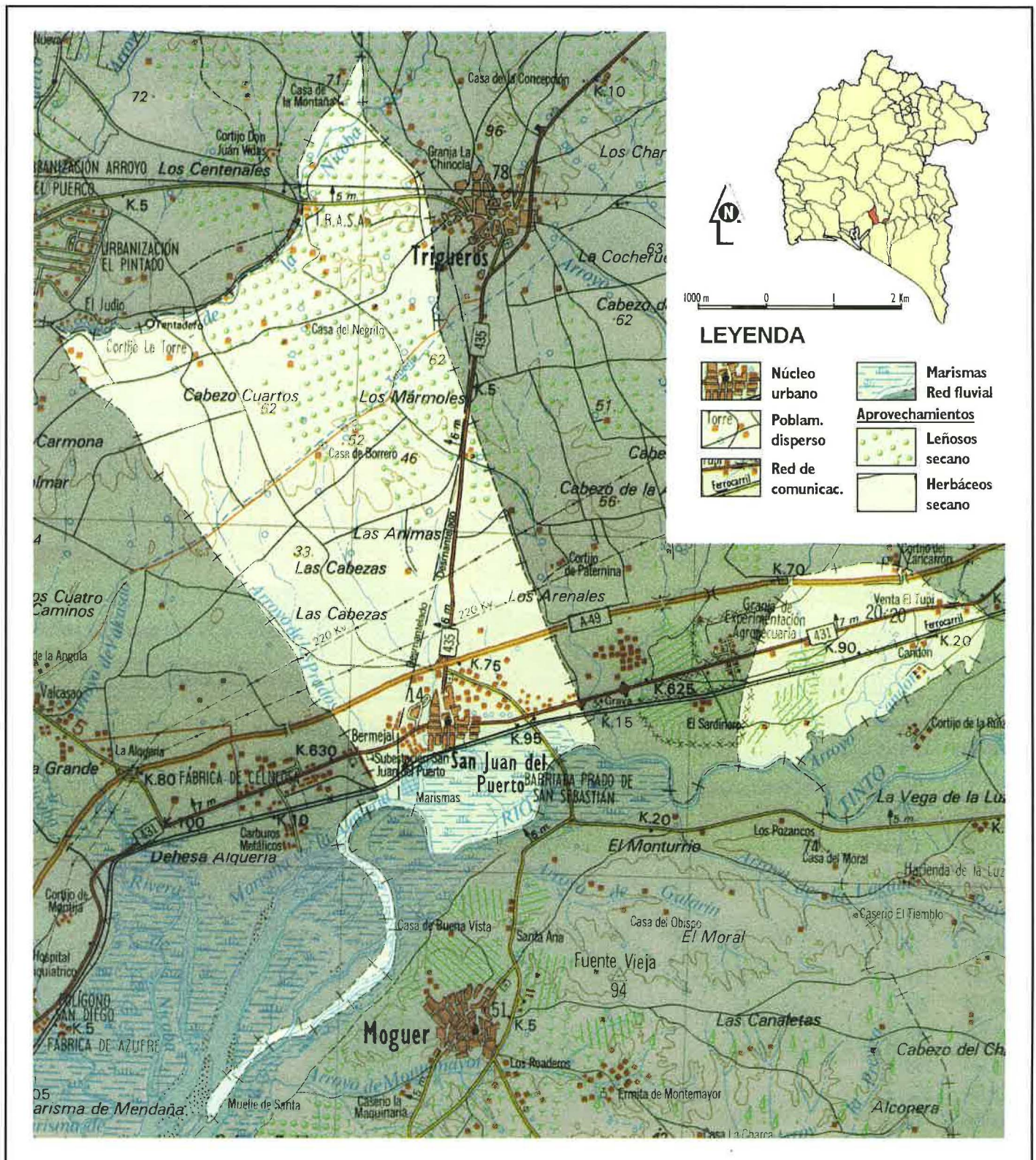


San Juan del Puerto

Juan A. Márquez Domínguez



La fundación y el acontecer histórico

EN pocas ocasiones se puede rastrear el nacimiento de un núcleo urbano como el que nos ocupa. La creación del **Puerto de San Juan** en una fecha tardía coincide con el deseo de repoblación interior que tuvo lugar en Andalucía entre los siglos XIV y XV (González Cruz, 1992). Efectivamente, aunque con anterioridad se puede datar la presencia romana en el puente sobre el arroyo Candón, en el camino de Sevilla, y la musulmana en una construcción-fortaleza en la finca «La Torre», el término se encontraba escasamente poblado y explotado, motivo que sirvió para que el Duque de Medina-Sidonia otorgara una **Carta Puebla** para aquellos vecinos que quisiesen instalarse en el lugar.

Sin embargo, antes de la fundación existió un pequeño puerto al servicio de pescadores y gentes humildes, por donde se embarcaban algunas frutas y vinos. La coyuntura económica del siglo XV favoreció el comercio que, en la margen izquierda del Tinto, realizaban los puertos de Moguer y Palos fuera del control de los Medina-Sidonia. Desvelada la importancia estratégica de este lugar y apoyado en iniciativas particulares, que buscan una salida al mar para sus productos agrarios, el Conde de Niebla y Duque de Medina-Sidonia, en 1468, otorga carta de **Privilegios** para poblar el Puerto de San Juan. En ellos se concedían terrenos para dehesas, espacios para construir casas, tierras para plantar viñas, madera de los montes para construir navíos y campo de aprovechamiento comunitario (A.M.S.P., 1551; Leg. 43).

De esta forma, el dinamismo demográfico y económico del litoral se complementó con un eje productivo interior que unía Trigueros a Facanías, el actual Valverde del Camino, y Zalamea. Así pues, la fundación del **Puerto de San Juan** tuvo esencialmente un motivo económico y comercial. Afianzado el Puerto, su enjundia marinera permitió que algunos de sus hijos participasen en la empresa colombina. Mateo Morales realizó el periplo descubridor en el segundo viaje de Colón y otros muchos cruzaron el Atlántico, como lo ha demostrado recientemente David González Cruz (1992), contribuyendo a consolidar la presencia de españoles en América.

Muy pronto San Juan del Puerto se erigió como el principal puerto del litoral atlántico en lo que hoy es la provincia de Huelva. A San Juan llegaron vecinos de Palos, Niebla, Villarrasa y Trigueros, junto a gallegos, italianos, portugueses, algún flamenco... y los frailes carmelitas, en 1529, para engrosar su corto vecindario (Cartes Pérez, J. B., 1992). En 1551 el Puerto de San Juan pasó de denominarse «lugar» a villa, por gracia de don Juan Claro de Guzmán.

En el **siglo XVII**, la villa se convirtió en un punto redistribuidor de las importaciones extranjeras para la costa onubense. Se importaban, entre otros géneros, «sardinias, bacalao, madera, atún, algunos esclavos, corambre y cera de Berbería» (Pulido Bueno, 1992; 100) y se exportaban «vinos, bastardos, tocino, leña y carbón».

Durante el **siglo XVIII**, San Juan del Puerto «funciona como la verdadera avanzadilla de toda una campaña que a mediados del XVIII vive también del comercio» (Lara Ródenas, 1992; 130). Las producciones principales fueron trigo y vid

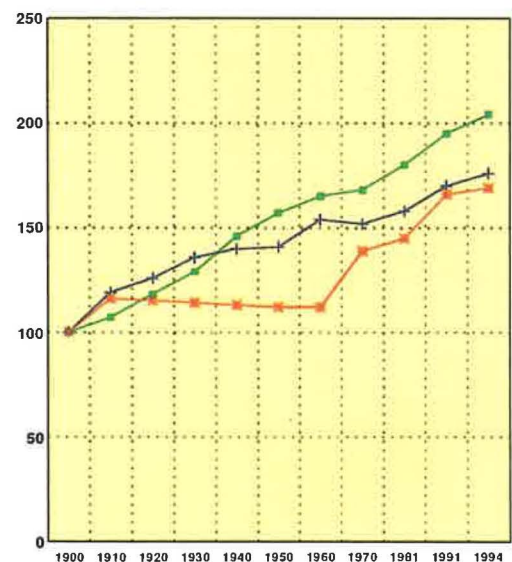
de los campos, leñas y corchos de las dehesas y ejidos y sal de las marismas. La vida municipal fue rica, porque el Cabildo tenía ingresos de la explotación de las dehesas del Tocolnal y Candón, con 200 y 696 fanegas, y se arrendaba la Dehesa Boyal del Común. Según el Catastro de Ensenada, 40 fanegas eran de regadío, 14 de olivar, 5.663 de sembradura, 95 de viñedos y 1.612 de dehesas, álamos y pastos. La cabaña bovina «reunía a más de 1.500 cabezas, el 7,5 por 100 del censo bovino de la Tierra Llana» (Núñez Roldán, F., 1992; 118).

La actividad portuaria en el **siglo XIX** decae. Aunque tiene aduana marítima habilitada para el comercio de exportación y hay muchas personas dedicadas a la arriería y a conducir efectos de otros pueblos a éste para embarcarlos, «los 4 místicos y 2 faluchos que cuenta la matrícula del puerto se ejercitan en el cabotaje» (Madoz, 1845). No obstante, la explotación colonial inglesa de las minas del Andévalo darán la última oportunidad al desarrollo del puerto.

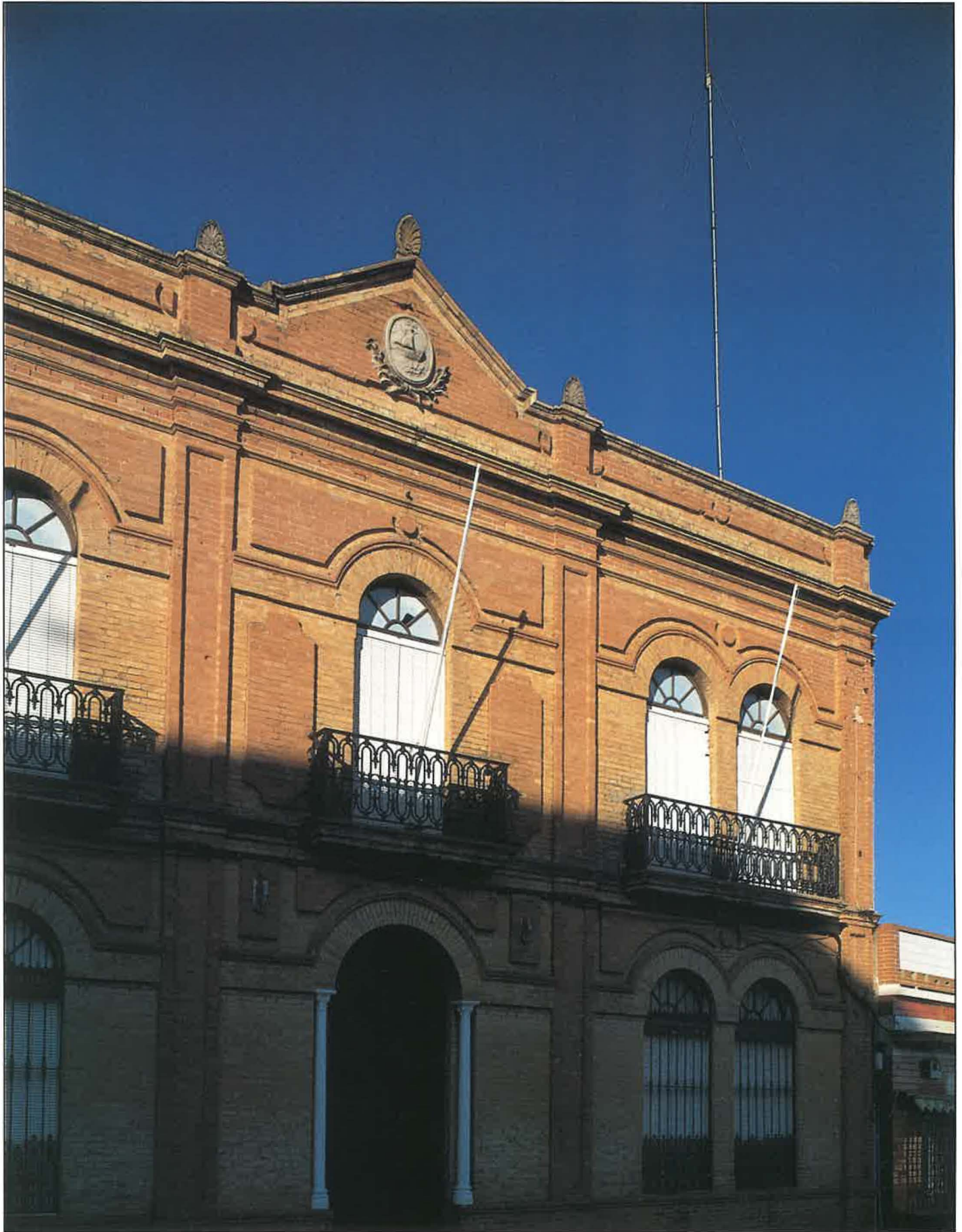
Efectivamente, «The South Europe Mining Company Limited» acomete tareas de modernización en la explotación de las minas. Utiliza maquinaria en pozos y galerías y construye un muelle en la ría de San Juan del Puerto. El mineral se transporta a lomos de recuas de burros y mulos, que forman largas reatas campo a través desde las minas de Buitrón a la ría de San Juan (Ramírez Copeiro, J., 1992; 216). Sin embargo, aunque la mano de obra era barata, la utilización masiva de la misma en los trabajos mineros la estaban haciendo prohibitiva, por lo que se pensó en la construcción de una vía férrea desde Buitrón a San Juan del Puerto (Jurado Almonte, 1992).

En 1867 se inician las obras de construcción del ferrocarril desde la Alquería. Se acondicionó el embarcadero de la ría de San Juan para recibir los minerales de piritas de cobrizo y de los productos agrícolas, ganaderos y forestales de todos

Evolución demográfica de San Juan del Puerto
En números índices, base 1900.



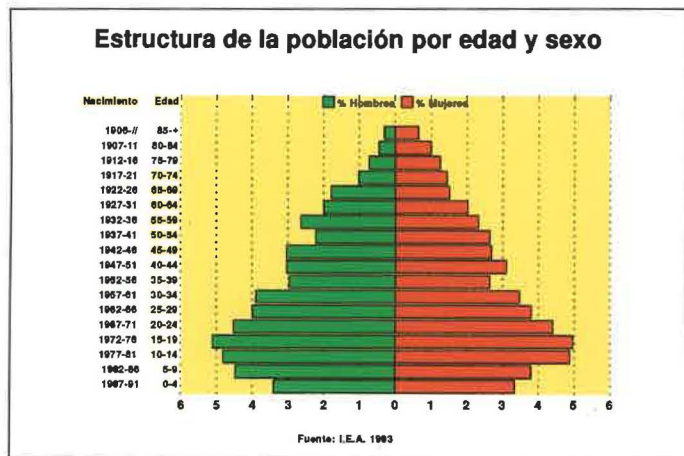
Fuente: I.N.E., 1900-1984.



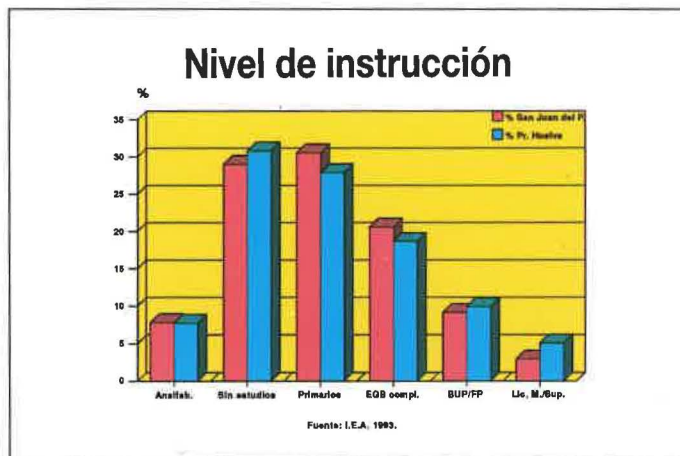
Ayuntamiento

Al abrigo de una coyuntura económica alcista y la reactivación de la vida portuaria, este edificio fue construido en 1902 por el arquitecto Manuel Pérez González y el contratista José del Valle Pérez.

Estructura de la población por edad y sexo



Nivel de instrucción



los pueblos por los que pasaba el ferrocarril. En el puerto los trabajos eran manuales. El mineral se cargaba desde los vagones del ferrocarril a lanchones. Estos lo llevaban río abajo, donde esperaba un buque que lo trasladaría a su destino final.

Entre 1905-1919 se da una excelente coyuntura para el precio de la pirita, y es la época dorada para San Juan del Puerto, pero sobre todo para la compañía anónima Buitrón, que explota el ferrocarril y concesiones mineras. Esta Compañía, para ser competitiva, suprime las cargas y descargas del mineral a mano. Para ello, instaló dos grandes grúas, una fija y otra móvil; dragó el canal entre el embarcadero de San Juan y aguas profundas, construyendo «una gran explanada destinada a vías y estacionamiento de trenes» (Ramírez Copeiro, J., 1992; 229) y rellenó la marisma con escorias y grava. Al mismo tiempo obtuvo permiso para utilizar un fondeadero frente a Palos, donde se hacía el transbordo, mediante una grúa flotante, desde las barcazas a buques.

El costo excesivo del trasiego de mercancías y la continua pérdida de calado de la ría de San Juan arruinaron el Puerto y el ferrocarril del Buitrón, que cerró en 1969, ante su falta de rentabilidad. Más de cinco siglos de trabajo y apenas 30 años de inactividad alejan el Puerto de San Juan, del que casi no ha quedado nada.

Hoy, el municipio transita, buscando su identidad, entre una agricultura de retaguardia y la actividad industrial que se desarrolla en el Polo de Huelva, fuera de sus fronteras.

Territorio y medio ambiente

El nacimiento de San Juan del Puerto fue traumático para los municipios del entorno, pues el espacio es un bien limitado que no se puede agrandar. Las 4.532,5 hectáreas actuales se fueron conformando en un proceso histórico de «amputación de tierras» a los municipios limítrofes, especialmente a Niebla y Huelva, que tenían sus fronteras en el arroyo Candón. Cuando el Conde de Niebla funda el Puerto de San Juan, donándole dehesa y el campo necesario para la población (A.M.S.P., 1551; Leg. 43), cercenó a Huelva una rica campiña, por la que pleitearon sus vecinos. La intervención del Conde fue frecuente para la regulación del uso de las tierras comunales.

San Juan del Puerto se «apropió» de tierras baldías escasamente explotadas de Huelva y Niebla. Tuvo pleitos a principios del siglo con Trigueros, Niebla, Gibraleón, Lucena del

Puerto, Huelva y Moguer, «por derechos de la comunidad de pastos y otros aprovechamientos» (González Cruz, D., 1992; 26). Los **deslindes** definitivos se producen a finales del siglo XIX: con Gibraleón en 1897, con Huelva en 1898, con Trigueros en 1896 y con Niebla en 1889 (A.M.S.P., 1897-99, Leg. 317), ya que los límites con Moguer aparecen perfilados por el trazado del río Tinto.

Pero la singularidad de San Juan del Puerto viene dada porque su término no es continuo, sino que forma dos unidades territoriales desiguales, separadas por campos de Trigueros. A esta conformación se ha llegado por los procesos históricos en que los municipios de la casa de Medina-Sidonia compartían tierras de usos comunales, haciendo hermandad (Mora Negro, 1762; 95-96).

La unidad más extensa, al Oeste, agrupa al 85 por 100 del término y aloja la práctica totalidad de la población. Esta unidad tiene forma de cuadrilátero irregular, con un apéndice fluvial que se interna entre los términos de Moguer y Huelva hasta llegar a la altura del muelle de Santa en Moguer, ante la necesidad de alcanzar aguas más amplias y abiertas que posibilitaran la viabilidad del **puerto**. Por el Sur, limita con el término de Moguer, siguiendo el curso del río Tinto. Por el Oeste, las tierras de Huelva llegan hasta el arroyo de Los Prados. En el Norte, la frontera con Gibraleón la señala la rivera de Nicoba, y en el Este queda separada del término de Trigueros por el arroyo Canillas.

La segunda unidad, formada por la llamada **Dehesa de Candón**, es una «cuña territorial» entre los municipios de Moguer, Trigueros y Niebla en torno al curso bajo y desembocadura del arroyo Candón sobre el Tinto. La Dehesa es un enclave rico en pastos y agua y estuvo ligada a San Juan desde muy antiguo. En principio la poseyó la Orden de la Trinidad, con cuyos usufructos se libraban cautivos; después fue vendida, realizando su compra habitantes de San Juan y definitivamente aparece como bien de propio que el Ayuntamiento arrienda para la manutención de los niños expósitos (A.M.S.P., 1837; Leg. 324).

Las unidades citadas se asientan sobre una fértil y extensa llanura que supera en poco la altitud del nivel del mar. La cota más alta se encuentra en el Noroeste, en las inmediaciones del **cortijo de la Torre**. Las pendientes máximas no superan apenas el 7 por 100. Las rocas son sedimentarias y de edad tan reciente que están siendo continuamente modificadas con el «añadido de sedimentos» y materiales que remueven arroyos que desembocan en el río Tinto. La marisma y sus bordes, así como el cauce de los



Finca la Torre

Este cortijo, en el límite Noroccidental del término, es una explotación agroganadera que destaca por la cría de reses bravas en soberbios parajes de encinas y alcornoques, inusuales en el municipio.

La Marisma

Arruinada para la vida por las aguas ácidas y cobrizas que bajaban por el río Tinto desde las minas, este espacio anfibio fue un lugar ajetreado por la actividad del desaparecido puerto.

arroyos, son del período Holoceno, mientras que el resto del término es de edad miocénica, compuesto por arenas, arcillas y margas, que conforman los productivos suelos de albarizas.

Los cursos de agua, al llegar al término de San Juan, pierden prácticamente su potencial de arrastre, dejando los sedimentos en unas marismas semicolmatadas donde el Tinto divaga creando y abandonando meandros. Esta acción de las aguas se ha visto complementada en los dos últimos siglos por una intensa acción humana que ha deforestado y manejado la marisma, con consecuencias funestas para la vida en San Juan. La red hidrográfica la organiza el Tinto, al que desembocan los Prados, San Andrés, Valle Ancho, Breguillo, Canillas, Vocarejo y **Candón**. Este último discurre por el espacio menos intervenido por la acción humana. Destaca porque sostiene un bosque galería de gran belleza, permanentemente verde y refugio de animales.

La **vegetación natural** ha sido muy mermada como consecuencia de una intensa ocupación humana. El bosque mediterráneo autóctono se convirtió en dehesas y, poco a poco, éstas fueron roturadas y sustituidas por la vid, el cereal y el olivo. Finalmente, en el último cuarto de siglo, el campo se ha mecanizado en exceso, dando entrada a cultivos industriales y cereales que arrinconan a una agricultura mediterránea que, por antigua, podría considerarse como ecológica.

El **clima** que soporta San Juan es mediterráneo oceánico, con un elevado grado de humedad, propiciado por los amplios espacios marismesños. La precipitación media anual ronda los 500 milímetros por metro cuadrado y la temperatura media es de 18,5 °C. (Ibersilva, 1996).

Teniendo en cuenta los anteriores factores que conforman el medio, en el término se pueden distinguir dos grandes unidades ambientales: las zonas húmedas y los campos.

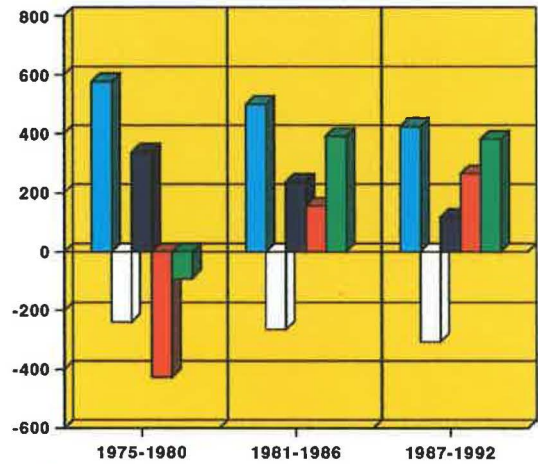
Las **zonas húmedas** las conforman las marismas de la margen derecha del río Tinto y el bosque galería en torno al arroyo Candón. Las marismas están influidas por el régimen de mareas sobre el estuario del Tinto, con tal suerte que, por la confluencia de las aguas del río que vienen hacia el Sur y las de la marea que penetran hacia el Norte, generan un espacio escasamente saneado donde se han originado meandros, caños y áreas encharcadas.

El vacío marismesño se utilizó como pastizal, pero hubo varios intentos de darle otra utilidad. Sin embargo, la marisma ya fue arruinada por las aguas ácidas y cobrizas que bajaban por el Tinto desde las minas. Los golpes más recientes a la ría fueron de principios de siglo, cuando la compañía minera del Buitrón rellena el entorno del embarcadero de escorias y gravas, que son lixiviadas, y la empresa Riotinto alivia sus aguas ácidas a través del cauce del Tinto. Ya en 1950 la Marisma del Tinto es un **espacio muerto para la vida**. La instalación de la planta de Celulosas en las proximidades de San Juan del Puerto no mejoró ni empeoró las cosas, porque sus vertidos, con un pH ligeramente básico, entraron en un cauce ya acidificado.

A mediados de los 80 hubo un intento de aprovechamiento agrícola de la marisma, con la enmienda de suelos para «rebajar» las concentraciones de sal y otros minerales nefastos a los cultivos. Con tales objetivos se modificó de forma intensa la marisma y se fortalecieron antiguos muros que impedían el acceso de aguas salobres y contaminadas en las crecidas del río Tinto.

El manejo reiterado de la marisma ha incidido, más que

Dinámica Demográfica



	1975-1980	1981-1986	1987-1992
Nacidos	576	499	423
Muertes	-239	-264	-306
C. Natural	337	235	117
Migración	-427	155	264
Cr. Real	-90	390	381
Nupcias	206	151	219
T. Crec.	-0,26	1,25	1,14
T. Cr. Prov	0,59	0,64	0,55

FUENTE: I.E.A., I.N.E. y Elaboración propia.

en su mejora y aumento de productividad, en su ruina y en la inviabilidad del puerto, originando efectos perversos sobre la dinámica de las aguas, que anegaron la villa y produjeron incontables pérdidas. Efectivamente, el descenso de pendiente y potencial de arrastre, por la deposición de materiales en las marismas, originó un drenaje muy lento, dificultando la «limpieza natural» de caños y arroyos. Para colmo de males, las aguas en su búsqueda del mar tenían que cruzar las infraestructuras viarias y urbanas que se trazaban perpendicularmente a su dirección.

El **espacio agrario** se extiende por el 75 por 100 del término, y sus tierras son de campiña, arcillas y albarizas, orientadas históricamente a la vid, cereal y olivos, que se complementaban con la producción de las dehesas. A partir de los años 60, el campo sanjuanero recibió un rudo golpe por el éxodo rural y la mecanización del campo, que arranca olivares, dehesas y viñas para sustituirlos por girasol, trigo, cártamo o algodón. Al paisaje abigarrado que formaba el mosaico de cultivos, le va sucediendo un espacio cada vez más monótono de agricultura mecanizada, con una parca demanda de mano de obra. Sólo audaces iniciativas tratan de dar un viraje a esta atonía del paisaje, con el cultivo de frutales y aguacates (Márquez Domínguez, 1992; 283). No obstante, todavía quedan retazos de olivares y viñedos replegados a un parcelario en mosaico en torno a los pagos de Las Callejas, Garcilópez o el Bojeo.

El afianzamiento de la villa

La fundación de San Juan del Puerto fue afortunada, porque sólo 35 años después, en 1503, reunía 238 vecinos. La situación estratégica de su puerto le permitió generar una dinámica demográfica positiva. Durante gran parte del si-

glo XVI la población aumentó hasta llegar a los 420 vecinos en 1587. A finales de siglo se sufre una fuerte inflexión, que hace bajar a San Juan hasta los 295 vecinos (Ponsot, 1986), quizás relacionada con alguna epidemia de peste y la crisis general que padeció España. Sin embargo, hasta mediados del siglo XVII se entra en una onda expansiva que sitúa el Puerto de San Juan en el primer lugar de las llamadas Doce Tablas del Condado (Pulido, 1992). La población de San Juan llega a alcanzar la misma cifra que en el siglo de bonanza anterior: 400 vecinos en 1622, es decir, cerca de 2.000 personas.

El ascenso demográfico es cercenado por una nueva onda de aguda crisis que entre 1640, con 337 vecinos, y principios del XVIII vivió la sociedad española, en continuas guerras, de las cuales afectó especialmente a la tierra de Portugal. Hay que llegar casi hasta mediados del Siglo de las Luces para encontrar un crecimiento demográfico intenso. Así, los «24 años que van de 1744 a 1768 marcan el período de mayor crecimiento poblacional de su historia» (Lara Ródenas, 1992, 127). San Juan mantuvo su primacía sobre el resto de los puertos del territorio provincial. En el siglo XVIII se realizó un comercio fundamentalmente agrario en el que trigo, habas, cebada y garbanzos constituyeron el grueso del embarque, destinados al reino de Portugal, Cádiz... En 1752 San Juan del Puerto tuvo 1.575 habitantes y en 1768 los incrementa hasta alcanzar las 2.160 personas (Núñez Roldán, 1992).

En el resto del siglo XVIII y hasta mediados del XIX se mantiene una población prácticamente estacionaria en torno a los 400-500 vecinos y, pasada la mitad de la centuria decimonónica, se experimenta un verdadero despegue demográfico, propiciado por la actividad minera del Embarcadero del Buitrón y la construcción del **ferrocarril**. En 1857 San Juan agrupa a 2.452 personas; en 1877 ya son 3.383 los sanjuaneros y en 1887 alcanzan el número de 3.771.

El siglo XX abre sus puertas a una profunda **reestructuración productiva**, a la que San Juan logra acoplarse a duras penas. Así, a partir de 1910 ni tan siquiera puede mantener el ritmo de crecimiento provincial, porque la articulación del tejido productivo pasa por el Puerto de Huelva y no por el de San Juan. La atonía demográfica, con una población en torno a los 3.800-3.900 habitantes, se mantiene hasta 1960. Desde entonces, a diferencia de la mayoría de los municipios de la provincia, San Juan inicia una trayectoria demográfica que incrementa sus efectivos. Así, desde los 3.869 habitantes de 1960 pasa a los 5.990 de 1996. La razón hay que buscarla en la instalación de factorías como Tableros y Cartonajes, Muebles Franco, Cárnicas..., y la Empresa Nacional de Celulosas que, aunque se ubica en Huelva, su emplazamiento está en el límite municipal con San Juan del Puerto. Posteriormente, el Polo Industrial de Huelva generó efectos inducidos en San Juan del Puerto, propiciando un desarrollo local difuso en pequeñas y medianas empresas, como la Imprenta Beltrán.

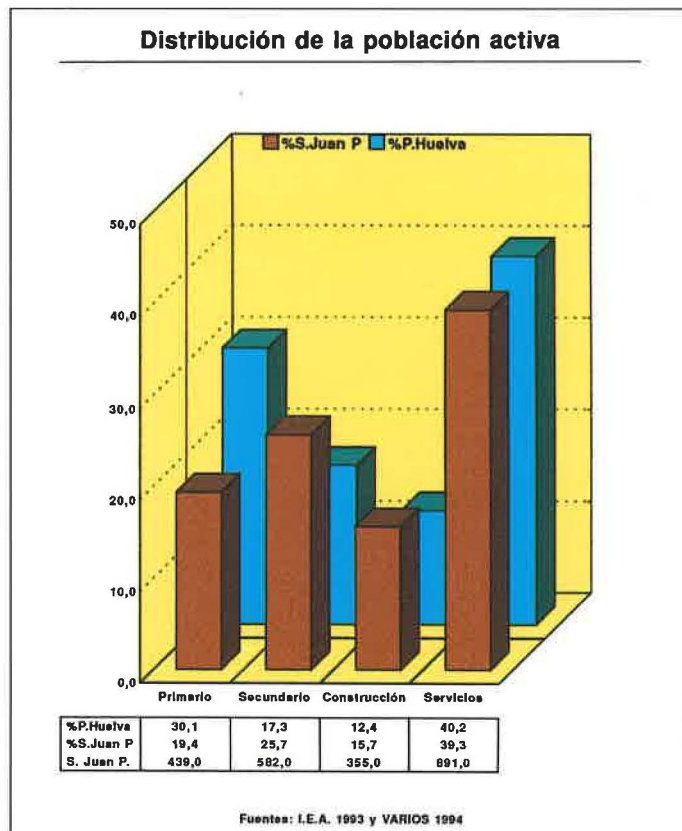
De esta manera, y con la revolución de los transportes, la villa perdió su funcionalidad de espacio productivo rural y eje de comunicaciones, para convertirse casi exclusivamente en núcleo residencial (Monteagudo, J., 1986), seriamente amenazado por su vulnerabilidad ante las catástrofes naturales, como ya quedó suficientemente explicado. Así, San Juan del Puerto se convierte en satélite del área funcional de Huelva (Feria Toribio, J. M.^a, 1992).

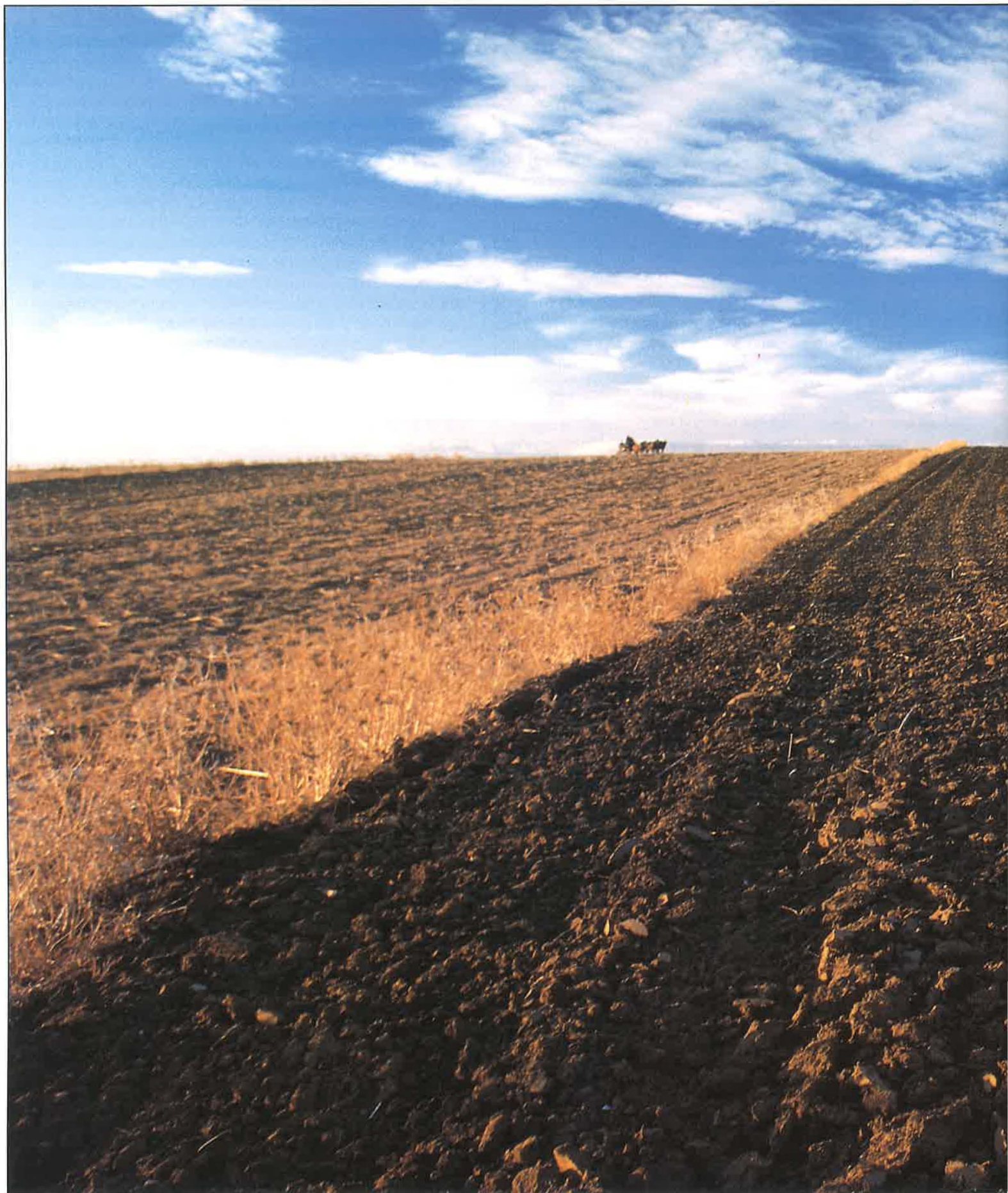
Con estos condicionantes económicos favorables, la estructura demográfica actual aparece joven, pues el 24,5 por 100 de la población tiene menos de 15 años. La población adulta reúne el 65,5 por 100 y la anciana el 10 por 100. A pesar de todo, en la morfología de la pirámide demográfica se aprecia un relativo envejecimiento, debido esencialmente al control de la natalidad. Aunque este fenómeno no es alarmante, sobre todo si se compara con valores provinciales, puede ser preocupante si observamos que la población joven en 1981 era el 34,7 por 100 de la total.

Tras la crisis industrial de 1975-80, San Juan del Puerto experimentó un saldo migratorio negativo de -427 personas. Amainada la crisis, a partir de 1981, los movimientos sociales son positivos, aunque la diferencia entre la natalidad y la mortalidad se reducen, acortándose el crecimiento vegetativo. Así, los nacidos entre 1975-80 fueron 576 y en el período 1987-92 sólo lo hicieron 423. Mientras tanto, las defunciones aumentaron de 239 a 306.

El poblamiento es concentrado, porque el 99 por 100 de la población se agrupan en el núcleo principal de San Juan del Puerto. No obstante, existen algunas construcciones rurales, entre las que destacan el **cortijo de la Torre** y las casas de labor de Candón. Las construcciones también se reúnen en un 95 por 100 en el asentamiento mayor, ya que en el último siglo el crecimiento urbano ha ido absorbiendo casas rurales que, como, por ejemplo, las del Bermejál, se convierten en barrio de San Juan.

Entre los edificios singulares destaca la **iglesia de San Juan Bautista**. Construida en 1500, es de estilo mudéjar tardío, con algunas reformas barrocas que acogen las interesantes imágenes de San Juan, la Inmaculada Concepción y el Cristo de la Misericordia. Otros edificios con raigambre histórica son los que surgen entre finales del XIX y principios del XX, al calor de la fiebre minera: la ermita de Nuestra Señora





Campiña agrícola

Los ricos campos de San Juan del Puerto para la vid, el trigo y el olivo se han ido transformando, por la imparable mecanización, en explotaciones de cultivos industriales, donde prosperan el girasol y el trigo.





Iglesia de San Juan Bautista

Construida en 1500, es de estilo mudéjar tardío, con algunas reformas barrocas. Su interior guarda las interesantes imágenes de San Juan, la Inmaculada Concepción y el Cristo de la Misericordia.

de los Remedios, la Casa Consistorial y la estación de ferrocarril Buitrón.

El desarrollo urbano de San Juan no está exento de problemas. El municipio mejor comunicado de la provincia tiene su coste, porque el crecimiento se encuentra dificultado por diversos obstáculos. El tejido de la villa se articula en torno a la carretera nacional 431, pero al mismo tiempo es una barrera de circulación a los equipamientos colectivos y municipales que se concentran en el Sur. Por el Norte y Este también aparecen vías de intenso tráfico que conectan San Juan del Puerto con la autopista A-49. Por el Sur, la línea de ferrocarril se interpone entre los espacios construidos y la marisma y, finalmente, hacia el Oeste, el arroyo Brejillo con «el canal» es una barrera física difícil de salvar.

Debido a estas circunstancias, el plano urbano que se diseñó con una amplia base abierta al Tinto y su puerto tiene que comenzar a crecer hacia el Norte, donde también cuenta con el «asedio» de las vías de comunicación. En este contexto, los poderes locales tienen un notable reto para organizar una vida agradable, que debe pasar porque poderes provinciales, regionales y nacionales implementen el desarrollo de un territorio que ha sufrido y está experimentando servidumbres territoriales sin contraprestaciones importantes.

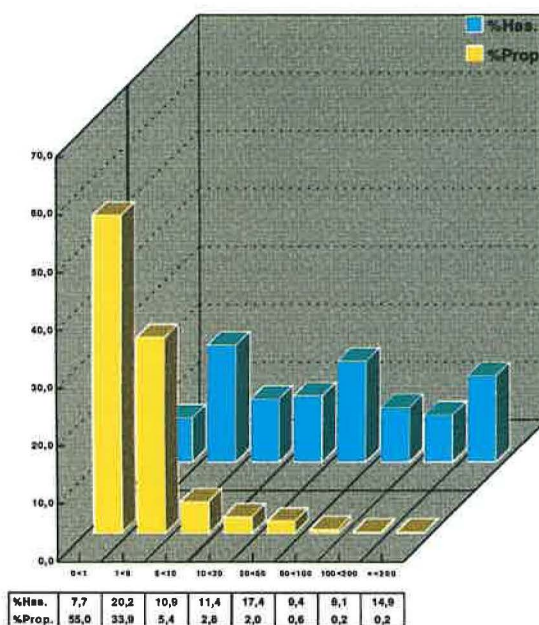
Las bases territoriales del desarrollo y la dependencia exterior

El nacimiento de San Juan del Puerto como núcleo para articular la economía de las tierras de los Duques de Medina-Sidonia favoreció un aprovechamiento estratégico de su riqueza de situación. Efectivamente, las vías de penetración hacia el Condado y el Andévalo generaron una rica área de influencia que exportaba su producción por el Puerto. Sin embargo, el aterramiento de su ría y la necesidad de mayores calados para barcos, junto con manejos inadecuados de la marisma, cercenaron las posibilidades de un puerto que había sido durante más de 500 años una fuente de riqueza.

La hegemonía del Puerto de Huelva hizo, prácticamente, desaparecer la relevancia de esta actividad en San Juan. En 1855 Madoz nos describe un San Juan abandonado casi a sus propias fuerzas: «Se cultivan 4.000 fanegas de tierra de buena calidad. Hay varias dehesas de pastos, tierras baldías y 13 naranjales... Produce trigo, cebada, avena, maíz y otras semillas en suficiente número para el consumo: hay cría aunque en pequeño número de ganado lanar y vacuno y caza menor. En industria, la agrícola es la principal; hay muchas personas dedicadas a la arriería y a conducir efectos de otros pueblos a éste para ser embarcados». Pero el comercio marítimo, reducido a ajos, trigo, vino y poco más, es de poca consideración. No hay derechos de exportación ni estados de buques ni mercaderías. Sólo «4 místicos y 2 faluchos» cuentan en la matrícula del Puerto y hacen comercio de cabotaje.

Cuando parecía que del Puerto sólo iba a quedar el nombre, la compañía minera del Buitrón diseñó un plan estratégico para la exportación del mineral que desde el Andévalo llegaría, a través del ferrocarril, al embarcadero de San Juan. Pero fue una reactivación fugaz que no se pudo perpetuar por la falta de competencia y rentabilidad.

Propietarios (1.223) y Has. catastradas (4.261) en San Juan del Puerto



Fuente: Márquez, 1995

De esta forma, San Juan empieza a transitar por el siglo XX con las penurias de ser un municipio exclusivamente rural de cortos horizontes de desarrollo, parcialmente mitigados por los cultivos de subsistencia. Así, la tierra se convirtió en un preciado bien que, conservando una estructura anacrónica, acorde con las estrategias latifundistas, generó diversos conflictos y un sistema caciquil (Peña Guerrero, A., 1992), que perdura en las postrimerías de la Guerra Civil, como lo atestigua la queja ante el Gobierno Civil de los vecinos de San Juan del Puerto, exigiendo, para mitigar el paro obrero, que los vecinos propietarios de Trigueros con fincas en el término contratasen obreros de esta localidad (A.M.S.P., 1935, Leg. 383).

Al contrario que en otros municipios de la provincia, durante los años 40-50, la política autárquica no favoreció el aumento demográfico, porque las producciones agrícolas eran muy factibles de mecanizar y la población se estancó. En cambio, y también contra corriente, a partir de 1960 se experimenta una reactivación de la vida social y económica del municipio, por la instalación de la **Empresa Nacional de Celulosa** que, aprovechando la facilidades de comunicación, se instala en el mismo límite del término de San Juan, pero en tierras de Huelva.

Elo trajo consigo una fuerte demanda de **trabajo industrial**, que basculó sobre el municipio más cercano, San Juan del Puerto. A partir de estas fechas el municipio pasa a buscar su sustento fuera de las tierras del término, fenómeno que se vio incrementado por la instalación del Polo Industrial en 1964. Hoy una gran parte de sanjuaneros trabajan fuera del término porque la iniciativa empresarial escasea y se localiza en rubros de mínimas dimensiones y poco poder de arrastre: «metálicas, con 31 trabajadores, agroalimentarias con 55 y consumo final con 187» (Márquez, 1992; 297).

Sólo el trabajo externo explica que la población activa del sector secundario en San Juan, un núcleo sin industrias relevantes, alcance más del 25 por 100 de la población activa. La construcción, con un 15,5 por 100 de los activos, se muestra muy dinámica como consecuencia de la renovación de edificios que se está produciendo en la última década.

Por el contrario, **la actividad primaria**, reactivada por la nueva agricultura de Moguer y Palos, a pesar de haber experimentado un alza de 4 puntos sobre la de 1986, todavía aparece por debajo de la media provincial, concentrando al 19,2 por 100 de la población activa. El aprovechamiento agrario ha ido ganando en modernidad y perdiendo equilibrio ecológico, porque la trilogía mediterránea está dejando paso a campos mayoritarios de trigo y girasol. El esquema productivo de los espacios del término ha quedado muy simplificado en los últimos 20 años, en detrimento de viñedos y olivares, que se ven replegados al tercio Norte y Este municipal.

El sector terciario concentra el 38,9 por 100 de los activos, valor por debajo de la media provincial, porque la cercanía y hegemonía de la capital en el sector tratado le imponen un régimen de dependencia periurbana. La dotación general de servicios de San Juan del Puerto aparece escasa, destacando sólo el equipamiento alimentario y, como es lógico, el de transporte.

En definitiva, San Juan del Puerto tienen una estructura productiva débil, volcada hacia el exterior, donde las potencialidades internas se han visto anuladas o al menos devaluadas por procesos históricos, naturales y antrópicos, que le han hecho perder la funcionalidad de su puerto. Esta circunstancia y la revolución de los transportes y comunicaciones ha desubicado su emplazamiento estratégico, que se convierte sólo en lugar de paso, afectado por las servidumbres viarias. De suerte, el futuro del municipio está en la capacidad de sus recursos humanos y en la búsqueda de su desarrollo.

En busca de la identidad perdida

Allá por el siglo xv, las tranquilas aguas del Tinto fueron refugio de barcos y vía de penetración comercial para los pueblos ribereños que surgieron a su abrigo. Palos, Moguer, San Juan del Puerto, Lucena del Puerto y Niebla abrían sus puertos y su vida al Atlántico a través de esta corriente. Aunque parcialmente contaminado, el tramo final del río sustentaba nutridas familias de pescadores, y en sus márgenes, extensas salinas y pastizales. Además, las aguas del Tinto y sus caños movieron numerosos molinos.

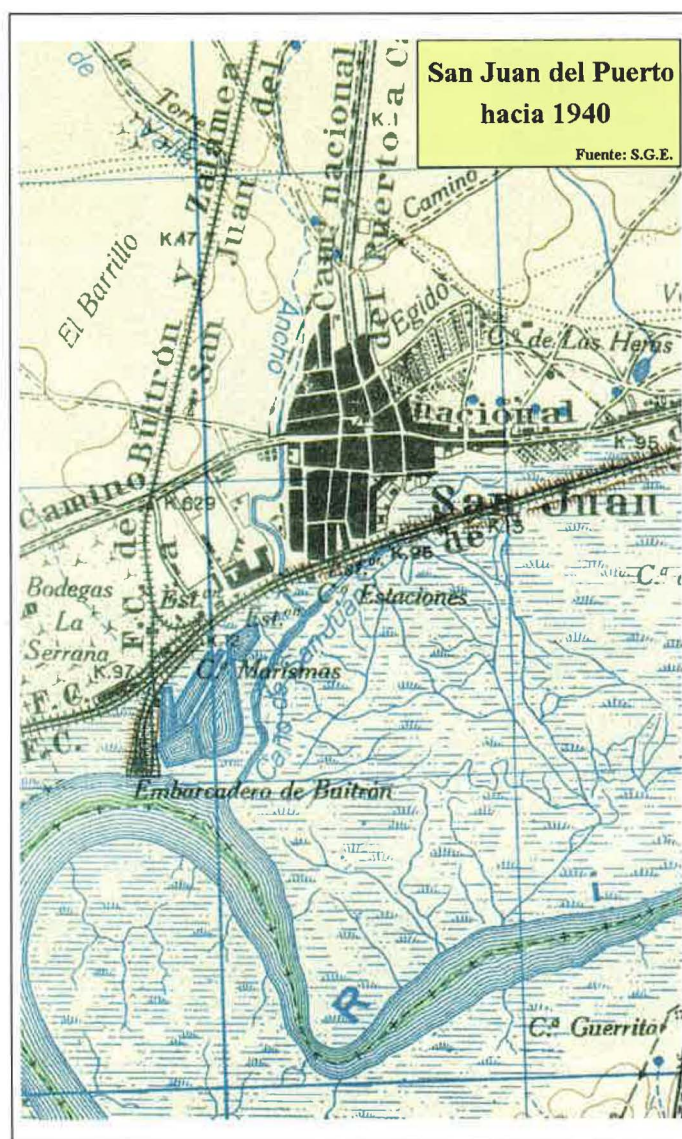
Antonio Jacobo del Barco decía en 1755 que el estero que llega a San Juan del Puerto es capaz de barcos de todos los tamaños y por él se navega diariamente de San Juan del Puerto a la ciudad de Moguer, a la villa de Palos, y al convento de La Rábida de franciscanos recoletos (Lara Ródenas, 1992; 124).

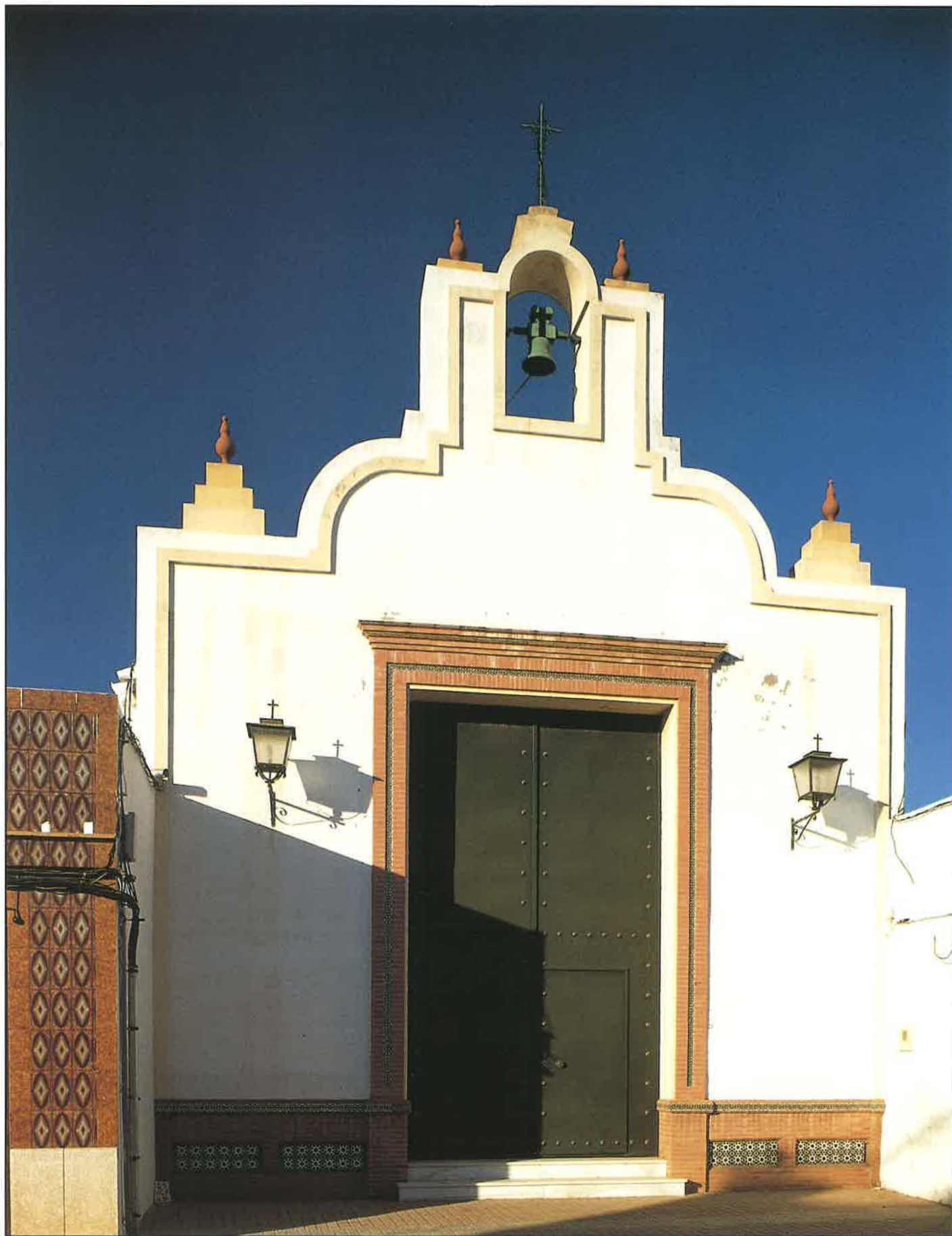
Así, la marisma fue un espacio integrado en el sistema productivo con un trajín hoy desconocido. En San Juan del Puerto funcionaron, al menos hasta 1845, un puerto con aduana y cuatro molinos harineros. Todavía hombres y mujeres del entorno recuerdan los días de ocio y baño en la ribera del Tinto o el embarque de sandías y palmas. Pero esta

dicha no nos llegó, y ya en 1914 Juan Ramón Jiménez escribe: «Mira, Platero, cómo han puesto el río... por su cauce casi sólo pueden ir barcos de juguetes. ¡Qué pobreza! Antes, los barcos grandes de los vinateros, laudes, bergantines, faluchos..., ponían sobre San Juan la confusión alegre de sus mástiles... El cobre de Riotinto lo ha envenenado todo» (Jiménez, J. R., 1965; 172). **La vida marítima** fue agostada, poco a poco, por la mano del hombre. Este contaminó las aguas y erosionó las tierras, sustituyendo olivares y viñedos por cultivos industriales.

A la par que se aterraba el río Tinto y arruinaba el Puerto, la vida en San Juan se hizo poco agradable, porque el viario lo convertía en el mejor municipio comunicado de la provincia y, al mismo tiempo, el más expuesto a catástrofes naturales por inundaciones, que alteraron la red de drenaje y la marisma.

Efectivamente, el ferrocarril, la carretera nacional 431 y la Autovía A-49 se disponen de forma perpendicular a la circulación de la red hidrográfica. Estas infraestructuras retienen el agua en su avance hacia el Tinto. De esta forma, el líquido pierde potencial de arrastre y, con ello, fuerza para limpiar canales y esteros. Estos ven sus fondos menguados, cuando no cegados, y se encuentran en la necesidad de buscar nuevos cauces para sus aguas.

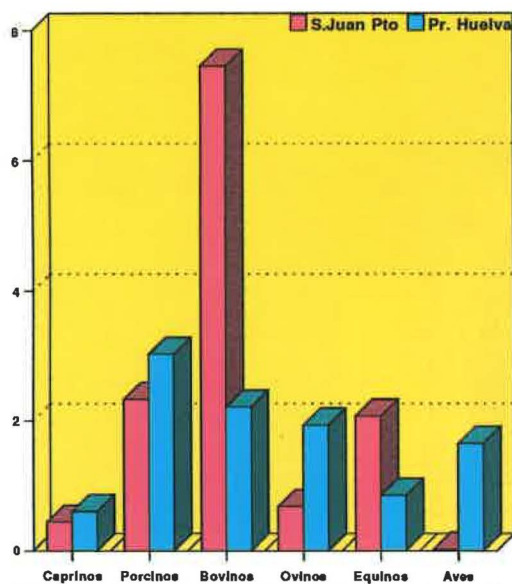




Ermita de los Remedios

Este sencillo edificio, construido a principios de siglo, ha sido remodelado actualmente para dar el cobijo que se merece a la imagen sagrada.

Carga Ganadera en San Juan del Puerto (590 U.G.) Unidades Ganaderas por 100 Has.



S. Juan Pto	0,44	2,33	7,45	0,68	2,07	0,02
Pr. Huelva	0,6	3,02	2,21	1,93	0,85	1,65

Fuente: I.N.E. 1991

Esta situación se vio agravada por mentalidades agraristas, que observaron la marisma sólo como espacio improductivo e insalubre, intentando darle usos agrícolas. La continua deposición de sedimentos y rellenos hizo perder pendiente a una marisma que se ve frecuentemente anegada y **reduce su velocidad de «desagüe»**.

Así, el equilibrio hídrico fue quebrado, con unas consecuencias muy nefastas para la población. En los tiempos de lluvias, las aguas dulces vagaban por la ciudad, como si no quisieran llegar al roto Tinto. La naturaleza se volvió agresiva y cobró un tributo, inundando periódicamente la ciudad.

Ya en 1874 se recoge «un expediente de exención de contribuciones por los daños causados por las lluvias» (A.M.S.P., 1874; leg. 232). En 1912 se creó la Junta Local de Socorro a los perjudicados por las inundaciones, que ayudó a 115 vecinos afectados con subvenciones entre 2 y 10 pesetas. La venganza de la naturaleza prosigue en el siglo xx, siendo especialmente duras las inundaciones de 1962, 1963, y sobre todo las de 1977 y 1983.

Efectivamente, el 19 de diciembre de 1977 las aguas inundaron prácticamente todo San Juan. Una tromba de agua y barro asoló el vecindario, que hacía esfuerzos inútiles por «achicar» el agua que traía el arroyo Brejillo. La planitud topográfica y el trazado de la carretera nacional 431, que atraviesa el pueblo por el centro, junto con el ferrocarril que discurre por el Sur, atraparon esta colada de fango, originando daños valorados provisionalmente en más de 214 millones de pesetas de aquel entonces. Las pérdidas fueron de enseres, animales ahogados, casas, conducciones de agua, cosechas de algodón por recolectar, viñas, las sementeras... La inundación fue de tal calibre, que se elevó una petición al gobierno para que se declarase zona catastrófica.

En noviembre de 1983 volvió a repetirse una inundación similar a la de 1977, con unas pérdidas evaluadas en 394

millones de pesetas. La vida en San Juan cada vez se hacía más difícil y se desconocía el resurgir urbano, como en otros municipios del entorno. Los poderes públicos y organizaciones humanitarias ayudaron en los momentos más calamitosos, pero los vecinos que habían sufrido varios años de inundación estaban desmoralizados. Un extraño aniquilamiento parece que se cernía sobre la ciudad. Además, soportaba los humos de la Empresa Nacional de Celulosa, sin recibir sus beneficios fiscales, al no estar ubicado en el término.

En este contexto, el Ayuntamiento trató de promover y gestionar infraestructuras que abrigasen al municipio de la calamidad de las inundaciones. En 1979 se propuso al Ministerio de Obras Públicas la prolongación de un entubado metálico que defendía «el polígono San Juan del Puerto». Pero la solución casi definitiva a las inundaciones se dio en 1990 con la construcción del «canal» que, desde la A-49, atraviesa la nacional 431 y el ferrocarril, con una luz suficiente para poder evacuar las aguas al Tinto en los períodos de lluvia más intenso. El Canal recoge el fango, el barro y las aguas que llegan por el Norte del término al núcleo urbano y las desvía hacia el Oeste, fuera de lo urbanizado.

Esta obra, aunque no definitiva por los procesos de aterramiento, ha permitido que los sanjuaneros puedan decir adiós al miedo de las inundaciones, al frío, a la humedad y a las noches sin cielo. Sin embargo, la lucha debe continuar para que no llegue una **primavera silenciosa**. Por ello, se impone una regeneración de la naturaleza. A esta tarea contribuyen, entre otros, el Municipio, con el proyecto de crear un cinturón de vegetación que rodee la villa y la Empresa Nacional de Celulosas, con un Plan Corrector que ha reestructurado el sistema productivo para beneficiar el medio ambiente y tiene como meta situar las emisiones contaminantes muy por debajo de las exigencias europeas. Pero además, **una ilusión** puede cohesionar al pueblo. **Recuperar el río y el camino hacia el mar** es necesario, porque, en un tiempo tan corto, San Juan no puede olvidar su puerto. Así, la naturaleza alegre de los sanjuaneros podrá celebrar, sin estigmas pasados o futuros, las Fallas de San José, las Capeas de San Juan, la Romería y los Carnavales.

Bibliografía y fuentes citadas

- A.M.S.P. (1551): Libro de Privilegios. Archivo Municipal de San Juan del Puerto, Legajo 43.
- (1874): «Expediente de excención de contribuciones por los daños causados por las lluvias». Legajo 232.
- (1935): «Queja ante el Gobierno Civil...» Archivo Municipal de San Juan del Puerto. Legajo 383.
- CARTES PÉREZ, J. B. (1992): «El convento del Carmen: Historia, devociones y patrimonio».
- FERIA TORIBIO, J. M.^a (1992): *El sistema urbano andaluz*. I.D.R., Sevilla.
- GONZÁLEZ CRUZ, D. (1992): «Fundación de la villa de San Juan del Puerto: De la repoblación señorial a través de Carta Puebla a la confirmación ducal de sus privilegios (1468-1551)», en *Cinco siglos de la historia de la Villa de San Juan del Puerto (1468-1992)*. Ayuntamiento de San Juan del Puerto (Huelva), pp. 19-44.
- IBERSILVA (1996): «San Juan del Puerto». Documentación interna, 2 ff.
- JIMÉNEZ, J. R. (1965): *Platero y yo*. Taurus, Madrid.
- JURADO ALMONTE (1994): «Crisis permanente del sistema ferroviario en Huelva». *Huelva en su Historia*, 5, pp. 287-326.

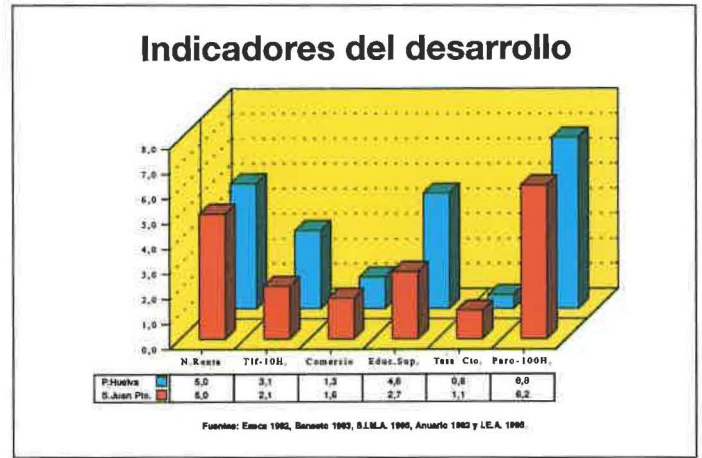
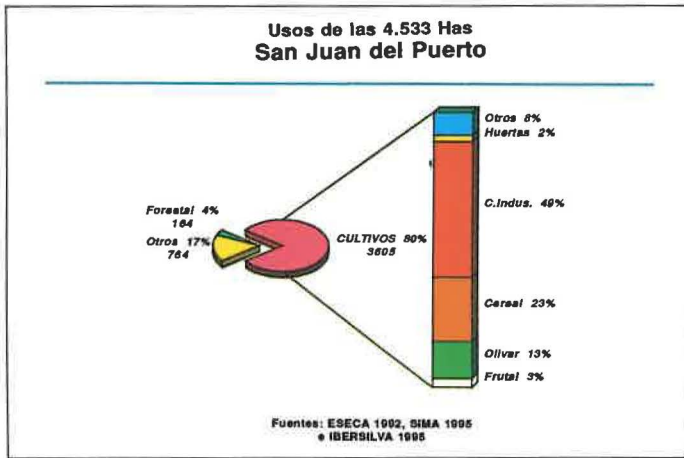


Estación del ferrocarril

Cuando el Puerto de San Juan parecía que iba a desaparecer, entre 1867 y 1920 se vive una segunda época dorada gracias al ferrocarril, que trae los minerales del Andévalo al embarcadero del Buitrón.

Celulosas

Aunque la fábrica está en el término municipal de Huelva, las instalaciones de la Empresa Nacional están ligadas de forma intensa al paisaje y la vida sanjuanera, a la que ofrece un importante mercado de trabajo. *(Foto: Empresa Nacional de Celulosa).*



LARA RÓDENAS, M. J. DE (1992): «Comercio agrícola en la ría del Tinto: San Juan del Puerto a mediados del siglo XVIII», en *Cinco siglos de la historia de la Villa de San Juan del Puerto (1468-1992)*. Ayuntamiento de San Juan del Puerto (Huelva), pp. 123-146.

MADOZ, P. (1845): *Diccionario Geográfico Histórico Estadístico*. Huelva

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. (1986): *La nueva agricultura onubense*. I.D.R., Sevilla.

— (1992): «Territorio y medio ambiente», en *Cinco siglos de la historia de la Villa de San Juan del Puerto (1468-1992)*. Ayuntamiento de San Juan del Puerto (Huelva), pp. 275-312.

MORA NEGRO, A. DE (1762): *Huelva ilustrada. Breve historia de la antigua y noble villa de Huelva*. Imprenta del Dr. Don Geronymo de Castilla.

MONTEAGUDO (1986): *El entorno agroindustrial de Huelva*. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Huelva.

NÚÑEZ ROLDÁN, F. (1992): «San Juan del Puerto en el siglo XVIII, apuntes para su historia», en *Cinco siglos de la historia de la*

Villa de San Juan del Puerto (1468-1992). Ayuntamiento de San Juan del Puerto (Huelva), pp. 107-122.

PEÑA GUERRERO, A. (1992): «Caciques, concejales y electores. La vida política local en San Juan del Puerto (1898-1923)», en *Cinco siglos de la historia de la Villa de San Juan del Puerto (1468-1992)*. Ayuntamiento de San Juan del Puerto (Huelva), pp. 185-210.

PONSOT, P. (1986): *Atlas de historia económica de la Baja Andalucía*. Editoriales Andaluzas Unidas, Sevilla.

PULIDO BUENO, I. (1992): «Expansión de un núcleo portuario-mercantil onubense. Los dos primeros siglos de la villa de San Juan del Puerto», en *Cinco siglos de la historia de la Villa de San Juan del Puerto (1468-1992)*. Ayuntamiento de San Juan del Puerto (Huelva), pp. 91-106.

RAMÍREZ COPEIRO, J. (1992): «El ferrocarril de Buitrón. Las compañías inglesas y el transporte de minerales a través del Puerto de San Juan (1867-1969)», en *Cinco siglos de la historia de la Villa de San Juan del Puerto (1468-1992)*. Ayuntamiento de San Juan del Puerto (Huelva), pp. 211-236.