, 1826, voz «Guadalquivir», tomo IV, p. 381.

Estos hechos vinculan el proceso de saneamiento y puesta en cultivo de la Marisma al desarrollo del sistema hidráulico de la cuenca baja del Guadalquivir, lo que en esos momentos, y durante mucho tiempo después, ni siquiera en el plano de las ideas se plantearía. La carencia de agua dulce técnicamente disponible, introduce en las marismas del Guadalquivir una limitación desconocida en otros espacios marismesños o pantanosos donde el proceso de colonización había dado ya, por esas fechas, sus primeros pasos.

No nos parece que la actuación de la Compañía de Navegación en Isla Menor fuera un simple simulacro. Hay datos para pensar que ese experimento, que pudiera haber constituido un capítulo en el desarrollo del auténtico capitalismo agrario moderno, chocó también, además de con limitaciones humanas intrínsecas y extrínsecas, con barreras físicas históricamente insuperables.

Actividades mineras y fomento del maquinismo: la introducción de la máquina y del barco a vapor.

Aunque sólo fuera por su protagonismo en la introducción de la máquina de vapor, con todo su valor material y simbólico, la Compañía de Navegación merecería un lugar destacado en la crónica de la intervención hidráulica española. Nos interesa, en primer lugar, destacar lo que el hecho tiene de muestra del talante innovador y emprendedor del grupo promotor de la empresa. Se mecaniza, casi al unísono, en el período comprendido entre 1816 y 1823, la excavación de la Corta del Borrego (1816), la navegación de pasajeros de Sevilla a Sanlúcar (1817), el pontón de limpia de los bajos del río (1817), la evacuación de las minas de carbón de Villanueva y, quizá, las de plata de Guadalcanal, y el bombeo de aguas para el riego de Isla Menor.

Para valorar el carácter innovador o pionero que estas actuaciones tuvieron en su época, hay que tener en cuenta, por una parte el precio prohibitivo que la importación de la máquina tenía, en especial, pese a su menor coste, el de la destinada a regadío que no podía competir todavía, ni por mucho tiempo, en el balance costes-rendimientos con los artefactos hidráulicos tradicionales. Por otra parte, la gran lentitud, al margen de estas actuaciones, del ritmo de introducción de la máquina de vapor en la región y fuera de ella. Por referirnos a instalación de maquinaria de vapor con funciones hidráulicas, señalemos que hasta 1828 no sustituye el Asistente Arjona la noria de Bellaflor por una máquina (y según parece con material de la propia Compañía) y todavía en 1888 se planteaba dotar de ellas a los

husillos de la ciudad³⁰. Mencionemos, por último, el caso del puerto de Barcelona en el que el dragado a vapor no comenzó hasta 1829³¹.

4. EL CONFLICTO DE LA COMPAÑÍA CON EL AYUNTAMIENTO DE SEVILLA: PRIVATIZACIÓN DE COMUNALES Y ENFRENTAMIENTO DE CONCEPCIONES SOBRE EL ESPACIO

Uno de los motivos fundamentales del descrédito generalizado que la Compañía de Navegación ha padecido, especialmente en el ámbito de los estudios geográficos, ha sido el hecho de apropiarse de Isla Menor, el enfrentamiento subsiguiente con el Ayuntamiento de Sevilla y los informes y memorias críticas que, a lo largo del proceso vieron la luz.

A fines del siglo XVIII, ya se consideró la venta de las islas en lotes a fin de financiar los trabajos de mejora de la navegación por el Guadalquivir. Para cuando interviene la Compañía, de hecho, las mejores tierras de la isla pertenecen a particulares que en número próximo a diez, tenían cercadas y defendidas de las avenidas sus áreas más elevadas. Este es un dato que, significativamente, se le escapa al por lo general bien informado Sancho.

Cuando el primero de mayo de 1855 se promulga la Ley de desamortización civil, que determina la redención de los censos y tributos pertenecientes a corporaciones cuyos bienes incurrieran en las situaciones previstas en la Ley, la Compañía se presentó a redimir como censo el canon anual de 25 000 reales que venía pagando el Ayuntamiento por la posesión de la isla. Capitalizado este al 5 %, resultó un valor de 500 000 reales a pagar en nueve años y diez plazos. En 1856 el Ayuntamiento se opone a la redención lo que da lugar al largo proceso que tiene como hitos fundamentales la sentencia de 1867 absolviendo a la Compañía y, tras el recurso del Ayuntamiento ante la Audiencia Provincial, la de 1871 confirmando la anterior e imponiendo «perpetuo silencio sobre ella (la Compañía) a la Corporación Municipal». Vienen a continuación el recurso de casación y la definitiva sentencia del Tribunal Supremo de 25 de octubre de 1872 desestimando la demanda del Ayuntamiento.

La clave de todo el proceso legal es la cláusula de reversión que la concesión originaria contenía, en caso de extinción de la Compañía (R.O. de 8 de agosto de 1815), y lo que trata de demostrar infructuosamente el Ayuntamiento, es que tal extinción se ha producido desde diversas fechas y

30. A.H.M.S., Expediente formado en virtud de la instancia del Sr. D. Joaquín Liaño y Camacho, para que se estudie un plan de obras generales contra las avenidas del Guadalquivir, 1888. Colección Alfabética, Inundaciones (1861-1892), caja 461.

31. Pablo Alzola y Minondo, *Las obras públicas en España. Estudio histórico*, Madrid, 1979, (1ª ed. 1899), p. 354.

por diversos conceptos. En cualquier caso, la Compañía, en fecha indeterminada acaba disolviéndose realmente, enajenando con anterioridad la isla, mientras que el Ayuntamiento, pesimista ante la perspectiva de una nueva reclamación legal, termina aviniéndose a aprobar su venta ³².

No vamos a entrar a profundizar en este proceso legal, en el que todavía quedan algunos puntos oscuros. Desde la perspectiva del objeto de este trabajo, nos interesan, en relación con este enfrentamiento, un aspecto de más concreto contenido geográfico: las diferentes concepciones del espacio sustentadas por las dos partes en conflicto que expresan proyectos territoriales opuestos.

Como sabemos la Compañía, siguiendo toda la tradición ilustrada anterior, percibe la Marisma como un espacio inculto, estéril e insalubre que debe de ser objeto de sistemático y racional beneficio. Ya Olavide había hablado de «los inmensos desiertos que se intercalan entre Jerez, Las Cabezas, Utrera [...] terreno inculto, eriales [...] deplorable desperdicio que se quiere cohonestar con la cría de ganados» ³³. No vamos a insistir más en la idea de la continuidad del discurso ilustrado en los planteamientos de la Compañía, sino en la continuidad también de la oposición de sus detractores. Efectivamente, encontramos en la argumentación que el Ayuntamiento construye, a través de su cualificado portavoz Sancho, una auténtica apología del sistema agro-ganadero del Antiguo Régimen, con la consiguiente concepción del espacio marismeño que tal sistema suponía.

El Cabildo municipal, dice Sancho, «sobrando las tierras de labor, reservaba las Islas para pastos de sus ganados, obteniendo una producción de suma importancia, por la cría y conservación de las famosas razas caballar, vacuno y lanar de Andalucía, estimados en toda Europa, de las cuales necesita tanto la agricultura, porque sin ellas se hace, si no imposible, muy difícil, siendo preciso que ambas estén en proporción relativa para su prosperidad». Ironiza sobre los calificativos que la Compañía aplica a los terrenos de Isla Menor: «incultos y abandonados, anegados, despreciables y de escasísimo valor». Por el contrario, en el marco del sistema productivo que tiene presente concibe la Marisma como un espacio lleno de recursos: «...de sus Islas se surtían nuestros mercados de carnes saludables, abundantes y a cómodo precio». También producían «caballos de guerra», «reses para útiles faenas», lanas y (para espanto del pensamiento productivista), «toros de lidia» cuya «hermosura y fiereza tenían un precio que enriquecía al ganadero». En fin, «abundantes y frescos pastos en los años escasos de lluvias, producidos espontáneamente por la naturaleza en un terreno, que por su posición topográfica parece destinado a este fin...»

32. A.H.M.S., Colección Alfabética, Isla Menor (1806-1830), caja 464. Ver también F. Zoido, obra cit., p. 119.

33. Pablo de Olavide, «Informe sobre la ley agraria», edición de R. Carande, *Boletín de la R.A.H.*, CXXXIX, 1956, p. 436.

Un enfrentamiento de concepciones, en suma, que desde entonces a hoy se ha resituado en un contexto diferente de percepción de los recursos naturales. Haciendo abstracción de los intereses concretos que subyacían en cada una de tales concepciones, hoy en día nos podemos sentir más próximos al tradicional del Cabildo municipal que al liberal-productivista, que pudiera representar la Compañía. Puesto que, en definitiva, si los ecosistemas que conforman el Parque Nacional de Doñana han perdurado en cierta medida hasta nuestros días, ha sido a consecuencia del fracaso de este intento —y otros posteriores— de rentabilización capitalista del estuario bético.

5. RECAPITULACIÓN

La Compañía de Navegación del Guadalquivir pone en marcha un proyecto burgués que retoma la tradición del pensamiento de fomento ilustrado y que pretende conectar doctrinariamente con las corrientes del liberalismo económico. Pero, también, un proyecto que se asienta sobre las frágiles estructuras económico-sociales de la región, la ruina de la hacienda estatal y local, y, especialmente, sobre el estado insuficiente del desarrollo tecnológico preciso para hacer frente a las tareas hidráulicas que constituyen el eje de la intervención prevista. Se trata de un conjunto de factores históricos muy adversos en el marco de un medio físico, el de la cuenca baja del río Guadalquivir que, en lo que se refiere a los acontecimientos hidráulicos, presenta mayores dificultades que lo que de las optimistas visiones de este momento, y de otros posteriores, pudiera desprenderse.

Tales son las condiciones que, a nuestro juicio, determinan el balance global negativo que merece la operación de la Compañía de Navegación. No convence la interpretación que en ocasiones se le ha dado reduciéndola a una mera operación fraudulenta o especulativa. El propio M. Heredia, promotor de la malograda siderurgia malagueña, paradigma de esa clase empresarial andaluza que no llegó a consolidarse, participó en algunas de las operaciones de la Compañía, y, precisamente, en las que más polémica nacional levantaron.

La Compañía de Navegación forma parte de la historia de la sociedad sevillana y no creemos que constituya sino el reflejo de las debilidades de ésta por dominar, por lo que aquí especialmente interesa, un medio hidráulico difícil. Y más aún, el fracaso paradigmático de un significativo intento de superar tales debilidades. Un proyecto burgués contradictorio y ciertamente viciado en sus orígenes y casi estéril en sus resultados, que choca con dificultades físicas y humanas, que volverán a repetirse con la misma forma en todo el proceso posterior.

ANEXO

Accionistas de la Real Compañía del Guadalquivir existentes en Mayo de 1916

Nombres	Vecindad	Número de acciones
Srmo. Sr. Infante D. Carlos	Madrid	500
D. Francisco de Paula Carassa	Sevilla	1
D. José Antonio de Agreda	idem	20
D. Manuel de Velasco	idem	6
D. Mateo Rodríguez Morzo	idem	5
D. Eduardo Hardy Markland, por D. Juan Gordon	Xerez	5
El mismo por D. Jac. Gordon	idem	5
El mismo por D. Gedeon Cranston	Cádiz	5
D. José Díez Imbrech	idem	4
D. Pedro Ramón Sánchez	Sevilla	20
D. Eduardo Hardy Markland	idem	20
Convento de Cartuja	idem	2
Cabildo de la Santa Iglesia	idem	20
D. Vicente de Torres y Andueza	idem	10
D. Nathan Wetherell	idem	200
D. Diego Arambillote	idem	20
D. Bernardo Lozada	idem	20
D. Rafael de Lamadrid	idem	60
D. Francisco de Paula Méndez	idem	20
D. Antonio Agustín Méndez	idem	23
D. Juan Wetherell	idem	20
Sres. Carmona, Miro, Estevas y Compañía	idem	500
D. José Carmona	Algaba	40
D. Felipe Aranguren	Sevilla	40
D. Juan Antonio Méndez	idem	160
D. Manuel Antonio Illana	idem	20
D. Ignacio Moreno	idem	200
D. Francisco Antonio Rodríguez	idem	50
D. Julián B. Williams	idem	20
D. Gregorio González Azaola	idem	100
D. Félix Albao	idem	20
D. Joaquín Rodríguez, por D. Joaquín de Castro	idem	20
D. Miguel Martínez	idem	50
D. Francisco Arrafán	idem	20
D. Joaquín Ruiz	idem	20
D. Alejandro García y Gómez	idem	2
D. Vicente del Río	idem	20
D. Andrés Romero y Cisneros	idem	10
D. Justo Rufino Ademán	idem	5
D. Gavini Naxera	idem	1
D. Bernardo Delgado	idem	1
D. Miguel Moreno y García	idem	20
D. Pedro María Aguilar	idem	10
D. Antonio González	idem	5

Accionistas de la Real Compañía del Guadalquivir existentes en Mayo de 1816 (cont.)

Nombres	Vecindad	Número de acciones
D. Juan Amat y Rovira	Sevilla	5
D. José Joaquín Pereyra	idem	5
D. Manuel Rodríguez Ortiz	idem	12
D. Martín Fernández García	idem	20
D. José Malo Moreno	idem	20
D. Francisco Pérez	idem	2
Excmo. Sr. Marqués de Casa-Irujo	Cádiz	20
D. Manuel Blanco de Paz	Sevilla	80
D. José Benito de Torres	idem	5
D. José Adame	idem	20
D. José Marqués de Castro	idem	20
D. José González	idem	20
D. José María Conde y Salazar	Córdoba	40
D. José Rivera	Sevilla	4
D. Timoteo Donnoghui	Cádiz	5
Total de acciones		2.598

Accionistas de la Real Compañía del Guadalquivir existentes en Febrero de 1821

Nombres y Apellidos	Vecindad	Número de acciones
Srmo. Sr. Infante D. Carlos	Madrid	500
D. José Antonio de Agreda	Sevilla	105
D. Manuel de Velasco	idem	6
D. Matheo Rodríguez Morzo	idem	5
D. Eduardo Hardy Markland, por D. Juan Gordón	Jerez de la F. ...	5
El mismo, por D. Jacobo Gordón	idem	5
El dicho por D. Gedeon Cranston	Cádiz	5
D. José Díez Imbrech	idem	20
D. Pedro Ramón Sánchez	Sevilla	10
El Ilmo. Cabildo Eclesiástico de esta ciudad	idem	50
D. Vicente de Torres y Andueza	idem	42
D. Nathan Wetherell	idem	38
D. Rafael de Lamadrid	idem	20
D. Francisco de Paula Méndez	idem	20
D. Juan Wetherell	idem	21
D. Juan Antonio Méndez	idem	85
D. Ignacio Moreno	idem	20
D. Julián B. Williams	idem	1
D. Gregorio González Azaola	idem	100
D. Félix Albao	idem	20
D. Francisco Arrafán	idem	40
D. Joaquín Ruiz	idem	20
D. Alejandro García y Gómez	idem	2
D. Gavino Naxera	idem	1

Accionistas de la Real Compañía del Guadalquivir existentes en Febrero de 1821 (cont.)

Nombres	Vecindad	Número de acciones
D. Miguel Moreno y García	Sevilla	20
D. Antonio Adame	idem	10
Herederos de D. Juan Amat y Rovira	idem	25
D. Manuel Rodríguez Ortiz	idem	12
D. Ignacio Eguía	Madrid	20
D. Francisco Pérez	Sevilla	20
Excmo. Marqués de Casa-Irujo	Cádiz	150
D. Manuel Blanco de Paz	Sevilla	80
D. José Benito de Torres	idem	5
D. José González	idem	20
D. José Rivera	idem	20
D. Timoteo Donnoghiu	Cádiz	5
Condesa Viuda de Montelirio	idem	40
D. Domingo González	idem	2
D. José Rivero	idem	20
Doña Juliana Carmona	Madrid	13
Doña Francisca de Sales Aranguren y Carmona	idem	13
D. José Sarralde	idem	24
D. José Checa y Gijón	Sevilla	20
Doña Juana de Checa	idem	20
D. Fernando de Checa	idem	20
D. Fernando González Martín	idem	5
Excma. Señora Doña María Josefa Landaburu	idem	25
D. Antonio Villalba	Madrid	31
D. Carlos González Barcena	Sevilla	37
D. José María Verger	idem	5
D. Francisco Javier Mata y de la Lastra	idem	5
D. Pablo Faustino Ceballos	idem	10
D. Antonio Ruiz del Arco	idem	10
D. Miguel Justo Dole	idem	12
D. Lucas Beck	idem	30
Doña Josefa Aion y Colorado	idem	2
El Conde de Prado Castellano	Córdoba	20
D. Antonio Casaubiel Mauri	Cádiz	5
D. Joaquín Leonar	idem	30
D. Santiago Arizábalo	Sevilla	111
Doña Encarnación García Santa María	idem	60
D. Hipólito Adalid	idem	20
D. Juan Brunenque	idem	5
Doña María Concepción Izquierdo	idem	10
D. Lope Peñaranda	idem	30
D. Manuel Checa y Osorno	idem	20
Excmo. Sr. Don Miguel Tacón	Madrid	54
Doña María Aguado Remírez	Sevilla	2
Doña Antonia Aguado Remírez	idem	8
D. Juan Ponce de León como tutor de su hijo D. Manuel	idem	5
Doña María Cabrera y Rivera	idem	14
D. Juan José Martínez	Cádiz	44

Accionistas de la Real Compañía del Guadalquivir existentes en Febrero de 1821 (cont.)

Nombres	Vecindad	Número de acciones
D. Juan José de Cores	Sevilla	18
D. Francisco Rubio	idem	5
Doña María Antonia Barrera Aguado	idem	2
D. José Rojas Machado	idem	5
Doña María del Patrocinio Chacón	idem	20
Doña Ana Molina	Madrid	40
D. Pedro Tous Monsalve	idem	40
D. Antonio María Tassara	Sevilla	20
D. Juan José Beraterrechea	Cádiz	35
Doña María Teresa Bazoni de Barutell	Sevilla	67
D. Manuel de Iduate	idem	33
D. Miguel Sánchez	idem	15
Doña María Josefa García Malo	Madrid	2
Doña Paula García Malo	idem	2
Doña Joaquina Aguirre	Sevilla	20
Doña Inés de León	Madrid	2
Doña Ignacia Malo	idem	2
D. Jacinto Gila Riofrio	idem	2
D. Cayetano Zapino	idem	30
D. Manuel Bayo	idem	9
D. Antonio Abad de la Lastra	Sevilla	20
Doña Rufina Acevedo y Salazar	Cádiz	7
Herederos de D. Antonio del Corro	idem	160
D. Diego de la Torre	Madrid	20
D. Juan López Ochoa	Sevilla	14
D. Leonardo Carmona	Málaga	102
D. José María González	Sevilla	35
D. Serafin María Saenz	idem	20
D. José de Echamoras	idem	20
D. Juan de Pradas	idem	20
D. Juan Miguel Sánchez	idem	12
D. Pascual Genaro de Rodenas	Salamanca	15
D. Salvador Ganibell	Cádiz	80
D. José Soldevilla	Sevilla	20
Excma. Sra. Doña María Dolores Alava y Albuquerque	Madrid	40
D. José María de Alava	idem	40
Herederos del Coronel D. José Checa y Gijón	Sevilla	33
D. Antonio Daza Maldonado	idem	30
Doña Genoveva Benito de Laborda	Valencia	40
D. José María Valdés	Madrid	20
D. Manuel Cerero	Cádiz	16
Doña María del Carmen Corro	Jerez	16
El Marqués del Pedroso	Cádiz	44
D. José Gallardo	Sevilla	10
D. Joaquín Suárez	idem	30
D. José Gallardo - Teniente retirado	idem	20
Doña Josefa Iañez Bahamonde	Madrid	41
D. Manuel María Adriaensen	Sevilla	21

Accionistas de la Real Compañía del Guadalquivir existentes en Febrero de 1821 (cont.)

Nombres	Vecindad	Número de acciones
D. Juan Nepomuceno Carquet	Sevilla	5
D. José Miranda	Cádiz	21
D. Luis Hinestrosa	Sevilla	5
D. Juan Manuel Pereyra	Madrid	100
D. José Antonio del Valle	Sevilla	20
D. Hipólito de Silva	idem	20
Doña María Reyes del Valle	idem	20
El Brigadier D. José Rivera	idem	30
D. Manuel García Fernández	Sanlúcar	5
D. Felipe Ramos	Sevilla	12
D. Antonio Solá	Badajoz	32
D. Diego Hidalgo Barquero	Sevilla	20
D. Manuel del Campo	idem	20
D. José Pérez de León	idem	20
Doña Francisca del Valle y Valle	idem	20
D. Antonio Martínez	Cádiz	44
D. Juan Sucrampes	Sevilla	20
D. Miguel Esteban	idem	6
El Brigadier D. Salvador Sebastián	idem	60
El Coronel D. Francisco de Paula Castro	idem	20
Doña Isabel Shee	idem	10
D. Gaspar Esteller	idem	20
D. Antonio Díaz Martínez	idem	10
D. Antonio María Méndez	idem	10
D. Antonio Félix Méndez	idem	20
Doña Gertrudis Ruiz	idem	20
D. Pedro José Ramírez	idem	5
Doña Clara Osorno y Checa	idem	20
D. José Shee y Ponce	idem	26
D. Joaquín Murua	idem	5
El Brigadier D. Juan Olazabal	idem	20
D. Julián Sequera	idem	2
El Marqués del Real Tesoro	idem	60
D. Francisco Pereyra	idem	20
D. Francisco Ferras	Madrid	18
D. Manuel Mateo Domínguez	Sevilla	2
Acciones enajenadas a la Compañía por varios accionistas ...		117
Total de acciones		4.500

Fuente: *Exposición que dirigen al Soberano Nacional los Directores de la Compañía de Navegación del Guadalquivir en nombre y representación de la misma*, Sevilla, 1821, Documentos núms. 6 y 7, p. 48-52.