

LAS OBRAS DEL TROCADERO EN EL PERIODO FINAL DE LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (1812-1813)

HELIOS GONZÁLEZ DE LA FLOR | INVESTIGADOR

ORCID ID: 0000-0002-5774-4591

RESUMEN

El siguiente artículo analiza los trabajos de fortificación realizados en la isla del Trocadero tras el fin del sitio de Cádiz en 1812 por las tropas imperiales francesas. Mostrará las iniciativas gubernamentales españolas para evitar un segundo intento francés de hostigar la ciudad de Cádiz mediante una serie de proyectos defensivos en dicho emplazamiento.

PALABRAS CLAVE

Trocadero, defensa, Cádiz, Napoleón, Francia.

THE TROCADERO WORKS IN THE FINAL PERIOD OF THE WAR OF INDEPENDENCE (1812-1813)

ABSTRACT

The following article analyzes the fortification works in Trocadero Island following the end of the siege of Cádiz in 1812 by French Imperial Troops. The measures by The Spanish Government would be displayed in order to prevent Cádiz a French Second Attempt of harassment by means of a source of defensive projects within that site.

KEYWORDS

Trocadero, defense, Cádiz, Napoleón, France.

1. INTRODUCCIÓN HISTÓRICA Y BIBLIOGRÁFICA

La isla del Trocadero, situada en el término de Puerto Real, en la provincia de Cádiz, está localizada geográficamente en el centro de la bahía de la provincia homónima. Tiene la peculiaridad de contar con un importante legado histórico al estar emplazada en un área de gran valor estratégico y económico, contando por ello numerosos episodios de relevancia a nivel marítimo, comercial y militar. Actualmente, este espacio se halla en buena parte urbanizado. Al Oeste del Canal del Trocadero, en la ribera del río San Pedro, se sitúa la barriada del mismo nombre, con algo más de cinco mil habitantes y dependiente administrativamente de Puerto Real. Más al Noroeste, cruzando el mencionado canal, se encuentra ubicado parte del Campus de la Universidad de Cádiz. Al Noreste, un gran complejo industrial que limita con el saco interno de la bahía. Y al Suroeste, las instalaciones de Astilleros entre La Cabezuela, una de las puntas de la isla y Matagorda, siendo ambos los dos puntos más cercanos a la ciudad de Cádiz. En el Sureste nos encontramos con el Parque Natural del Trocadero así como en el Noroeste se encuentra situado el Parque Natural de los Toruños¹.

Fijándonos en el estricto sentido histórico cabe destacar la importancia de la isla del Trocadero por su integración desde tiempos pretéritos en el espacio económico de la ciudad de Cádiz y Puerto Real. Sin embargo, dicha importancia no ha tenido ni relevancia ni impacto en la labor historiográfica salvo contadísimas excepciones; de hecho, en mucho de los casos ha sido tratado de forma somera y poco explicativa, insertada siempre en un conjunto total como es la Bahía de Cádiz y Las Cortes de fondo histórico.

Ahora bien, existe al respecto una gran unanimidad historiográfica al presentar al Trocadero como un gran eje polifuncional, con un marcado sentido comercial y militar. Sin embargo, como se advierte en estas líneas, la producción literaria en relación a la cuestión de la construcción del canal junto a su cortadura, se reducen ostensiblemente. De este modo, el análisis es necesariamente abordable desde una perspectiva analítica de las fuentes primarias.

A pesar de estas indicaciones previas, es preceptivo exponer estas escasas aportaciones historiográficas, de suerte que podamos hacer un ejercicio de comprensión del estado de la cuestión en el sentido bibliográfico y archivístico, así como del propio objeto de estudio que

¹ Aunque no es relevante, cabe resaltar contextualmente el enorme interés medioambiental existente en la actualidad en el área del Trocadero, conjugándola, además, con la rica historia que presenta. Una obra que recoge ambas sensibilidades, tanto históricas como naturales, pueden verse en: ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, Álvaro; VILLALPANDO MORENO, Antonio; MARTÍN BERMÚDEZ, Juan; GASSÍN RAMÍREZ, Joaquín. *Isla del Trocadero. Catálogo de recursos naturales en un espacio ambiental de primer orden*. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 2017.

no es otro que la construcción del canal y cortadura del Trocadero. De tal modo permitirá acercarnos a la contextualización histórica de esta polémica edificación defensiva situada entre Puerto Real y El Trocadero en tiempos de la Guerra de la Independencia.

En primer lugar, debe mencionarse obligatoriamente al gran divulgador de la historia de esta área, Adolfo de Castro y Rossi, autor decimonónico gaditano², quien escribe una monografía completa en el tratamiento de las transformaciones del Trocadero desde la época moderna. De Castro desvela la titularidad portorrealeña del Trocadero, una villa de realengo, cuya explotación salinera generaba una gran riqueza para las arcas reales. También explica los grandes inconvenientes que existían en el Caño del Trocadero en cuanto a la obstrucción por el lastre depositado a causa de los barcos transoceánicos. En este sentido, añade con detalle las grandes firmas comerciales existentes y las actividades lucrativas.

Tampoco se olvida de los grandes planteamientos militares del siglo XVIII. Describe los pensamientos y actuaciones de los ingenieros reales referentes a los castillos de Matagorda y San Luis, en los ejes defensivos en el sur de la isla. Sucintamente, describe la proyección de un cierre defensivo o una cortadura en algún punto del Trocadero argumentando que la isla debía adquirir el carácter de fortaleza inexpugnable en el centro de la Bahía de Cádiz con la combinación de los castillos y fortalezas citadas.

José Antonio Calderón Quijano³, especialista en cuestiones cartográficas, describe concisamente, dentro de un estudio amplísimo de las estructuras defensivas de la provincia de Cádiz en tiempos modernos y contemporáneos, los distintos planos, plantas y ubicaciones defensivos del área del Trocadero, teniendo a Matagorda y San Luis como referentes, si bien cita brevemente la planimetría del canal que separa el Trocadero de Puerto Real.

Por otro lado, Manuel Moreno Alonso⁴ hace hincapié en lo reseñado por De Castro en el carácter polifacético de la isla: defensiva, con los fuertes de Matagorda y San Luis; portuario y comercial con el mantenimiento de las embarcaciones de la Carrera de Indias, así como su negocio: mercancías diversas y utensilios navales. Y aclara con detalles la significancia estratégica del Trocadero en el objetivo francés para poder hostigar la ciudad de Cádiz⁵.

² DE CASTRO Y ROSSI, Adolfo. *Historia del Trocadero y de Matagorda hoy dique de la Compañía Trasatlántica*. Cádiz: Tipografía Gaditana, 1896.

³ CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. *Cartografía Marítima Histórica y Militar de Cádiz 1513-1878*. Sevilla: Centro de Estudios Hispano-Americanos, 1978. Tomo 1, p. 597.

⁴ MORENO ALONSO, Manuel. *La verdadera historia del asedio napoleónico a Cádiz 1810-1812*. Madrid: Sílex, 2011, p. 535.

⁵ *Ibidem*. P. 536.

Por último, es necesario destacar tres autores y tres artículos que, por su precisión historiográfica, merecen el interés. En primer lugar, José Iglesias Rodríguez⁶, quien desvela la organización de la Carrera de Indias en el Trocadero y la funcionalidad del mismo con los arsenales navales y el mantenimiento del caño como principal argumento investigador. Lourdes Márquez Carmona⁷ por otro lado, acude a la descripción dada por Pascual Madoz de las instalaciones portuarias y los problemas de la pérdida de calado en el Caño del Trocadero a la vez que expone sintéticamente los sistemas portuarios de otras localidades de la Bahía de Cádiz, entre ellos el de Puerto Real. Por último, Manuel Ruiz Gallardo⁸, centra su investigación en el litigio entre los municipios de Puerto Real y Cádiz por la titularidad de los terrenos del canal y cortadura del Trocadero además de explicar cuestiones técnicas básicas de su construcción.

A la diferente producción bibliográfica hay que complementarla con la información aportada por recursos archivísticos⁹ y en las que se encuentran numerosa y relevante documentación que aporta claridad a esta problemática. Las Actas Capitulares, así como los diferentes dossiers de la Comisión del Trocadero, han sido fundamentales para tomar relación con la cuestión. Estado de los arbitrios, el cobro por comisarías de barrio, correspondencia entre comisionados e ingenieros, perfiles profesionales, cuentas y gastos, son las principales fuentes de información que exhibe el Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Por su parte, el Archivo Histórico Provincial de Cádiz, con la colección Pettenghi Estrada, destaca por contener varios expedientes de proyectos, obras y reconocimientos del terreno propuestos para la construcción de la cortadura. Asimismo, el Archivo Histórico Municipal de Puerto Real alberga información en torno a la petición de terrenos efectuado por el Ayuntamiento de Cádiz para su gestión, así como distinta correspondencia entre el Cabildo portorrealense y la Regencia del Reino, especialmente la relacionada a la infraestructura anexa de dicho espacio.

En síntesis, este es el marco historiográfico, bibliográfico y archivístico con el que nos encontramos y del cual partimos en la búsqueda de encontrar explicaciones históricas de las defensas del Trocadero en la etapa final de la Guerra de la Independencia.

⁶ IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. "El canal prodigioso": el caño del Trocadero en el Siglo XVIII, Matagorda: revista de Estudios Puertorrealenses, 2015,1, p. 47.

⁷ MÁRQUEZ CARMONA, Lourdes. "El sistema portuario en la Bahía de Cádiz durante el Siglo XVIII", Revista de Historia de El Puerto, 2006,36, pp. 47-2066.

⁸ RUIZ GALLARDO, Manuel. La Cortadura de la Algaida y el intento de apropiación por parte de Cádiz. Matagorda: Revista de Estudios Puertorrealenses, 2021, 3, pp. 293-324.

⁹ Los principales archivos consultados son los siguientes: Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Archivo Histórico Municipal de Cádiz, Archivo Histórico Municipal de Puerto Real, Archivo Histórico Nacional y Fundación Federico Joly Höhr.

2. ANTECEDENTES

El siglo XVIII entra en España con la novedad del cambio de dinastía tras la Guerra de Sucesión y las pretensiones reformistas borbónicas en tiempos ilustrados. Esas mismas ideas, traídas desde Francia, se extrapolan rápidamente a sectores fundamentales como la Armada, la Hacienda o la Administración, demandantes de un giro desde la decadencia hacia la regeneración. En ese marco de actuación, no serán pocas las ideas que competan al sector defensivo, la economía imperial y la política atlántica¹⁰ susceptibles de interés.

Ilustración 1

Biblioteca Virtual de Defensa. Plano Bahía de Cádiz. 1811 [disponible en:
<http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=805>]



En tal sentido, el área del Trocadero cumplía esas tres cuestiones mencionadas. Relatemos como ejemplo lo rescatado por Adolfo de Castro del marqués de la Ensenada en 1738, cuando emitió órdenes exclusivas para conseguir información sobre el estado del canal de navegación en relación a la deposición continua de lastre de los buques transoceánicos. La inquietud, en este aspecto, no fue contextual sino que, posteriormente en periodos del

¹⁰ IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. El Trocadero: datas para almacenes y carenas (1739-1845), *Trocadero*, 2021, pp. 81-98.

Intendente General de la Marina, José Patiño¹¹, había existido precisamente interés en limpiar la zona mediante pontones y estacas al dificultar la navegación¹².

No será hasta el fin de siglo cuando el instinto de la inteligencia militar española interpretase la posibilidad de una invasión naval extranjera que pudiera ocupar el Trocadero con el fin de utilizar esta plataforma como punta de lanza contra la cercana ciudad de Cádiz. Uno de ellos, el ingeniero de la corona Juan Caballero, comprendió la gran amenaza naval que se cernía sobre la Bahía de Cádiz. Para ello, elaboró un extenso diagnóstico evaluando las debilidades de las dos fortalezas principales: Matagorda y San Luis. La primera se hallaba en la parte sur de la isla, orientada a la bahía; y la segunda, en una de las puntas de las embocaduras del canal, justamente en la zona más estrecha que, en unión al fuerte de Puntales en la orilla de la capital gaditana, conformaban un área de fuego artillado a la entrada del saco interno de la bahía¹³.

Los serios inconvenientes de su orientación hacia esta, frente a Cádiz y su puerto, permitirían hipotéticos desembarcos en puntos desguarnecidos de la isla, así como de puntos cercanos como Conil o Rota. El argumento de Caballero, se centró en la fragilidad de ciertos tramos de las murallas que difícilmente pudieran sostener un combate artillado desde navíos; o bien, desde el interior del Trocadero, con tropas en avance desde tierra. Y por otro lado, la creciente opinión en los círculos de ingenieros reales sobre las posibilidades de contar con otro tipo de defensas como atrincheramientos y cortaduras provisionales en diferentes puntos del Trocadero y puntos de acceso al mismo¹⁴.

Los debates acerca de la política defensiva a tomar en el Trocadero fueron retomados de forma más decidida tras la invasión francesa en 1808. En una primera carta datada el 29 de diciembre de 1809, el ministro de la guerra Antonio Cornel planteó la conveniencia de disponer una "cortadura de suficiente anchura y profundidad para separarlo de tierra firme en defensa de la avenida de Puerto Real". Fue solicitado para este objeto la figura de Pascual Henrile, teniente de navío y comandante del Trocadero en 1809, el encargado de proceder a su ejecución¹⁵.

¹¹ Patiño, de hecho, referenció el Trocadero, más concretamente el río San Pedro, en el punto clave de mejoras en el contexto del traslado de la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz. Para más información es necesario referenciar a: IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. Las infraestructuras portuarias gaditanas ante el reto del monopolio gaditano. *Studia Historica. Historia Moderna*, 2017, vol. 39, 2, pp. 185-219.

¹² DE CASTRO Y ROSSI, Adolfo. *op. cit.*, p.80.

¹³ *Ibidem*. pp. 96-97.

¹⁴ *Ídem*.

¹⁵ AHPC. Caja 35560. *Oficio sobre la conveniencia de realizar una Cortadura en el istmo del Trocadero*. 29 diciembre de 1809. Antonio Samper y Felipe de Paz.

A pesar de estas escuetas indicaciones, no existe un rápido abordaje sobre la cuestión de dicha cortadura en el camino del norte del Trocadero. Sí parece existir una mayor decisión, cuando el ministro de la guerra, Antonio Cornel, aseguraba en una carta fechada el 16 de enero de 1810, apenas semanas antes de la llegada del mariscal francés Víctor a la bahía, la incomodidad que supondría un enemigo tomando el Trocadero. En primer lugar, insistió sobre la utilidad de la cortadura: "(...) en lo más estrecho del ystmo, entre las orillas entre el río San Pedro y el interior de la bahía, comunicándose ambos ríos y que quede aislada (...) "¹⁶. De lo contrario, alertaba: "si el enemigo llegare á apoderar del ystmo del Trocadero, le fuera fácil situarse en la Punta de Matagorda, y batir desde allí al castillo de puntales, Arrecife, fuerte de San Fernando e incomodar hasta la misma Plaza de Cádiz y su fondeadero (...) "¹⁷".

Estas palabras cuasi proféticas actúan de revulsivo para poner en estado de defensa las diferentes fortalezas de la defensa de la ciudad de Cádiz. El ingeniero Francisco Hurtado fue el principal avalista de esta idea. Argumentó un plan concerniente a la sustracción y eliminación de elementos defensivos como los citados fuertes de San Luis y Matagorda con el firme propósito de dejarlos inoperativos. En segundo lugar, justificó la preparación de puntos fuertes en las playas del litoral gaditano en el lado norte de la bahía, principalmente entre las dos aguadas hasta Santibáñez¹⁸. Con respecto a la isla del Trocadero, los planes defensivos pasan inadvertidos, favoreciendo otras prioridades como la construcción de la Cortadura de San Fernando¹⁹.

3. EL TROCADERO: DE LA OCUPACIÓN A LA RETIRADA

Tras la derrota española de Ocaña, a finales de 1809, se comprueba la entrada francesa en Andalucía, ocupando primeramente el valle del Guadalquivir. A resultas de dicho avance, los ejércitos franceses hacen acto de presencia en la bahía a principios de febrero de 1810 que, sin oposición, van ocupando El Puerto de Santa María y Puerto Real. La llegada a la villa portorrealense se antojó esencial pues la determinación francesa estuvo focalizada en ocupar el sector estratégico del Trocadero previo al asalto a Cádiz. Sin embargo, las dificultades de rendición del sur de la isla, todavía guarnecida por un contingente anglo-español

¹⁶ *Ibidem*. 16 de enero de 1810. Francisco Venegas, Gobernador militar de la ciudad.

¹⁷ *Ídem*.

¹⁸ FFJH. Caja 71/2. *Plan de defensa de la plaza de Cádiz*, 12 de enero de 1809, pp.1-5.

¹⁹ La Cortadura de San Fernando, en el camino que une la Isla de León con Cádiz, fue para ojos de los estrategas el punto de acceso de los franceses tras una hipotética derrota en la primera línea de defensa situada en torno al río Sancti Petri y el puente Suazo. Su construcción movilizó a todas las capas sociales de la ciudad. Por otro lado, el tiempo demostró la equivocación de la ineficacia de esta fortaleza y la importancia de no haberla planteado con mayor seriedad en el norte de la isla del Trocadero.

atrincherado en la fortaleza de Matagorda, retrasa el plan inicial del mariscal galo Claude Víctor Perrin²⁰. Dichas acciones contra el Trocadero finalmente concluyen el 22 de abril de 1810²¹. El resultado inmediato fue la dificultad del tránsito en el canal de navegabilidad entre ambas partes de la bahía y el cerco y bombardeo de la ciudad²².

Una vez presentado el sitio, la ciudad se preparó para su defensa: movilizó los cuerpos de voluntarios, organizó la defensa con las escasas tropas de Alburquerque y procuró poner en buen estado algunas de las principales defensas²³. Las autoridades no hallaron muchas oportunidades para levantar el bloqueo terrestre, interesados en la concentración de esfuerzos en mitigar la presión inicial francesa en la línea costera entre Cádiz, el río Sancti Petri y el puente Suazo, donde fueron frenados los franceses en la llamada batalla del Portazgo a principios de febrero de 1810²⁴. Por otro lado, los mandos militares confirmaron a Cádiz como el “centro de todas las combinaciones²⁵” militares peninsulares.

La derrota francesa en los Arapiles salmantinos, en julio de 1812, termina por convencer a los franceses de la imposibilidad de mantener la Península Ibérica. Tras este hecho, la liberación del Trocadero no se hizo esperar. En la noche del 24 de agosto de 1812 las tropas francesas se repliegan hacia al norte y con ello termina el asedio principiado en febrero de 1810.

Inmediatamente, los mandos militares vieron también el nuevo escenario como una oportunidad para el reforzamiento definitivo del anillo defensivo exterior a Cádiz. Las primeras órdenes emitidas fueron las conducentes a los sondeos y valoraciones de ingenieros para realizar una cortadura que impidiera el acceso fácil por el norte de la isla del Trocadero, abriéndose a la posibilidad del aprovechamiento de la infraestructura heredada por los franceses o bien su destrucción por su escaso interés estratégico. En este sentido, el 14 de noviembre de 1812 resolvió la Regencia del Reino la necesidad de destruir las baterías y

²⁰ MORENO ALONSO, Manuel. *op. cit.* P.541

²¹ *Ibidem*, p. 542-543.

²² PÉREZ DE SEVILLA Y AYALA, Vicente. *La Artillería en el sitio de Cádiz*. Instituto de Estudios Gaditanos. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1978.

²³ Una gran aportación investigadora en la comprensión del esfuerzo de la guerra contra Napoleón lo tenemos en este libro: BUTRÓN PRIDA, Gonzalo; RÚJULA LÓPEZ, Pedro Víctor (Coord). *Los sitios en la Guerra de la Independencia: la lucha en las ciudades*. Madrid: Sílex-Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz. 2012.

²⁴ La batalla del Portazgo, acaecida entre el 6 y el 11 de febrero de 1810 en las inmediaciones del puente Suazo, tenía como objetivo abrir brecha por la Isla de León y cercar a Cádiz desde el Este de la bahía. Fue uno de los principales argumentos franceses para percutir la defensa española.

²⁵ AHN. Estado, 34. Sección de Guerra. Defensa y Fortificación de Cádiz y San Fernando (Isla de León).

reductos dejadas por el enemigo “al frente de nuestras líneas”²⁶; es decir, las situadas en el sur del Trocadero en los emplazamientos de Matagorda, La Cabezuela y el fuerte de San Luis.

Ilustración 2

Biblioteca Virtual de Defensa. Croquis últimamente rectificado en el caño del Trocadero (...) (1812). Principales puntos incluidos por el autor Helios González de la Flor. [Disponible en: <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=172>]



Los informes realizados por los ingenieros anunciaban todo tipo de fuertes exteriores e interiores en diferentes estados de defensa, cada uno relacionados con diferentes puntos de actuación y cometido: fuertes defensivos, ofensivos, acuartelamientos de tropa, almacenes de avituallamiento, depósito de municiones, utillaje, etc. Los fuertes más importantes y, a la vez más relacionados con el asedio, fueron los primeros en ser diagnosticados. Uno de los principales, el situado en la entrada al Caño del Trocadero, el fuerte de San Luis, precisamente por su posicionamiento clave en el hostigamiento a Cádiz.

Indicaba el ingeniero Montes que encontró una cantidad de baterías en los diferentes recodos del Caño del Trocadero con “morteros cilíndricos”²⁷. Asimismo, apuntaba que La Cabezuela y al sur de la isla fueron encontradas “2 piezas pequeñas, y sus explanadas desechas y un cuerpo de guardia (...)”. A su vez, el que conectaba con el fuerte Napoleón, de planta cuadrada, se hallaba “revestida de topes, con su foso de agua, y un pequeño glacis

²⁶ AHPC. Caja 35.660. *Expediente sobre el reconocimiento que se ha de efectuar a las obras de defensa en el Trocadero, que han sido abandonadas por los enemigos*. 31 de agosto de 1812.

²⁷ AHPC. Caja 35.660. *Relación del estado y consistencia en que se hallan las obras de fortificación del Trocadero, abandonadas por el enemigo el día 25 del corriente (...)* P.1.

(...)” el cual encerraba varias explanadas con ángulos opuestos dispuestos para fusilería y artillería. El objetivo de esta fortificación situada en el extremo suroeste del Trocadero era la protección de “todas las baterías situadas en la costa desde la Cabezuela al río de San Pedro, avenidas del Molino de Guerra, y campamento de la Algayda²⁸”.

Otra batería que ofrecía interés para los ingenieros era la del Angulo. Los ingenieros certificaron la gran importancia del lugar apoyándose en la idea de defender la costa “por la parte de la Bahía” así como evitar “arrojar bombas á Cadiz²⁹”. Tanto la disposición como la localización parecen ofrecer un servicio importante en el control de la desembocadura del río San Pedro, pero también un sector de costa frente a la Bahía de Cádiz.

También la situación privilegiada del enclave del Molino de Guerra aparecía como punto clave en el ordenamiento defensivo. Dada su posición cercana al campamento de La Algaida y de Puerto Real, se intentó aprovechar la “(...) obra de tierra en angulos entrantes y salientes, dispuestas para el uso de fusil (...)”. Además, se encontraban una serie de avanzadas con explanadas que la situaban justamente enfrente de la Algaida³⁰. Las propuestas defensivas de este emplazamiento aseguraban el control del terreno circundante así como ser “el punto fuerte de defensa en todas las direcciones” en el Trocadero³¹.

Con respecto al fuerte de San Luis, por su estratégica y cercana situación, a pocos centenares de metros de Puntales, sufrió un desgaste continuado por alcance artillero³². No extraña que los informes realizados al fin del asedio convergieran en su deficiente estado³³.

En definitiva, como puede deducirse de lo expuesto, el estado de los diferentes emplazamientos franceses fue de una diferente consideración. Los diagnósticos permitieron el estudio y la valoración de los fortines con diferente proyección, constituyendo su aprovechamiento³⁴ una gran oportunidad en aras de evitar un nuevo cerco.

²⁸ *Ibidem*, p.2-3.

²⁹ *Ídem*.

³⁰ *Ídem*.

³¹ *Ibidem*, p.6.

³² Adolfo de Castro informó que los combates sostenidos entre *Matagorda* y *San Luis* contra *San Lorenzo del Puntal* había dado por resultado 15.531 proyectiles lanzados; mientras que el fuerte, en manos españolas, devolvió con creces las bombas: 53.259. DE CASTRO Y ROSSI, Adolfo: *Historia de Cádiz y su provincia desde los tiempos remotos hasta 1814*. Cádiz: Imprenta de la Revista Médica, 1858.

³³ AHPC. Caja 35.660. *Relación del estado y consistencia ...*

³⁴ El aprovechamiento no estuvo exento de una gran cantidad de material vulgar pero muy importante en la construcción y habilitación de fuertes y fortines: zapapicos, picos, azadas, rastrillos, estacas, mazos, palas de hierro, barriales, parihuelas fueron encontradas abundantemente. En: AHPC. Caja 35.660. *Noticias que se forma de las herramientas, maderas, barrilería, que se han encontrado en varios almacenes y otros puntos diferentes del Trocadero...*

4. LA CONSTRUCCIÓN DE UN CANAL Y CORTADURA EN LA ISLA DEL TROCADERO

El repentino abandono francés del Trocadero permitió que el gobernador militar, el conde de Noroña, encargara a varios ingenieros el reconocimiento del terreno con el fin de ubicar el canal y cortadura del Trocadero, también conocido como el Canal de las Damas. El 26 de agosto de 1812, Noroña ordena al comandante de ingenieros cruzar la bahía, junto al capitán de navío José María Autrán, para marcar con exactitud el emplazamiento de la cortadura. Asimismo, se fueron planteando y limando las primeras ideas para su construcción, principalmente el lugar dispuesto para su instalación y la detección de los principales inconvenientes³⁵.

La decisión tomada por los ingenieros indicaba que el corte debía afrontarse en el punto más estrecho entre el río San Pedro y la ensenada de Puerto Real, cuyas medidas calculaban, una vez constatadas las pruebas, en 13.742 varas de largo con 100 de ancho, “siendo su profundidad la suficiente acometer en las mareas bajas (...)”. Autrán estimaba que la cantidad de tierra a extraer estarían en torno a 3.875.750 barras cúbicas³⁶. Agregaba también recomendaciones al efecto de plantear un estudio más detallado en el futuro, pero que, para las primeras acciones, adelantaba la necesidad de una gran cantidad de herramientas, reemplazo de las mismas, gastos de consumo, así como un gran número de operarios: herreros, carpinteros, paleros, etc. El costo total ascendía a los cinco millones de reales en cuestión de sueldos y jornales. Autrán previó que, para 120 días, serían necesarios 1.598 hombres al ritmo de 131.738 peonadas³⁷.

El informe, muy exhaustivo, indica también las oficialías, grados y el número que tendrían que asentarse en el Trocadero. Finalmente, Autrán alertaba que, por la escasa capacidad y premura de tiempo, le incapacitaba proporcionar en profundidad un dictamen más completo al “ignorar las ocupaciones y objetos” a cubrir en toda su extensión³⁸.

La inmediatez de los trabajos y su, al parecer, inconsistencia inicial, pronto fue criticada por algunos escritos llegados a manos de la Regencia. El 5 de septiembre de 1812³⁹ aparece una carta anónima enjuiciando la apertura del canal en consideración de que el foso que

³⁵ AHPC. Caja 35.660. *Tercer oficio del secretario interino del despacho de la guerra...* 26 de agosto de 1812.

³⁶ AHMC. Caja 4685. *Presupuesto de la obra remitido por el capitán de navío D. José María Autrán, Director facultativo de ella*. pp.2-5. 3 de septiembre de 1812.

³⁷ *Ídem*.

³⁸ *Ídem*.

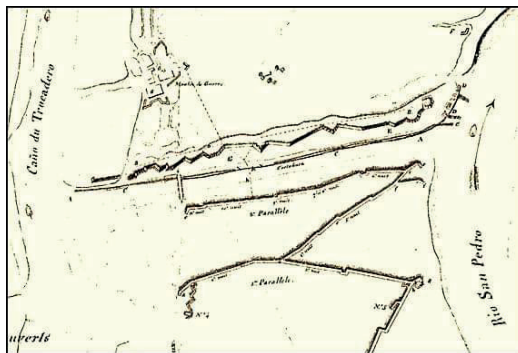
³⁹ AHPC. Caja 35.660. *Reflexiones acerca de los inconvenientes que presenta la forma en que se trata construir la Cortadura del Trocadero*, fol. 1-2, 5 de septiembre de 1812.

intentaba cortar en línea recta el istmo del Trocadero, no era más que una pérdida de recursos al contemplarse que no contaba con contra-escarpas facilitando “al enemigo sus obras (...)”⁴⁰. La justificación se centraba en la rectitud del corte: “Salta á los ojos conocer que jamas puede convenir abrir el foso recto, y tambien que haciendolo con el conveniente angulo entrante hacia el interior, ó Matagorda, desde este angulo entrante podría flanquearse y enfilarse, (...) aun beneficioso al enemigo para construir sus baterias en el terreno del margen de la contra escarpa. Es menester ser ciego de todo punto no verlo”⁴¹.

La crítica dio un resultado inmediato, pues apenas días más tarde los ingenieros fueron impelidos por la Comisión del Trocadero a un mayor perfeccionamiento. Se profundizó a cuentas de las contra-escarpas del foso principal, descritas como “defectuosas” en razón de la inexistencia de un cubrimiento al frente del canal, quedando sus muros abiertos a ser batidos en altura desde los emplazamientos estratégicos de Carretones y Matadero. También se acordó el desescombro de los fosos para no colmatar los dos extremos del canal, por un lado sobre el río San Pedro, y por el otro, al saco interno de la bahía⁴².

Ilustración 3

Vista al detalle de la cortadura del Trocadero (1823)⁴³. [Disponible en: http://www.juntadeandalucia.es/avra/opencms/parque-torunos/contenido/3-valoresCulturales/OcupacionFrancesa.html?ulSelected=md-js-menu_submenu-1456092948&liSelected=Ocupaci%C3%B3n%20Francesa]



⁴⁰ Ídem.

⁴¹ Ídem.

⁴² Ídem.

⁴³ Nótese la diferencia entre la Ilustración 2 y 3. La primera refiere al periodo de 1812 y la siguiente en 1823. Las diferencias observadas entre ambas radican en la constitución de una estructura defensiva adelantada al canal, justamente en el camino a Puerto Real y en lo que, en la actualidad, se asienta parte del Campus Universitario. La prolongación defensiva en ángulos correspondería al mencionado entramado de parapetos para fusilería y artillería.

A pesar de las críticas internas y la dificultad en los comienzos, el proyecto defensivo no carecía de ambición teórica. Con el fin de defender “el terreno firme detrás de la cortadura”, se pensó sostener la posición a ambos lados de los caños con artillería, caballería y una guarnición de 4.000 hombres. Por otro lado, en la misma sintonía, y a fin de evitar un nuevo asalto a las posiciones más sureñas del Trocadero, especialmente en La Cabezuela, y la desembocadura de los fosos del canal, se pensó en una línea atrincherada con diversos reductos como “principal freno y obstáculo contra toda clase de insulto o imbasión (...)”⁴⁴.

Las autoridades militares habían entendido el Trocadero como una gran área defensiva, intentando la recuperación de algunos de los principales fuertes ocupados como San Luis y Matagorda. La idea principal fue habilitarlos “por la parte de tierra” y darle la consistencia que muchos años antes se había previsto en los planes defensivos de 1724 y el propuesto por el ingeniero Juan Caballero en 1774⁴⁵.

5. LA CREACIÓN DE LA COMISIÓN DEL TROCADERO Y LA TRIBUTACIÓN PARA SU FINANCIACIÓN

El 26 de agosto de 1812 un oficio de la Regencia, mediante decisión aprobada por Las Cortes, anunciaba el envío de dos mil vecinos de Cádiz para concurrir a las obras del canal y cortadura, con el objeto de poner a cubierto la ciudad de “nuevas incomodidades”⁴⁶. Se estableció primeramente que la inasistencia sería compensada por un pago de diez reales diarios, el pago del jornal a un obrero o mediante útiles que fueran demandados por necesarios en la obra. Asimismo, fue configurada una primitiva Comisión al efecto de organizar rápidamente lo relativo a la búsqueda de arbitrios. Francisco Barón, Luis de Gargollo y Juan Francisco Urrainqui, junto a los síndicos municipales, fueron los designados para consensuar con José María Autrán, director de las obras del Trocadero, un cálculo de aproximación del coste del proyecto⁴⁷. Autrán confirma el 3 de septiembre de 1812 que el coste inicial, sin estar agregados los gastos en útiles y pertrechos, así como el pago del personal de distintos profesionales, ascendía a 3.839.750 reales de vellón⁴⁸.

Estos primeros principios imperativos, sin embargo, no fueron efectivos. Comunicó el Ayuntamiento la imposibilidad de que la ciudad acometiera el pago de los diez reales por

⁴⁴ *Ibidem*. Croquis y explicación cortadura del Trocadero.

⁴⁵ *Ídem*.

⁴⁶ AHMC. Libro 10.171. *Actas Capitulares del Ayuntamiento de Cádiz*. Sesión del 29 de agosto de 1812.

⁴⁷ *Ídem*.

⁴⁸ AHMC. Caja 4.685. *Presupuesto de la obra, remitido por el capitán de navío Don José Autrán, director facultativo de ella*. 3 de septiembre de 1812.

persona y, mucho menos, de la concurrencia de dos mil vecinos a las obras. Aunque la solución fue aprobada por Las Cortes, el Ayuntamiento de Cádiz se reservó hacer cumplir el mandato mediante la búsqueda de “los arbitrios más productivos y menos perjudiciales (...)”⁴⁹. En el trasfondo de esta decisión existía una conciencia colectiva del enorme esfuerzo y sacrificio realizado por los gaditanos durante tantos años de conflicto⁵⁰.

Al mismo tiempo que se ponen en marcha los primeros movimientos para su construcción, va surgiendo la necesidad de articular las acciones a través de un organismo que tratara de financiar y dar soluciones a cualquier problema. En este sentido, con el objeto de “metodizar y simplificar” la ejecución de las obras se formaliza el 7 de octubre de 1812 una comisión encabezada por Tomás de la Cuesta, Juan Bautista Alvareda, Francisco Miguel Barón y José Antonio Puyade. Ejercerían de plenipotenciarios en el “modo de llevar las cuentas y razón, entrega de caudales (...) con plenas facultades (...)”⁵¹.

Por otro lado, esa misma complejidad que adquieren las atribuciones provoca el nombramiento de tres contadores-celadores: Manuel Formaseti, Luis Oyón y Rafael María de Alba, ayudantes del director de obras José María Autrán⁵². Las obligaciones de estos auxiliares fueron controlar los gastos laborales, la vigilancia en útiles y herramientas, partes de incidencias, los tipos de trabajadores concurrentes y la lista de altas y bajas de los prisioneros-trabajadores. A su vez, eran los encargados de informar a la Comisión de los avances semanales⁵³.

Debido a la rapidez de la retirada francesa, se creó un fondo extraordinario entre los propios integrantes del Ayuntamiento a modo de anticipo para el comienzo de las obras. De esta forma se cubrió la cifra de 78.640 reales de vellón entre los comisionados y algunos otros restantes del propio consistorio. Dichas cifras no fueron contempladas a fondo perdido sino que les sería reintegrado “de los primeros fondos que entren en la tesorería”⁵⁴. Igualmente,

⁴⁹ *Ibidem*. Sesión del 30 de agosto de 1812.

⁵⁰ Un balance laudatorio del esfuerzo colectivo de Cádiz y los gaditanos lo podemos encontrar en VARGAS PONCE, José de. *Servicios de Cádiz desde MDCCCVIII a MDCCCXVI*. Cádiz: Imprenta Casa de la Misericordia. 1818.

⁵¹ AHMC. Caja 4.685. Don Josef Antonio de Puyade, *Procurador Síndico primero y secretario interino del Excmo. Ayuntamiento Constitucional (...)*

⁵² AHMC. Libro 8.097. *Copiador de cartas, oficios y representaciones a la comisión del Trocadero*. 28 de octubre de 1812.

⁵³ AHMC. Libro 8.097. *Copiador de cartas, oficios y representaciones a la comisión del Trocadero...Instrucción que la Comisión del Ayuntamiento de Cádiz formada y facultada para acuerdo...* 29 de octubre de 1812.

⁵⁴ AHMC. Libro 10.171. *Actas capitulares del Ayuntamiento de Cádiz*. Sesión del 4 de septiembre de 1812.

el Ayuntamiento de Cádiz inició los trámites con el Banco de San Carlos para fijar una hipoteca para financiar la apertura del canal, en concreto, quince mil pesos fuertes de plata⁵⁵.

Tras los estudios y consejos emitidos tanto por el director José María Autrán como por la Comisión del Trocadero, el paso siguiente fue la imposición de unos arbitrios con diverso matiz como fórmula necesaria para afrontar el coste total.

Los productos de primera necesidad como la harina y los granos fueron los primeros en ser susceptibles de ser gravados con arbitrios. Seguidamente, habida cuenta de la importancia del puerto, se iniciaron una serie de trámites para conseguir financiación a través de las embarcaciones de todo tipo de porte, ya fueran de "vela latina, ó de cuchilla, de tres velas o cruz de un palo, o fragata"⁵⁶. De igual modo, productos alimenticios como la carne o el vino e incluso el ocio con el teatro⁵⁷ fueron objeto de la insistencia pecuniaria del Ayuntamiento⁵⁸.

También mediante las comisarías de barrios por las cuales estaba distribuida administrativamente la ciudad, se iniciaron los contactos con sus respectivos dirigentes para activar el cobro en porcentaje similar a lo tributado por el alumbrado urbano⁵⁹.

La última exigencia impositiva se centró en el 6% sobre fincas, específicamente sobre los arrendamientos cuyo pago estaba a cargo de los propietarios. Una vez establecidos los arbitrios, el Ayuntamiento designó a administrativos de probado prestigio para estas labores. Francisco de Elías, Andrés Herrero y Clemente Daisemberg estuvieron a cargo de la Puerta del Mar; Juan Manuel Peralta y José Ribera en la de Sevilla, Juan Manuel de Elías en la de San Carlos y Bartolomé Villanueva para las Puertas de Tierra⁶⁰.

No obstante, el Ayuntamiento intervino en algunas dispensas parciales o totales a cierta parte del vecindario bajo algunas razones. Entre las más comunes: la situación de pobreza, indigencia, o a morosos con largo historial de impagos⁶¹. Además, surgieron no pocos problemas por disensiones con propietarios de teatros, en concreto con el célebre asentista

⁵⁵ AHMC. Caja 4.685. *Fondo destinado a la apertura del canal del Trocadero. Banco San Carlos*. 24 de octubre de 1812.

⁵⁶ AHMC. Caja 4.757. *Cayetano Valdés Teniente General de la Armada Nacional, Gefe político de esta Plaza; y Presidente de su Nobilísimo Ayuntamiento. Hago saber...* 3 de octubre de 1812.

⁵⁷ *Ídem*.

⁵⁸ *Ídem*.

⁵⁹ *Ídem*.

⁶⁰ AHMC. Libro 10.171. *Actas Capitulares del Ayuntamiento de Cádiz*. 2 de octubre de 1812.

⁶¹ AHMC. Caja 2.102. *Relaciones mensuales que producen las comisarías de barrios sobre el alumbrado*. 27 de noviembre de 1812.

Manuel Arenas, cuyo intento por eliminar la tributación a su negocio le condujo a elevar una queja al Ayuntamiento por el “quebranto” a sus arcas⁶².

Los cobradores, como podemos deducir, fueron la pieza angular en la recepción de los impuestos. A la exigencia de su trabajo diario sumarían las competencias producto de los nuevos arbitrios, asumidas, de entrada, sin ninguna objeción. Sin embargo, fueron cuestionando algunas de sus nuevas atribuciones al no poder compatibilizarlas con sus labores anteriores. Así, de este modo, los comisarios de barrios contaron con el concurso gratuito de los cobradores a poco de aplicarse la nueva tributación⁶³. A pesar de esa disponibilidad, pronto se reconoció la insostenibilidad de sus empleos. La demora en los pagos, la falta de liquidez de la población, la revisión de los padrones con los nuevos domiciliados, actuaron como un incordio permanente para su funcionamiento. Precipitadamente, se les aplicó un aumento de sueldo al considerarse, efectivamente, una superación de sus atribuciones en el marco de esta recaudación extraordinaria⁶⁴.

También las puertas de la ciudad presentaron dificultades en numerosas ocasiones. Fernández de Elías manifestaba la incapacidad para el ejercicio de las actividades cotidianas esgrimiendo la falta de organización básica en su desempeño y exigiendo algunos cambios para el control de los impuestos⁶⁵. Pese al afán y la diligencia de los recaudadores, el propio Fernández de Elías había analizado algunos casos de contrabando, especialmente con la harina, sujeta a arbitrios. Estas sospechas de prácticas ilícitas, cada vez más habituales, significaron un aumento de la vigilancia a la mercancía. La vigilancia se extendió a los depósitos anexos a las puertas donde se intuía que podía existir alguna sustracción⁶⁶. Además, el Ayuntamiento emitió un oficio donde declaró no permitir la salida a cualquier barco que no hubiera satisfecho el impuesto relativo a la financiación del canal⁶⁷.

En este aspecto, los arbitrios a todo tipo de embarcaciones -faluchos, místicos, jabegas, balandros, bergantines, fragatas, lanchas, botes, polacras, etcétera⁶⁸-, a una plaza recién liberada, requería de una importante dedicación. Solamente para las fechas comprendidas entre el 5 de octubre al 3 de noviembre de 1812 habían pasado por la contaduría de las puertas

⁶² AHMC. Caja 4.726. *Intento de cese del arbitrio de comedias*. 12 de noviembre de 1812.

⁶³ *Ibidem*. *Oficio de D. José Domingo Cierzo*. 18 de diciembre de 1812.

⁶⁴ *Ibidem*. *De la diputación de comisarios de barrio*. 28 de enero de 1812.

⁶⁵ *Ibidem*. *Oficio de Francisco Fernández de Elías*. 2 de marzo de 1813.

⁶⁶ AHCM. Caja 4.726. *Oficio de Francisco Fernández de Elías. Señores de la Comisión del Trocadero*. 24 de mayo de 1813.

⁶⁷ AHMC. Libro 10.171. *Oficio del capitán del puerto. Actas Capitulares*. Sesión del 7 de octubre de 1812.

⁶⁸ AHMC. Caja 4.745. *Arbitrios de barcos para el canal del Trocadero*. Año de 1812.

portuarias 1.194 barcos⁶⁹ lo que suponía una recuperación de la actividad comercial y un activo para la financiación del Trocadero.

Al fin, el 2 de octubre de 1813⁷⁰ se da lectura de un oficio del Ayuntamiento de Cádiz donde confirman la conclusión de las obras⁷¹. El día 6, la Comisión del Trocadero anunciaba oficialmente la noticia esperada de que la ciudad contaba “con el grado de defensa y seguridad que en realidad debe prometerse de aquella cortadura”⁷². Esta comunicación fue emitida por los integrantes de la Comisión en virtud de lo dispuesto por Las Cortes el 21 de septiembre del año anterior. De esta manera, se certificó la cesantía de los arbitrios y el aviso para los deudores de algunos de ellos, reservándose el Ayuntamiento acciones judiciales para completar el cuadro de la financiación del canal⁷³.

6. LA FUERZA LABORAL: PERFILES Y NECESIDADES

A finales de agosto de 1812, mientras la consolidación de la proyección estratégica en el Trocadero daba pasos agigantados, se puso de manifiesto la necesidad de buscar urgentemente una fuerza laboral dispuesta a comenzar el corte del canal y formalizar la cortadura. La mencionada negativa del Ayuntamiento de Cádiz al requerimiento de Las Cortes de inscribir dos mil vecinos fue rápidamente suplido por la asistencia de los gremios urbanos⁷⁴. La baza utilizada por el Ayuntamiento fue la contratación de profesionales especializados, entre los más solicitados: paleros, sobrestantes, casilleros, ayudantes de distintos tipo, mozos, rondines, capataces, carpinteros, carpinteros de ribera, aserradores, herreros y albañiles que conformaron el grueso de perfiles profesionales necesitados⁷⁵.

⁶⁹ Ídem.

⁷⁰ Aunque las obras terminan a principios de octubre, todavía quedaron pendientes en dar soluciones para el paso de tráfico de personas y mercancías en tiempos de paz. En concreto, el Cabildo de Puerto Real pidió a la Regencia del Reino un puente que comunicara el norte y el sur de la isla del Trocadero. AHPR. Sesión del Cabildo. Secretaría General/Informes. *Petición del Cabildo a la Regencia del Reino para que se construya un puente en la Cortadura*. 22 de octubre de 1813. Disponible en: <http://archivomunicipal.puertoreal.es/riim/AGH.nsf/wcmNavegacion?OpenFrameSet>

⁷¹ AHMC. Libro 10.172. *Oficio al señor Gobernador*. 2 de octubre de 1813.

⁷² Ídem.

⁷³ *Ibidem*. *Expuesto de la Comisión del Trocadero*. 3 de noviembre de 1813.

⁷⁴ Los gremios de Cádiz tuvieron una activa respuesta durante la Guerra de Independencia. Su trabajo siempre estuvo presente, dependiendo del ramo, en multitud de acciones. Preferentemente actuó en la remodelación o construcción de fortalezas gaditanas. Por otro lado, coparon muchos puestos de la *Milicia Urbana* y gran parte de las capas más desfavorecidas del comercio incluyeron las compañías en el *Cuerpo de Voluntarios Artilleros de Galicia*.

⁷⁵ AHMC. Caja 4.726. *Cortadura del Trocadero, diciembre de 1812. Estado de cuentas, jornales, clases, nombres, importes, ramos, etc.*

La intervención de estos individuos diestros en artes de construcción fue basculando de una modesta participación a grandes cifras conforme evolucionaba el proyecto y se parcelaban labores. La intervención de los primeros trabajos se orientó a la excavación del canal. De esta manera, para cubrir dichas necesidades la Comisión dio cuenta de la participación de 664 trabajadores, de los cuales 629 son prisioneros de guerra que profundizan en la extracción de los primeros metros cúbicos de arena⁷⁶. El ingeniero Autrán pidió aumentar el número de operarios, confirmando poco más tarde la presencia de 221 destajeros. Paralelamente, se fue dando respuesta a la insuficiencia en útiles para excavación, consiguiéndose paliar de alguna manera con los efectos dejados por los franceses y reutilizando los maderos de empalizadas de las viejas construcciones defensivas⁷⁷.

Situándonos en el primer cuatrimestre, es pertinente comentar que las cifras de trabajadores alcanzaron ya un número importante. Los partes de Autrán a la Comisión indican en torno a un millar de destajeros con distintos perfiles profesionales trabajando a un gran ritmo y provocando la satisfacción generalizada por sus significativos avances⁷⁸.

A pesar de la evolución positiva, la construcción del canal no estuvo exenta de problemas. La temporada de lluvias afectó, y de qué manera, el ritmo tan positivo de las semanas anteriores. Se advirtieron problemas de filtraciones en los nuevos tramos de excavación. Hay que tener en cuenta que el canal se asentaba en un lugar arenoso y fangoso, a pie de mar, fácilmente susceptible de recibir agua. De hecho, en La Albina, la zona más propensa a inundación, fue establecido un grupo de trabajadores permanente para el desagüe y el bombeo de agua⁷⁹.

Otra de las preocupaciones fue la evacuación de la tierra extraída. Para su expulsión se diseñó un plan consistente en profundizar por la zona central del canal para transportar una serie de lanchas cargadas con sacos terreros hacia el exterior⁸⁰. El fango de las marismas fue esencial para asentar La Albina, donde terminaría construyéndose un malecón anexo al río San Pedro sirviendo de contención de las mareas mediante una serie de compuertas.

⁷⁶ AHMC. Libro 4.645. *Diario de la obra de la Cortadura del caño del Trocadero que dio principio el 28 del mes de Agosto de 1812.*

⁷⁷ *Ibidem.* 7-9 de septiembre de 1812.

⁷⁸ *Ibidem.* 3 de diciembre de 1812.

⁷⁹ AHMC. Caja. 4.726. *Partes del director de obras del Trocadero.* 21 de diciembre de 1812.

⁸⁰ *Ibidem.* 16 de marzo de 1813.

También se trabajó con esmero en la salida del agua en la abertura del canal así como en la ensenada de Puerto Real⁸¹.

Ilustración 4
Vista del canal y desagüe en su orientación al Oeste. La Albina.
Río San Pedro (2019). Autor: Helios González de la Flor



Durante la construcción se confirmó la inutilidad de herramientas e instrumentos necesarios para la consolidación de las obras. En los partes enviados a la Comisión, los ingenieros perciben la urgencia de la recomposición de numeroso material, tales como zapapicos, picos, piquetas o parihuelas dispuestos para su rehabilitación en un taller de herrería adjunto al canal⁸². Además, no fueron pocas las noticias en las que se acredita, no solo la falta de material que, a menudo era suplido por la intermitente ayuda británica⁸³ y el esfuerzo de la Comisión, sino que se estableció contacto con los gremios urbanos gaditanos, caso de los Toneleros, expertos en este tipo de reparaciones⁸⁴.

Mientras se iban limando los inconvenientes organizativos, el avance de las obras fue incontestable. De hecho, se alcanzó el mayor número de trabajadores reconocido en los partes diarios de la obra en enero de 1813. En concreto, fueron 2.022 trabajadores-destajeros más

⁸¹ *Ibidem*. 19-26 de abril de 1812.

⁸² *Ibidem*. 16-18 de septiembre de 1812.

⁸³ *Ibidem*. 20-30 de septiembre de 1812.

⁸⁴ *Ibidem*. 16-18 de septiembre de 1812.

527 prisioneros de guerra. Ello hizo progresar los trabajos a un ritmo frenético⁸⁵, tanto que en abril Autrán confirma en un oficio al gobernador de Cádiz “haber dado comunicación al canal con las aguas del río San Pedro”, hecho que influye en la disminución de operarios y la suspensión de los salarios de los prisioneros y las tropas de su custodia⁸⁶.

Sobre este asunto es necesario hacer alguna matización. Durante el periodo de la guerra hispano-francesa permanecían algunos regimientos cautivos en la Bahía de Cádiz desde la batalla de Bailén en 1808, así como los navíos apresados de la escuadra francesa de Rosily en la batalla de la Poza de Santa Isabel, ocurrida también por estas mismas fechas⁸⁷. Tras la retirada gala del Trocadero, unido a la urgencia de personal trabajador, cobró importancia la idea de introducir algunos de estos soldados en las obras del canal. Antecedentes anteriores a 1810, confirman ciertas colaboraciones. Por ejemplo, grupos de alemanes y polacos destacados en el ejército francés intervinieron en las campañas de los viñedos jerezanos⁸⁸.

En principio, el concurso de estos prisioneros se entendió de una manera forzada; sin embargo, en la evolución de la obra, cobraron salarios y la voluntariedad fue nota común en el proceso de captación. Las pocas noticias recogidas en los partes diarios del Trocadero insisten en presentar a los prisioneros como individuos desclasados de sus regimientos y agrupados en torno al Regimiento de Suizos del Káiser⁸⁹. El regimiento originalmente estaba compuesto por suizos, polacos, alemanes y flamencos⁹⁰. Estos trabajadores extranjeros se afanaron en la recogida de tierra y fango, achique de filtraciones e inundaciones, allanamiento del terreno del interior del canal, el rebajo de los cerros laterales, transporte de municiones encontradas en el área o en la conducción de maderos⁹¹.

En segundo lugar, una participación más discreta es la labor realizada por la Milicia de la Isla de León, conocida por ejercer un papel importante en la defensa de la isla gaditana durante el asedio francés. Una labor, dicho sea de paso, intermitente y sujeta a momentos de

⁸⁵ AHMC. Libro. 4645. *Diario de la obra de la Cortadura del caño del Trocadero que dio principio el 28 del mes de Agosto de 1812*. 3 de enero de 1813.

⁸⁶ AHMC. Libro 8.097. *Oficio de José María Autrán dirigido al jefe político de la plaza...*

⁸⁷ Un libro que documenta a la perfección los avatares de los franceses en Cádiz es el de la investigadora Lourdes Márquez Carmona, *Recordando un olvido: 1808-1810, pontones-prisiones en la Bahía de Cádiz*, donde analiza los de regimientos cautivos, vida y padecimientos de los franceses en la guerra de España.

⁸⁸ MÁRQUEZ CARMONA, Lourdes. *Recordando un olvido. 1808-1810. Pontones prisiones en la Bahía de Cádiz*. Cádiz: Círculo Rojo, 2012, p.40.

⁸⁹ AHMC. Caja 4.726. *Partes de la obra del Trocadero*. 28-31 de octubre de 1812.

⁹⁰ El único nombre relacionado con este grupo militar fue el del alférez Juan Adán Engels.

⁹¹ *Ídem*.

gran necesidad. Noticias de octubre de 1812 indicaban que, ante la escasez de trabajadores presentados en el Trocadero, se presentan varias cuadrillas de alistados en la Milicia de la Isla de León⁹². Y no es de extrañar esta situación. Algunos de los cuerpos cívico-militares creados durante la Guerra de la Independencia convergían en emergencias y necesidades perentorias. Citar como ejemplo el batallón de Artilleros Voluntarios de Galicia asentado, la mayoría de sus compañías en Cádiz, pero también en la Isla de León, donde participaron en no pocas ocasiones, en obras públicas, recuperación y reactivación de fortalezas y en otras actividades secundarias⁹³.

Ilustración 5

Tramo central del canal. A la izquierda, el saco interno de la bahía. (2019) Autor: Helios González de la Flor



Mediante un oficio el 2 de octubre de 1813 se avisa de la finalización del Canal del Trocadero, apostillando en un apéndice, y como última orden, la siembra de pinos en los alrededores de la fortaleza para lograr la firmeza del terreno⁹⁴. Desde ese momento, la Comisión del Trocadero pidió la declaración de la separación del canal en los territorios pertenecientes a Puerto Real en su lado norte, y al sur, en prácticamente la totalidad de la isla como parte de la ciudad de Cádiz⁹⁵ “puesto que forma parte de sus fortalezas”⁹⁶. Finalmente, el 16 de

⁹² *Ibidem*. 28 de octubre de 1812.

⁹³ *Defensas del batallón de Artilleros Voluntarios Gallegos de Cádiz leídas ante un Consejo de Guerra de oficiales generales el día 12 de julio de 1813*, Cádiz: Imprenta de Vicente Lema, 1813, p.5.

⁹⁴ AHMC. Libro 10.172. *Oficio de José María Autrán, director de obras del Trocadero*. 2 de octubre de 1813.

⁹⁵ RUIZ GALLARDO, Manuel. *op. cit*, p. 298.

⁹⁶ *Ibidem*. *Exposición de la Comisión del Trocadero*. 9 de octubre de 1813.

octubre de 1813 las autoridades gaditanas advierten a todos los “dependientes de la obra” de los despidos, firmándose las recomendaciones pertinentes⁹⁷.

7. CONCLUSIONES

La construcción de un canal y una cortadura en la parte más estrecha de la isla del Trocadero puede considerarse un anhelo de las autoridades militares desde el Siglo XVIII, sustanciado y justificado en las numerosas campañas militares en las que estaba enfrascada la monarquía hispánica. Conviene resaltar esta cuestión, pues, como ha podido comprobarse en los antecedentes históricos, la consideración del entorno de la isla como acceso al control de gran parte de la Bahía de Cádiz, ha sido codiciada por numerosas potencias.

Como es natural, la entrada en la guerra con la Francia bonapartista aceleró la cuestión defensiva. Nunca antes se vio tan amenazada Cádiz y su entorno por la vía terrestre como lo fue en 1810. Por este motivo, la cuestión inacabada del Trocadero y sus defensas termina por cobrar un especial interés en la jurisdicción militar. Los proyectos e ideas anteriores a la invasión francesa ya suponen un acicate, pero es solo superado por el asedio y la posterior retirada francesa en 1812 cuando cobra importancia decisiva. Seguidamente, comprobamos como la primera medida a tomar, frente a otros desafíos, fue precisamente la construcción de un canal, una cortadura y sus defensas. El motivo era evidente: evitar un segundo asedio.

Paralelamente a esta cronología de sucesos, hay que reseñar la actitud firme y categórica de los miembros del Ayuntamiento Constitucional en cumplir las resoluciones dictadas por Las Cortes. La rápida diligencia facilitó el comienzo de las obras tras un fugaz examen de la zona, seguidamente de una inspección ocular del terreno donde fijar las excavaciones. Sin embargo, necesariamente hay que aclarar que, pese a que las autoridades tienen un deseo inmediato en realizar su construcción, la realidad es que no se traduce en un proyecto solvente y claro, sino que va desarrollándose en consonancia a los estudios militares previos dieciochescos y de los apremios bélicos.

En relación a este argumento, podemos imaginar la importancia y la tensión existente en el momento de exponer a la ciudadanía gaditana nuevos tributos para pagar su propia seguridad, viejo recordatorio de lo sucedido con la Cortadura de San Fernando, San Lorenzo del Puntal y otras de menor importancia. A ello se suman la tensión reinante con los desórdenes públicos de 1808 y 1809, la fiebre amarilla y el ineficaz pero problemático bombardeo francés.

⁹⁷ *Ídem*.

Por otro lado, es necesario señalar a la Comisión del Trocadero como eje vital para la construcción del canal y la cortadura, del mismo modo que técnicos, trabajadores y distintos regimientos actuaron con diligencia y profesionalidad. Una obra que, por su fisonomía y emplazamiento, trajo consigo un importante despliegue de hombres y organización, un mayor tiempo del proyectado y una gran fuerza laboral, en definitiva, que superó, en ciertas ocasiones, los dos millares de obreros más setecientos prisioneros.

Desde el punto de vista técnico, la construcción del canal y cortadura del Trocadero se define por la improvisación generalizada de las distintas administraciones civiles y militares. En primer lugar, la falta de un proyecto técnico afianzado, demostrable por las diferencias en su ejecución de la misma y por la crítica anónima. También por la continua reposición de arena y barro y de la cual no existe constancia documental que fuera paliada una vez finalizada la construcción, haciéndola definitivamente poco práctico en su cometido militar en años posteriores, especialmente, en las postrimerías del Trienio Liberal en 1823.

8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y DOCUMENTALES

PUBLICACIONES

ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, Álvaro; VILLALPANDO MORENO, Antonio; MARTÍN BERMÚDEZ, Juan; GASSÍN RAMÍREZ, Joaquín, *Isla del Trocadero. Catálogo de recursos naturales en un espacio ambiental de primer orden*. Cádiz: Diputación Provincial, 2017.

DE CASTRO Y ROSSI, Adolfo. *Historia del Trocadero y de Matagorda hoy dique de la Compañía Trasatlántica*. Cádiz: Tipografía Gaditana, 1896.

DE CASTRO Y ROSSI, Adolfo: *Historia de Cádiz y su provincia desde los tiempos remotos hasta 1814*. Cádiz: Imprenta de la Revista Médica, 1858.

CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. *Cartografía Marítima Histórica y Militar de Cádiz 1513-1878*. Sevilla: Centro de Estudios Hispano-Americanos, T.I, 1978.

MORENO ALONSO, Manuel. *La verdadera historia del asedio napoleónico a Cádiz 1810-1812*. Madrid: Sílex, 2011.

BUTRÓN PRIDA, Gonzalo; RÚJULA LÓPEZ, Pedro Víctor (Coord). *Los sitios en la Guerra de la Independencia: la lucha en las ciudades*. Madrid: Sílex-Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2012.

VARGAS PONCE, José. *Servicios de Cádiz desde MDCCCVIII a MDCCCXVI*. Cádiz: Imprenta de la Casa de la Misericordia, 1818.

MÁRQUEZ CARMONA, Lourdes. *Recordando un olvido. 1808-1810. Pontones prisiones en la Bahía de Cádiz*. Cádiz: Círculo Rojo, 2012.

PÉREZ DE SEVILLA Y AYALA, Vicente. *La Artillería en el Sitio de Cádiz*. Cádiz: Instituto de Estudios Gaditanos. Ed. Diputación Provincial de Cádiz, 1978.

IZCO REINA, Manuel J. y ESPINOSA DE LOS MONTEROS, Francisco. *Matagorda, 1810. Un episodio de la Guerra de la Independencia en Andalucía*. Puerto Real: Ayuntamiento de Puerto Real, 2012.

ARTÍCULOS

IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. "El canal prodigioso": el caño del Trocadero en el Siglo XVIII, *Matagorda: revista de Estudios Puertorrealenses*, 2015, 1, pp. 47.

IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José, "Las infraestructuras portuarias gaditanas ante el reto del monopolio gaditano", *Studia Historica. Historia Moderna*, vol. 39, nº 2 (2017), pp. 185-219, <https://doi.org/10.14201/shhmo2017392>

IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. Iglesias Rodríguez, Juan José. El Trocadero: datas para almacenes y carenas (1739-1845), *Trocadero*, 2021, 32, pp. 81-98

MÁRQUEZ CARMONA, Lourdes. El sistema portuario en la Bahía de Cádiz durante el Siglo XVIII. *Revista de Historia de El Puerto*, 2002, 36, pp.11-47.

RUIZ GALLARDO, Manuel. La Cortadura de la Algaida y el intento de apropiación por parte de Cádiz. *Matagorda: Revista de Estudios Puertorrealenses*, 2021, 3, pp. 293-32..

FUENTES DOCUMENTALES Y ARCHIVÍSTICAS

FUNDACIÓN FEDERICO JOLY HÖHR. Caja 71/2.

ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL. Estado, 34.

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE CÁDIZ. Caja 35.660.

ARCHIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE CÁDIZ. Caja 4685. Libro 10.171. Caja 4.685. Libro 8.097. Caja 4.757. Caja 2.102. Caja 4.745. Libro 10.172. Caja 4.726. Libro 4.645. Caja. 4.726. Libro 8.097.