

AGUA, TERRITORIO Y CIUDAD

Cádiz

de la Constitución. 1812





Las Cortes generales y extraordinarias de la Nación española... decretan la siguiente
Constitución política para el buen gobierno y recta administración del Estado.

[...]

CAPÍTULO III

Del Gobierno

Artículo 13.

El objeto del Gobierno es la felicidad de la Nación, puesto que el fin de toda sociedad política
no es otro que el bienestar de los individuos que la componen.

[...]

En Cádiz á diez y nueve de Marzo de mil ochocientos doce.

AGUA, TERRITORIO Y CIUDAD

Cádiz

de la Constitución. 1812





“El agua es el principio de todas las cosas”

Tales de Mileto

La Consejería de Medio Ambiente, a través de la Agencia Andaluza del Agua, ha puesto en marcha un ambicioso proyecto divulgativo con el que aspiramos a unir varias publicaciones a través del lema *Agua, Territorio y Ciudad. Ríos de Historia*. La primera iniciativa se plasmó en la publicación del libro *Sevilla Almohade 1248* y ahora damos continuidad a este proyecto con la segunda edición, dado el éxito obtenido, de la obra sobre la Cádiz constitucional de 1812.

Nuestro propósito es poner de manifiesto el valor del agua en el origen y configuración del territorio, de sus paisajes y de la ocupación humana en el ámbito geográfico de Andalucía. Un elemento que ha marcado nuestra historia y es, sin duda, el mejor hilo conductor e interpretativo que encontramos para desentrañar las complejas relaciones entre naturaleza, historia y cultura. El agua como verdadero protagonista y testigo activo de la evolución y consolidación de nuestros pueblos y ciudades, un recurso natural que se ha configurado, en suma, como el eje vertebrador del devenir de nuestra historia. Nada de lo que hoy vemos a nuestro alrededor tendría sentido ni existencia si no hubiera sido por el agua.

Con esta iniciativa pretendemos dotarnos de una nueva herramienta que contribuya a difundir la importancia del agua en nuestras vidas, la necesidad de cuidarla y nuestra obligación de legar este recurso a las generaciones futuras en las mejores condiciones. Este segundo libro supone un paso más en la consolidación de este proyecto divulgativo del agua y responde a la buena acogida que cosechó la primera publicación, *Sevilla Almohade 1248*, éxito que nos ha llevado a ser más ambiciosos en esta nueva iniciativa editorial. Por ello, en esta publicación se han realizado mejoras sustanciales como son la representación de la evolución diacrónica (seis momentos históricos) y la incorporación de dibujos esquemáticos de aspectos de especial relevancia (una salina, la casa de un comerciante, el puente de Zuazo, etc.). Todas estas mejoras redundan en la potenciación visual de los contenidos así como en la calidad didáctica de la edición.

La elección de la ciudad de Cádiz precisamente en el momento histórico de 1812 no es, obviamente, fruto del azar o de la casualidad. Pretende ser una contribución de la Consejería de Medio Ambiente a la celebración del bicentenario de la primera Constitución Española, aportando una nueva visión de este acontecimiento y su contexto histórico desde la perspectiva del agua.

A diferencia de otras ciudades andaluzas, el carácter litoral de Cádiz resulta enriquecedor ya que, a las aguas continentales, se le incorporan las aguas marinas y de transición, posibilitando una interpretación de este recurso en todas sus dimensiones tal y como propugna la Directiva Marco del Agua de la Unión Europea.

Con esta segunda publicación, que pretendemos seguir extendiendo al conjunto de las ocho capitales andaluzas, queremos subrayar el mensaje de que el agua está en el origen de casi todas las cosas. Un hecho que es palpable con claridad en la ciudad gaditana, donde su historia, el carácter de sus habitantes y su futuro está tan estrechamente ligado y marcado por este recurso. Sin lugar a dudas, el agua hizo a Cádiz. La ciudad y su Bahía nacieron del fértil diálogo entre la tierra y el agua, una fructífera relación que se mantiene tan viva e intensa en nuestros días y cuya sabiduría queremos compartir con este libro.

José Juan Díaz Trillo

Consejero de Medio Ambiente

AGUA, TERRITORIO Y CIUDAD. Cádiz de la Constitución. 1812

Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía

Consejero de Medio Ambiente: José Juan Díaz Trillo

Viceconsejera: Ana Patricia Cubillo Guevara

Secretario General de Agua: Juan Paniagua Díaz

Dirección Facultativa: José M^a Fernández-Palacios Carmona

PROYECTO AGUA, TERRITORIO Y CIUDAD. RÍOS DE HISTORIA

Idea, concepción y dirección: José M.^a Fernández-Palacios Carmona

LIBRO E INTERACTIVO AGUA, TERRITORIO Y CIUDAD. Cádiz de la Constitución. 1812

Equipo editorial, documentación: Fernando Sancho Royo, Sacramento Usero, Margarita Martínez Acevedo, Fernando Olmedo.

Láminas e ilustraciones: Artefacto, Arturo Redondo

Introducción y comentarios: José M.^a Fernández-Palacios Carmona, Fernando Sancho Royo.

Colaboración editorial: Línea de Sombra Proyectos

Artículos: Carlos Alonso Villalobos, Ramón Corzo Sánchez, José M.^a Fernández-Palacios Carmona, Javier Gracia Prieto, Juan José Jiménez Mata, José M.^a Molina Martínez, Luis de Mora-Figueroa, Fernando Olmedo Granados, Pilar Paz Pasamar, Manuel Ravina Martín, Arturo Redondo.

Diseño Gráfico: Artefacto, Guillermo d'Onofrio

Impresión y Encuadernación: Escandón Impresores

Fotografías: Héctor Garrido/EBD-CSIC, J. M.^a Fernández-Palacios, José Morón, B. Trimegistus, Archivo General de Simancas, Biblioteca de Andalucía (Granada), Biblioteca Nacional de España (Madrid), Instituto de Cartografía de Andalucía, Instituto Geográfico Nacional (Madrid), Línea de Sombra Proyectos, Museo de Cádiz, Museo Iconográfico e Histórico de las Cortes y Sitio de Cádiz, Museo Naval (Madrid), Universidad de Cádiz.

© de la presente edición: 2009, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía.

© de los textos y fotografías: Sus autores

Queda rigurosamente prohibida, sin la autorización expresa de los titulares del Copyright de la obra y bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ella mediante venta o alquiler.

ISBN: 978-84-92807-18-5

Depósito Legal: SE-4138-2009

Impreso en España. Segunda edición, 2010, Sevilla

Sumario

Paisaje y paisanaje. *Pilar Paz Pasamar*. 8

Un paisaje hecho en la historia

El cambiante paisaje de la Bahía gaditana. *Javier Gracia y Carlos Alonso Villalobos*. 28

Cádiz de la Constitución. 1812

Introducción. 34

■ Lámina: Cádiz de la Constitución. 35

La Corte “en” Cádiz. *Manuel Ravina Martín*. 37

■ Lámina: Localizaciones. 41

Acerca del dibujo, por el autor. *Arturo Redondo*. 43

1. Agua y Territorio. 45

Cádiz y la cartografía de antaño. *Fernando Olmedo*. 54

2. Agua y Naturaleza. 59

Un mundo entre el agua y la tierra. *José M.^a Fernández-Palacios*. 68

3. Agua y Ciudad. 71

El abastecimiento de agua en Cádiz hacia 1812. *José M.^a Molina Martínez*. 80

4. Agua y Economía. 83

Otras Cádiz bajo las aguas. *Ramón Corzo Sánchez*. 92

5. Lugares y Edificios. 95

Las defensas de Cádiz en 1810-1812. *Luis de Mora-Figueroa*. 102

La ciudad de las Cortes. *Juan José Jiménez Mata*. 108

Paisaje y paisanaje

Así como para el primer vocablo existe una determinación exacta, a través de los cambios temporales, para el segundo, si se entiende como manera de ser, no hay forma segura ni localización espacial que pueda definir exactamente hasta qué punto el ámbito geográfico puede influir en el carácter de los habitantes y las civilizaciones sucesivas de determinado territorio. Si tuviéramos alguna certeza, sería por el testimonio, oral o escrito de aquéllos que han visitado o vivido esta tierra, cuyo cante, por dar la primera pista de su idiosincrasia, se entona y denomina “por alegrías”. Cádiz, espacio abierto a todas horas, a la memoria del pasado y a siglos venideros, a la transparencia de su cielo y su luz, como el mar, mediterránea y atlántica, fundida en el vértice frente al continente africano donde se halla la costa gaditana. Conil, Rota, Los Puertos, Sanlúcar y Chipiona, La Línea y el Campo de Gibraltar: “Ya sólo el agua nos separa” –diría Juan Ramón desde Puerto Rico–, “El agua, sólo el agua...” Y esa otra fluvial que acaricia las márgenes del hoy ampuloso Jerez de la Frontera, sus viñedos, las campiñas de bujeo y albariza, las ruinas de Asta Regia y el Río Guadalete: *Guad-el-Leteo*, Río del Olvido, como dicen algunos del olvido de las guerras entre colonizadores e indígenas. Coleo y su nave llegó el primero desde Samos hasta el entonces islámico Puerto, hoy de Santa María. Algunos también se refieren al olvido como si se tratara del sueño definitivo de la Estigia, y no es de extrañar que entre las opiniones existan lagunas más grandes que la



Tipos gaditanos, en un grabado de la obra de viajes del Barón Taylor, 1828.

citada o errores de cálculo histórico gracias a esa superposición de civilizaciones, unas tras otras que han conformado el núcleo de este sur del sur hispánico.

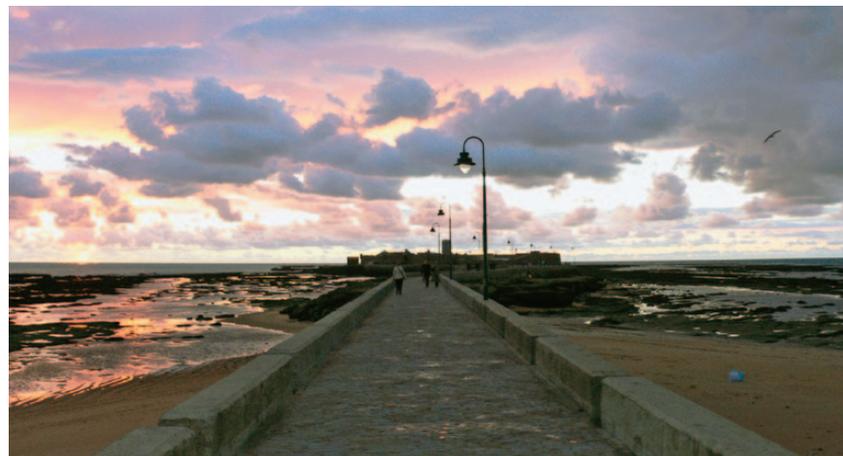
En cuanto al paisanaje, parece que están todos de acuerdo en que los gaditanos mantienen una actitud parecida al título de Alberti: *Abierto a todas horas*, pero añadido que su apertura nada tiene que ver la indolencia o pasividad que se les achaca. Una diría que el gaditano posee la paciencia del pescador y la agilidad ingeniosa, popular y como derivada de ciudad náutica y de comercio. Así dice el cartel de un chiringuito playero: “Se habla en todos los idiomas: por señas”. También ante la magnificencia de cualquier acontecimiento, el andaluz de estas lindes suele minimizar el conflicto y reducir incompatibilidades, como el poeta Tejada cuando dice a su amada que no se preocupe: “Mira tú que contra-tiempo / que yo vengo del mar de los mares / y que tú vienes de tierra adentro...” Aquel otro maestro Pemán, dice algo que también se refiere a la actitud de apertura de la ciudad anfitriona –“abierto a todo viento y a toda la ironía”–, no sólo la que contiene el sentido del humor, sino la filosofía de la libertad y la aceptación de cambios tanto en las crisis como en las etapas doradas de su historia. Será por el influjo del agua y su dinámica por la que unas veces corre a raudales entre riscos, como el corzo entre las peñas del pinsapar, o se evapora en marismas y esteros, se convierte en laguna y se filtra

subterránea en los sumideros, simas y gargantas de la serranía. Y esta tierra de paso migratorio, de aves que entrecruzan puntuales la luz de su “salada claridad”, invadida por aquéllos de razas diferentes que acabaron del mismo modo, instalados y asumidos por la propia tierra sometida, confundidos en ella gracias a la fuerza de su receptividad, creadora a través de su apertura, del paisanaje donde aún se perciben los lejanísimos aromas de las frutas “saborosas”, olivares y figuerras alfonsíes, los lejanos destellos del oro americano y a través de los siglos, el olor de los huertos roteños donde la contemporaneidad fijó una de las bases americanas, en donde se yergue y alza ufana sus brazos la yuca en las cunetas, representante de nuestra Hispanoamérica, como otras hermanas de especie en el Parque Genovés de la capital, para dar sombra a los del paseo, que llevará mas adelante a los barandales de La Caleta y al consiguiente y mental recuerdo de las naves fenicias. Allí podemos situar al poeta Fernando Quiñones y los versos que dedicó a su amada ciudad: “Llevadme al mar y abridme / las velas de la tarde / Siempre es igual la pena, / Vestidla de alegría”.

Bien sabe que la historia de su ciudad, la más antigua de Occidente, vieja y nacarada trimilenaria, ha resurgido con alegría y nuevos ropajes tras las cenizas de los asedios, las guerras y los desastres. Los capítulos de su larga vejez, como la de las restantes unidades de tierra que componen el mosaico de la provincia gaditana, formado por ocho teselas tan diferentes unas a otras, tienen como factor común esos capítulos históricos que yacen en la profundidad de la tierra como el cogollo de un fruto formado por capas vegetales. Basta escarbar para que salgan a la luz los restos de una larga y sucesiva forma de sabia artesanía: sarcófagos púnicos, torsos romanos, alcuzas árabes, versículos hebreos, epitafios, urnas, cruces... Más cercanos, aquellos episodios que conforman el largo historial bélico de sus naves, de su marina y marinería o de

su gloria comercial, como la de los siglos XVII y XVIII, o las de prestigio intelectual decimonónico en esas tertulias de libre acceso a la mujer y a los aires nuevos europeos y el indiscutible logro de haber sido pionera como creadora de la primera Constitución de 1810 –Isla de San Fernando, Teatro de Las Cortes– y 1812 –Cádiz, Oratorio de San Felipe Neri. Relacionada con esta conmemoración y el tema, podríamos decir que Cádiz y su provincia arden en preparativos, cumpliendo así su destino esperanzador y optimista como vividora de grandes proyectos. Por su ascendencia helénica, hoy por hoy es Penélope, tejedora de un sueño llamado Puerto América.

He llegado a la desembocadura verbal, cumpliendo como cada corriente de agua, y según la sentencia de Jorge Manrique referida al ser vivo, con una tarea que acaba en el mar y por la que quedo profundamente agradecida a quienes me propusieron para realizarla. Formar parte, aunque sea en pequeña gota, de esta colección “Ríos de Historia”, espléndida y bellísima colección de libros editada por la Agencia Andaluza del Agua de la Consejería del Medio Ambiente, ha sido para mí una gozada y un privilegio. Pero así como el agua de los ríos se deja conducir, el mar no admite más que puntos suspensivos y busco el verso correspondiente a la adecuada despedida y lo encuentro, cómo no, y de nuevo, y en la palabra de aquel que definiera su amor por Cádiz con igual signo de infinitud: “¡Mi Cádiz de ultramar, de ultratierra, de ultracielo!” 



|| Castillo de San Sebastián, cielo, tierra, mar.

Un paisaje
hecho
en la historia



Un paisaje hecho en la historia

El tiempo de la geología no es el mismo que el de un ser vivo: el primero se mide en millones de años, y el segundo, en años, en días, o en horas. Desde la corta vida de la mosca que se llama “efemeróptera” por su fugaz existencia, a los años de un hombre o a los siglos de algunos árboles venerables. Hasta tal punto hemos interiorizado estos diferentes sentidos del tiempo, que las montañas nos parecen testigos inmutables frente a un mundo pasajero, y decimos “firme como una roca” para transmitir la idea de intemporalidad y de fijeza sin vaivenes.

Pero no siempre es así, y en ocasiones la realidad traiciona esta percepción de los tiempos, como bien lo saben quienes viven cerca de un arroyo, de una rambla, de un río, o del mar, es decir, en lugares donde el agua es un componente fundamental del entorno y factor de rápidas transformaciones, haciendo que los paisajes cambien a veces a un ritmo comparable al de sus habitantes.

La Bahía de Cádiz es un ejemplo sobresaliente de estos paisajes acuáticos y cambiantes a escala humana, pues en los últimos tres mil años, el periodo histórico desde que se consolidó su colonización, sus pobladores han asistido a una paulatina, pero profunda, mutación del solar que pisaban, unas veces adaptándose pasivamente, y otras interviniendo de manera activa para conseguir un determinado fin.

Como se verá a continuación, la evolución del territorio de la Bahía de Cádiz puede resumirse, fundamentalmente, en dos procesos de signo opuesto, en las zonas internas de la Bahía, la progresiva retirada del océano y el avance de la tierra firme, quedando la línea de costa a varios kilómetros de donde hallaba al cabo de tres mil años, y, además, con un trazado más uniforme y entrantes más reducidos y la erosión del frente litoral abierto a la acción de las olas y los temporales con el resultado del retroceso de la línea de costa y el desmantelamiento de las plataformas arrecifales. Estos procesos que si en sus términos generales puede parecerlos pausado y lento, son consecuencia, sin embargo, de la suma de episodios de ritmo y carácter muy diferentes, desde el arrastre impetuoso de arenas impulsadas por los ríos, al depósito continuado de sedimentos de materiales más finos, como limos y arcillas, relacionados con la dinámica marina y la actividad biológica de esta franja de contacto entre los mundos terrestre y acuático de una parte y de grandes procesos erosivos debidos a vendabales, tsunamis y el oleaje.

En la actualidad, el dinamismo territorial de la Bahía de Cádiz sigue, pos supuesto, abierto, sujeto a nuevos factores como el calentamiento global y el posible aumento del nivel del mar que, quizás, inviertan las tendencias anteriores, introduciendo no pocos interrogantes sobre su evolución en el futuro.

Momentos en la historia de Cádiz

Seis son los momentos que se han escogido para dar una secuencia de la evolución de Cádiz y el territorio circundante, la Bahía, un área que muestra como pocas el protagonismo que el agua ha desempeñado tanto para regir los destinos de la agrupación humana que se formó como para modelar su emplazamiento y entorno.

El punto de partida se remonta al siglo VII a. de C., cuando surge una colonia fenicia –*Gadir*– sobre los islotes situados ante una costa de estuarios y grandes entrantes marinos, salpicada por un rosario de poblaciones y puertos que canalizan los intercambios con el interior. En un segundo momento, se contempla la ciudad romana –*Gades*– en el siglo I de nuestra Era, cuando se ha iniciado la explotación de los recursos agrarios del país, con unos procesos de erosión que repercuten en el litoral.

El tercer estado muestra la ciudad del siglo XIII como el pequeño enclave a que se vio reducida durante el período medieval, tanto en su fase islámica como cristiana. Su recuperación, todavía incipiente, no llegaría hasta los inicios de la Edad Moderna gracias a la apertura de las rutas del Atlántico, momento al que se dedica la siguiente imagen, con una representación de Cádiz en el siglo XVI.

El esplendor de Cádiz desde el siglo XVIII, que culmina en 1812 al proclamarse en la ciudad la primera Constitución española, se refleja en la imagen a continuación, apreciándose una expansión urbana que tiende ya a cubrir los límites de su emplazamiento. En la última representación, la capital gaditana aparece en su momento final, en el siglo XXI, como avanzadilla de una Bahía transformada en auténtica área metropolitana.

NOTA: Recreaciones hipotéticas basadas en las interpretaciones territoriales de J. Gozalo Prieto y C. Alonso Villalón



Gadir, fundación fenicia



En el punto álgido de las glaciaciones hace unos 18.000 años, el mar estaba unos 100 metros por debajo del nivel actual y la Bahía era entonces una llanura surcada por un caudaloso río... Pero el clima dio un vuelco gigantesco y al fundirse los hielos, el nivel del mar subió hasta cubrir muchas tierras antes emergidas. Hace unos 7.000 años la situación se estabilizó y el área de la Bahía quedó como una zona de ensenadas, islotes y escollos, con una recortada línea de costa sujeta a diversos procesos de erosión.

Según las fuentes clásicas, fue hacia el 1.100 a. de C. cuando los navegantes de la ciudad fenicia de Tiro establecieron aquí la colonia de *Gadir*, considerada la fundación urbana más

antigua de Occidente. Se asentaron en dos de las islas que cerraban parcialmente el ámbito de la Bahía, llamadas por los griegos *Erytheia* y *Kotinoussa*, donde se acomodaron puertos y fondeaderos y se extendieron construcciones y necrópolis. Al fondo de la Bahía quedaba la isla de *Antípolis*, la futura Isla de León, y en las márgenes del estuario del río Guadalete, que configuraba también buena parte del interior de la Bahía, el importante asentamiento del Castillo de Doña Blanca.

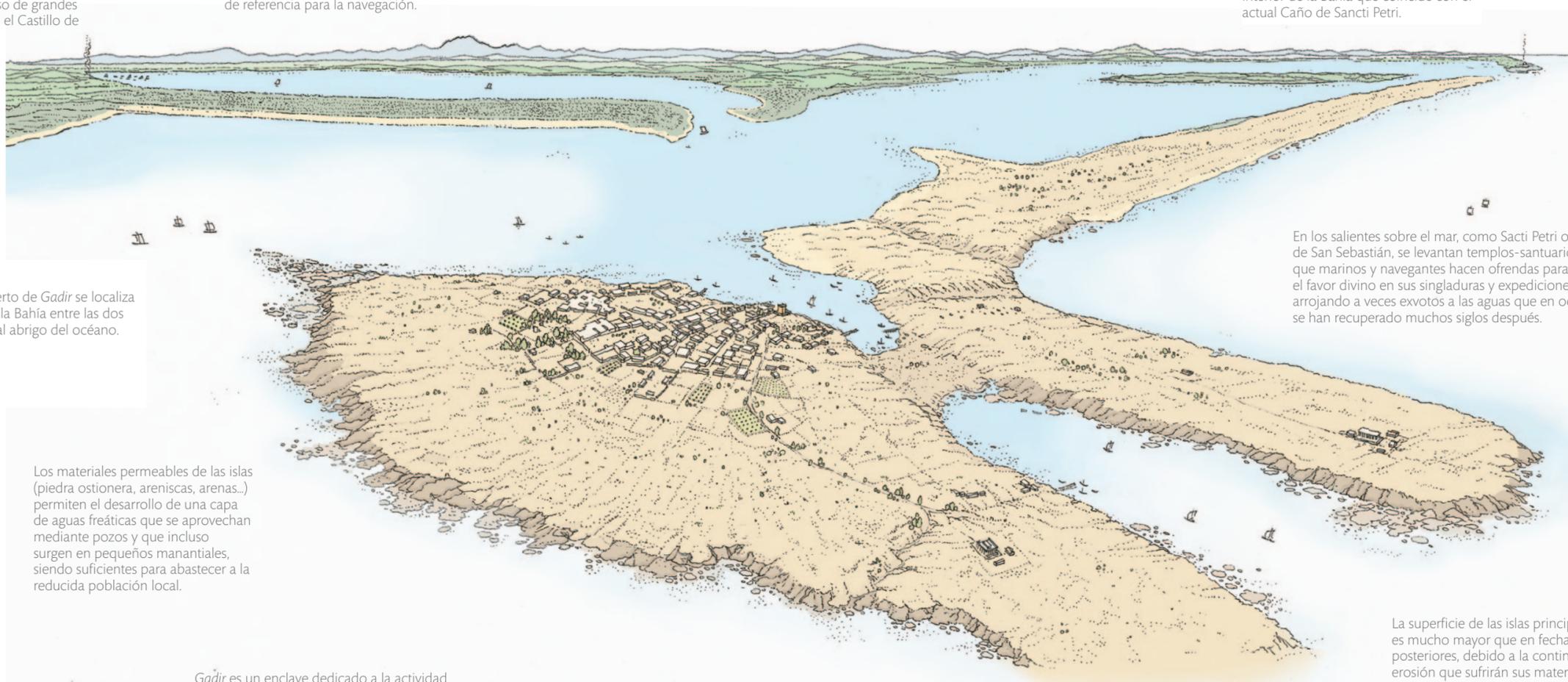
En el territorio gaditano del primer milenio antes de nuestra Era se distinguen así la barrera de islas que define el exterior de la Bahía, con su salida mayor ante la punta de Rota, un amplio tramo interior por donde desemboca el Guadalete, en el que se desarrolla una dilatada barra de arena, y el fondo de la Bahía, con otra isla, diversos entrantes y la desembocadura del río Iro.

La amplia extensión de las aguas llegaba hasta las inmediaciones de Jerez, hacia el Portal, permitiendo el acceso de grandes naves, que solían recalar en el Castillo de Doña Blanca.

En el horizonte se recortan, con un reflejo blanquecino, las cumbres calizas de Grazalema, el *Mons Argentarius* de los textos clásicos que los marinos empleaban de referencia para la navegación.

Ante la desembocadura del Guadalete se ha formado una potente barra arenosa que resguarda el estuario. Es el antecedente de la actual flecha de Levante y Valdelagrana.

En la costa al sur de *Gadir* avanza el promontorio de Sancti Petri, todavía unido a tierra firme, junto a un acceso al interior de la Bahía que coincide con el actual Caño de Sancti Petri.



El puerto de *Gadir* se localiza hacia la Bahía entre las dos islas, al abrigo del océano.

Los materiales permeables de las islas (piedra ostionera, areniscas, arenas...) permiten el desarrollo de una capa de aguas freáticas que se aprovechan mediante pozos y que incluso surgen en pequeños manantiales, siendo suficientes para abastecer a la reducida población local.

Gadir es un enclave dedicado a la actividad mercantil en el que se reciben manufacturas de Oriente y desde el que se exportan metales y otras materias procedentes del interior del mítico reino de Tartessos. En las cercanías del caserío crecen unos pocos huertos para consumo de la población.

La factoría fenicia se asienta en la isla de *Erytheia*, junto a la boca de la Bahía. Enfrente, en la isla de *Kotinoussa*, y separada por el canal portuario, se halla una de las necrópolis de la población.

Aunque la mayor parte de las islas están deshabitadas, la vegetación natural es rala y escasa por el azote de los vientos y la salinidad de los suelos y el ambiente.

En los salientes sobre el mar, como Sancti Petri o la punta de San Sebastián, se levantan templos-santuarios en los que marinos y navegantes hacen ofrendas para atraerse el favor divino en sus singladuras y expediciones, arrojando a veces exvotos a las aguas que en ocasiones se han recuperado muchos siglos después.

La superficie de las islas principales es mucho mayor que en fechas posteriores, debido a la continua erosión que sufrirán sus materiales a lo largo del tiempo.

Naves de la Antigüedad en las pinturas rupestres de la Laja Alta, en la provincia de Cádiz.

Ánfora de almacenaje y transporte de época fenicia arcaica, siglo VIII a. de C., procedente del poblado del Castillo de Doña Blanca. Museo de Cádiz.

Collar de la necrópolis fenicia de Cádiz, siglos V-IV a. de C. Museo de Cádiz.

Estatuilla de la divinidad fenicia Melkart, asimilada por los griegos como Heracles y como Hércules por los romanos, hallada en Sancti Petri, siglos VIII-VII a. de C. Museo de Cádiz.



La ciudad romana de Gades



Al afianzarse el dominio de Roma en la Península Ibérica, *Gades* es una de sus principales ciudades y un destacado emporio mercantil que señala los confines occidentales del orbe romano. Cuando se implanta la organización administrativa imperial y se crea la provincia de la Bética en el sur de Hispania, la ciudad se sitúa a la cabeza de un amplio convento jurídico que abarca la mayor parte de las comarcas costeras andaluzas. Gracias al apoyo que brinda a los romanos, *Gades* experimenta una fase de inusitada prosperidad bajo el patrocinio de la poderosa familia de los Balbo. Sus miembros alcanzan las más altas magistraturas y respaldan el ascenso al poder de Julio César, quien refunda la ciudad con el título de *Augusta Urbs Julia Gaditana*, otorgando a su habitantes la ciudadanía romana.

Cádiz se expande a ambos lados del canal portuario y se dota de grandiosos edificios públicos y unas murallas que, según el geógrafo Estrabón, tenían un perímetro de 3.500 metros y encerraban una superficie de unas 50 hectáreas. Es un activo foco mercantil que controla la exportación de aceites, vinos, metales y otros productos y la entrada de trigo y manufacturas. También es un importante centro productor de salazones y artículos derivados de su intensa actividad pesquera. Hacia el interior de la Bahía, cerca del actual Puerto Real, crece igualmente el enclave del *Portus Gaditanus*, en el que confluye para su despacho la rica producción agrícola del interior. En este periodo se desarrolla a gran escala la explotación agraria, ganadera y minera del territorio bético, repercutiendo notablemente en un aumento de la erosión y los arrastres de los ríos y cursos de agua, de modo que se acentúan los procesos de relleno del área litoral y de los contornos de la Bahía.

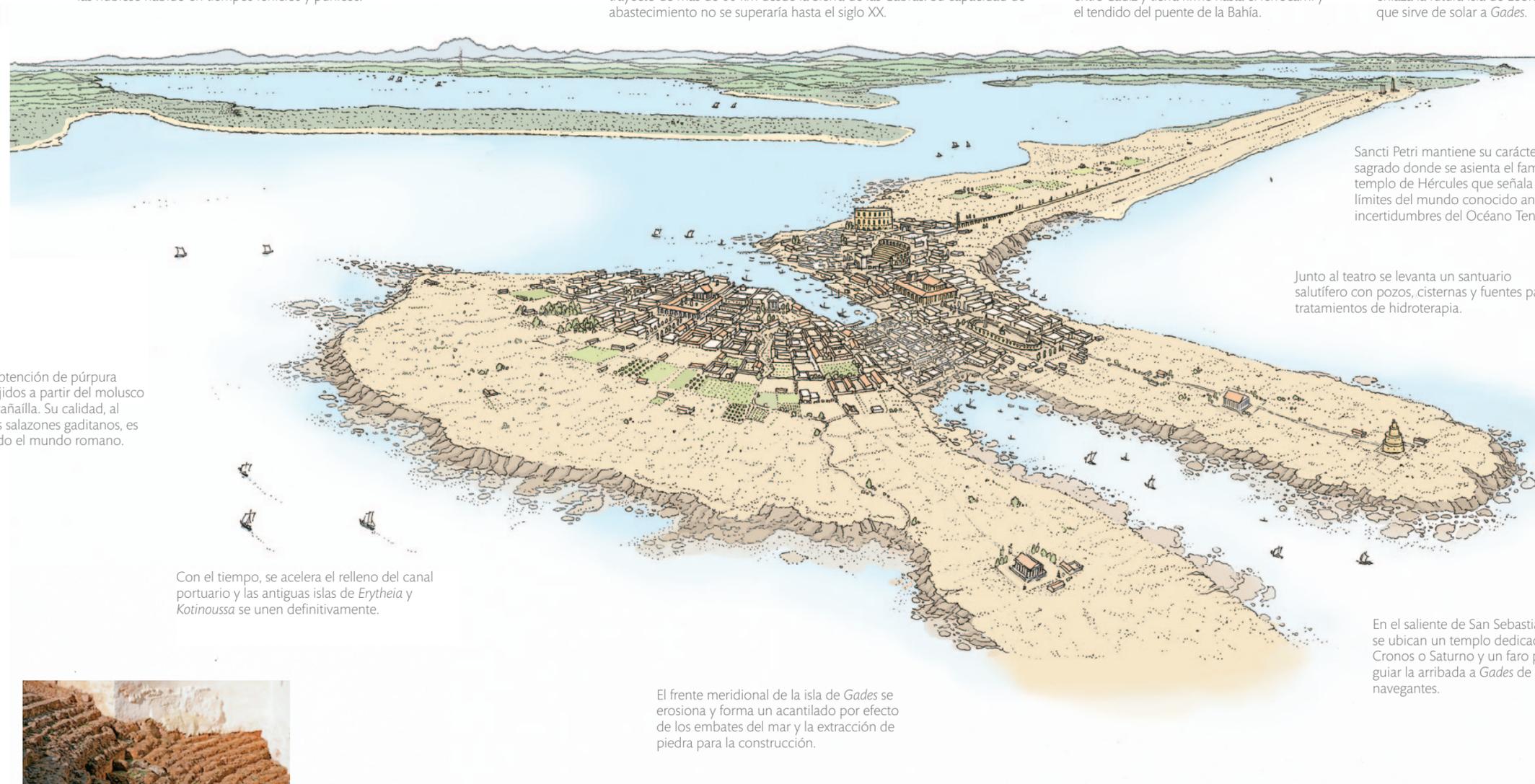
En época romana aparecen los primeros testimonios arqueológicos de instalaciones de salinas con técnicas de evaporación, aunque es probable que ya las hubiese habido en tiempos fenicios y púnicos.

Para abastecer a la población y a la considerable industria de salazones se construye una de las más importantes obras de ingeniería romanas de España: el acueducto del Tempul, que trae el agua a lo largo de un trayecto de más de 60 km desde la Sierra de las Cabras. Su capacidad de abastecimiento no se superaría hasta el siglo XX.

Se construye un arrecife sobre el que discurren el acueducto del Tempul y una calzada que fue la única vía terrestre de comunicación entre Cádiz y tierra firme hasta el ferrocarril y el tendido del puente de la Bahía.

Al abrigo del cordón litoral, la acumulación de sedimentos finos va generando una zona de marisma que enlaza la futura Isla de León con la que sirve de solar a *Gades*.

En la Bahía siguen predominando unas aguas abiertas y profundas que facilitan el ascenso de grandes naves hasta el *Portus Gaditanus*.



Sancti Petri mantiene su carácter de lugar sagrado donde se asienta el famoso templo de Hércules que señala los límites del mundo conocido ante las incertidumbres del Océano Tenebroso.

Junto al teatro se levanta un santuario salutífero con pozos, cisternas y fuentes para tratamientos de hidroterapia.

En el saliente de San Sebastián se ubican un templo dedicado a Cronos o Saturno y un faro para guiar la arribada a *Gades* de los navegantes.

Con el tiempo, se acelera el relleno del canal portuario y las antiguas islas de *Erytheia* y *Kotinoussa* se unen definitivamente.

El frente meridional de la isla de *Gades* se erosiona y forma un acantilado por efecto de los embates del mar y la extracción de piedra para la construcción.

Piezas labradas en piedra arenisca del acueducto del Tempul. Museo de Cádiz.



Se intensifica la obtención de púrpura para el tinte de tejidos a partir del molusco conocido como cañailla. Su calidad, al igual que la de los salazones gaditanos, es reconocida en todo el mundo romano.

Escultura de emperador heroizado procedente de Sancti Petri, siglo II d. C. Museo de Cádiz.

Estatuilla en bronce de Hércules Gaditano, hallada de Sancti Petri, siglos I-II d. C. Museo de Cádiz.



Teatro romano de Cádiz.

Cádiz en la Edad Media



La decadencia en todos los órdenes que siguió al ocaso del Imperio Romano reduce Cádiz a una pálida sombra de lo que fue. Con la llegada de los musulmanes en el siglo VIII, además, se abandonan las rutas atlánticas que le dieron vida, como el tráfico de estaño desde las Islas Británicas que hacía escala en Cádiz, el centro de gravedad del comercio de al-Andalus se traslada a puertos mediterráneos como Málaga y Almería, y la ciudad queda peligrosamente expuesta a la frontera marítima con los pueblos del Norte, amenaza que se confirma al ser devastada en varias ocasiones por expediciones vikingas a mediados del siglo IX.

Las actividades agrícolas y artesanas se retraen a las tierras y ciudades del interior, mejor defendidas, como Jerez, Arcos o Medina Sidonia, mientras que en la Bahía predominan los extensos humedales de ambiente insalubre, salpicados si acaso por un

puñado de enclaves fortificados en los puntos más estratégicos, como la propia Cádiz y los ribats o fortalezas de los "defensores de la fe" de Rota, *al-Qanatir*, antecedente del Puerto de Santa María, y el castillo de San Romualdo, en la Isla de León.

Con la imposición de un poder fuerte por los imperios almorávides y almohades, empieza a desempeñar un papel de mayor importancia y se convierte en la base de sus flotas de guerra. Cádiz será incluso la primera ciudad de al-Andalus donde se invoque al califa almohade en la llamada a la oración, marcando el inicio de su dominio sobre parte de la Península.

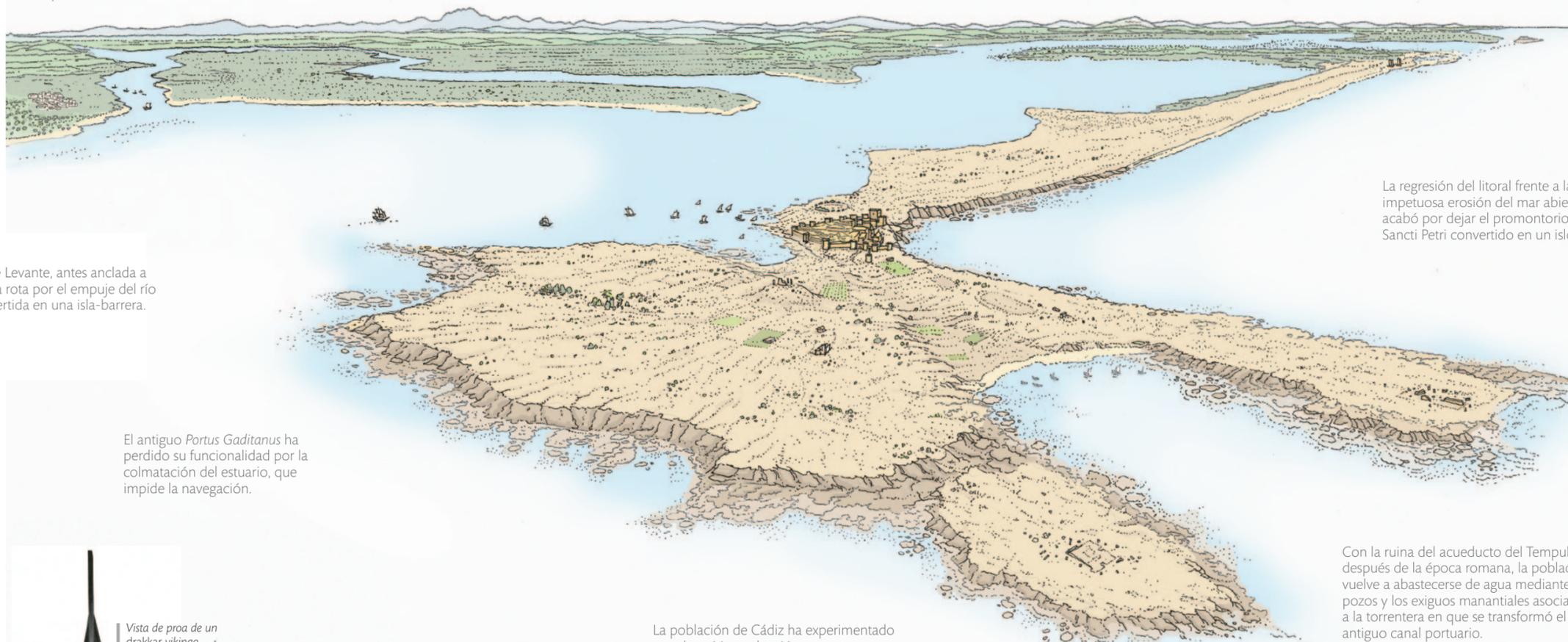
Tras conquistar Jerez, Alfonso X alcanza el mar y se apodera de Cádiz en 1262. La ciudad, sin embargo, apenas progresa en la Baja Edad Media, ante la inseguridad endémica debida a los conflictos en la zona del Estrecho. Por el contrario, el Puerto de Santa María, a resguardo en la desembocadura del Guadalete, acrecienta su población.

La deforestación y las roturaciones de tierras en épocas romana y musulmana aceleran la erosión y, por tanto, los rellenos de las zonas aledañas a la Bahía. La consiguiente pérdida de calado del estuario del Guadalete impide ya la navegación en estas aguas de los barcos de más porte.

Los procesos de relleno consolidan una extensa isla en el estuario del Guadalete que divide el río en dos brazos con sus correspondientes bocas: uno junto al solar del Puerto de Santa María y otro, más al sureste, el llamado río San Pedro.

El arrecife que sustenta la vía terrestre de comunicación con Cádiz favorece la acumulación de sedimentos en el fondo de la Bahía, que va convirtiéndose en un sector de marismas y esteros.

El puente sobre el canal de Sancti Petri era un punto estratégico especialmente sensible, al controlar el tránsito a Cádiz por tierra e impedir el de embarcaciones. Para su defensa se levantó en fecha incierta el castillo de San Romualdo. El puente, con todo, acabó arruinado, haciéndose el paso por barca, como atestigua un privilegio dado por Alfonso X en 1268.



La regresión del litoral frente a la impetuosa erosión del mar abierto acabó por dejar el promontorio de Sancti Petri convertido en un islote.

La flecha litoral de Levante, antes anclada a tierra firme, queda rota por el empuje del río Guadalete y convertida en una isla-barrera.

El antiguo *Portus Gaditanus* ha perdido su funcionalidad por la colmatación del estuario, que impide la navegación.

La población de Cádiz ha experimentado una dramática reducción respecto a épocas anteriores y el caserío se limita a un compacto entramado urbano al amparo de un castillo y un cinturón de murallas. A su alrededor campan las ruinas, utilizadas como materiales de acarreo.

Con la ruina del acueducto del Tempul después de la época romana, la población vuelve a abastecerse de agua mediante pozos y los exiguos manantiales asociados a la torrentera en que se transformó el antiguo canal portuario.

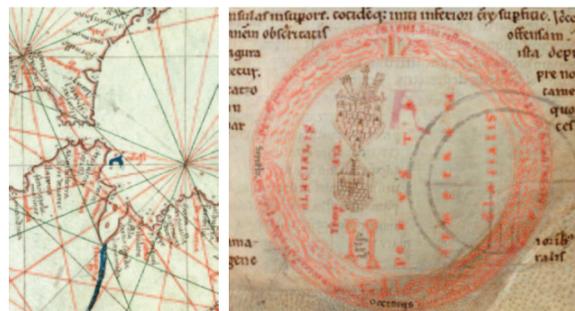
Las que una vez fueron dos islas aparecen ahora como dos formaciones unidas por una vaguada, donde, previsiblemente, se producirían rezumes de aguas freáticas.

La isla de Cádiz, en el centro resaltada en azul, en un portulano. Biblioteca Nacional de España, Madrid.

Las Columnas de Hércules señalan la posición de Cádiz en el extremo de Occidente en este mapamundi circular del siglo XII.

El rey Alfonso X el Sabio, conquistador de Cádiz, en una miniatura de las Cantigas.

Capitel hispano-árabe de estilo califal encontrado en Cádiz, siglo X. Museo de Cádiz.



Vista de proa de un drakkar vikingo.

Cádiz y el Atlántico



La expansión de las rutas atlánticas hacia África y Europa desde fines de la Edad Media y, sobre todo, la apertura del tráfico con el Nuevo Mundo desde 1492 incrementan de forma extraordinaria el valor estratégico de la Bahía de Cádiz.

Como anuncio de tiempos venideros, en 1493 zarpa de Cádiz la gran flota de 17 barcos y 1.200 hombres que capitanea Cristóbal Colón en su segundo viaje, volviendo a hacerlo en el cuarto viaje en 1502. A partir de entonces recalán en sus aguas centenares de naves que despachan aceite, vino, manufacturas y gentes rumbo a América, y que traen cueros, especias, oro, plata, perlas y piedras preciosas.

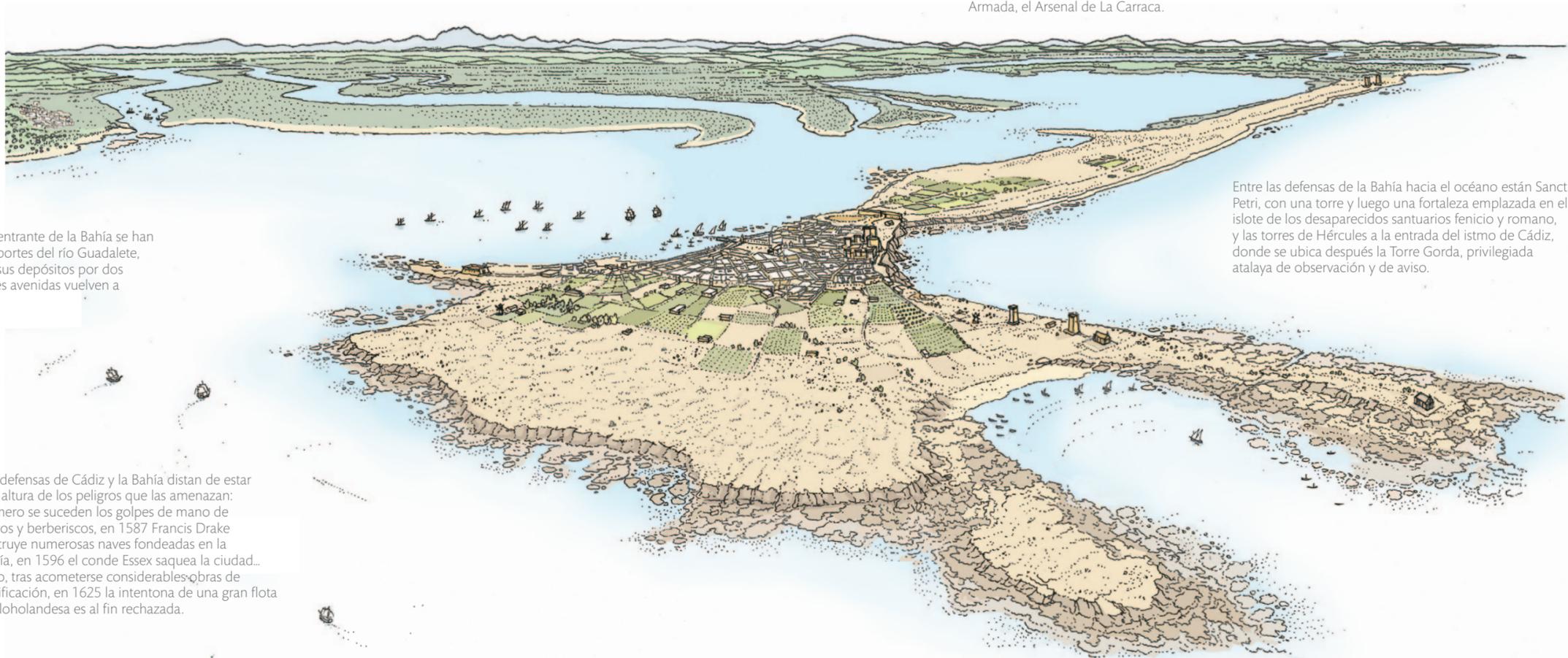
La ampliación de los intercambios y el auge de la pesca impulsan la demanda de sal como conservante de alimentos, acelerándose la construcción de salinas en terrenos de marisma junto a las márgenes del Guadalete y hacia las almadrabas de las torres de Hércules.

Ante la boca del río San Pedro se forma y consolida como tierra emergida el bajo arenoso de la Cabezuela que, junto con otro bajo y el saliente de Puntales en la orilla opuesta, jalona el paso al sacco interior de la Bahía.

Para tener un puerto propiedad de la Corona en la Bahía, los Reyes Católicos fundan Puerto Real en 1483. Su fondeadero natural es el Caño del Trocadero, de considerable profundidad por entonces.

En un lugar bien abrigado al fondo de la Bahía, junto al Caño de Sancti Petri, donde su fuerte corriente impide la sedimentación, se acomodan unos astilleros que, con el tiempo, se convertirán en los más importantes de la Armada, el Arsenal de La Carraca.

En el siglo XVI el viejo puente Zuazo que sostiene el camino de Cádiz está reconstruido por completo. Dado su valor estratégico, en la Edad Moderna se construyen varias fortificaciones para su defensa.



Los rellenos del primer entrante de la Bahía se han incrementado por los aportes del río Guadalete, que se abre paso entre sus depósitos por dos bocas que en las grandes avenidas vuelven a anegar toda esta área.

Entre las defensas de la Bahía hacia el océano están Sancti Petri, con una torre y luego una fortaleza emplazada en el islote de los desaparecidos santuarios fenicio y romano, y las torres de Hércules a la entrada del istmo de Cádiz, donde se ubica después la Torre Gorda, privilegiada atalaya de observación y de aviso.

Las defensas de Cádiz y la Bahía distan de estar a la altura de los peligros que las amenazan: primero se suceden los golpes de mano de turcos y berberiscos, en 1587 Francis Drake destruye numerosas naves fondeadas en la Bahía, en 1596 el conde Essex saquea la ciudad... pero, tras acometerse considerables obras de fortificación, en 1625 la intentona de una gran flota angloholandesa es al fin rechazada.

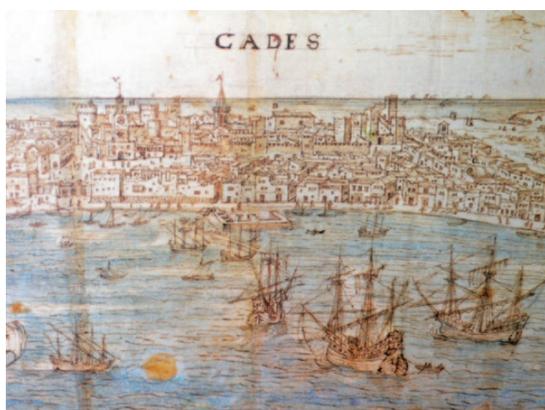
Aunque todavía modesta, con unos cuatro o cinco mil habitantes, la población aumenta sus necesidades de abastecimiento de agua, que sigue siendo precario. El pozo de la Jara, que drena el acuífero de la isla, es uno de sus principales recursos, tanto por su caudal como por la calidad de sus aguas.

En la punta donde hubo un templo fenicio y romano se alzan una atalaya y la ermita de San Sebastián, erigida en 1457 en acción de gracias por unos comerciantes venecianos después de naufragar y acogerse a estas rocas con la ayuda de los gaditanos.

La pesca del atún con el arte de la almadraba, una gran red que se recoge desde la playa, adquiere gran importancia. La más famosa se sitúa junto a las torres de Hércules; el poblado que se formó para atenderla es descrito así por A. Horozco: "ay una acomodada casa para hospicio del que administra la almadraba i los oficiales della, con los caballos que corren y guardan la costa para aviso cuando ay baxeles de moros. Al contorno desta casa i de la torre se alojan los xavegueros en chozas i enramadas que se arman cuando el almadraba, repartidos en forma de poblezuolo".

La Catedral Vieja, el castillo, la plaza y el puerto de Cádiz con galeones, en un dibujo de 1567 de A. van den Wyngaerde.

Almadraba de las torres de Hércules, en Cádiz, por J. Hoefnagel, 1565.



Cádiz ilustrada y constitucional



Si el descubrimiento de América supuso para Cádiz la apertura de nuevas perspectivas y el engrandecimiento de sus horizontes comerciales, el traslado a la capital gaditana de la cabecera de las flotas de Indias en 1680 y de la sede del monopolio americano en 1717 constituyeron el espaldarazo definitivo de su papel como metrópolis atlántica. Entre principios de los siglos XVIII y XIX Cádiz vive su edad dorada. La ciudad crece al ritmo de su riqueza y su actividad económica, pasando de 40.000 habitantes a más de 100.000 en el asedio a que la somete el ejército francés durante la Guerra de Independencia. Es entonces cuando se convierte en un escenario estelar: el 19 de marzo de 1812 las Cortes proclaman en Cádiz la primera Constitución española.

En el tránsito del siglo XVIII al XIX Cádiz remata un periodo de intensa expansión urbana y se muestra como una ciu-

dad renovada y moderna, que ocupa la mayor parte de la superficie de su emplazamiento primitivo y proyecta su crecimiento sobre el entorno de la Bahía. Se extienden las poblaciones de la Isla de León, Puerto Real y el Puerto de Santa María, y se consolidan los establecimientos de la Real Armada de San Carlos y La Carraca. Para prevenir las amenazas externas, la Bahía se dota de uno de los dispositivos de fortificaciones más poderosos del mundo.

Al igual que la trama urbana de Cádiz, el espacio natural de la Bahía, tal y como hoy lo percibimos, alcanza su madurez en esta época. Pero también es ahora cuando se inician las primeras transformaciones notables debidas a la intervención humana: se hacen cortas y rellenos, en la marisma proliferan los molinos hidráulicos de marea, y los tajos de las salinas se multiplican hasta cubrir extensas superficies. En cuanto a las necesidades de abastecimiento de agua, su meteórico ascenso obliga a traerla por barco y por tierra desde el Puerto de Santa María y otros lugares de la Bahía.

La construcción naval demanda grandes cantidades de madera. En los alrededores de la Bahía se plantaron grandes extensiones de pinares donde la Marina requisaba los mejores árboles.

Las primeras grandes obras de ingeniería inciden en la dinámica natural de la Bahía. Se corta la conexión del Guadalete con el río San Pedro, que se convierte así en un brazo mareal ciego.

Se traza el caño artificial de Cortadura para aislar y proteger el fuerte de Matagorda y el Trocadero.

El caño del Trocadero, junto a Puerto Real, con un calado superior al actual, se convierte en una importante zona de carga y descarga de mercancías.

En una posición protegida en la Isla de León se fundan el enclave industrial del Arsenal de la Carraca y la Real Población de San Carlos, dos recintos vinculados con la Armada.

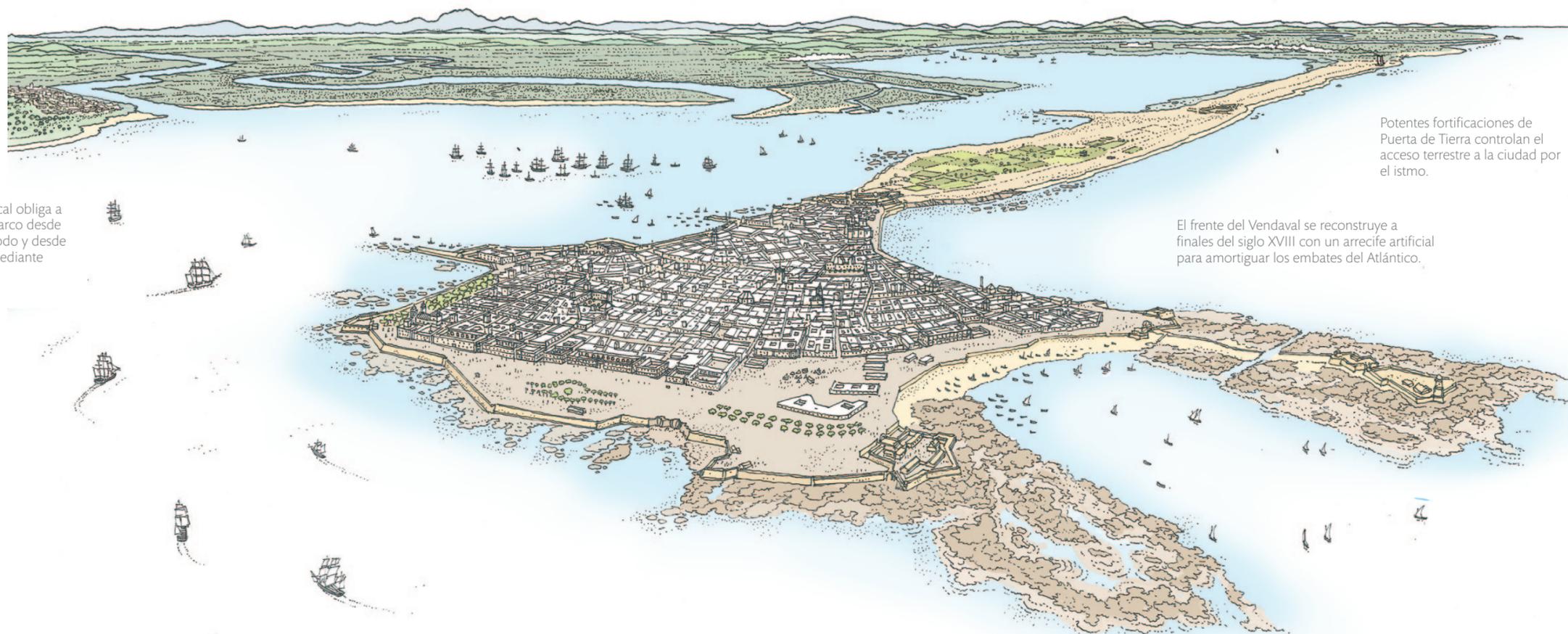
El impulso económico e industrial se refleja en los numerosos molinos harineros hidráulicos accionados por la fuerza de las mareas que se instalan en las marismas.



Reales de plata acuñados en 1730.

Vista parcial del puerto de Cádiz en 1782, con la Aduana y los miradores de la Casa de las Cuatro Torres.

Proclamación de la Constitución de 1812, óleo de Salvador Viniagra. Museo Iconográfico e Histórico de las Cortes y Sitio de Cádiz.



Potentes fortificaciones de Puerta de Tierra controlan el acceso terrestre a la ciudad por el istmo.

El frente del Vendaval se reconstruye a finales del siglo XVIII con un arrecife artificial para amortiguar los embates del Atlántico.

A fines del XVIII se traza el barrio de San Carlos sobre terrenos ganados al mar a base de rellenos.

Un robusto cinturón de baluartes y murallas ciñe el perímetro de la ciudad para defender sus accesos por mar y por tierra.

La demanda de piedra para nuevas construcciones acelera la extracción de piedra ostionera de los arrecifes que protegen la isla del oleaje, acentuando el aumento de la erosión en su fachada meridional.



Retrato del rey Fernando VII.

Cádiz hacia el siglo XXI



Quién lo iba a decir, la extensa Bahía de hace sólo 2.700 años, una larga historia para nuestra especie pero apenas un suspiro para los tiempos de la Tierra, se ha rellenado en su mayor parte y sus contornos se han visto profundamente transformados por la actividad humana.

La circulación y naturaleza de sus aguas también han sufrido cambios sustanciales, con la ayuda de la dinámica natural. El río Guadalete, ahora interrumpido por las presas en su curso alto, ha perdido las puntas de avenidas con las que limpiaba su cauce de vez en cuando. Gran parte de las aguas remansadas en los embalses se derivan hacia otros usos, por lo que su caudal libre ha disminuido y en la desembocadura ha sido necesario construir un doble

dique que prolongue el cauce mar adentro para evitar que ésta acabe cegada por el aporte de las arenas.

El caño de Sancti Petri ha perdido gran parte de su calado y funcionalidad y, a menos que se tomen medidas enérgicas, no está lejano el día en que deje de existir la comunicación que facilitaba entre el interior de la Bahía y el mar.

La ampliación de las zonas portuarias e industriales, el tendido de infraestructuras y el crecimiento urbano alrededor de la Bahía han reducido hasta el extremo las superficies de marisma. Estas zonas de transición entre la tierra y el mar, dos mundos tan opuestos y a la vez tan complementarios que confluían aquí para configurar un ecosistema extraordinariamente diverso y productivo, aparecen hoy mermadas en extensión y calidad.

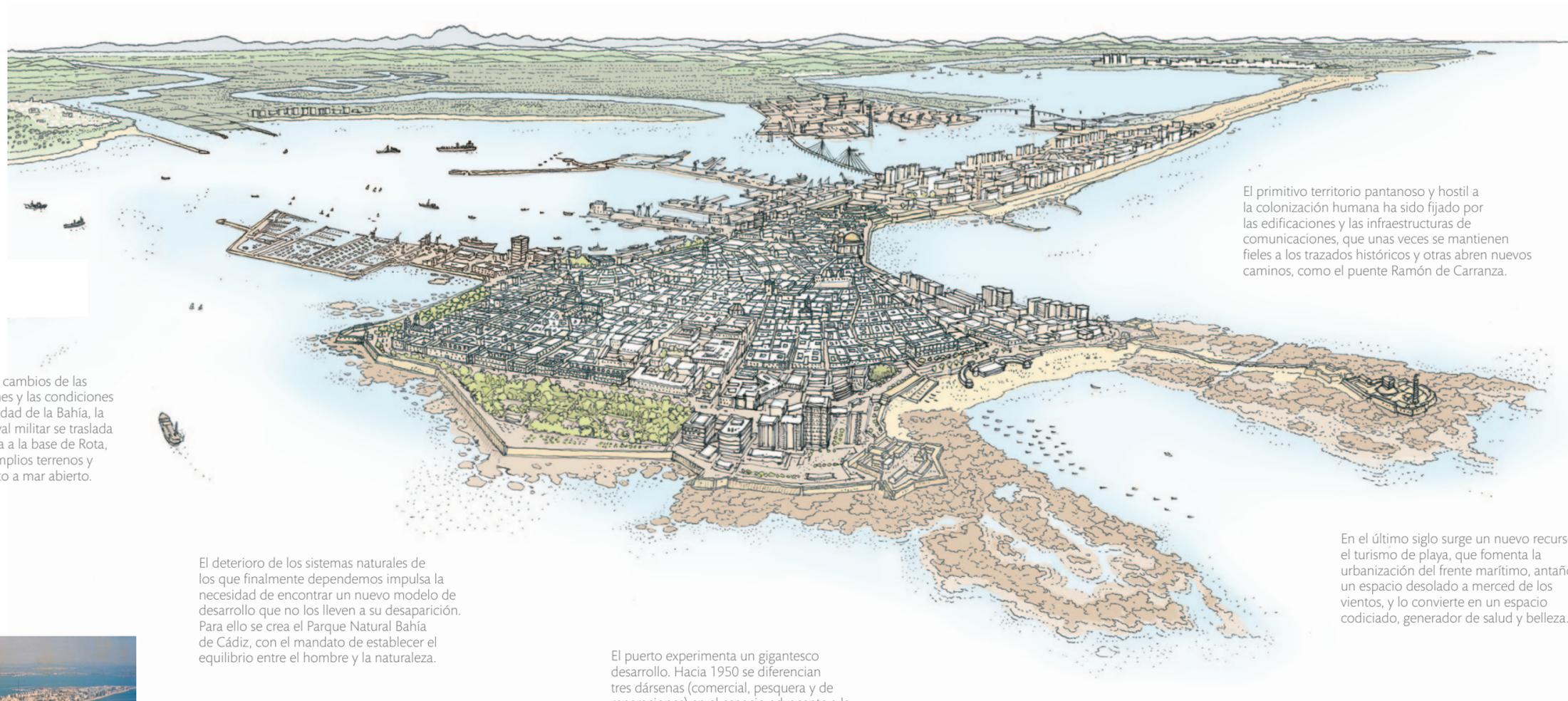
El abastecimiento de agua a la población se resuelve por fin con un sistema general conectado a la red de embalses del Guadalete que garantiza un servicio de una seguridad y calidad desconocidas en la historia. Se llega incluso a captar aguas de la sierra de Grazalema, las "montañas del agua".

La colmatación de la Bahía obliga a dragar canales de acceso a los puertos que encauzan el flujo diario de las mareas, con el efecto de restarles velocidad en otras zonas y acentuar, por tanto, los procesos de aterramiento.

El intenso tráfico de mercancías y personas en el área metropolitana en que se ha convertido la Bahía plantea la necesidad de un nuevo paso para unir sus orillas: el puente de "La Pepa".

La piscicultura, una alternativa inteligente de uso de los recursos que genera riqueza y trabajo, sustituye a las salinas tradicionales, mediante explotaciones que aprovechan las comunidades silvestres o instalaciones industriales de cría intensiva de especies, como doradas y lubinas.

Una extensa superficie de las marismas se encuentra en avanzado estado de senectud a consecuencia de un proceso natural de relleno acentuado por la acción humana que modifica el relieve e impide el flujo de las aguas mareales. Un deterioro al que también contribuye el abandono de las prácticas salineras.



El primitivo territorio pantanoso y hostil a la colonización humana ha sido fijado por las edificaciones y las infraestructuras de comunicaciones, que unas veces se mantienen fieles a los trazados históricos y otras abren nuevos caminos, como el puente Ramón de Carranza.

En el último siglo surge un nuevo recurso, el turismo de playa, que fomenta la urbanización del frente marítimo, antaño un espacio desolado a merced de los vientos, y lo convierte en un espacio codiciado, generador de salud y belleza.

El crecimiento urbano ha llegado a copar gran parte de la superficie disponible del entorno de la Bahía, que se configura como una sucesión ininterrumpida de núcleos alrededor de una lámina de agua central a modo de gran patio.

El puerto experimenta un gigantesco desarrollo. Hacia 1950 se diferencian tres dársenas (comercial, pesquera y de reparaciones) en el espacio adyacente a la ciudad; en 1980 se extiende hacia el interior de la Bahía con la creación de la Zona Franca y finalmente se unifican todas las instalaciones portuarias con las del Puerto de Santa María y Puerto Real bajo la marca única de Puerto Bahía de Cádiz.

Los vertidos de aguas y la dificultad de su renovación en la Bahía inciden en los niveles de contaminación. La Administración hace un gran esfuerzo para resolver este problema mediante el adecuado tratamiento de las aguas residuales.

El deterioro de los sistemas naturales de los que finalmente dependemos impulsa la necesidad de encontrar un nuevo modelo de desarrollo que no los lleven a su desaparición. Para ello se crea el Parque Natural Bahía de Cádiz, con el mandato de establecer el equilibrio entre el hombre y la naturaleza.

Debido a los cambios de las embarcaciones y las condiciones de navegabilidad de la Bahía, la actividad naval militar se traslada de La Carraca a la base de Rota, dotada de amplios terrenos y acceso directo a mar abierto.

El Ayuntamiento de Cádiz y la plaza de San Juan de Dios, en una litografía de mediados del siglo XIX.



El área portuaria y el puente Ramón de Carranza en la década de 1980.

Vista aérea de Cádiz en las décadas finales del siglo XX.



El cambiante paisaje de la bahía gaditana

El litoral es una de las zonas naturales más dinámicas, frágiles y complejas del planeta. Reconstruir históricamente su evolución es una tarea difícil por la variedad de los procesos actuantes: oleaje, corrientes, mareas, vientos, cambios en el nivel del mar a largo plazo, etc. Junto a éstos, deberíamos considerar los movimientos geológicos de las propias zonas costeras, o la actuación esporádica de fenómenos marítimos muy enérgicos o incluso catastróficos, como los temporales marítimos o los tsunamis, especialmente en el marco del golfo de Cádiz, donde este tipo de fenómenos ha sido históricamente recurrente. El hallazgo y estudio de las huellas que estos procesos han dejado tanto en la parte emergida como sumergida de la Bahía de Cádiz han permitido reconstruir buena parte de su evolución para los últimos milenios.

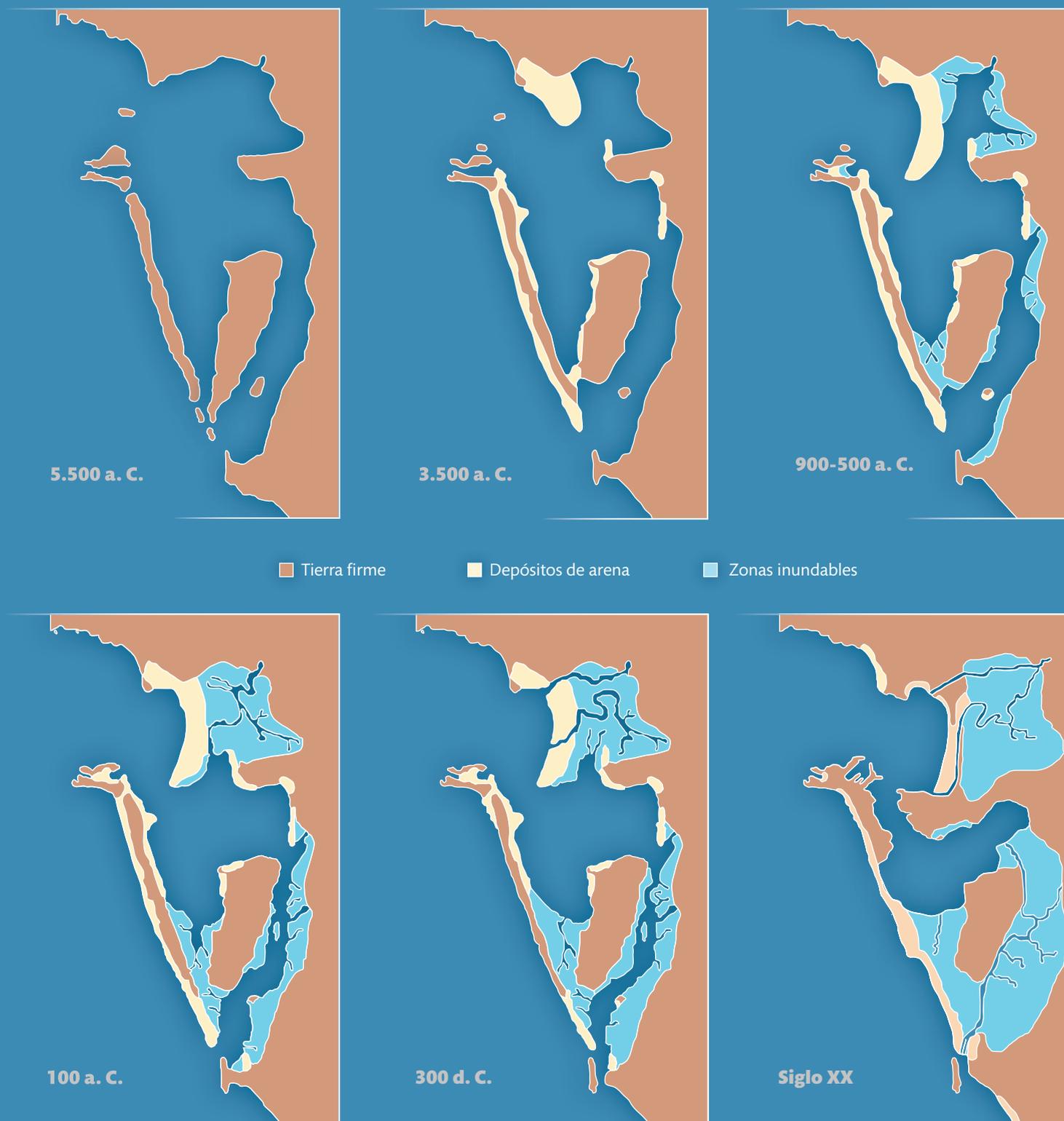
El modelado del paisaje de la bahía gaditana tal como la conocemos en la actualidad se inició a finales de la Prehistoria. Hace unos 18.000 años, tras miles de años de frío intenso durante la última glaciación, comenzó el periodo climático cálido en el que nos encontramos. El nivel del mar se encontraba entonces casi 100 metros más bajo que en la actualidad. El deshielo de los grandes glaciares que se extendían por el centro y norte de Europa y América generó un paulatino ascenso del nivel de los mares, cambiando la fisonomía de la franja costera: estuarios, campiñas y zonas bajas en general comenzaron a ser invadidas por el mar con el consiguiente retroceso de la línea de costa. Esta situación se mantuvo hasta hace unos 6.000 años, momento en que se alcanzó el máximo de elevación marina, a una altura

muy próxima a la actual. El ascenso del nivel del mar dejó bajo el agua restos de antiguas playas, acantilados y ríos que dibujaban un territorio de campiña que había estado previamente emergido, quedando sumergidos muchos asentamientos humanos en gran parte desaparecidos por efecto de la erosión marina.

Cuando se alcanzó la máxima inundación, la bahía gaditana estaba formada por un archipiélago de islas rocosas y arenosas, separadas por depresiones correspondientes a antiguos valles fluviales ya inactivos tras la inundación marina. Un ejemplo es el antiguo valle del río Guadalete, que discurría por el centro del actual casco antiguo de la ciudad de Cádiz y que, a partir de ese momento, se transformó en un brazo de mar que separaba dos islas: una pequeña y rocosa al norte y otra muy larga y arenosa al sur. Paralelamente, la desembocadura del río Guadalete había retrocedido por la inundación marina hasta las cercanías de la actual ciudad de Jerez de la Frontera. Desde ese momento el nivel del mar ha permanecido más o menos estable y los cambios costeros históricos han estado condicionados más bien por la dinámica litoral de corrientes, oleajes, mareas y vientos.

Los procesos de sedimentación costera en la Bahía generaron playas y marismas alimentadas por los aportes del río Guadalete, cuya desembocadura avanzó hacia el mar por la continua acumulación de sedimentos, hasta estabilizarse formando un delta con dos brazos: uno que coincide con el actual y otro correspondiente al río San Pedro. En la costa algunas playas se formaron adosadas al litoral continental, mientras

Secuencia de mapas evolutivos geomorfológicos de la Bahía de Cádiz.



que otras formaron largas penínsulas arenosas llamadas flechas litorales, cuyo desarrollo permitió, por ejemplo, la conexión de algunas de las islas del antiguo archipiélago gaditano. Es en este proceso en el que tiene su origen la isla que fusiona parte de los términos de Cádiz y San Fernando, y que se extiende

a lo largo de 18 kilómetros hasta la punta del Boquerón. Al abrigo de las islas y flechas litorales, en zonas resguardadas del oleaje, comenzaron a desarrollarse marismas alimentadas por infinidad de canales mareales y caños. Este nuevo paisaje favoreció el paso de grupos humanos hasta las islas, tal y como demues-

tran los restos dejados por antiguas comunidades de cazadores-recolectores de época calcolítica en diferentes puntos de los términos de Cádiz y San Fernando.

Este paisaje de islas y marismas aún escasamente desarrolladas debió de ser el que se encontraron los primeros navegantes fenicios en el siglo VIII a. C., escogiendo para asentarse la isla mayor por su estratégica posición en el control de la ruta de navegación y comercio atlántico. A poniente y levante de ésta se situaban otros dos: al Este, la actual isla de San Fernando, separada de tierra firme por un brazo de mar de unos 650 metros, y hacia la puesta del sol, la pequeña isla de Venus, donde actualmente se ubica el sector norte de la ciudad de Cádiz, entonces unida a la isla arenosa principal a través del antiguo canal marino, ya en parte cegado.

Según los escritos de Estrabón, Plinio y Pomponio Mela, oriundo de la zona, la ciudad de Gadir fue construida en la parte norte de la isla mayor, al pie del antiguo canal, junto a dos ensenadas que ofrecían unas inmejorables condiciones naturales para el fondeo y refugio de embarcaciones. En el extremo sur de la gran isla arenosa, erigieron un santuario consagrado a Melqart, divinidad semita protectora de la navegación y del comercio marítimo. Así como la arqueología en la ciudad de Cádiz está dejando al descubierto los primeros restos de la que debió ser la zona urbana inicial, la localización del antiguo santuario es un problema mayor. El hallazgo de varias esculturas de bronce y mármol de época fenicia y romana en la zona de Sancti Petri hace patente el entorno donde estuvo emplazado, si bien la importante transformación sufrida por este medio como consecuencia de la acción destructiva del mar no ha permitido hasta el momento reconocer ninguna de sus estructuras, si es que se han llegado a conservar.

La necesidad de nuevas tierras de cultivo para atender la demanda de la creciente población y el comercio, así como la necesidad de madera para usos domésticos, navales e industriales, llevaron a una intensa deforestación

y roturación de campos entre el siglo V a. C. y la época romana. Las tierras circundantes a la Bahía quedaron desprotegidas de vegetación y expuestas a la erosión de las aguas de escorrentía. En una época de condiciones climáticas más húmedas, los ríos y arroyos aportaron mayores volúmenes de sedimentos, acelerando el proceso de relleno sedimentario del saco interno de la Bahía y el desarrollo de las flechas litorales, como por ejemplo la de la actual playa de Valdelagrana.

Transformada en la *Gades* romana, la antigua ciudad de Cádiz fue extendiéndose como una gran urbe a los dos lados del pequeño canal. Balbo y otros gobernadores que le sucedieron la dotaron de teatro, anfiteatro, foro, templos, acueducto, etc., convirtiéndola en una de las más prestigiosas ciudades del imperio. Estrabón, Filóstrato y Posidonio narran que fueron muchos los personajes ilustres que visitaron su templo, como el general cartaginés Amílcar Barca y su hijo Aníbal, o el propio Julio César.

La decadencia del Imperio Romano, y el traslado de su eje económico al Mediterráneo oriental, supusieron la agonía de *Gades* y de su entorno, en un momento en el que la influencia de fuertes temporales, y quizás los efectos de una catástrofe natural –un terremoto que llevaría asociado un tsunami–, provocaron la destrucción y erosión de las costas que miran a poniente. La presencia de restos de tumbas fenicias y de varios kilómetros de acueducto romano bajo la actual orilla del mar son indicadores de este fuerte retroceso costero. El extenso bajo rocoso que se localiza en aguas muy someras en todo este sector de la costa permite reconstruir el que fuera el trazado de la antigua línea de costa fenicia y romana.

Casi deshabitada, la isla de Cádiz fue repoblada en época medieval. El Cádiz andalusí se asentó en la zona del viejo barrio del Pópulo, sobre gran parte de la ciudad fenicia y romana. La incorporación en el siglo XIII de la ciudad a la Corona de Castilla tras su conquista por Alfonso X supuso abrir la ciudad al océano Atlántico. La conquista de las Islas Canarias y el descubrimiento de América en

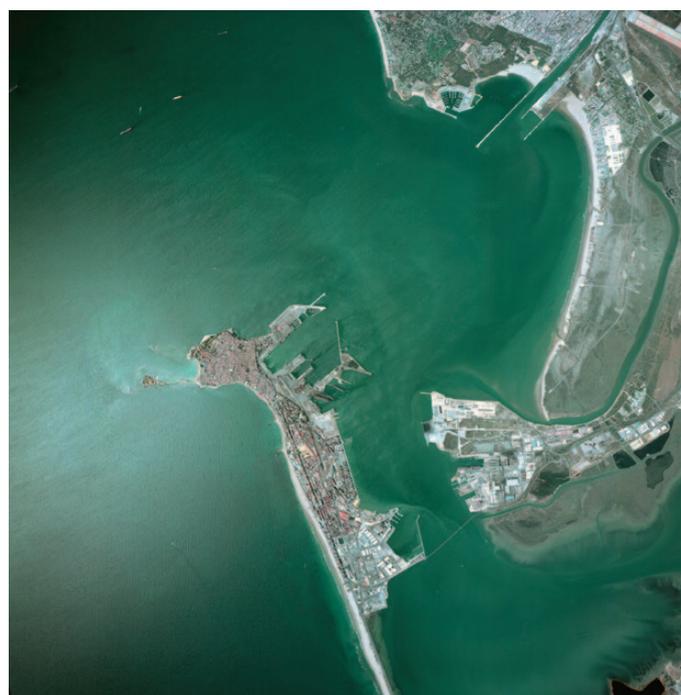
1492 la convirtieron en cabecera del comercio, llenando su bahía de numerosas embarcaciones. Cada vez más colmatada por los aportes sedimentarios del río Guadalete y de las corrientes marinas, así como de las dunas móviles reactivadas por el clima cálido y seco dominante en aquel momento, la dársena natural del que fuera puerto fenicio y romano se fue reduciendo considerablemente. El comercio con el Nuevo Mundo aportó grandes riquezas a la ciudad, pero también la puso en el punto de mira de piratas y corsarios. Diversos ataques berberiscos e ingleses se sucedieron a lo largo del siglo XVI, lo que empujó a la Corona a diseñar un sistema para su defensa. La construcción de fortines y baluartes en puntos estratégicos y, posteriormente, de un gran recinto amurallado rodeando la ciudad, contribuyeron a modificar y fosilizar en gran medida el paisaje costero de la ciudad para el futuro.

Durante la Ilustración se continuaron las obras de defensa, así como otras actuaciones en la Bahía. Se inutilizó artificialmente la desembocadura meridional del río Guadalete, que pasó a funcionar como un caño mareal –actual río San Pedro–, con el objeto de aumentar el calado del canal principal y propiciar el desarrollo de las explotaciones salineras de la zona norte de la bahía. No obstante, por estas fechas la ciudad de Cádiz, lo mismo que el resto de la costa de la provincia, sufrió los devastadores efectos del famoso tsunami que tuvo lugar el 1 de noviembre de 1755: varias olas de más de 10 m de altura, desencadenadas por un fortísimo terremoto –que entre otras cosas destruyó la ciudad de Lisboa–, inundaron el barrio de la Viña, dañando parte de sus murallas, y arrasaron la flecha arenosa entre Cádiz y San Fernando, que se recompondría de forma natural posteriormente. La catástrofe ocasionó cientos de muertos y supuso un mazazo para la economía, comunicaciones y desarrollo de la ciudad y su bahía.

Durante el siglo XIX, las sucesivas desamortizaciones diseñadas para compensar los desastres de las guerras que asolaron nuestro país fomentaron nuevas roturaciones

y deforestaciones en la región. Estas prácticas, unidas a un mayor caudal de los ríos asociado a un clima más húmedo y frío que el actual, aceleraron la acumulación sedimentaria en las marismas de la Bahía. Si la actividad salinera había comenzado ya en época antigua, en el siglo XIX alcanzó su máxima expansión en forma de explotaciones familiares que se desarrollaban con facilidad en una bahía casi colmatada de sedimentos. Esta situación se continuó sin muchos cambios hasta finales del siglo XX.

En las últimas décadas las comunicaciones, la expansión urbanística y la creciente actividad portuaria han producido acusadas transformaciones en los ambientes costeros. La proliferación de embalses en la cuenca del río Guadalete ha llevado a una retención de sedimentos que en la costa se ha traducido en una clara tendencia a la erosión costera y a la pérdida de playas, puntualmente acentuada por diques, espigones, paseos marítimos, etc. Mientras, las marismas, transformadas casi en su totalidad en salinas hoy abandonadas, reciben unos aportes sedimentarios que, si bien inferiores a los de otras épocas, colaboran al aterramiento final de la Bahía, un proceso puntualmente acelerado por la actividad humana. 🌊



Ortofotografía digital de la ciudad de Cádiz y el área inmediata de la Bahía a finales del Siglo XX.
Instituto de Cartografía de Andalucía.

AGUA, TERRITORIO Y CIUDAD

Cádiz de la Constitución.1812

El traslado del monopolio de Indias de Sevilla a Cádiz a principios del XVIII supuso para el ámbito de la Bahía un periodo de prosperidad sin precedentes con un fuerte impulso de la actividad económica y la población. Cádiz se convierte en una de las capitales más ricas de España y en modelo de los logros y luces de la Ilustración. Este periodo de intensiva construcción urbana concluye al acabar el siglo mostrando una ciudad prácticamente terminada, con una configuración que, en lo esencial, sigue vigente hasta nuestros días.

Esta visión de Cádiz en el momento de la proclamación de la Constitución de 1812 representa a una ciudad aún poderosa pero que ha empezado a deslizarse en la inevitable decadencia causada por la pérdida del monopolio comercial americano, los conflictos con Inglaterra –nueva potencia emergente–, la guerra con Francia, y, en definitiva, por la independencia inminente de la mayoría de las colonias españolas de ultramar. No obstante, *quien tuvo, retuvo*, y la “Tacita de Plata” tenía motivos para presumir de modernidad, con sus calles bien pavimentadas, el saneamiento de las aguas residuales resuelto, y repleta de concurridos paseos, teatros y cafés donde palpitaba una amena vida social entre gente abierta y tolerante.

Si la trama urbana se configura en esta época, también puede afirmarse que el espacio natural de la Bahía, tal como lo percibimos y con el que nos identificamos hoy, alcanza en este periodo su madurez y plenitud original, como soporte físico sobre el que se desarrollarán en los siglos XIX y XX actuaciones de gran calado que modificarán profundamente su fisonomía. Ya en los tiempos de esta imagen se aprecian algunas transformaciones notables: se hacen cortas y rellenos, la marisma se llena de molinos hidráulicos de marea, mientras que la superficie de salinas empieza a ser muy significativa. Una modesta avanzadilla de lo que restaba por venir hasta la actualidad.

La lámina y las páginas siguientes recrean una artística y rigurosa panorámica de Cádiz y su Bahía en esta etapa crucial de su historia, desplegada bajo la dimensión interpretativa del agua, un elemento clave para la Humanidad y, cómo no, también para este territorio tan singular de la comunidad andaluza, donde ha jugado un papel más que fundamental: a veces contradictorio, siempre sorprendente.

Lámina desplegable:

Cádiz de la Constitución. 1812

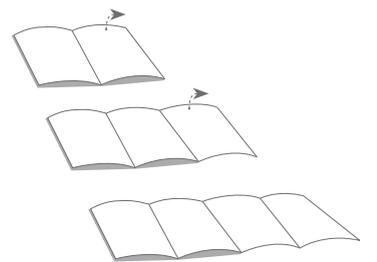


Lámina:
Cádiz de la Constitución. 1812



Ilustración: Arturo Redondo Paz

Para ampliar la lámina use la lupa.



Haga click aquí para ver un vuelo interactivo por el centro histórico



Haga click aquí para ver un vuelo interactivo por la muralla



Haga click aquí para ver un vuelo interactivo por la bahía



La Corte “en” Cádiz



El juramento de las Cortes de Cádiz en 1810, óleo de J. Casado del Alisal, 1862.

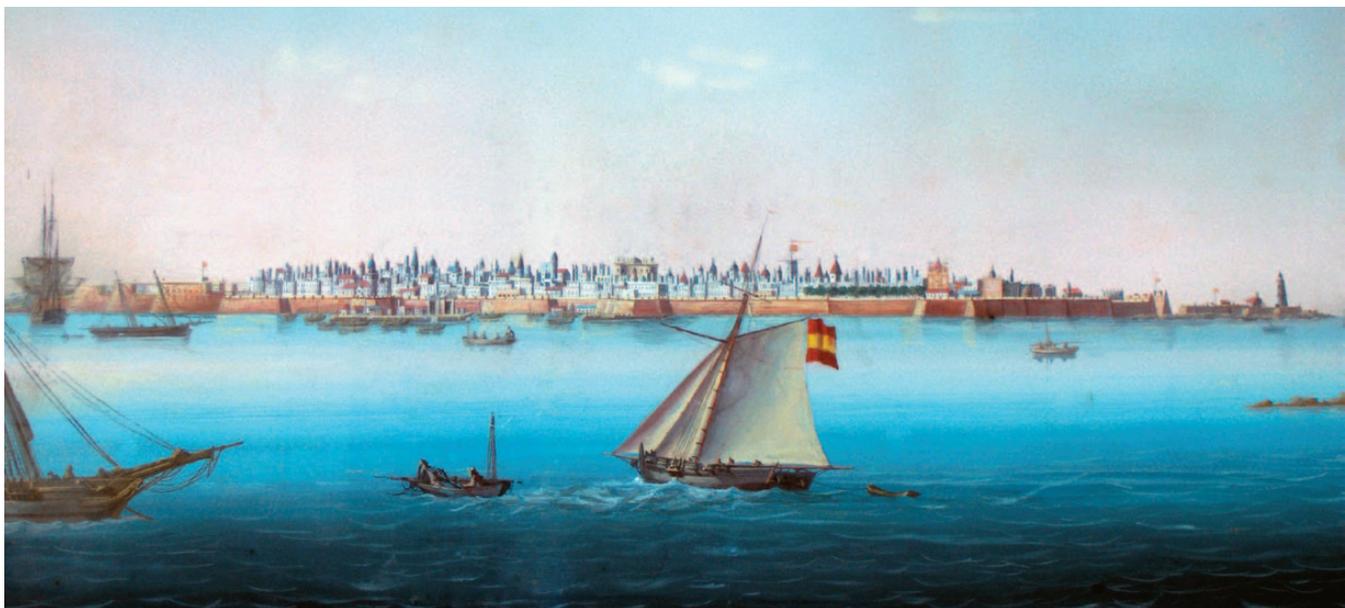
La expresión “Las Cortes de Cádiz” trae a la memoria de cualquier lector o estudioso de libros de historia los hechos ocurridos en la Isla Gaditana de 1810 a 1814. Sin embargo, bajo la evidente claridad de lo que expresa, vela de algún modo la complejidad de lo realmente sucedido en ese período. Quizás debiéramos escribirlo en singular, esto es, “La Corte en Cádiz”, pues ese singular y esa preposición reflejan con más exactitud lo que realmente pasó.

Ante el avance de las triunfantes tropas napoleónicas por la Península Ibérica, y la ausencia, por prisionero, del monarca Fernando VII, lo que en verdad se refugió, primero en San Fernando y luego en Cádiz, fue la Corte, es decir, todo lo que en aquel momento suponía la estructura administrativa y política del Estado, aunque, eso sí, sin el rey, entonces en el cautiverio: la Junta Suprema de Gobierno, con posterioridad la Regencia, los Secretarios de Estado y del Despacho, los Consejos, los Tribunales de Justicia, la Fábrica de Moneda, todos los representantes diplomáticos. Entre ellos, también, las Cortes convocadas por la Junta Suprema de Gobierno, que comenzaron sus sesiones, como es bien sabido, el 24 de Septiembre de 1810 en el Teatro de la Real Isla de León.

Si utilizáramos además la preposición “en” en lugar del “de”, quizás también reflejaríamos mejor lo excepcional y circunstancial de las causas que justificaban la presencia en Cádiz de la Corte, lejos de su lugar natural, Madrid. No hay nada mejor para esto que ver la situación estratégica que Cádiz ocupa en el mapa de la España peninsular: una auténtica isla, sólo accesible por un pequeño puente, el de Suazo, perfectamente fortificada durante la Edad Moderna, y, lo que es más importante, un centro comercial de primer orden, conectado con medio mundo.

Cádiz era la última posibilidad de refugio ante el avance de las tropas napoleónicas; después de ella, sólo quedaba trasladarse a las Islas Canarias o a las colonias americanas.

Si valoramos ese uso del “en” por el “de”, deberíamos considerar desde la óptica de la investigación gaditana lo que supuso esa presencia en Cádiz tanto para las Cortes, como para la ciudad por las especiales y críticas circunstancias que vivía la principal fuente de riqueza de los gaditanos: el comercio.



Pormenor de una vista de Cádiz a mediados del siglo XIX. Cortesía de Luis de Mora-Figueroa.

En cuanto a lo primero, la población refugiada en la ciudad se encontró con una ciudad moderna, casi pudiéramos decir de nueva construcción. Desde la segunda mitad del siglo XVIII la actuación de los gobernadores, en especial el conde de O'Reilly y Joaquín de Fondesviela, y el Ayuntamiento habían transformado la ciudad con la construcción y urbanización de nuevas zonas –el barrio de San Carlos, por ejemplo–, existían buenas ordenanzas de policía urbana, contra incendios, alcantarillado... El ser una ciudad de paso para los que iban para América la dotó de una capacidad añadida para albergar un alto número de transeúntes: las casas de los ricos comerciantes eran amplias y dotadas de todas las comodidades –Iribarren, Sebastián Martínez, Colarte...–; los propios conventos tenían hospicios para alojar a frailes en espera de encontrar barcos que los llevaran a sus destinos, y el número de fondas y casas de huéspedes era más alto que en muchas otras ciudades españolas. No es tarea fácil calcular el número de refugiados que llegaron a Cádiz a partir de 1810; frente a esa inmigración temporal, hubo también una pérdida importante de población, pues la colonia francesa, bastante numerosa, hubo de dejar la ciudad por razones obvias.

Pero había otros motivos que la hacían mucho más interesante y cómoda para los refugiados. De un lado, su

relativa seguridad en el frente de guerra, pues, aunque es cierto que estaba sitiada y que en ocasiones caían en sus calles algún que otro proyectil, no existía la sensación de que se corriese un inminente peligro, como sucedía cuando las Cortes estaban en la vecina Isla de León, o de que el sitio derivase en una batalla cruenta como ocurrió en Badajoz, Zaragoza o Gerona. En segundo lugar, lo que parecía una ciudad sitiada no era en verdad tal, pues la libertad de navegar hizo que en ningún momento quedase desabastecida, pues el tráfico marítimo siguió existiendo con Europa –en especial con el sur de Portugal–, el norte de África y América.

Por último, una ciudad rica como en aquel momento era todavía Cádiz ofrecía la posibilidad de una vida relativamente entretenida, dadas las circunstancias: los teatros siguieron funcionando con normalidad, las casas de juegos y los cafés se convirtieron en lugares de encuentro y discusión, las imprentas no dejaron de publicar toda clase de libros, folletos, periódicos y hojas volanderas; en fin, las numerosas tabernas nunca estuvieron desabastecidas...

Qué duda cabe que lejos de Madrid pocas ciudades españolas como Cádiz ofrecían las ventajas estratégicas, económicas, militares, políticas y de toda índole, para que “en” ella se instalara la Corte.

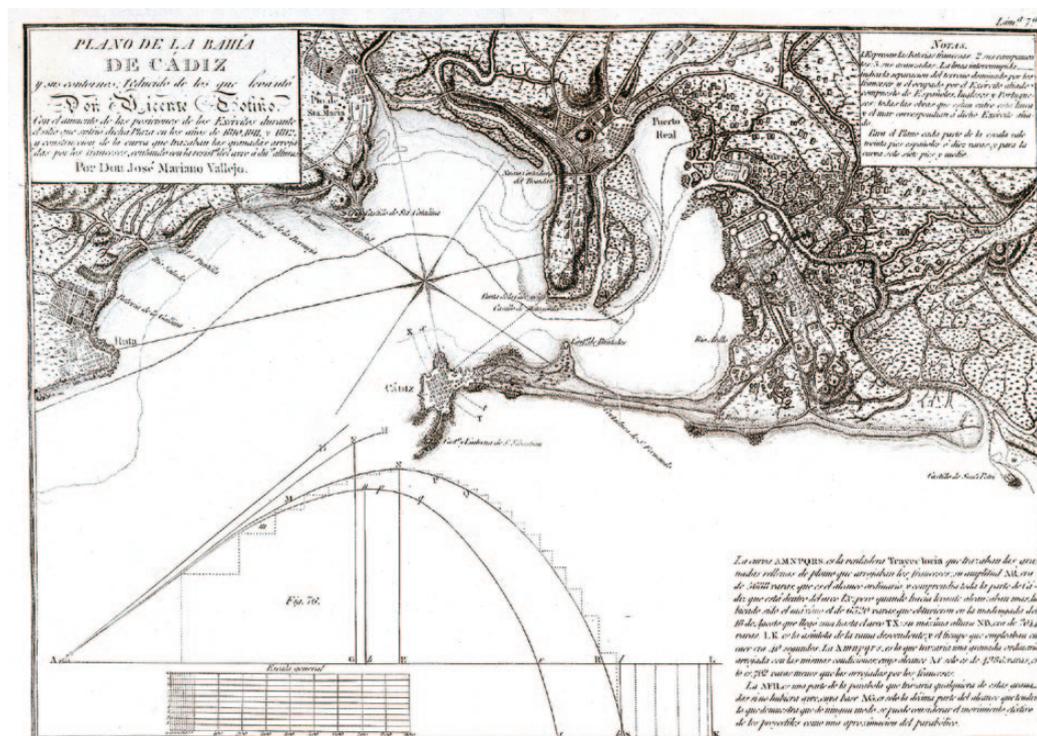
Sin embargo, desde el punto de vista de la propia ciudad las cosas se veían de una manera bien diferente: las guerras revolucionarias de fines del siglo XVIII habían supuesto un duro golpe al comercio. Muchas casas comerciales se vieron abocadas a una quiebra inminente. La guerra napoleónica y las noticias que llegaban de las revoluciones americanas, en especial las procedentes de Buenos Aires, no presagiaban tiempos mejores. Quizás los comerciantes gaditanos veían en aquellas Cortes el comienzo de una reforma de todo el sistema político español que diera estabilidad a las relaciones comerciales tal y como habían tenido lugar hasta ahora, que les había permitido llegar a ser el puerto donde se concentraba las relaciones comerciales de Europa y América.

Desgraciadamente no iba a ser así. Las Cortes en Cádiz no dejarían de ser sólo un paréntesis, tanto en la historia de España, que tuvo que apechugar de nuevo en 1814 con el absolutismo monárquico, como en la de Cádiz, que, al quedarse vacía de la abundante población que había convivido entre sus muros, experimentaría de nuevo la sensación de decadencia

económica de la que todos venían hablando desde fines del siglo XVIII y a la que todos temían, pero de la que no veían una solución que no podía ser ni rápida ni fácil. Con el importante añadido a partir de 1815 de la animosidad personal de Fernando VII contra ella, precisamente por albergar el Congreso Nacional que había promulgado la Constitución de 1812.

Sin embargo, las Cortes tuvieron una huella, quizás inesperada, en la historia futura de la ciudad que las había acogido casi cuatro años. Cuando en el Trienio Liberal se discutió por una comisión nombrada al efecto la distribución geográfica de España en provincias y la elección de las futuras capitales de las mismas, pesó en el ánimo de los miembros que la componían –entre ellos el gaditano Vargas Ponce– que Cádiz, ya para entonces un símbolo del liberalismo español, debía ser la capital de la provincia de su nombre. Tal cosa no podría ser llevada a cabo hasta 1833, después de la muerte del monarca que tan poco aprecio le tenía. La ciudad que había sido hasta entonces un centro comercial, financiero y marítimo, pasó a ser también, y cada vez más, una capital administrativa. 

Plano de la Bahía de Cádiz con la posición de los ejércitos y la trayectoria de las granadas disparadas por los franceses durante el sitio de la ciudad desde 1810 a 1812, por J. Mariano Vallejo. Biblioteca Nacional de España, Madrid.



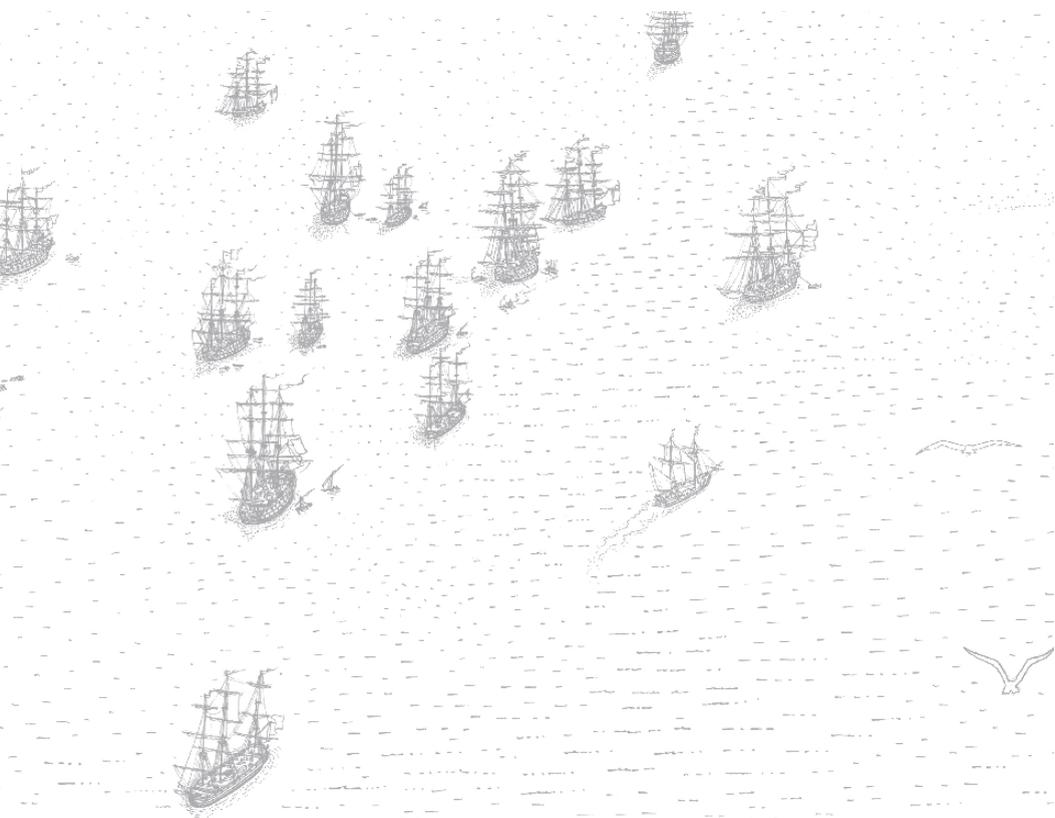


Lámina desplegable:

Cádiz de la Constitución. 1812. Localizaciones

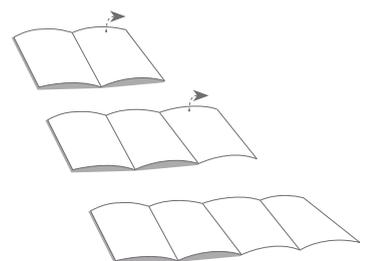
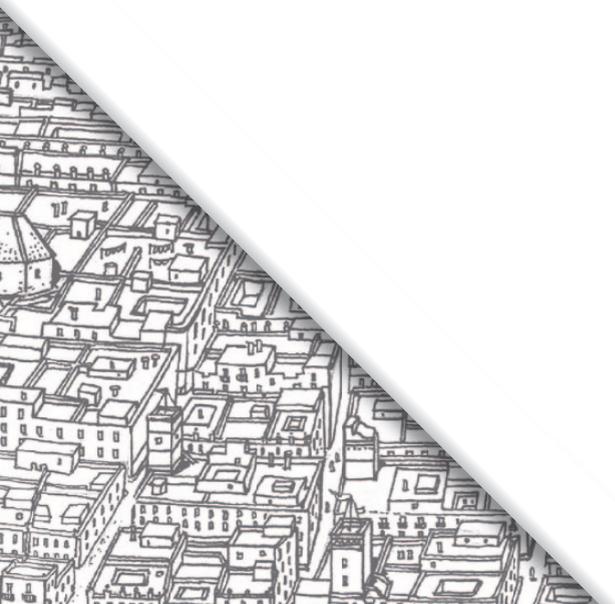
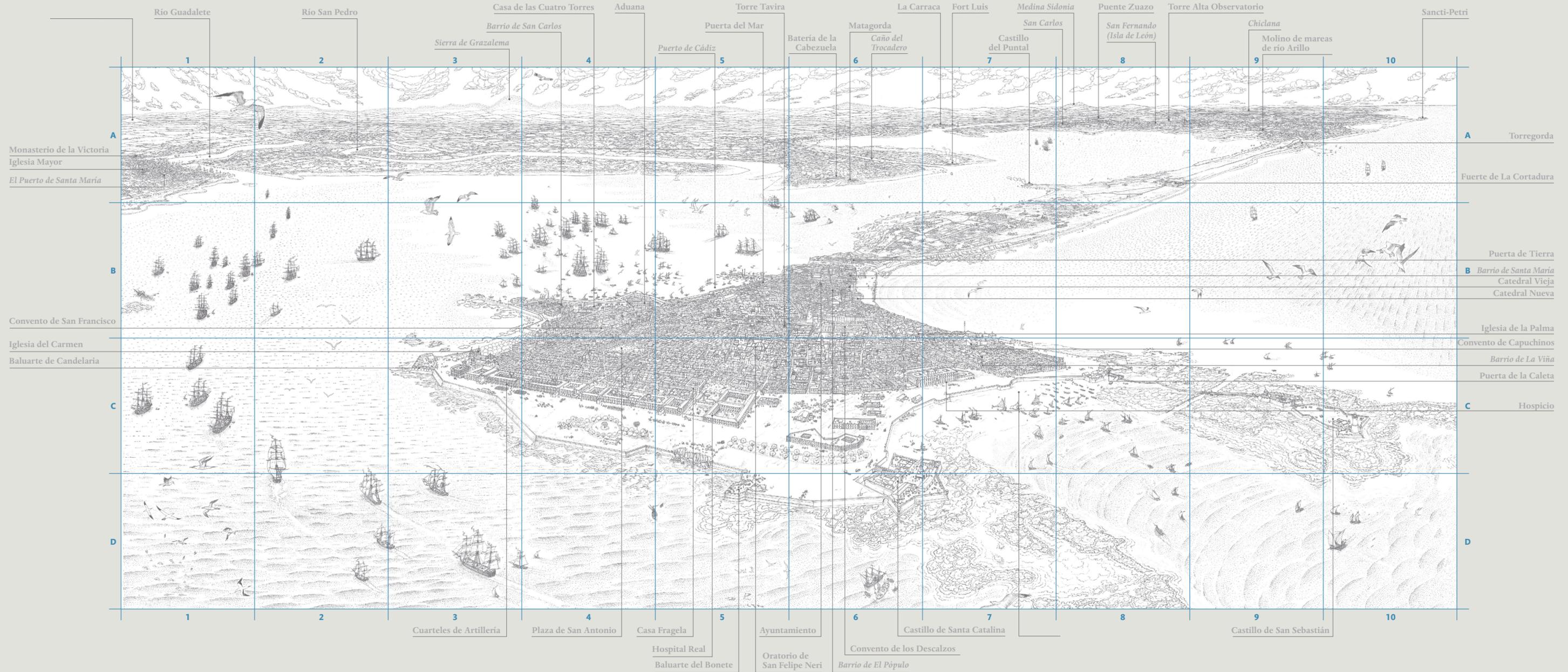


Lámina:
Cádiz de la Constitución. 1812. Localizaciones.



EN LA LÁMINA SE IDENTIFICAN LOS LUGARES MÁS SIGNIFICATIVOS DE CÁDIZ EN 1812, PRESENTÁNDOSE ASÍ MISMO A LA DERECHA UNA RELACIÓN DE LOS ELEMENTOS DE MAYOR INTERÉS MENCIONADOS EN LOS CINCO CAPÍTULOS TEMÁTICOS DE ESTE LIBRO. JUNTO A CADA ELEMENTO SE INDICA LA REFERENCIA –UNA LETRA SEGUIDA POR UN NÚMERO– PARA PODER SITUARLO CON FACILIDAD POR MEDIO DE LA CUADRÍCULA QUE SE SUPERPONE A LA LÁMINA.

Agua y Territorio		
Caños, marismas, esteros	A1-A9	
Río Guadalete	A1-A2	
Río San Pedro	A2-A5	
Flecha litoral de Levante	A2-A5	
Bahía antigua	A1-A3	
Bahía Interna	A6-A9	
Bahía Externa	B1-B5	
Banda del Vendaval	B6-B7	
Istmo de Cádiz	B6-B7, A8-A9	
Sancti Petri	A10	
La Carraca	A7	
Puente Zuazo	A8	
Sierra de Grazalema	A3-A4	
Campiñas	A1, A3-A8	
Poblaciones		
El Puerto de Santa María	A1	
Puerto Real	A6	
San Fernando (Isla de León)	A8	
Medina Sidonia	A8	
Chiclana de la Frontera	A9	

Agua y Naturaleza		
Fauna marina	D1, D5	
Áreas de marisma	A2-A9	
Piedra ostionera	C8-C10, D5-D8	
Estuario del Guadalete	A1-A5	
Planicies mareales	A6-A9	
Playas y cordones arenosos	A2-A5, A8-A10	
Acantilados	B6-B7	
Marisma de los Toruños	A3-A4	
Salinas	A2, A7-A9	

Agua y Ciudad		
Acueducto del Tempul	A8-A9	
Plaza de San Antonio	C4	
Vertido de basuras	D6	
Azoteas	B4-B6, C4-C7	
Paseos del borde amurallado	B3-B4, C3-C8	
La Caleta	C7-C8	
Convento de San Francisco	B4	
Faro de San Sebastián	C10	
Torres mirador	B4-B6, C3-C7	
Naufrajos	B1, D6	
Árboles exóticos	B4, C5	

Agua y Economía		
El puerto	B4-B5	
El muelle	B5	
Caño del Trocadero	A6	
Reparación naval	B4	
Matagorda	A6	
Navíos de línea	B1, B4, C1, D3	
Naves menores	B4-B5	
Embarcaciones de pesca	C7-C9	
Pesca, marisqueo	B6, D7	
Almadrabas	A9-A10	
Molinos de marea	A9	
Huertas	B6-B8	
Rescate de pecios	D6	

Lugares y Edificios		
Barrios del Pópulo y Santa María	B6	
Barrio de la Viña	C7	
Campo de las Balas	C6	
Puerta de Tierra	B6	
Fuerte de Puntales	A7	
Fuerte de Cortadura	A8	
Fuerte de Matagorda	A6	
Fuerte de San Luis	A7	
Torre de Tavira	B5	
Torre Gorda	A9	
Torre Alta	A8	
Oratorio de San Felipe Neri	C5	
Iglesia del Carmen	C3	
La Aduana	B4	
Real Colegio de Medicina y Cirugía	C5	
Real Población de San Carlos	A7-A8	

Carta del dibujante



Aún no era un grumete cuando contemplaba arribar fascinado al puerto de Cádiz aquellas expediciones científicas que al modo de la de Malaspina, traían consigo de tierras lejanas, además de plantas y frutos desconocidos, bellísimas láminas, mapas y nuevas cartografías.

Así que cuando me propusieron embarcar como dibujante de a bordo en una nueva expedición organizada no dudé un instante en decir que sí. Recuerdo la ilusión contenida de los preparativos, la planificación, el bullicio del puerto en el embarque de pertrechos y víveres mientras iban subiendo a bordo los más contrastados hidrógrafos, naturalistas y botánicos que nos acompañaban en el viaje.

Comencé con entusiasmo mi tarea de trasladar al papel cuanto conocimiento se iba hallando en nuestra singladura. Día a día fui recopilando gran cantidad de dibujos, croquis y bocetos, que fueron dando forma a los diferentes estudios, mediciones y trabajos de campo. Fue costumbre cada cierto tiempo departir en el jardín de popa para catalogar los nuevos hallazgos y contrastar los datos de anteriores expediciones. Varios toques de campana nos daban en estos animosos debates de ideas y experiencias.

No pocos riesgos supone una aventura de esta índole. Nuestra Señora del Rosario y la pericia del capitán nos libró en toda la travesía de infortunios y naufragios. A veces, la ausencia de vientos nos hacía pasar largas temporadas sin poder tocar tierra ni avituallarnos. Al trabajo sofocante se unía la dura ración de galletas con gorgojos y guisantes secos. Sentado en el bauprés pensaba en mi mujer y mis hijos esperando en un lejano puerto. Mas todo esto se olvidaba en el instante en que un viento favorable de popa hinchaba las velas, se tensaban las jarcias y el navío rompía el azul oceánico para proseguir veloz su rumbo.

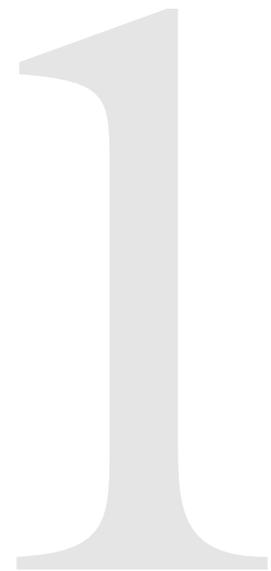
Así recorrimos islas, puertos y ensenadas hasta retornar a Cádiz en 1810. Una escuadra inglesa, ahora amiga, nos deja paso y nos informa de los graves sucesos ocurridos desde nuestra partida. Entregamos el testimonio de nuestro viaje esperanzados de que la luz del conocimiento y el viento de la libertad resistan los embates del temporal de estos tiempos, y a esta causa, amigo Sancho, “se puede y se debe aventurar la vida”.

Arturo Redondo Paz





Agua & Territorio



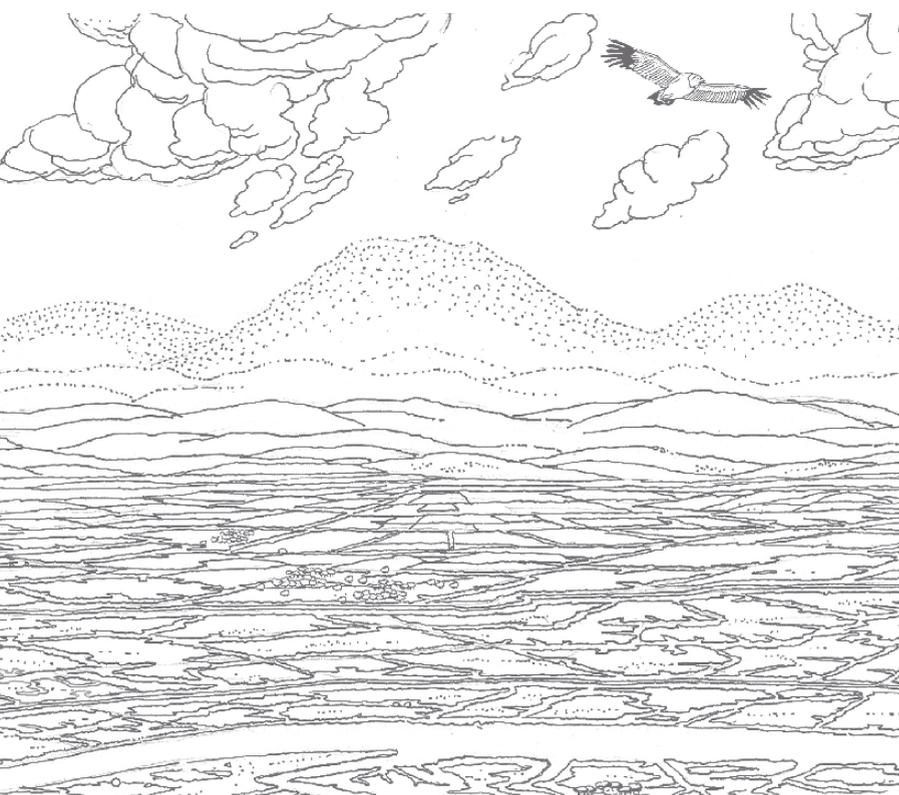
Los ríos con sus avenidas, el mar con sus tempestades ocasionales y el permanente flujo y reflujo de las mareas construyen, día a día, los paisajes de la Bahía dando y quitando cualidades aquí y allá. El hombre con inteligencia y trabajo es capaz de reconocer estos atributos y generar en función de ellos territorios habitables y productivos. Y de fondo, ese otro territorio, invisible, pero muy presente, de los pueblos allende la mar oceánica, que, como un espejo, nos devuelven nuestra imagen enriquecida con jirones de otras realidades.

Agua & Territorio



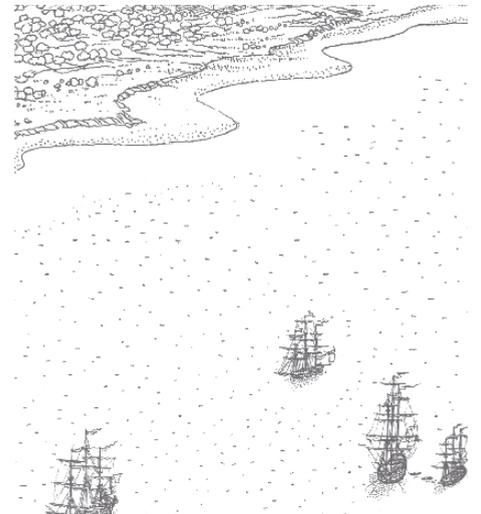
1. Un paisaje del agua.

La franja litoral es una frontera de transición entre dos mundos: el mar y la tierra. En la Bahía, esta frontera alcanza una extensión muy notable y se manifiesta en el desarrollo de una amplia variedad de ecosistemas exclusivos de este espacio que lo dotan de gran personalidad. Caños y esteros, fangos intermareales, marismas con vegetación, playas, cordones dunares... configuran el escenario natural de este ambiente costero.



2. Montañas del agua.

“Dadme montañas y os daré agua”, reza el aforismo popular. Las serranías calizas de Grazalema constituyen la primera barrera frente a las masas de aire húmedo que se adentran desde el Atlántico, lo que da lugar a uno de los focos mas lluviosos de la Península. Son las montañas del agua, generosas en manantiales, en las que el río Guadalete tiene sus fuentes. El Torreón, con 1.648 metros, es la cima más elevada de la provincia y primer punto de España que divisaban los galeones cuando arribaban de las Indias.

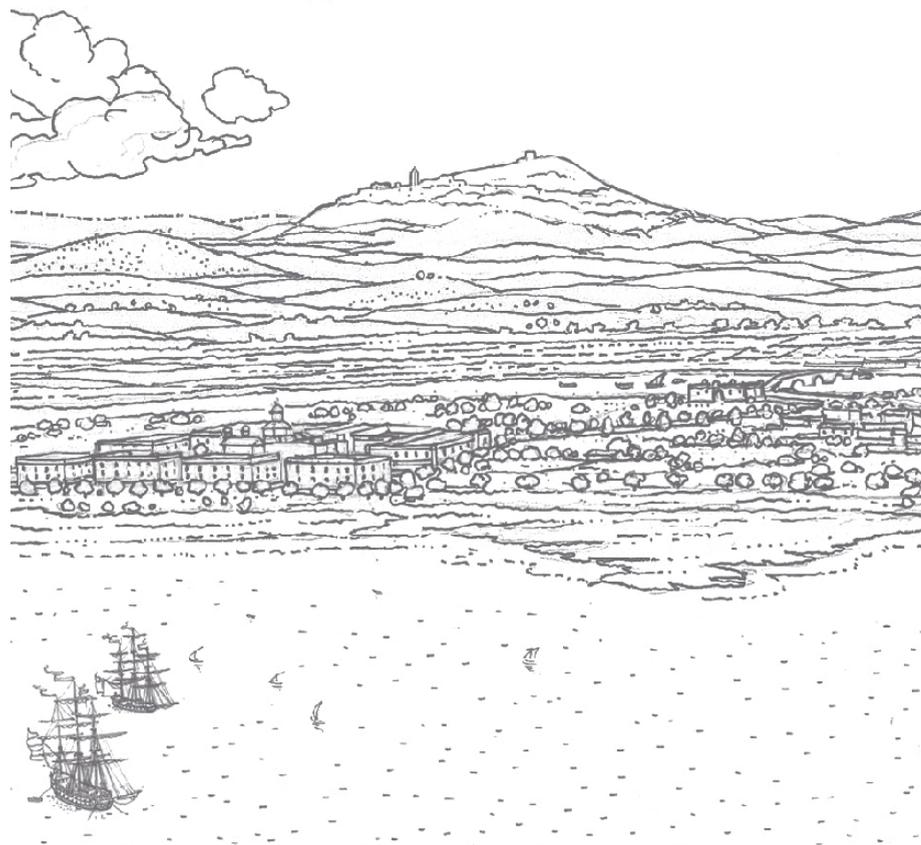


3. Tres Bahías en diferentes estados de colmatación.

El proceso de aterramiento causado por el depósito de materiales de origen terrestre y marino ha sido una constante a lo largo de la historia. Se diferencian tres sectores: una Bahía antigua –entre El Puerto de Santa María, El Portal de Jerez y Puerto Real– en un proceso avanzado de incorporación a tierra firme; el Saco Interno –a levante de Cádiz y Puerto Real– en una etapa intermedia; y la Bahía Externa –entre Rota, Puerto de Santa María y Cádiz– abierta al mar y con un espejo permanente de agua.

4. Las campiñas.

Una vasta extensión de relieves suaves y alomados se desarrolla entre las montañas y la costa. Es la campiña, un terreno en el que predominan materiales blandos de arcillas y margas, con suelos profundos y fértiles. La bondad de las precipitaciones posibilita la agricultura de secano –especialmente de cereal y viñedo– así como ricos pastizales ganaderos. Un espacio productivo con importantes núcleos, como Jerez o Medina Sidonia, cuyos excedentes agrícolas se exportan a través de los puertos de la Bahía y tienen en los vinos de Jerez su mejor ejemplo.





5. El Guadalete.

El Guadalete es uno de los principales agentes del modelado de este espacio. Sus aportes han contribuido a rellenar la Bahía en un proceso histórico intensificado por las intervenciones humanas. En la primera mitad del XVIII se cerró artificialmente la comunicación entre sus dos brazos para concentrar la corriente en uno solo y reducir los aterramientos. Desde entonces el río San Pedro es un brazo ciego de funcionamiento mareal. Las corrientes fluviomareales han depositado sedimentos arenosos entre ambas bocas dando lugar a la flecha litoral de Levante.

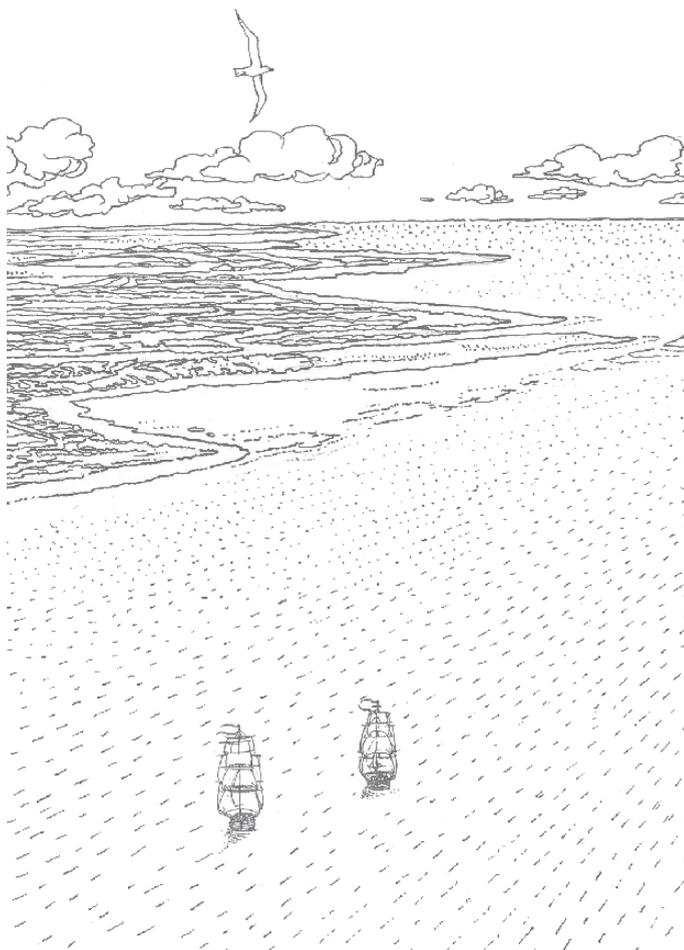
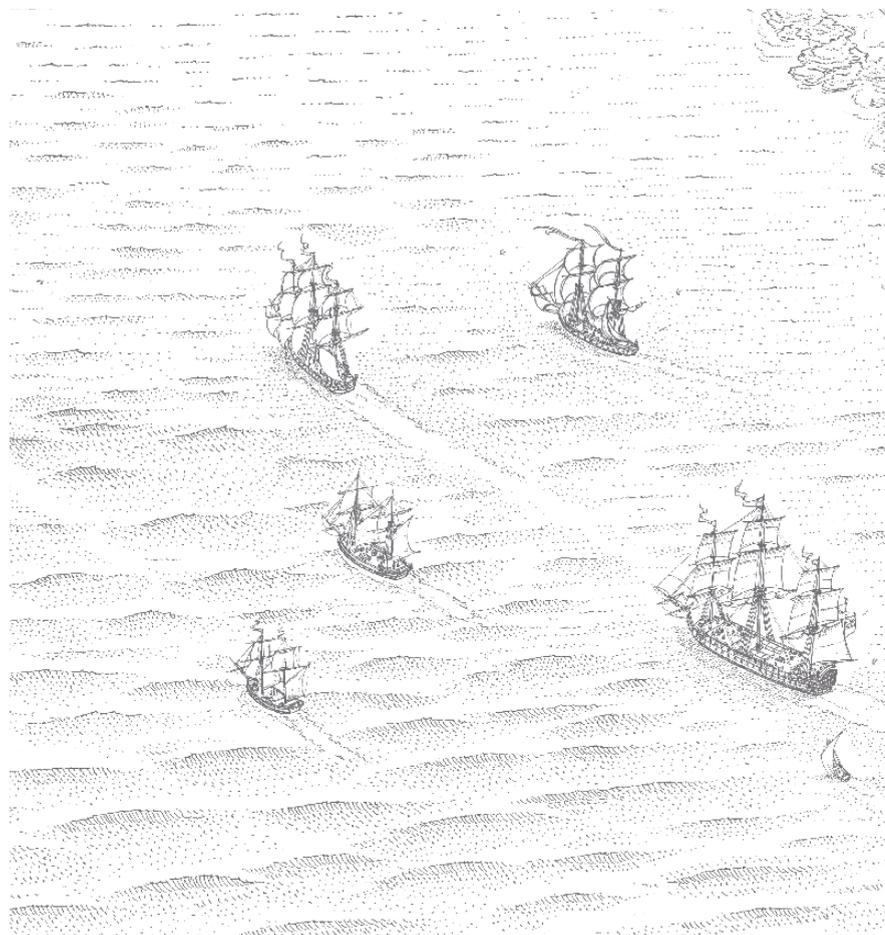


6. El mar, vía de comercio.

El agua ha sido el medio más propicio como vía para el comercio a larga distancia. Desde la Antigüedad, el ámbito de la Bahía ha sido un puerto seguro situado en un lugar privilegiado para organizar el intercambio de mercancías en la salida del Mediterráneo, en la confluencia de África y Europa, fachada del pasillo natural de comunicación con las feraces tierras del valle del Guadalquivir y del Guadalete. No es casualidad que Cádiz sea la ciudad más antigua del Occidente europeo, fundada por los fenicios hace unos 3.000 años.

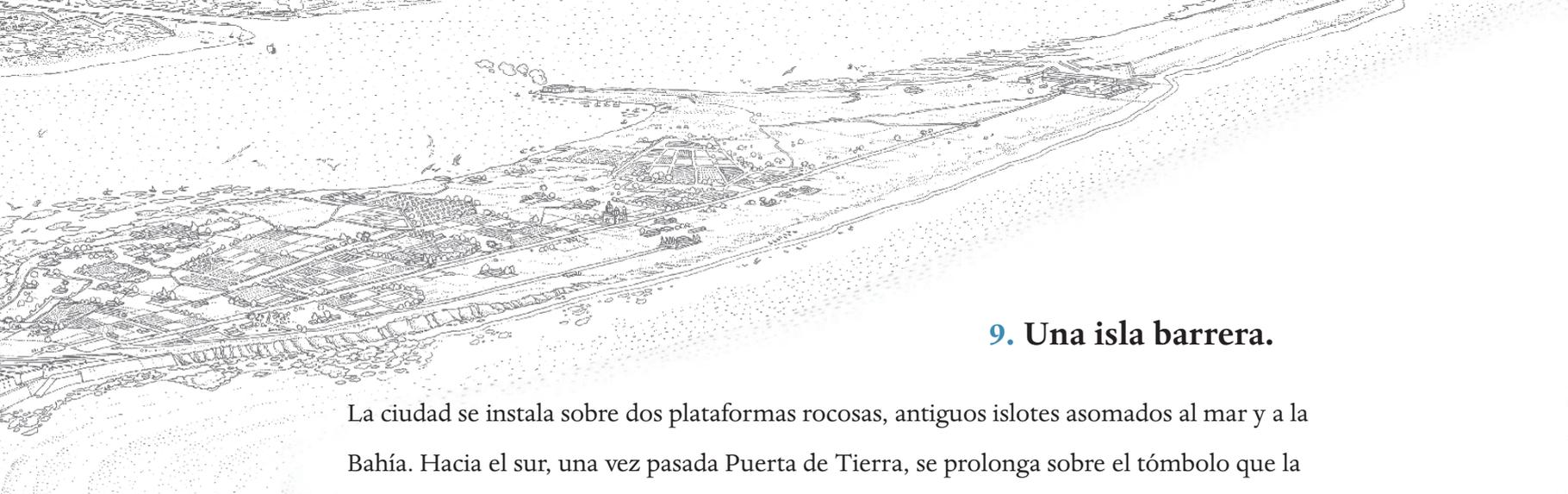
7. El mar, vía de personas e ideas.

Pero el comercio no sólo es transporte de mercancías, sino también comunicación entre personas, e intercambio de conocimientos y de ideas entre culturas. El viajero británico de la segunda mitad del XVIII Alexander Jardine (1777-1779) comentaba cómo podía percibirse en la ciudad “*una mentalidad más liberal, un carácter inclinado al buen vivir, e incluso al vicio distinto al que se notaba en el resto de la Nación*”. También unos modales más alegres, una mayor confianza, crédito y sociabilidad entre los hombres. En su opinión era debido a la riqueza y al carácter cosmopolita por el contacto con gran número de países.



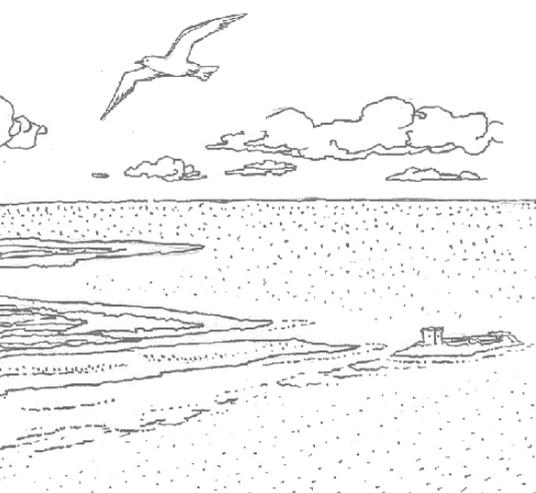
8. El mar, vía de enemigos.

Aunque el Océano ha hecho a Cádiz y es su principal fuente de riqueza también lo ha sido de amenazas. La prosperidad venida del comercio marítimo quedaba a veces ensombrecida por la arribada de flotas enemigas. Hasta tres grandes ataques (1587, 1596 y 1625) llegó a sufrir la Bahía, además de otros episodios menores con desigual fortuna. Ello obligó a construir un poderoso sistema defensivo de fortificaciones. Aunque no hay bien que por mal no venga: según Mauricio González-Gordon, el robo de miles de botas de Jerez por parte del pirata Drake en el primer asalto consolidó el aprecio de estos vinos y, con ello, su exportación a Inglaterra, convirtiéndola en su principal cliente.



9. Una isla barrera.

La ciudad se instala sobre dos plataformas rocosas, antiguos islotes asomados al mar y a la Bahía. Hacia el sur, una vez pasada Puerta de Tierra, se prolonga sobre el tómbolo que la une a San Fernando, una estrecha y recta barrera de arenas que se extiende a lo largo de 15 kilómetros. Esta estructura cierra la Bahía frente al mar abierto, lo que propicia los procesos sedimentarios de relleno por los aportes de los ríos.

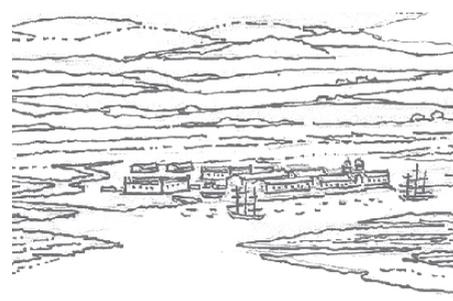
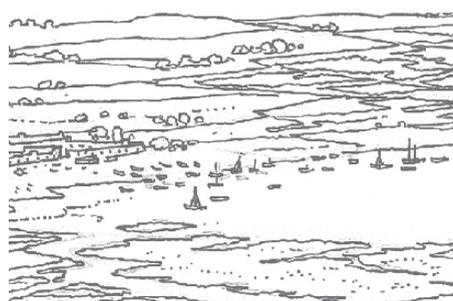


10. Sancti Petri.

Constituye un islote desde la Edad Media. En la Antigüedad, en este promontorio se edificó el templo de Hércules; por él pasó y oró el caudillo cartaginés Aníbal antes de iniciar su campaña contra la Italia romana. Más allá del islote, se encuentra la Barrosa, donde se libró en el invierno de 1811 una cruenta batalla contra las tropas napoleónicas con la intención de romper el cerco de Cádiz.

11. La Bahía, una corona de Puertos.

Una orla de poblaciones, desde Rota hasta San Fernando y Chiclana, corona sus orillas. Todas vinculadas con la actividad portuaria. Algunas tienen su origen en iniciativas del poder instituido: como El Puerto de Santa María, por Alfonso X el Sabio; Puerto Real, por los Reyes Católicos; y La Carraca, por Fernando VI. Hace siglos que las embarcaciones dejaron de arribar al Castillo de Doña Blanca, entre El Puerto y Jerez; o a la Dehesa Bolaños, el antiguo *Portus Gaditanus* romano tierra adentro de Puerto Real. En nuestros días tan sólo Cádiz sigue gozando de un tráfico portuario de importancia, amén de las bases navales de Rota y La Carraca.



12. La batalla de los vientos.

Las condiciones atmosféricas de la Bahía se caracterizan por un régimen antagónico de vientos de poniente y de levante. Los primeros vienen “de fuera” o sea, de mar abierta y de ahí su apelativo de “Foreño”. Están cargados de humedad y traen expectativas de lluvia, como puede observarse en la representación de la lámina, con nubes. Al contrario sucede con el Levante, un viento cálido de origen mediterráneo que tras pasar por tierra se reseca para convertirse en el agostador “Solano”.

13. La fuerza del mar.

La fachada sur de la ciudad, conocida como la Banda del Vendaval, está expuesta a los embates del oleaje y a la furia de los temporales. Antonio Ponz (1783), decía que *“el mar de mediodía era el enemigo inexorable de Cádiz, y no parece sino que de las remotísimas costas de América viene enfurecido para dar con esta ciudad en la profundidad de sus olas”*. La plataforma natural de rocas que tenía a sus pies disipaba con su rompiente la energía del mar y frenaba la erosión. Esta protección se debilitó por la extracción de piedras, por lo que, se acometió un proyecto, acabado en 1791, que incluyó la construcción de un nuevo arrecife artificial.

Pronto se ve el alto valor estratégico del único paso terrestre a la ciudad y la necesidad de su defensa frente a los ataques procedentes de tierra, pero también del mar. Después del infructuoso intento de Drake en 1587 de desembarcar y arrasara la ciudad y los pueblos de la Bahía, Felipe II manda reforzar ambos extremos del puente con baluartes artillados y dotarlos de guarnición. Lo que no pudo Drake lo consiguió, con todo, el conde de Essex en 1596. En 1625 lo intentarán una vez más, ésta sin éxito.

Como apoyo al sistema de fortificaciones se construyeron una serie de edificios de administración, alojamiento y servicios. Pero estas construcciones no sólo tenían carácter militar, Zuazo era el único acceso por tierra y esto lo convertía en aduana donde se controlaba el paso de mercancías. También habría ventorrillos al servicio de los viajeros.

Cristóbal de Rojas ejecuta las órdenes de Felipe II. Es el ingeniero militar más preparado del momento con intervenciones en todo el litoral de España. Diseña dos baluartes, uno avanzado, con un muro defensivo que da paso a través de un doble rastrillo al camino, y baterías a ambos lados así como en los costados para prevenir ataques por las salinas o por el río. En el otro extremo, en la Isla de León, el baluarte está rodeado por un foso conectado al caño; cuenta con rastrillo exterior e interior y está defendido por baterías.

Los romanos son capaces de superar las dificultades de una conexión permanente entre la ciudad portuaria y el interior. La Vía Augusta incorpora *Gades* al Imperio salvando miles de hectáreas de marisma inundable y caños de marea dominados por intensas corrientes. Probablemente este camino, auténtica columna medular de la provincia Bética, se construyó sobre la antigua vía Heraclea púnica.

En Cádiz se da por descontado desde 1810 que los franceses terminarían llegando a la ciudad, y por ello se preparan remozando y levantando, bajo la dirección del capitán de navío don Diego de Alvear y Ponce de León, un militar ilustrado, que habla siete idiomas, y con larga experiencia en la Armada en América. Diseña un complejo sistema defensivo, centrado en el puente, que prueba su eficacia frente a las tropas del mariscal Víctor al resistir las acometidas de los temidos dragones que han cruzado sin oposición la Península.

La importancia del Puente Zuazo para el comercio gaditano es relativa. La ciudad se abastece fundamentalmente por mar, los bienes y mercancías que llegan por mar desde América, salen por mar para el resto de Europa. Otra cosa es el caso de La Isla con una población creciente y sin salida directa al mar. La localización de los astilleros e instalaciones de la Armada acentúan la importancia del puente.

Los barcos tradicionales de transporte de sal de la Bahía jugaron un activo papel asegurando el control de caños y esteros frente a posibles ataques. En los *candrays* se embarcaban partidas de escopeteros para dar emboscadas y ataques por sorpresa a las tropas francesas.

A diferencia del resto de vanos del puente, con arcos de piedra, el hueco central estaba cerrado mediante una estructura desmontable de tablas de madera. Ello posibilitaba abrir el puente al paso de embarcaciones con arboladura o cerrar el acceso ante un eventual ataque.

Caños, esteros y multitud de canales conforman el sistema de drenaje y circulación del agua en estas marismas mareales. Esta intrincada red hidrográfica redistribuye los materiales, nutrientes y energía por todo el estuario manteniendo su funcionalidad y productividad biológica. Los niveles topográficos menores, como las orillas de caños y el lecho de los esteros, al estar sumergidos por la marea más tiempo permanecen desnudos de vegetación desarrollada. A mayor altura el terreno inundable es colonizado por una cerrada formación vegetal de especies halófilas adaptadas a estas condiciones tan particulares.

El declinar de la civilización romana se extiende a muchas de sus obras, el acueducto y el antiguo paso de Sancti Petri desaparecen para convertirse en un paso de barcas que aprovechan los restos de los pilares para facilitar el trasiego. Luego, Juan II cede *“la casa de la puente y la barca”* a su criado Juan Sánchez de Zuazo, oidor mayor del Consejo del Rey. Ante las protestas de la ciudad que perdía el privilegio de nombrar a los alcaldes del puente, el rey limitó la posesión a Juan y a su hijo Pedro.

El puente Zuazo

El puente junto al camino son, probablemente, las más tempranas expresiones de la intervención del género humano en el paisaje para transformarlo a su interés. Con ellos se facilita la comunicación, se acortan las distancias y permite el comercio. El puente se levanta para salvar el obstáculo que representa un río no vadeable o un angosto cañón. En el caso que nos ocupa el puente y el camino asociado, se construyen para unir toda una isla al continente. La dificultad a superar es un ancho y profundo caño de marea y un extenso cenagal fangoso, batido por el viento y permanentemente húmedo por la presencia del mar.

Los romanos fueron los maestros en el arte de la ingeniería asociada a la obra pública, a ellos se les atribuye el primer cierre o conexión del caño de Sancti Petri que aseguraría el acceso por tierra a *Gades*, lo que parece más que verosímil, ya que existen evidencias físicas de la traída de agua por un acueducto desde los lejanos manantiales de Tempul con el mismo trazado del camino y del puente que ha llegado hasta nosotros.

El puente que vemos, o “la puente” ya que antiguamente gozaba de esta femenina condición, es el resultado de una abundante y compleja superposición de intervenciones de diverso calado de las que se tiene cumplida información desde la Edad Media y del efecto destructor combinado del hombre y el tiempo en el último siglo.

Sin duda su momento estelar lo alcanzó a comienzos del XIX al jugar un papel contrario para el que fue concebido: impedir el paso a las tropas francesas que pretendían tomar el control de la ciudad de Cádiz y hacerse con el gobierno de la nación entera.

Cádiz y la cartografía de antaño

Fair Cadiz, rising o'er the dark blue sea!

Cádiz y su Bahía son sin duda uno de los lugares de la Península Ibérica, y aún del Occidente europeo, que ha sido objeto de mayor número de representaciones cartográficas durante un lapso temporal más prolongado. Una fehaciente confirmación de sus orígenes tempranos y su inveterada importancia.

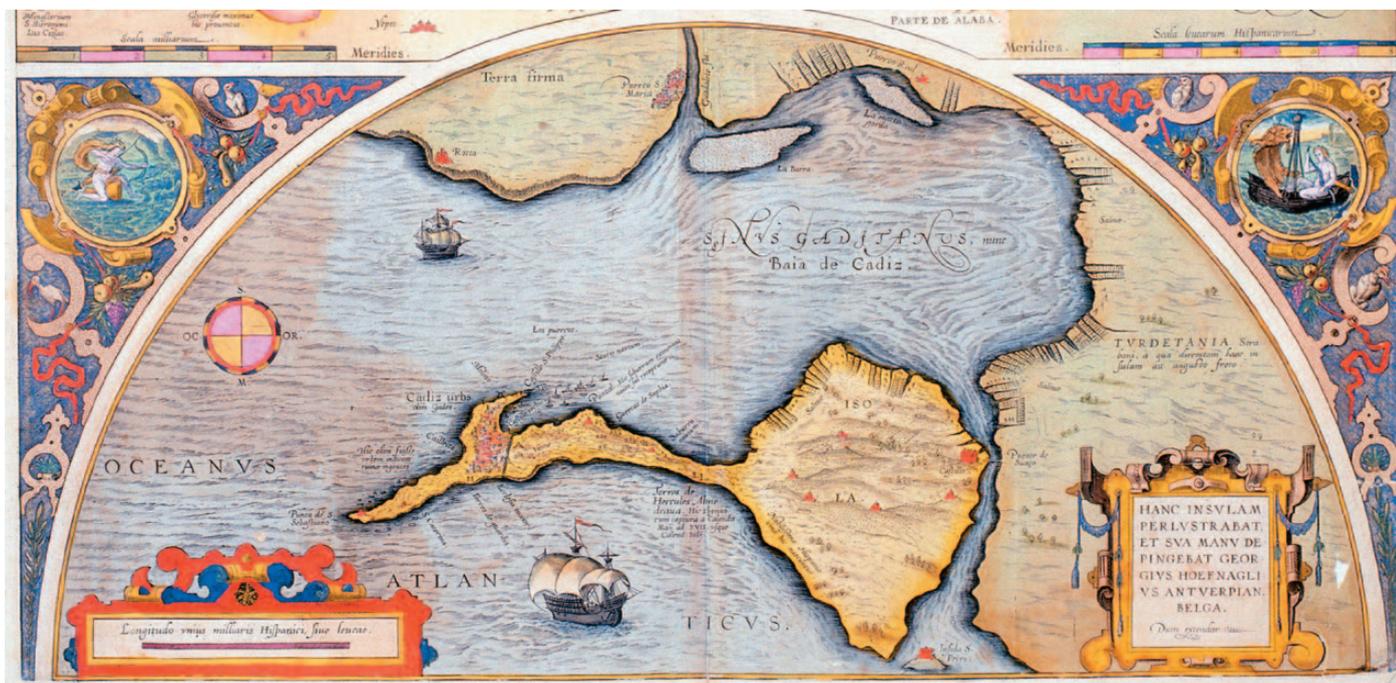
La ínsula gaditana, designada como *Gadira* o *Gades*, aparece con destacado protagonismo en los mapas de la tradición clásica grecolatina derivados de la obra del geógrafo alejandrino Claudio Ptolomeo, que, elaborada a mediados del siglo II d. C., constituyó el

eje de la cartografía científica hasta la Edad Moderna. Más tarde, mientras la presencia de otras ciudades se reduce al mínimo o desaparece, *Gades* vuelve a ser un lugar común en multitud de los diagramas cartográficos cristianos de la Edad Media, como los llamados mapas de T en O de San Isidoro de Sevilla, en los que señala los confines de Occidente entre el *Mare Magnum* –Mediterráneo– y el Océano, el mar tenebroso que rodeaba un mundo plano y circular formado sólo por Asia, Europa y África.

Detalle del mapa de la Península Ibérica según Claudio Ptolomeo, en una versión de su *Cosmographia* compuesta en Italia en el siglo XV. La "isla de Gadir" –*Gadira Insula*– avanza ante las costas de la *Ispania Betica*, a la salida del "Estrecho de Hércules", como principal hito a orillas del Océano o "Mar Exterior" donde terminaba el mundo conocido de la Antigüedad. Las exageradas proporciones de la isla enfatizan su importancia, al igual que se hará en las cartas náuticas de la zona hasta comienzos del siglo XVIII.

Biblioteca Nacional de España, Madrid.





La Bahía de Cádiz, grabado del atlas *Theatrum orbis terrarum* de Abraham Ortelius, Amberes, 1584. Basado en un dibujo sobre el terreno del flamenco Joris, es el primer mapa impreso dedicado específicamente a Cádiz. Durante décadas sirvió de modelo para otros mapas y cartas. En las leyendas se indican dos de los principales recursos del área gaditana: la sal que cargan numerosas naves en el Puntal y las almadrabas para la pesca del atún que se calan junto a las torres de Hércules. Biblioteca de Andalucía, Granada.

Con un carácter menos simbólico y más geográfico, la isla de Cádiz es también una referencia ineludible de la cartografía árabe medieval, marcando el extremo occidental de los territorios conocidos, según se aprecia en los mapas del ceutí al-Idrisi, de mediados del siglo XII. La necesidad pragmática de reconocer los rasgos y posición del litoral gaditano se manifiesta asimismo en su reiterada presencia en las cartas portulanas que desde la Baja Edad Media sirven de instrumento de guía para marinos y navegantes.

Es, con todo, en la Edad Moderna, al coincidir el ascenso de Cádiz como pieza clave de las rutas atlánticas con la expansión de la cartografía en general, cuando el área gaditana pasa al primer plano de atención de todo tipo de mapas. Su valor estratégico en el orden naval, mercantil y militar fomenta, por un lado, la realización de mapas y vistas de Cádiz por organismos de la Corona y cartógrafos españoles y, por otro, una ingente producción foránea que hace de la ciudad y la Bahía uno de los motivos más frecuentes

de la cartografía europea. No es de extrañar, así, que Cádiz sea una de las primeras ciudades españolas que cuenten con una vista fidedigna de propósito descriptivo –un dibujo anónimo de 1513–, y que también sea de las que antes se incluyeran en los atlas impresos a fines del siglo XVI, cuyos grabados fueron el principal vehículo de difusión de los conocimientos cartográficos de su tiempo.

En este caudal de cartas y planos centrados en Cádiz se distinguen, en primer lugar, las representaciones territoriales y marítimas en las que se consignan con más o menos detalle, según su particular intención, las sondas y calidad de fondos y orillas, la posición de piedras y arrecifes, los enfilamientos para recalcar en la Bahía, las líneas de costa y trazado de caños y esteros, y, por supuesto, la ubicación de fondeaderos, muelles y defensas, junto con esquemas y croquis de los núcleos urbanos, ya que, en un elevado porcentaje de los casos, solía primar una múltiple intención utilitaria náutica, mercantil y militar.

En el gradual perfeccionamiento de la cartografía gaditana al compás del auge de la ciudad, la cúspide se alcanza en la segunda mitad del siglo XVIII, cuando la Bahía se convierte además en un potente foco de producción cartográfica gracias a la actividad de las instituciones, hidrógrafos e ingenieros de la Real Armada que aquí concurren. Si las cartas holandesas y francesas de Cádiz de los siglos XVII y XVIII denotan ya una calidad apreciable, las que realiza en la década de 1780 el gaditano Vicente Tofiño, director de la Escuela de Guardias Marinas, a base de triangulaciones y levantamientos científicos, no tienen rival, y quedan como modelos fundamentales para toda la cartografía posterior de este área, nacional y extranjera. Aportación a la que se suma el hecho de que Tofiño y sus colaboradores culminasen igualmente la completa renovación de la cartografía de todo el litoral de la Península.

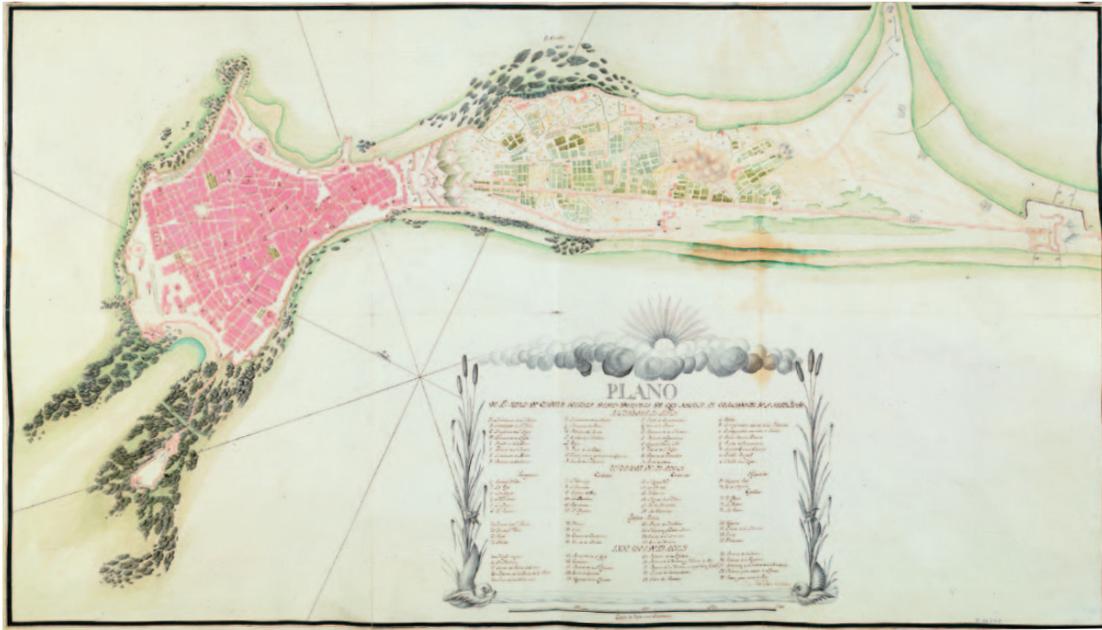
En segundo lugar se señalan las representaciones, más parciales, que se ciñen a la propia ciudad y sus edificios, en su mayoría plantas manuscritas de ingenieros para estudios y proyectos de dispositivos defensivos u otras iniciativas, como intervenciones urbanísticas o la

construcción de edificios públicos. Planos que se multiplican, como la misma prosperidad gaditana, en los años centrales del XVIII, y de nuevo a comienzos del XIX ante las acuciantes amenazas de conflicto, circunstancias que han hecho posible que la fisonomía urbana de Cádiz pueda documentarse de manera exhaustiva en los momentos del sitio francés y la proclamación de la Constitución... Días cuando también Lord Byron publicaba –precisamente en marzo de 1812– las primeras estrofas de su *Peregrinación de Childe Harold* cantando este espíritu de libertad: ¡Adiós, bella Cádiz!; Si, un largo adiós! / ¿Quién puede olvidar cuánto han resistido tus muros? / Cuando todos se cambiaban sólo tú fuiste leal / La primera en ser libre y la última en claudicar... Glorias fugaces que pronto dejaron atrás las esperanzas ilustradas y liberales –Fernando VII restablece el absolutismo, se pierde la mayoría de las colonias americanas, se instaure una profunda crisis...–, despejando el camino a la melancolía romántica de una ciudad en declive.

En adelante, más que los manuscritos de proyectos, en Cádiz hacen fortuna los planos impresos de las guías de forasteros y las estampas costumbristas y pintorescas de los libros y álbumes de viajes.

Plano manuscrito de la Bahía de Cádiz en 1743 por el ingeniero Joseph Barnola. Buena muestra de la abundante cartografía de carácter científico que se produce sobre el enclave gaditano a lo largo del siglo XVIII, representa con gran fidelidad y detalle el conjunto de la Bahía y sus contornos. Se observan con claridad los emplazamientos urbanos, cauces de ríos y caños y la considerable extensión que ya habían alcanzado por entonces los tajos de las salinas junto al Guadalete y entre Puerto Real y la Isla de León. Museo Naval, Madrid.



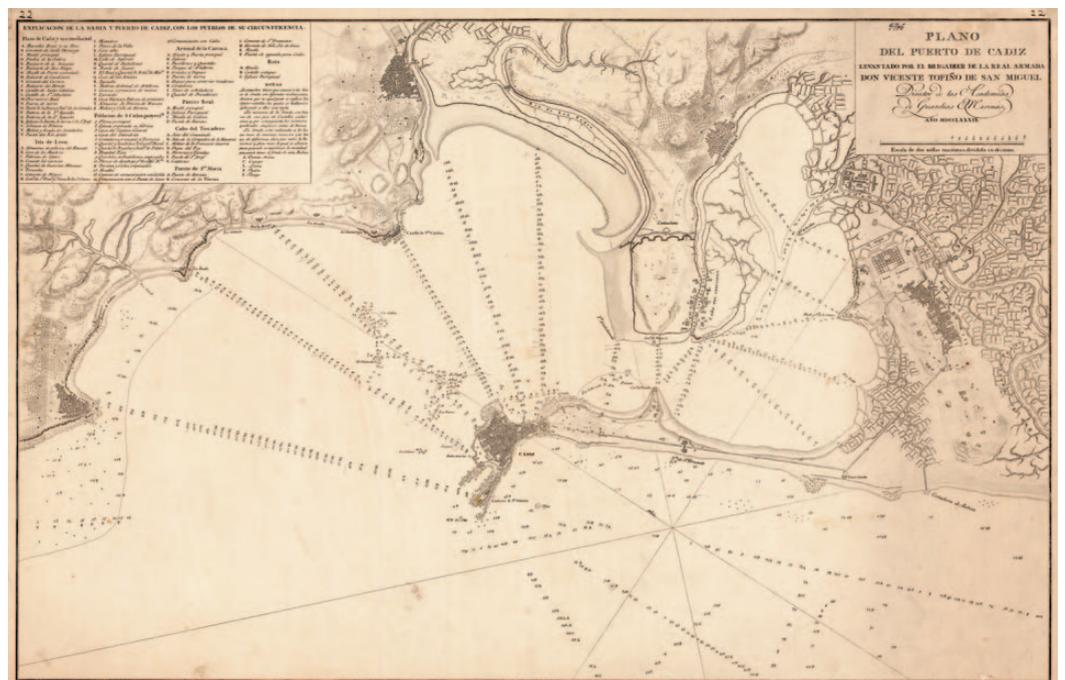


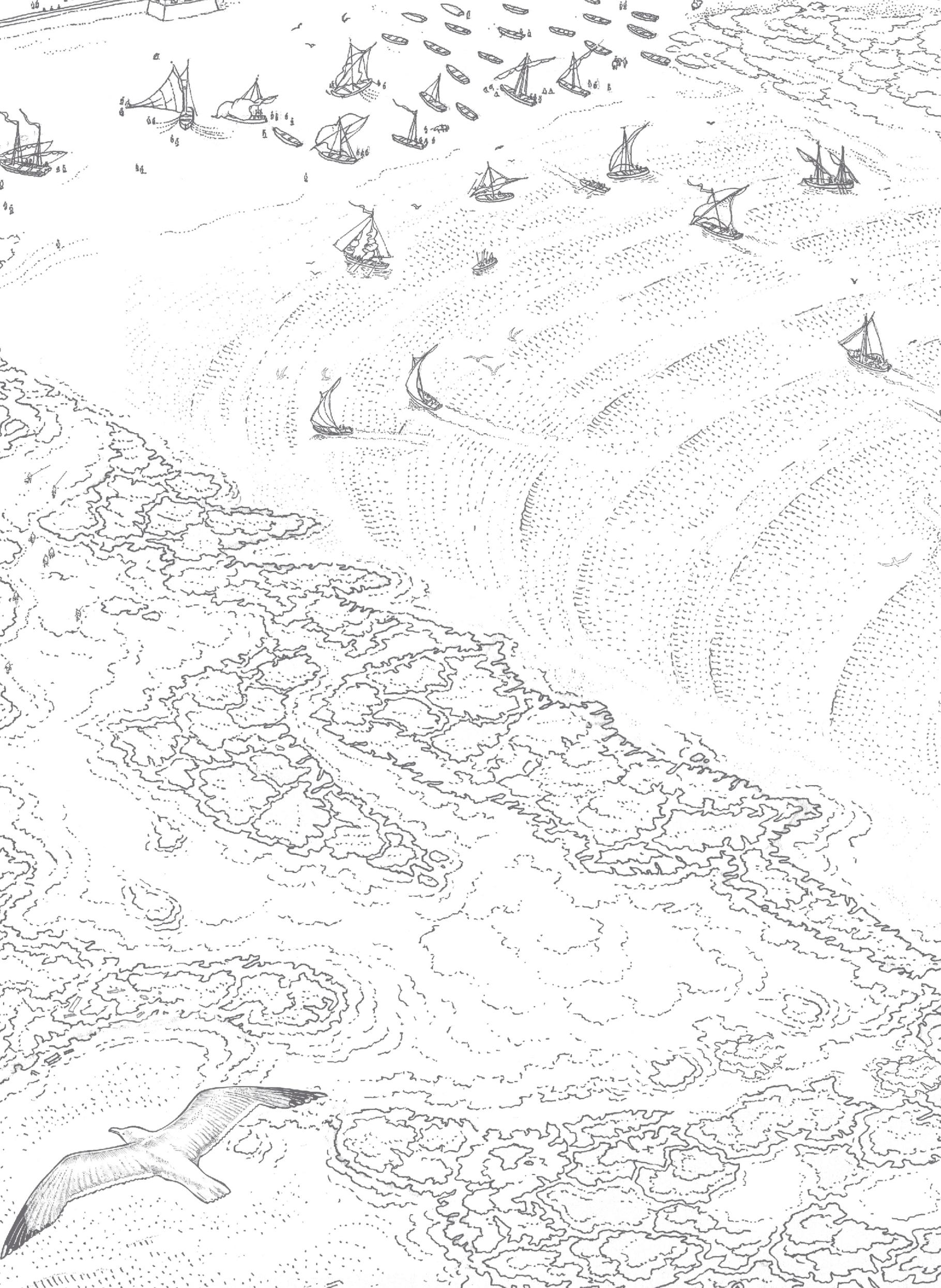
Plano de la plaza de Cádiz y de los fuertes dependientes de ella... José Díez de Bulnes, hacia 1812. En esta pormenorizada representación de la ciudad gaditana en las decisivas fechas del sitio francés se aprecia la compacta densidad del entramado urbano y el vigoroso dispositivo de castillos, baluartes y murallas que lo defendía. Con la precisión propia de los planos delineados por los ingenieros militares, reseña asimismo los accesos terrestres, arrecifes costeros y huertas extramuros. Biblioteca Nacional de España, Madrid.

En tercer lugar, las representaciones de antaño de Cádiz cuentan con un interesante y nutrido capítulo de mapas “históricos” propiamente dichos, es decir, destinados a reflejar el cúmulo de sucesos de su agitada historia moderna, de una resonancia y frecuencia sin apenas parangón en el resto de las ciudades andaluzas:

desde el ataque de Drake en 1587, el saqueo de 1596, la intentona de 1625 y la acometida angloholandesa de 1702, durante la Guerra de Sucesión española, al sitio del ejército francés y los acontecimientos que fermentaron en Cádiz y la Bahía entre 1810 y 1812.

Plano del puerto de Cádiz... por el brigadier don Vicente Tofiño de San Miguel, 1789. Aunque tenga inscrita esta fecha, se trata de una edición posterior, pues, a diferencia de la primera, muestra ya el caño de la Cortadura, excavado en la Guerra de la Independencia. En este preciso levantamiento se recogen todos los pormenores de la Bahía en su etapa ilustrada y constitucional: castillos, murallas, torres y otras defensas, ciudades y villas, la población de San Carlos, el arsenal de La Carraca y el puente Zuazo, molinos, muelles y fondeaderos, así como la configuración del territorio, recubierto de salinas, y los bajos, escollos, tipos de fondos y cifras de sondas marinas. Instituto Geográfico Nacional, Madrid.





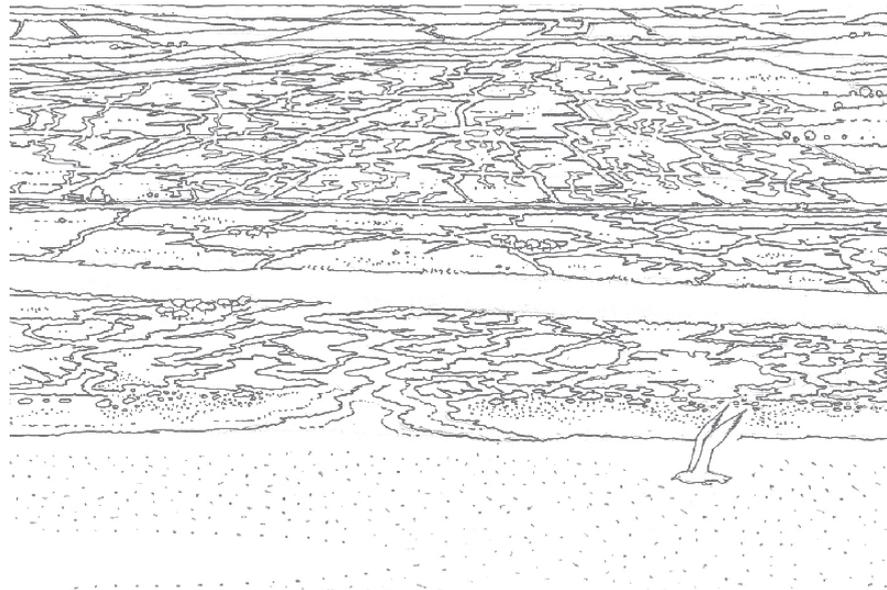
Agua & Naturaleza

El fructífero encuentro de las aguas continentales con las marinas da lugar a un espacio nuevo, original, la Bahía, donde se potencian ambos mundos para alimentar una abundancia y diversidad de vida excepcional, que se manifiesta en el mar: peces, moluscos, crustáceos; en el aire: insectos, aves limícolas, garzas, gaviotas; y en la tierra, donde se enlazan las planicies semisumergidas con los bosquetes de pinos, sabinas y enebros mediante una sucesión gradual de distintos tipos de marismas. Desde la mar penetran las borrascas que descargan sus aguas destiladas en las sierras manteniendo en funcionamiento todo el sistema.

Agua & Naturaleza

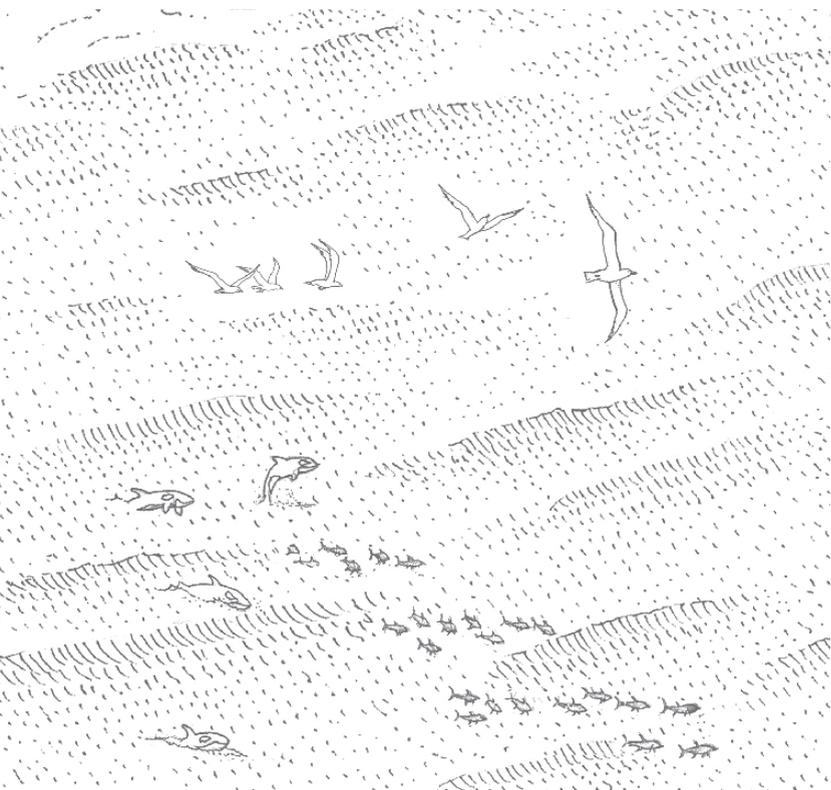
1. Una bahía fértil y productiva.

La riqueza en nutrientes aportados por las descargas fluviales en un medio litoral somero y bien iluminado en el que las mareas y los vientos garantizan la mezcla de las aguas, hacen de la Bahía un espacio de gran fertilidad. De hecho, este tipo de ecosistemas estuarino-marismeníos se encuentra entre los de mayor productividad biológica del planeta y juegan un papel crucial como zonas de alevinaje y engorde de muchas especies de interés pesquero.



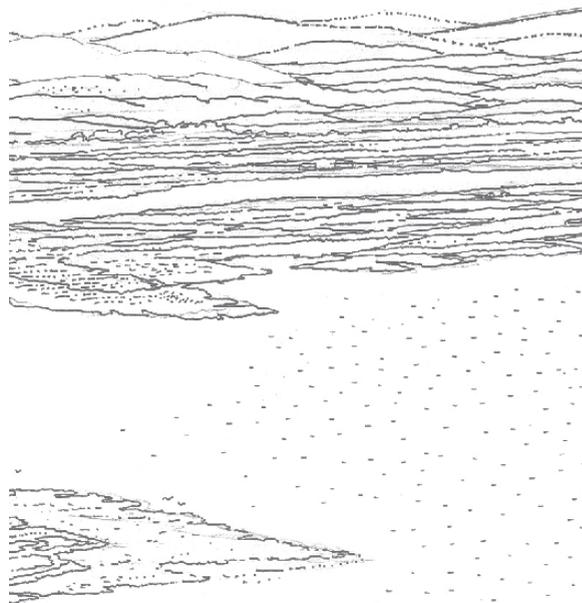
2. En la ruta de los atunes y las orcas.

Todas las primaveras se produce la entrada de atunes desde el Atlántico al Mediterráneo en busca de sus lugares de reproducción. En verano hacen la ruta inversa volviendo al océano. El flujo migratorio se realiza próximo a la costa, lo que propició el desarrollo de una cultura específica para su pesca desde fechas tempranas. Y es que los atunes, eran al decir del geógrafo Estrabón “una especie de cerdo de mar” que no podían ser desaprovechados. Tampoco pasaban desapercibidos para las orcas, que asociaban sus desplazamientos a los de este túnido, una de sus presas favoritas. La sobrepesca del atún rojo amenaza hoy el futuro de la especie.



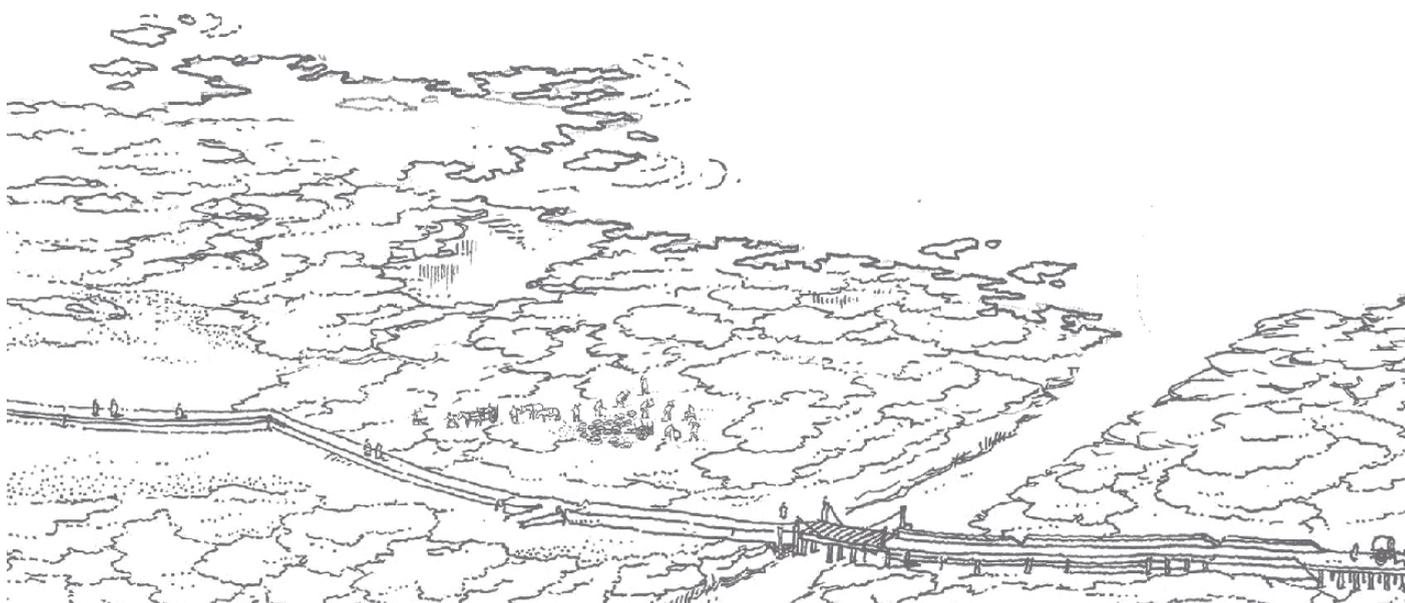
3. Todo en cuestión de centímetros.

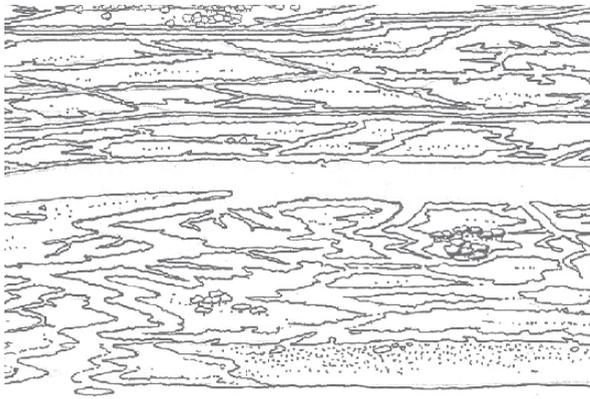
La frecuencia y duración de la inundación por las mareas es el factor determinante en la organización de los medios marismenos. Por eso, la altura del terreno respecto al nivel del mar es fundamental. En la Bahía es muy común encontrar tipos muy diferentes de vegetación en franjas paralelas a las orillas. Así, en sentido ascendente, se suceden planicies mareales, formaciones de marisma baja, media y alta, para terminar con las comunidades de transición con los medios terrestres dunares. Y todo en poco menos de cuatro metros de desnivel, que viene a ser la diferencia entre la bajamar y pleamar máxima en la zona.



4. Una piedra peculiar, la ostionera.

El basamento de la isla gaditana está formado por una roca de restos conchíferos fosilizados aglutinados por un cemento arenoso: la piedra ostionera. A simple vista se pueden detectar diversas especies de moluscos que evidencian su origen relativamente reciente, hace unos tres millones de años. Esta roca forma plataformas en zonas de rompientes que contribuyen a disipar la energía del oleaje, protegiendo de la erosión a playas y otras zonas emergidas. La existencia de este sustrato duro en una costa arenosa genera un aumento notable de la riqueza de especies marinas. La piedra ostionera ha sido un elemento constructivo tradicional en la arquitectura de la Bahía.





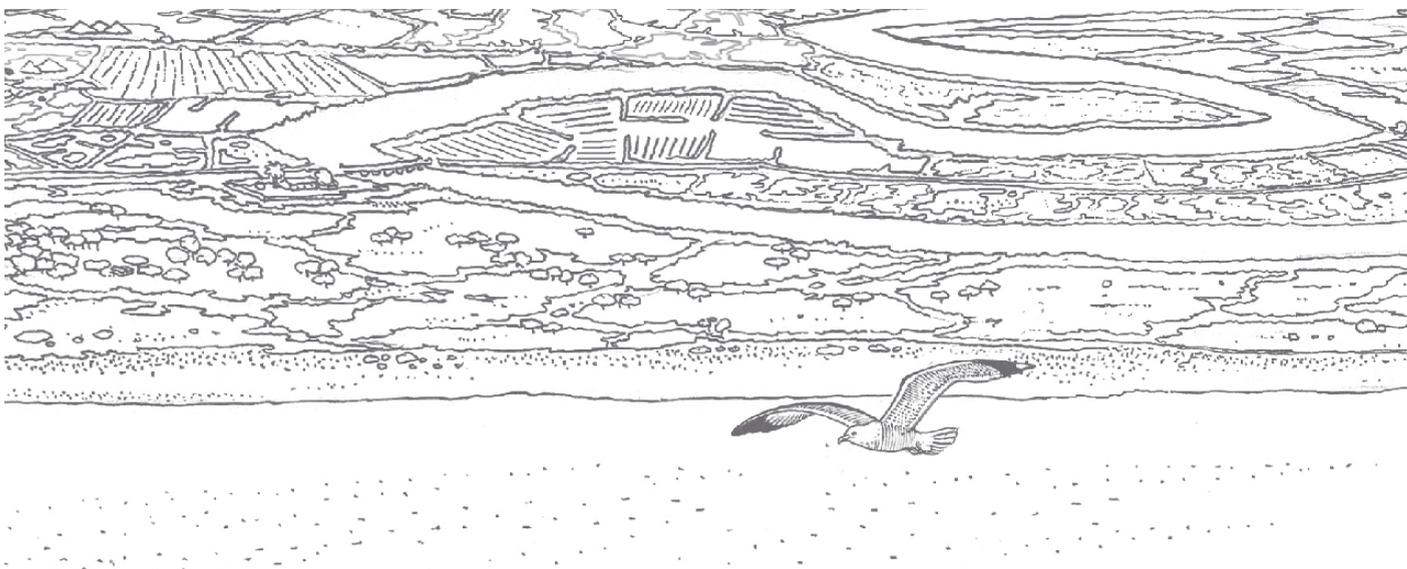
5. Agua que sube, agua que baja.

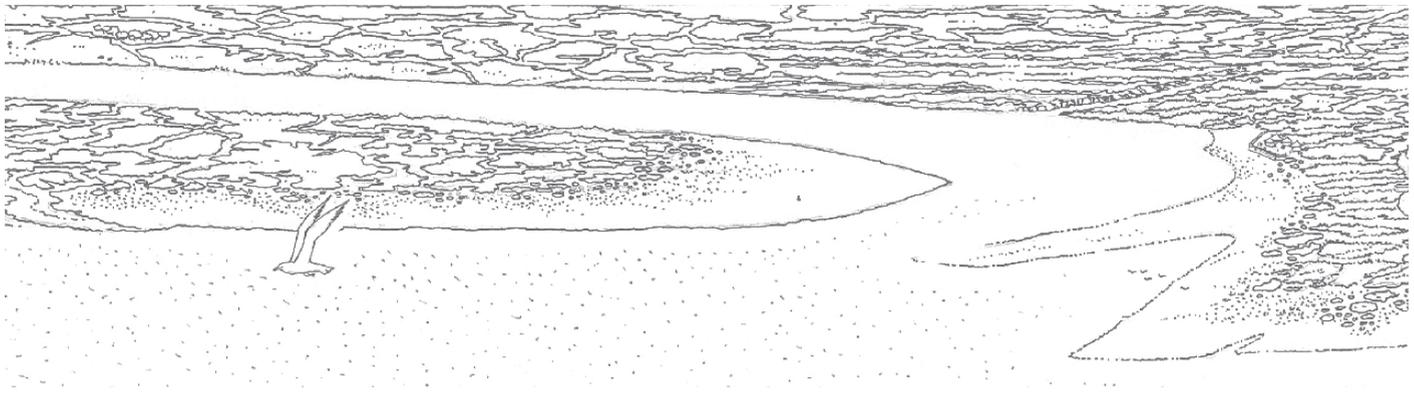
El movimiento de ascenso y descenso del nivel del mar causado por la Luna es el principal agente de la dinámica de estos medios fluviomarinos. En la Bahía las mareas son semidiurnas (dos pleamares y dos bajamares diarias). La amplitud máxima se alcanza en los meses de abril y septiembre, con algo menos de cuatro metros. Las corrientes de marea circulan a través de una intrincada red de canales, caños y esteros que garantizan la distribución de materiales y nutrientes, así como la mezcla y renovación de aguas con diferentes grados de salinidad, temperatura y oxígeno. Todo un sistema circulatorio pulsante al servicio del mantenimiento del ecosistema estuarino.



6. El estuario del Guadalete y río San Pedro.

Las desembocaduras de los ríos con sus caudales discontinuos de agua dulce enriquecen la diversidad de hábitats de la Bahía, y con ello, la presencia de especies por el contraste que suponen en un medio con una salinidad cien veces superior. Hay toda una comunidad de organismos que caracterizan estos medios extraordinariamente complejos por su carácter fluctuante tanto en el espacio (ascienden y descienden por los cauces con las mareas) como en el tiempo (se contraen o dilatan con la estación de lluvias). Los estuarios dan también refugio a muchos peces marinos en sus fases juveniles.



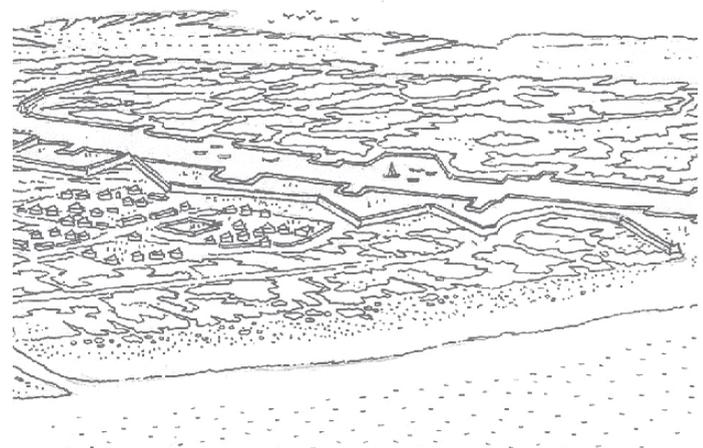
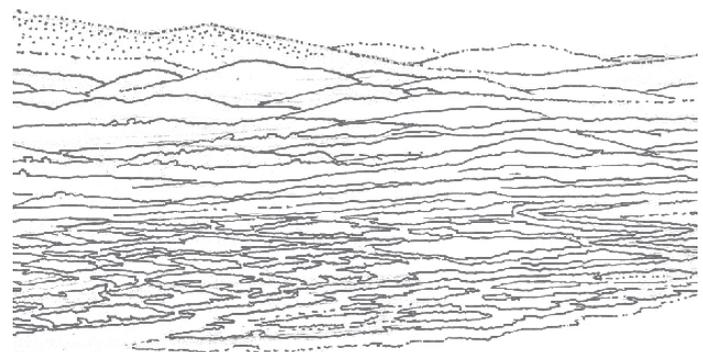


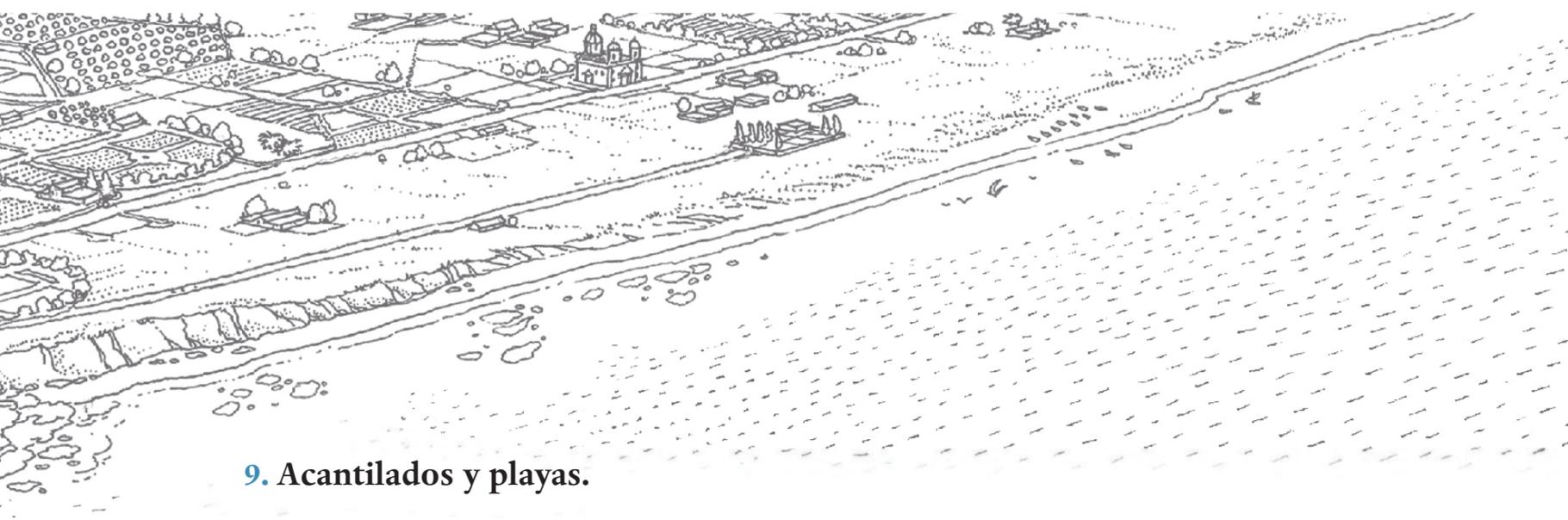
7. Marismas con vegetación.

A un nivel superior al de las planicies de fangos la incidencia de la marea se amortigua posibilitando la presencia de vegetación de origen terrestre. Son unas pocas especies adaptadas a estas condiciones tan singulares y restrictivas. Se las denomina “halófilas”, o sea, plantas amantes de la sal. Juegan un importante papel consolidando el sustrato y contribuyen a la productividad general de la Bahía, que se distribuye a través del agua por todo el estuario. Se pueden diferenciar las comunidades de marisma baja con *Spartina* y *Salicornia*; de marisma media, con *Sarcocornia* y *Halimione*; y de marisma alta, con *Arthrocnemum*, almajos dulces –*Sueda*– y salados, *Limoniastrum*.

8. Las planicies mareales.

A levante de Puntales y Matagorda aparecen extensas planicies arenofangosas visibles en bajamar. También a la salida de los caños y canales principales se producen acumulaciones de arena. Una fanerógama (planta con flores) ha sido capaz de colonizar estos medios semisumergidos, la *Zostera noltii*. Junto a ella aparecen diversas especies de algas que acogen a una multitud de pequeños invertebrados. Enterrados en el sustrato se desarrolla una rica fauna en la que destacan moluscos (almejas, berberechos, navajas...) y gusanos (albiñocas). Cuando estas planicies emergen en bajamar se convierten en una nutritiva mesa para las aves limícolas, garzas y gaviotas.



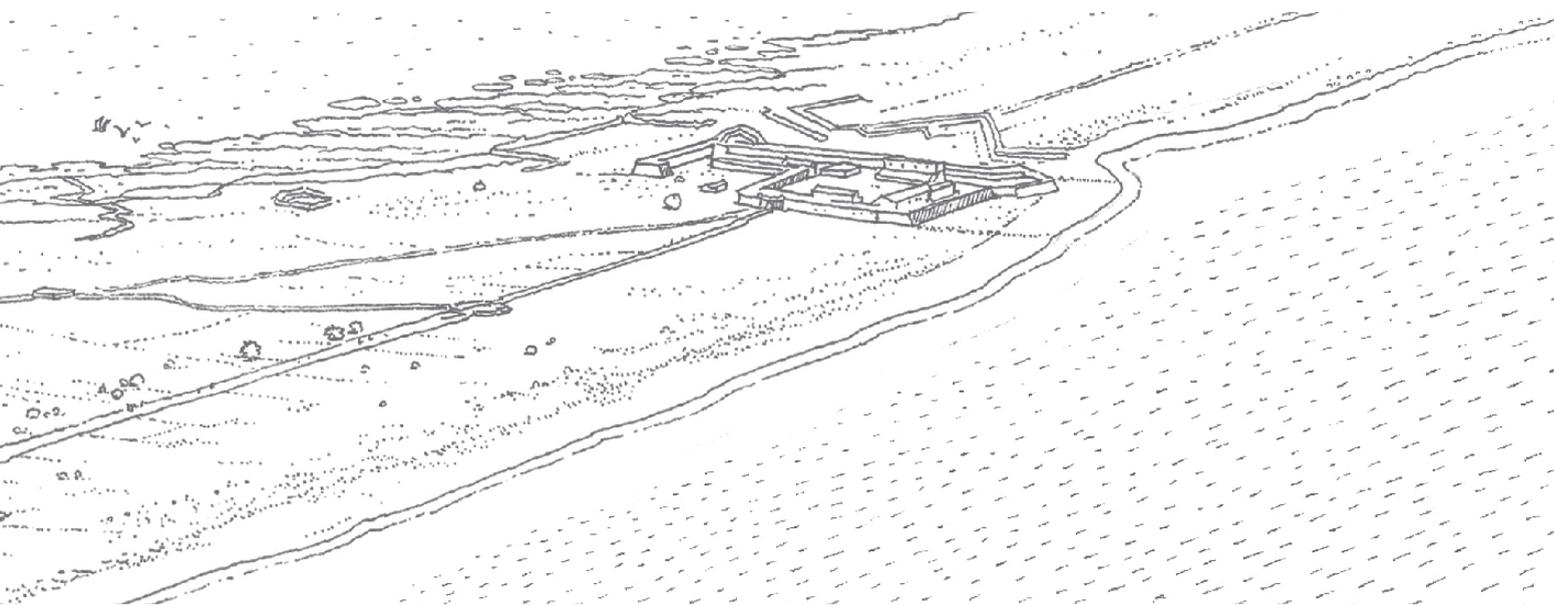


9. Acantilados y playas.

En sectores más expuestos a los embates del mar, predomina la erosión y se forman acantilados. Bajo condiciones de menor energía aparecen materiales groseros que dan lugar a playas arenosas. El origen de estos sedimentos se halla en los aportes continentales de los ríos y en la erosión de los acantilados costeros, siendo las corrientes litorales y el oleaje los encargados del acarreo y de su redistribución.

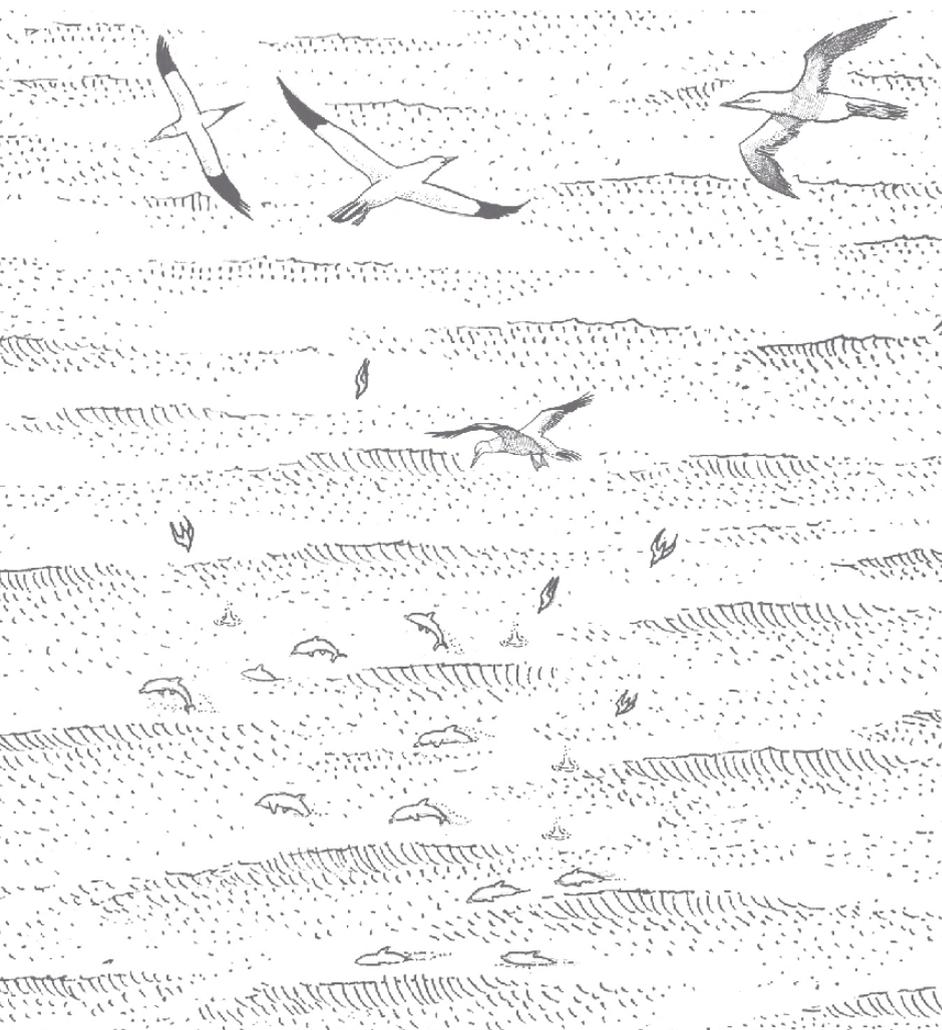
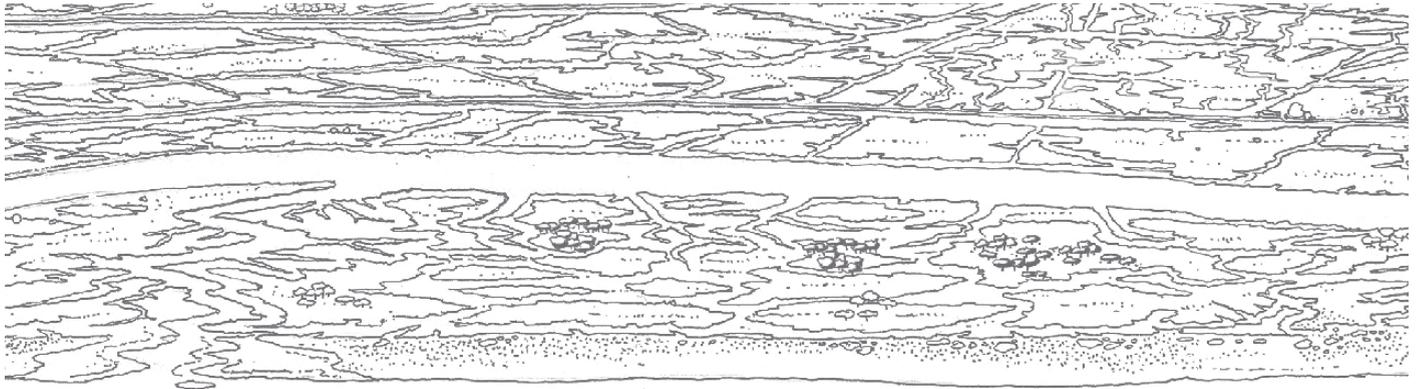
10. Los cordones arenosos.

Allí donde las playas adquieren anchura suficiente, los depósitos arenosos se organizan en cordones más o menos continuos y paralelos a la costa. Estas formaciones están generadas por el viento, que es aquí el principal agente de modelado. Siguen siendo un medio inestable, aunque no tanto como la playa, pues están a salvo del oleaje a excepción de temporales ocasionales. Pueden ser colonizadas por una incipiente vegetación terrestre. El barrón (*Ammophila arenaria*), una gramínea de tallos largos, es la especie más representativa de estos medios y manifiesta una notable capacidad para fijar la arena con su follaje.



11. Huellas de un maremoto.

En medio de la marisma de los Toruños que se desarrolla tras la playa destacan una serie de pequeñas islas arenosas con vegetación terrestre de sabinas y pinos. Vistas desde el aire se reconoce su forma de lengua en abanico que delata su probable origen: son depósitos ocasionados por la rotura de los cordones de la playa y la entrada del agua marina. Un episodio de tal virulencia sólo se explica por un temporal extraordinariamente duro o por un maremoto producido en tiempos no muy lejanos.



12. Un lugar de descanso y alimentación.

La fertilidad de la Bahía se transfiere a sus aguas aledañas, ricas en pesca. Sardinas, caballas o boquerones son un manjar para las bandadas de alcatraces, aves marinas procedentes de las costas atlánticas noreuropeas, que abundan en invierno en el Golfo de Cádiz. A veces se producen curiosas relaciones: los delfines acosan el pescado desde el lecho marino, viéndose obligados a ascender a la superficie, donde los esperan los alcatraces. También abundan las gaviotas patiamarillas, sombrías y reidoras, de dieta más versátil, pues aprovechan los detritus y basuras arrojados por el hombre. De ahí que sean tan frecuentes en los puertos.

La salina

El ángel de los ojos malos

Salinero.
Llenos los ojos de orzuelos.

Me los lavaré de pronto
porque tardando no puedo.
Se me enredan con salitre
de mis pestañas, los dedos.
Me los lavaré, descuida,
al alba de los esteros,
con un pocillo de loza
y algodones marineros.

No quiero quedarme así.
La verdad, que no lo quiero.
En mitad de las salinas
mirando lo que no veo.

Jesús de las Cuevas

Salinero

... Y ya estarán los esteros
rezumando azul del mar.
¡Dejadme ser, salineros,
granito de salinar!

¡Qué bien a la madrugada,
correr en las vagonetas,
llenas de nieve salada,
hacia las blancas casetas!

Dejo de ser marinero,
madre, por ser salinero.

Rafael Alberti

Desde el *estero*, a través de compuertas, el agua pasa a un largo y sinuoso sistema de canales en el que va ganando temperatura y concentración salina. Los diferentes sectores por los que circula son cada vez más someros y se denominan *lucio*, *vuelatas de periquillo* y *vuelatas de retenida*.

Como complemento a la explotación de la sal se aprovecha el pescado de estero que tiene una merecida fama. Lisas, robalos y doradas, entre otras especies, se capturan en los despesques. Los ejemplares jóvenes se echan al *chiquero* para que continúe el engorde.

Un sistema de compuertas permite controlar a voluntad la circulación del agua desde su entrada al *estero* a través de la *vuelta de fuera* hasta su evaporación definitiva en los cristalizadores.

La mayoría de las salinas se alimentan de aguas procedentes de alguno de los numerosos *caños* existentes en la Bahía. Estos elementos forman parte del sistema de circulación hídrica del ecosistema estuarino.

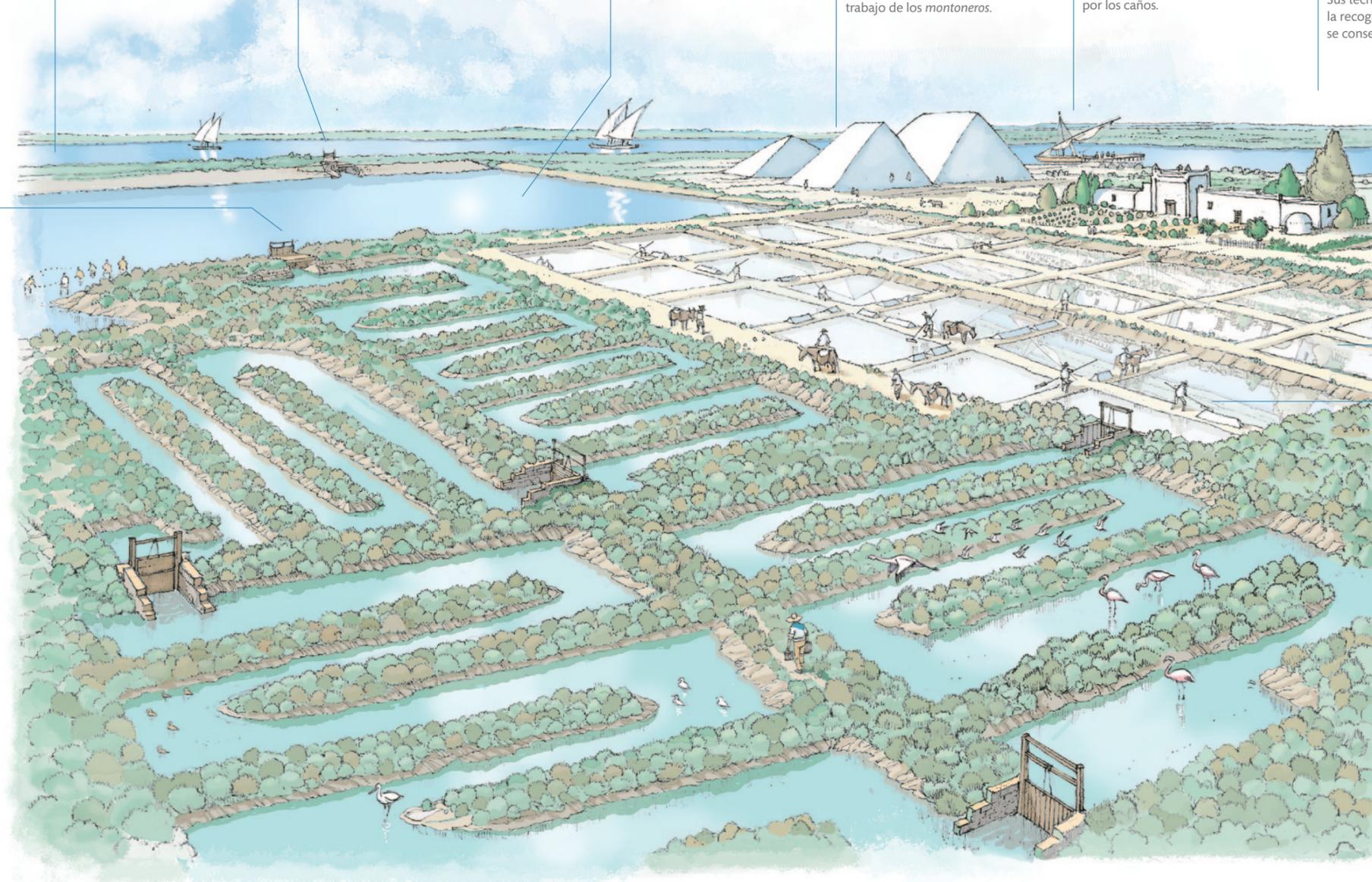
La *vuelta de fuera* es el muro que delimita la salina con el exterior. Está conectada con el *caño* de alimentación a través de al menos una compuerta.

El *estero* es el primer receptáculo de recogida y almacenamiento del agua. Ocupa una gran extensión y es rico en pesca.

Junto al *cargadero* se encuentra el *salero*, lugar donde se acumula la sal formando grandes pilas o *montones* construidos gracias a al habilidoso trabajo de los *montoneros*.

En el muelle -*cargadero*- la sal se embarca en pequeñas naves, llamadas *candrays*, capaces de maniobrar por los *caños*.

La casa salinera hace las funciones de vivienda, almacén de aperos y centro administrativo. Sus techumbres planas posibilitan la recogida del agua de lluvia que se conserva en un aljibe.



La *tajería* comprende el espacio donde se produce la cristalización de la sal mediante la culminación del proceso evaporativo. Está constituido por un conjunto de *tajos* -cristalizadores- de forma rectangular donde se cosecha el producto.

La sal se extrae de los cristalizadores con la ayuda de la *vara*, instrumento de madera compuesto por una tabla sujeta a un largo mango. Se acumula en pequeños montones llamados *verachas*.

Los muros están colonizados de vegetación halófila (amante de la sal) propia de marismas. Destacan los *salaos* (*Limoniastrum monopetalum*) que llenan de color rosa estos parajes cuando florecen a final de primavera y principios del verano. También las *sapinas*, que comprenden todo un conjunto de plantas barrilleras de los géneros *Arthrocnemum*, *Sarcocornia* y *Salicornia*. Son especies de tallos crasos y en artejos que se aprovechaban tradicionalmente para fabricar jabón.

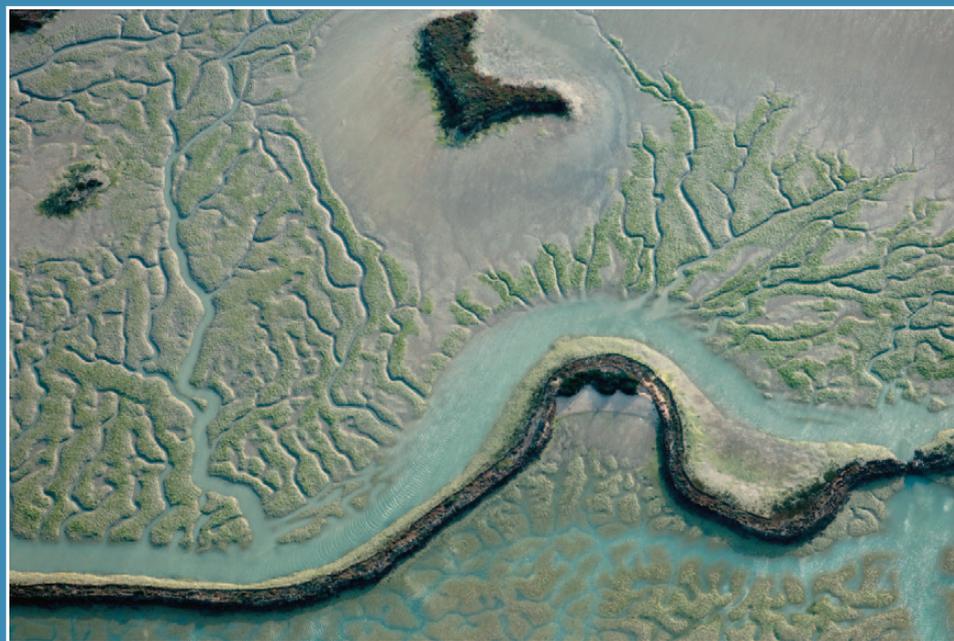
El acarreo de la sal desde los *tajos* al *salero* se hace mediante burros con serones. Son conducidos por *hormiguillas*, jóvenes que se así se inician en las labores salineras. También se utilizan *parihuelas* llevadas a mano.

Numerosas especies de aves acuáticas encuentran en el humedal artificial salinero un hábitat idóneo donde vivir. Destacan el grupo de las zancudas, de largos picos y patas, como garzas, limícolas y flamencos.

Un mundo entre el agua y la tierra

Nada peor contra la capacidad de sorpresa que la fuerza de la costumbre. Un dicho con especial aplicación a los paisajes naturales de la Bahía de Cádiz, tan cotidianos, tan nuestros, que resulta difícil admirar en ellos la singularidad y rareza que los caracteriza. Y es que este territorio litoral se encuadra en la finísima franja de transición entre tierras emergidas y océanos que a nivel mundial no llega a alcanzar, siquiera, el uno por ciento de la superficie terrestre.

Pero más llamativa aún es la dualidad acuático-terrestre inherente a este espacio de estuarios y marismas que tanto contribuye a modelar la identidad de la Bahía. Aquí se desarrolla toda una serie de formaciones naturales exclusivas organizadas bajo condiciones muy particulares que les confieren una singular personalidad. La Bahía resulta un dominio híbrido, producto del fértil mestizaje entre el agua y la tierra, en el que ambos mundos se conjugan con resultados sorprendentes. Sus aguas someras, planicies intermareales, sus marismas y esteros son ecosistemas acuáticos, pero tan ligados a la tierra, que en cierto sentido están “anclados” a ella, pues de hecho comparten propiedades de estos dos universos. El intenso y cambiante dinamismo de las marismas, la velocidad de sus procesos ecológicos, no serían posibles sin el permanente concurso del agua. Pero la proximidad de un sustrato más o menos firme permite la colonización de vegetación terrestre que se organiza con una estructura propia de ecosistemas continentales, en un univer-



Vuelta de fuera de una salina tradicional.

Foto Héctor Garrido /EBD-CSIC.

so anfibio. Algo parecido, pero en sentido opuesto, ocurre con otros ámbitos litorales de la Bahía como las playas, cordones arenosos, dunas o acantilados. Son ecosistemas con vocación de “tierra firme”, pero tan vinculados desde sus orígenes al agua –de hecho tienen sus cimientos en el agua–, que su adscripción a la interfase marítimo-terrestre es innegable. Si a todo ello le añadimos el factor de la marea, el resultado desemboca en la insólita paradoja de que en estos humedales litorales haya seres vivos que arriesgan su vida en un mismo día por partida doble: bien por desecación ante la falta de agua, bien por sobreabundancia, ahogados por la inundación. Y es que para la vida tan importante es quedarse corto como pasarse, y en la Bahía ocurren ambas cosas a la vez.

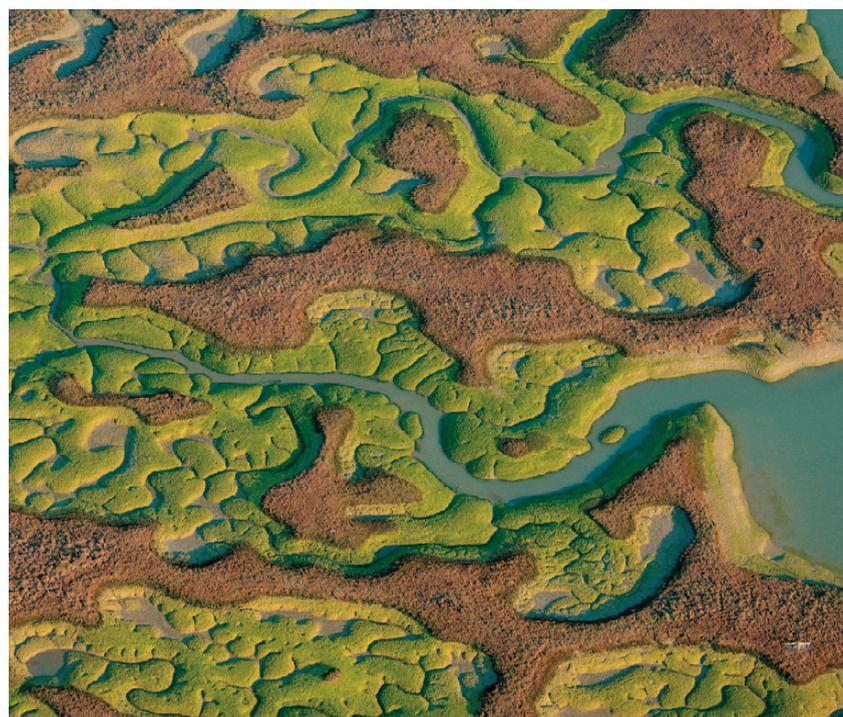
La frecuencia y duración del encharcamiento, la salinidad y la textura del sustrato son los principales factores determinantes de la distribución de la vegetación.

La microtopografía, la altitud relativa del terreno juega un papel fundamental, de modo que diferencias de apenas centímetros tienen una repercusión enorme en la incidencia mareal y, con ella, en las comunidades biológicas. Ésta es la razón por la que se hace tan patente en las orillas una distribución de la vegetación en bandas paralelas ordenadas según la topografía. A lo largo de este gradiente de altura los organismos pasan de estar condicionados por factores asociados con la inundación a otros relacionados con la emersión, en una secuencia ininterrumpida de agua a tierra.

Estas condiciones tan restrictivas limitan el número de especies capaces de adaptarse a los medios de las marismas. La vegetación está dominada por unos cuantos géneros de elementos perennes, herbáceos y leñosos, de pequeño porte (*Spartina*, *Arthrocnemum*, *Sarcocornia*, *Salicornia*, *Halimione*...) capaces de prosperar dando lugar a uno de los ecosistemas más productivos de la tierra. La Bahía funciona como un gran sumidero donde se reciclan los nutrientes aportados por las descargas fluviales, que gracias a la mezcla y transporte de las mareas y a la intensidad de la luz del sol, se convierten con eficacia en materia viva. Viene a ser como un auténtico riñón ecosistémico, capaz de depurar de forma natural los detritos que se concentran en esta zona sedimentaria para transformarse, entre otros, en productos tan demandados como langostinos, peces o almejas. No obstante, la comunidad faunística más conspicua son las aves acuáticas, capaces de explotar con éxito la diversidad de hábitats cambiantes, en el espacio y el tiempo, que ofrece el medio estuarino marismero. Entre ellas predominan las zancudas – limícolas, garzas, cigüeñas – con una amplia gama de diseños de picos y de longitud de patas adaptadas a diferentes condiciones de encharcamiento y tipología de sustratos para así disminuir la competencia. Otras aves significativas se incluyen en el heterogéneo grupo de las palmípedas, con flamencos, gaviotas, charranes, cormoranes y patos. Sin embargo, la cadena trófica en

la Bahía se comporta como un iceberg en el que el papel protagonista en la canalización de la energía fijada por algas y plantas está en microorganismos descomponedores y detritívoros. Una vez más, como ocurre a menudo, lo importante “resulta invisible a los ojos”.

Todo este mosaico cambiante de paisajes asociados a la ribera marítima, toda esta riqueza de vida, han hecho de la Bahía un espacio escogido para el asentamiento del hombre desde la Antigüedad. Esta tendencia se acentúa en nuestros días con un territorio cada vez más alterado que dificulta el mantenimiento de los procesos y la dinámica naturales del sistema, que tantos beneficios nos sigue dando. Es evidente que ya nada queda al margen del efecto de nuestra especie, pero el desafío está en ser capaces de conservar la esencia original que tiene la virtud de crear ese hoy mejor al que todos aspiramos y que algunos lo identifican con el desarrollo sostenible. En último término, nuestra sociedad será valorada por lo que fuimos capaces de conservar. Y en el agua, que es el vehículo de la Naturaleza y está en el origen de casi todas las cosas, se encuentra una de las claves. 🌊



Marisma mareal tapizada de algas (verde claro) y vegetación halófila (ocre). Foto Héctor Garrido /EBD-CSIC.

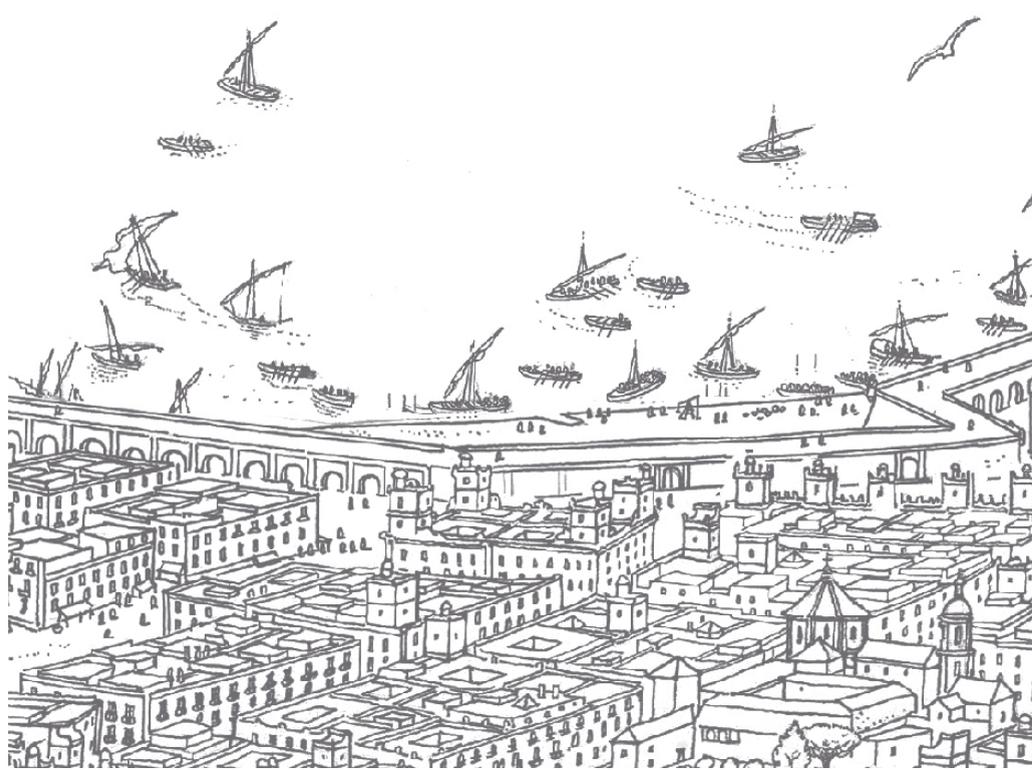


Agua & Ciudad



Las posibilidades que ofrece la mar, con un buen puerto donde refugiarse, son tantas y tan importantes que atenúan –borrar no pueden– las graves dificultades que representa la ausencia de una fuente segura de agua potable de calidad. Con el crecimiento de la ciudad esta limitación va acentuándose, hasta hacerla depender por completo de manantiales muy distantes. En paralelo, los intercambios humanos y culturales con pueblos lejanos a través del agua, fueron forjando el carácter abierto y tolerante de los ciudadanos de Cádiz.

Agua & Ciudad



1. El abastecimiento cotidiano.

El agua de beber en una isla poblada y de dimensiones modestas ha sido un problema endémico. El abastecimiento se centraba en numerosos pozos –más de 300– de agua escasa y de calidad mediocre y en las aguas de lluvia que se canalizaban hasta los aljibes de edificios públicos y privados. También había un lucrativo negocio del agua procedente de manantiales del Puerto de Santa María, consideradas de mayor calidad, traídas en barco y, en menor medida, de otras localidades como San Fernando. La necesidad agudizaba la picaresca: según el inglés Swinburne (1776) era *“el único lugar de Europa en el que los aguadores consideran que vale la pena adulterarla, cosa que hacen, mezclándola con agua de lluvia que es recogida en el aljibe”*.



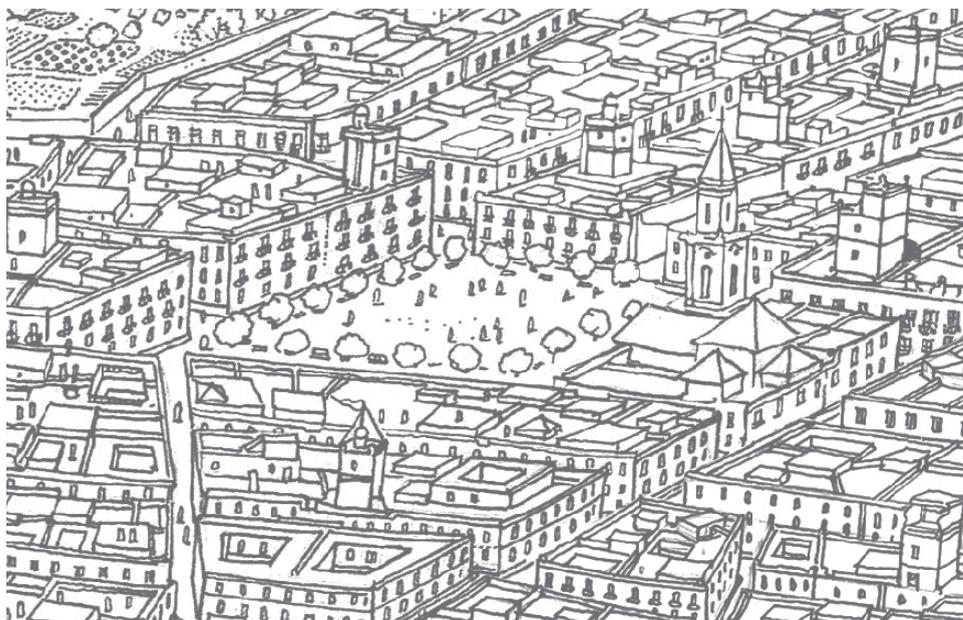
2. Una solución no superada.

En el periodo romano *Gades* se abastecía mediante un acueducto, el de mayor longitud de esa época en la Península, que traía el agua desde el manantial de Tempul, a más de 60 km de distancia. Esta obra, cuyos vestigios aún se conservan, ilustra el grado de conocimiento y maestría técnica alcanzado por los romanos en ingeniería hidráulica. En gran parte de su recorrido la conducción transcurría a presión, llegando a atravesar el dédalo de las marismas e incluso el ancho Caño de Sancti Petri, junto a San Fernando, mediante el puente sifón de Zuazo.

3. El pozo de la Jara.

Hasta principios del siglo XVIII existió un famoso pozo por la cantidad y calidad del agua que proporcionada. Estaba en el Campo de la Jara, actual plaza de San Antonio. A fines del XVI Agustín Horozco escribía:

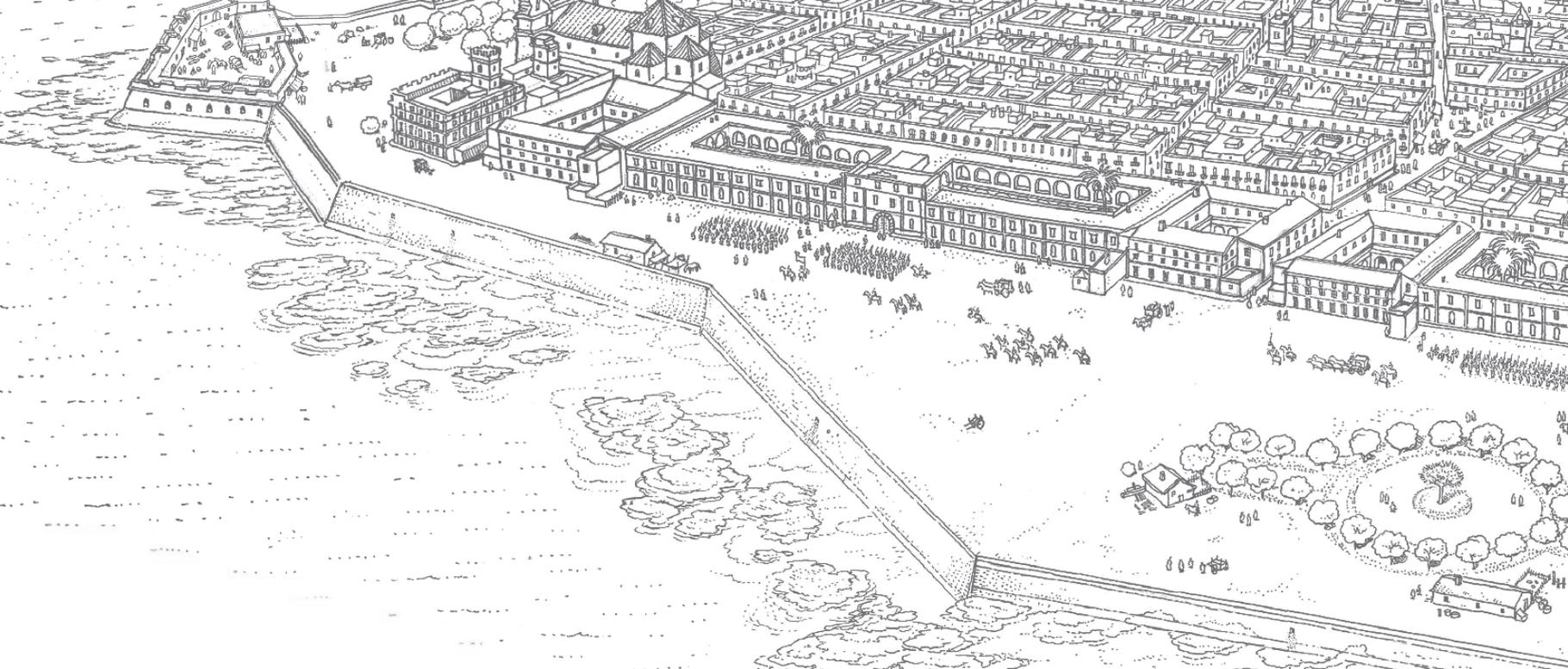
“Junto al pozo de la Jara hay otros, pero ninguno es de agua tan dulce y sabrosa como la de él, que por excelencia es el mejor de esta parte de la Isla y de donde comúnmente bebe toda la gente. Es de agua saludable y clara recogida de los sudaderos de la tierra”. Su nivel oscilaba con las mareas.



4. Un ambiente insalubre.

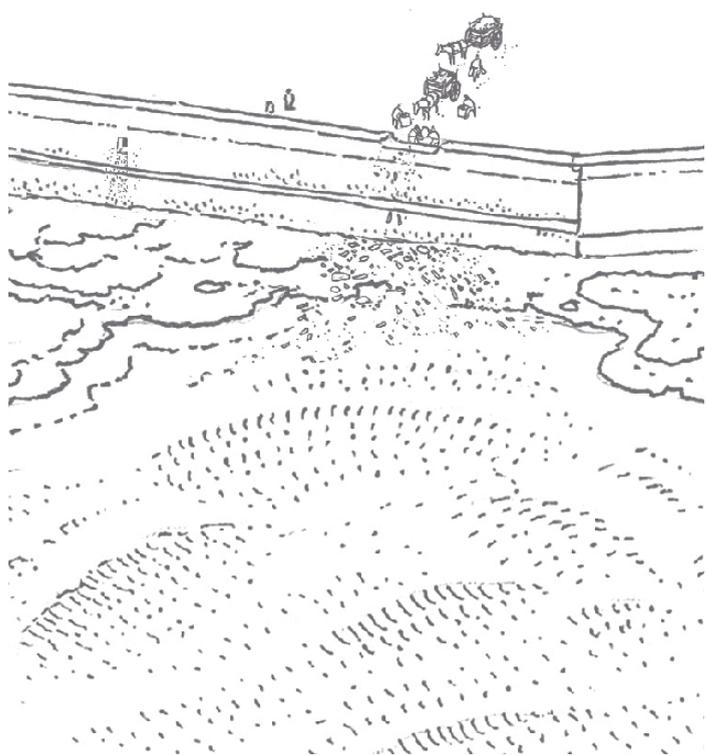
La arribada a Cádiz de las tropas y de muchos patriotas que huían de los franceses dio lugar a una ciudad superpoblada. El asedio de la ciudad impidió la llegada de las barcas con agua del Puerto, lo que agravó aún más el pobre abastecimiento de la población. De hecho en 1810 y 1813 se desencadenaron epidemias de fiebre amarilla que produjeron una notable mortandad, incluso de algunos personajes ilustres vinculados con las Cortes. Esta enfermedad vírica se propaga por la picadura de mosquitos que, según comentarios de Swinburne (1776), *“tenían en los aljibes repartidos por la ciudad unos auténticos criaderos”*.





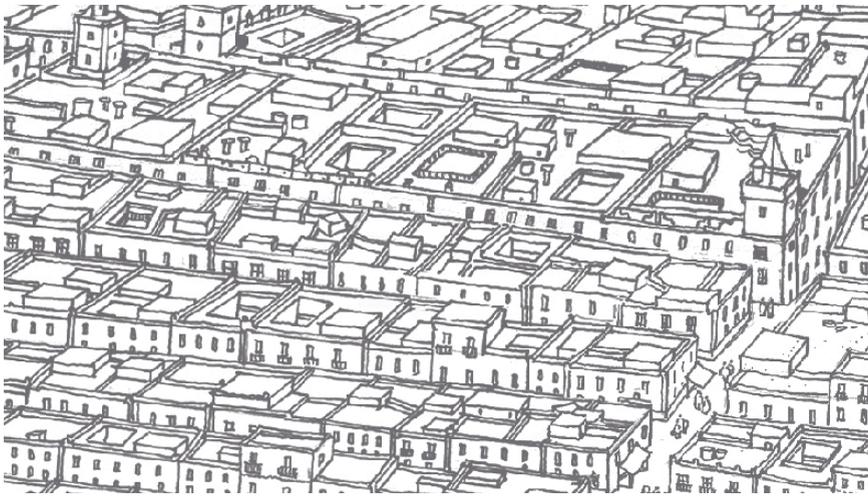
5. Las fachadas marítimas.

La limitación de espacio obliga a que el caserío se desarrolle compacto y en altura. Sin embargo, esta limitación no impide que el perímetro de fachada marítima esté a menudo abierto, con fortificaciones, cuarteles y edificios fabriles. Y es que el agua que rodea a Cádiz sigue teniendo carácter de frontera insegura. Batida por todas partes, la ciudad necesita fortalezas artilladas que mantengan a los buques enemigos a distancia de tiro. Por eso, las mejores casas-palacios están en el interior del casco urbano, sin vistas al mar y a salvo de los cañones enemigos. En la actualidad esta sensación de inseguridad ha desaparecido y la gente prefiere vivir con vistas a la Bahía o al Océano.



6. El mar todo lo engulle.

Aunque Lady Holland (1802-1804) vio en Cádiz “*la ciudad mejor pavimentada, iluminada, construida y limpia que pueda verse*” también tenía sus sombras. Entonces, como ahora, el mar era el depósito final de residuos. La moderna red de cloacas no siempre vertía en los lugares más adecuados. Henry Swinburne (1776) se quejaba de los desperdicios: a menudo la zona de los paseos estaba “*sucia e infectada de todo tipo de nauseabundos olores porque toda la suciedad es traída para ser lanzada al mar a través de un agujero en la muralla*”.

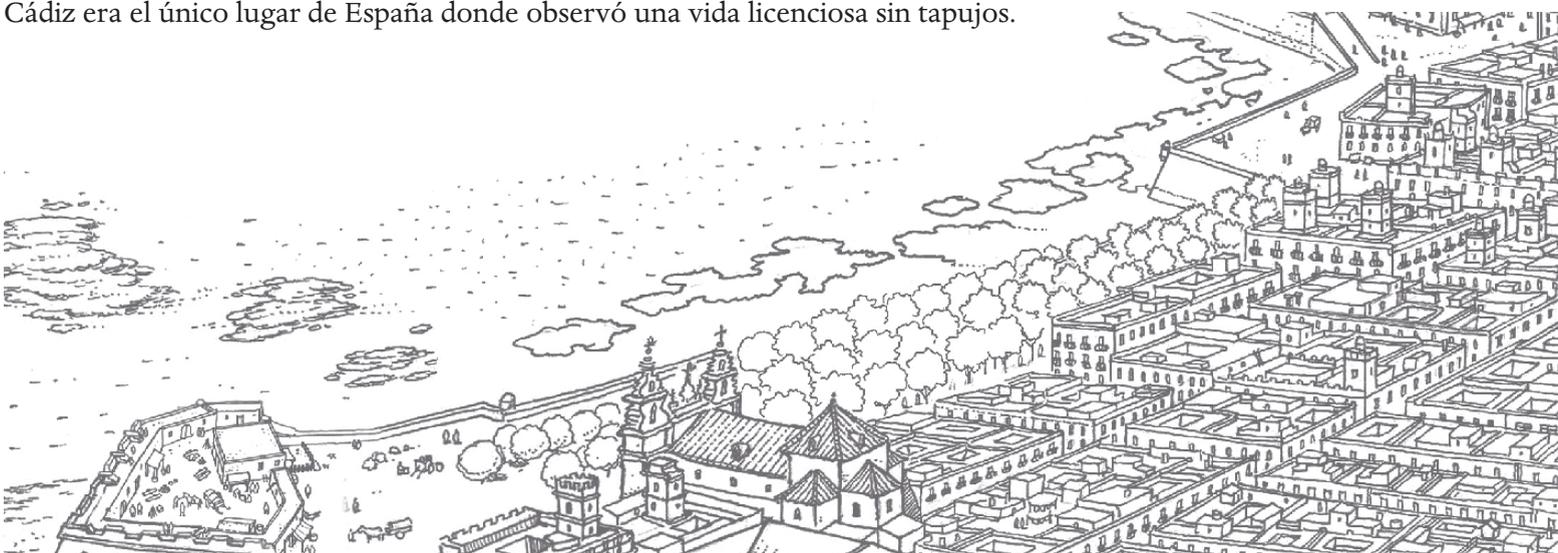


7. Un mundo de azoteas.

El caserío gaditano se aprieta en un paisaje de edificios verticales, calles estrechas y espacios públicos reducidos. Cuando hay buen tiempo, con la luminosa claridad de la Bahía, todo invita a salir fuera. Las azoteas sirven como un lugar abierto de esparcimiento dentro del ámbito de reclusión familiar. Allí se lava y tiende la ropa, y se plantan macetas de flores que gracias a un cuidadoso riego, crean pequeños oasis de verde fresca. También son la superficie de captación de las aguas pluviales que se acumulan en los aljibes subterráneos mediante bajantes.

8. Paseos por la muralla y la Alameda.

El borde amurallado es un lugar abierto al deleite de los gaditanos, muy frecuentado por las tardes para pasear con la brisa. Las vistas al mar ofrecían un espacio adecuado para la vida social. Richard Twiss (1772) se asomó por la Alameda, muy de moda por entonces, donde varias mujeres *“llevaban luciérnagas sujetas al pelo por un hilo, lo que les daba un aire resplandeciente y atractivo”*. Pero, también pululaban por estos paseos mujeres de vida liviana. Para este viajero, Cádiz era el único lugar de España donde observó una vida licenciosa sin tapujos.





9. La Caleta.

En contraste con la principal zona portuaria situada hacia la Bahía, se encuentra, abierta al océano, la Caleta. Esta ensenada acoge a numerosas embarcaciones menores de pesca. Constituye un animado espacio de solaz de las clases populares, contrapunto del más aristocrático paseo de la Alameda y la Muralla. La existencia de playa y de lajas de roca ostionera anima la pesca y el marisqueo. Precisamente esta playa de fondo de ensenada se ha desarrollado en lo que antaño fue la entrada del canal que separaba las dos islas en la Antigüedad.

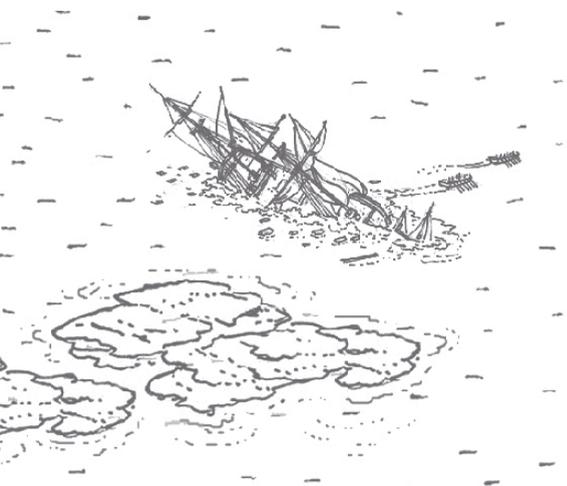
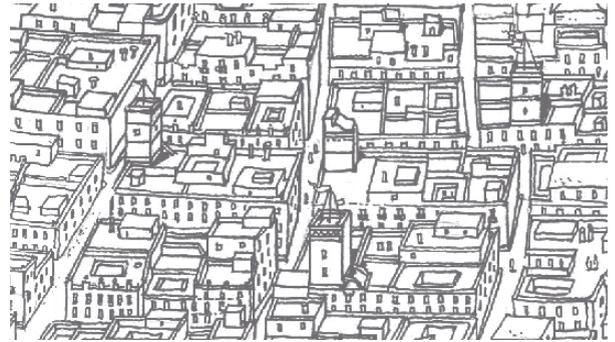
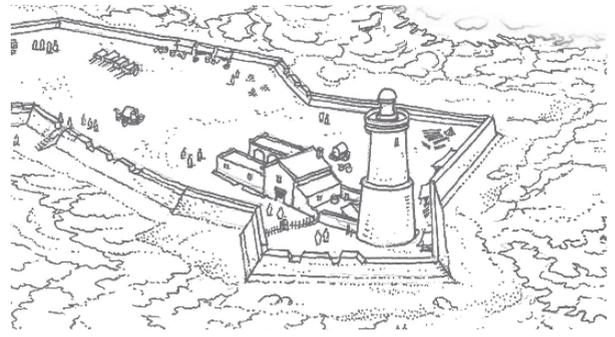
10. Huerto y jardín urbano.



En medio del caserío cerrado destaca el amplio espacio de huerta y jardín del convento de San Francisco. Se regaba con agua de pozo extraída mediante noria. Proporcionaba hortalizas y frutas frescas a la comunidad religiosa en unas circunstancias en las que, debidas al bloqueo, debían ser productos muy apreciados. Años más tarde, tras la desamortización, el edificio pasó a ser Museo de Bellas Artes, mientras que la huerta se convirtió en la plaza de Mina.

11. La necesidad de ver y ser vista.

Saber el momento preciso de llegada de las flotas era una información estratégica para especular con el valor de las mercancías. Con intención de detectar cuanto antes la aproximación de las naves se construyeron numerosas torres mirador en las casas de los principales comerciantes. Por su parte, la luz del faro de San Sebastián guiaba a las embarcaciones indicando la posición de la ciudad y avisando de la presencia de los arrecifes costeros.

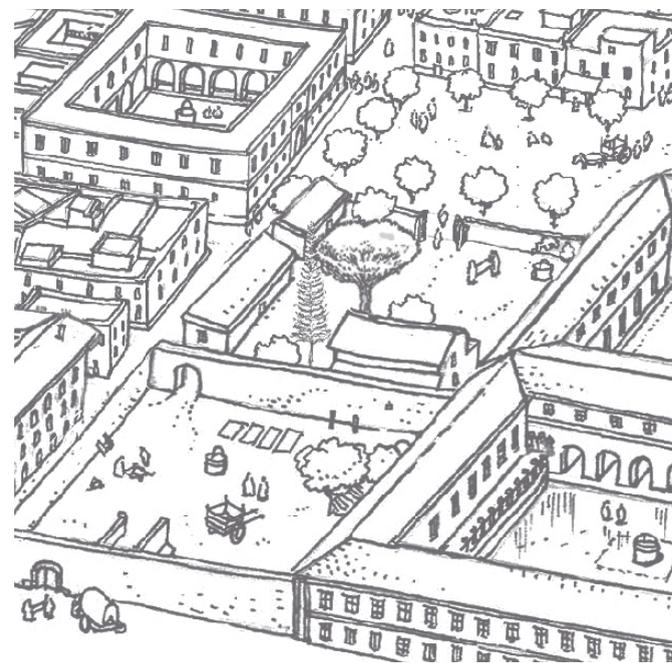


12. Otras Cádiz bajo las aguas.

Un lugar habitado desde antiguo, con una línea de costa que ha variado mucho a lo largo de la historia, propicia una enorme riqueza de hallazgos bajo las aguas o bajo la tierra que antaño fue agua. El bajo de las Puercas, en la bocana de la Bahía, es un cementerio de pecios de todas las edades. Algo parecido ocurre en el entorno de la Caleta y otros puntos como Sancti Petri, donde no sólo se encuentran restos de naufragios sino también vestigios de ocupación humana cuando eran tierra firme.

13. Especies de ultramar.

Con el comercio marítimo llegaban a la Bahía multitud de especies exóticas, que terminaron formando parte de la identidad de los paisajes de la ciudad. La araucaria, árbol procedente de Chile, quizás sea el mejor ejemplo de este fenómeno. Hay otra especie menos extendida y mucho más enigmática: el drago, un árbol exclusivo de las islas Canarias, cuya presencia en Cádiz está avalada por las fuentes documentales desde la Antigüedad. Era el árbol de Gerión, inconfundible porque “destilaba sangre”, pues su savia es de color bermellón. En 1812 había dragos en el Tinte, el Colegio de Cirujanos, Capuchinos y la huerta de San Francisco (Plaza de Mina).



La casa de un comerciante acomodado

El traslado del monopolio del comercio americano de Sevilla a Cádiz en 1717 supuso un impulso incomparable para la ciudad, del que gozaría hasta finales de la centuria. Los comerciantes y navieros, muchos de ellos extranjeros, aprovechan el auge de sus negocios para levantar nuevas casas en la ciudad. Son éstas edificaciones de dos o tres plantas como máximo, pues la altura está severamente limitada por el Ayuntamiento para garantizar la salubridad de las calles favoreciendo el soleado y la circulación del aire.

La entrada se adorna con mármoles italianos trabajados en origen por encargo, dando paso a un patio central que sirve de distribuidor a distintas estancias que se usan como almacenes, y a veces el mismo patio se destina a tal fin. En una de las habitaciones se localiza el escritorio u oficina del comerciante, defendido por gruesas rejas y puertas ya que allí se guardan los documentos, (pagarés, cartas de fletes, etc.) y dineros del negocio, en otras se alojan escribientes y personal de oficina.

El principal o primer piso se destina a vivienda familiar, a la que se accede desde el patio por una amplia escalera de mármol. Es, como su nombre indica, la zona más lujosa de la casa, con profusión de muebles de caoba y buena solería, bien defendida de las humedades invernales y de los calores del estío.

El segundo piso se destina al alojamiento de la servidumbre y a los cuartos de lavadero y de plancha y costura. Finalmente la azotea, limpia, a veces encalada, para recoger las aguas de lluvia, tender la ropa y cultivar unas pocas macetas con geranios y gitanillas, jardín íntimo y privado que marca el paso de las estaciones. En una esquina y desafiando prohibiciones se levanta una torre-mirador, normalmente de dos plantas, desde la que se pueda, con ayuda de catalejos, adelantar la buena nueva de la llegada de la flota americana.)

La fachada, con muros de piedra ostionera originariamente enlucidos, ofrece abundantes vanos por los que entra la luz. Las ventanas de la planta baja están protegidas con rejas. En los pisos superiores predominan los balcones y cierros.

El baño es excepcional, las casas carecen de fontanería, el agua debe calentarse en los fogones, y se teme a los enfriamientos. La higiene personal es la principal víctima de esta situación.

En la planta superior habitan los criados. Según William Jacob (1810), las casas gaditanas tienen más servidumbre que sus equivalentes inglesas.

Alrededor del patio están las oficinas y almacenes donde se guardan las mercancías más valiosas. Las casas de comerciantes más pudientes tienen una entreplanta con los despachos.

La puerta principal de entrada está labrada en mármol traído de Génova, tanto más rica cuanto mayor es la opulencia del propietario. Tras el portón de caoba se encuentra el zaguán que se abre al patio.

La torre mirador posibilita observar los barcos que entran y salen de la Bahía cargados de mercancías, la base de la riqueza de los comerciantes.

La atención y el cuidadoso riego con regadera convierten unos cuantos tiestos en un pequeño vergel. Geranios, rosas, claveles... dan una nota de color a este espacio.

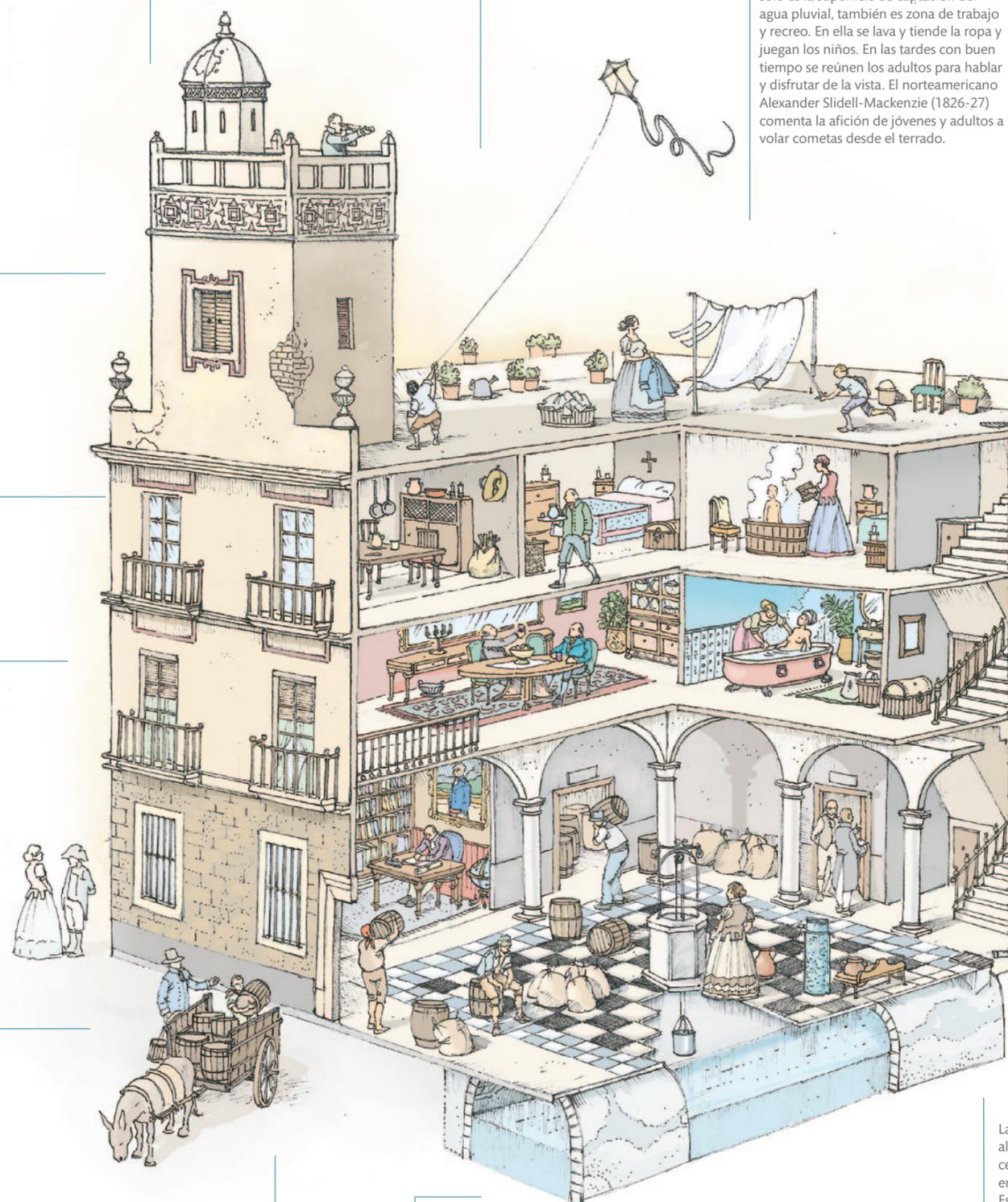
En la azotea coinciden la dimensión productiva con la laboral y el ocio. No solo es la superficie de captación del agua pluvial, también es zona de trabajo y recreo. En ella se lava y tiende la ropa y juegan los niños. En las tardes con buen tiempo se reúnen los adultos para hablar y disfrutar de la vista. El norteamericano Alexander Slidell-Mackenzie (1826-27) comenta la afición de jóvenes y adultos a volar cometas desde el terrado.

Mediante una cañería de barro, compuesta de arcaduces y embutida en el muro, se canaliza el agua desde la azotea al aljibe.

La primera planta es la vivienda de los señores de la casa. En el mobiliario destacan piezas de auténtica caoba traída como lastre en barcos de América.

Para enfriar y adecuar el agua para consumo humano se hace filtrar a través de recipientes de cerámica porosa que la hace agradable y refrescante.

La casa se organiza alrededor de un patio central rodeado de galerías en los pisos superiores. Este espacio ajetreado de trabajo se transforma en un agradable lugar de asueto en donde se organizan animadas reuniones.



Para beber se prefiere el agua de manantial que se distribuye a domicilio en toneles. En su mayoría es traída en barco desde El Puerto de Santa María. Había mucha picaresca en el comercio de este bien tan escaso, mezclándose aguas de diferentes orígenes y calidades.

Las aguas pluviales se almacenan en cisternas subterráneas bajo el patio. Estos depósitos son la principal reserva de agua para uso cotidiano. Si los aportes de lluvia son insuficientes, se pueden rellenar con agua traída de fuera.

El agua se extrae del aljibe mediante cubos con la ayuda de una garrucha. Con frecuencia los brocales están tallados en una sola pieza de mármol de Carrara traída en barco desde Italia como lastre.

El abastecimiento de agua en Cádiz hacia 1812

La plaza de San Antonio de Cádiz, en un grabado de la primera mitad del siglo XIX.



En Cádiz, a principios del siglo XIX, una ciudad a la que su estratégica situación le ha permitido recibir todo tipo de influencias, que con el paso de los siglos fueron condicionando el carácter de sus habitantes. Esta circunstancia y la fuerte inmigración recibida durante el siglo XVIII configuraron en muy poco tiempo una población tolerante y permeable, donde una nueva y dinámica burguesía modificaba los modelos tradicionales, imponiendo un orden social basado en el poder económico y no en la sangre o el linaje.

En esta ciudad pequeña y abierta al mundo, cerrada físicamente por un rotundo cinturón de murallas, casi aislada por su especial configuración geográfica y sin los mínimos recursos que permiten la vida, vivían a principios del siglo XIX algo más de 85.000 almas, todas ellas necesitadas de servicios tan básicos

como beber o asearse. ¿De dónde, entonces, sale el agua para satisfacer tanta demanda?

Durante los años anteriores al sitio francés, Cádiz saciaba las necesidades de su numerosa población importando de las localidades del entorno todos los productos de consumo diario, entre ellos el agua potable, que llegaba a la ciudad en barco procedente de El Puerto de Santa María. En esta localidad, y en concreto desde la fuente de las Galeras, se embarcaban a diario con rumbo a Cádiz algo más de 25.000 litros de agua que, una vez cruzada la Bahía, y situados en su punto de venta, la Puerta de Sevilla, se pagaba a precio de oro. El agua portuense se completaba con la extraída de pozos y aljibes, unas aguas, de poca calidad, pero que permitían a la numerosa población de Cádiz beber, lavar, cocinar y asearse cada día sin que en ello se le fuera el jornal.

Los documentos consultados nos desvelan que había repartidos por la ciudad, en los años inmediatamente anteriores al asedio, 273 pozos, de los que solo 35 podían considerarse de agua potable, aunque entre todos ellos, ya en estas fechas, no se encontraba, por haberse agotado su caudal, el más famoso de todos, el denominado pozo de la Jara, que, situado en la actual plaza de San Antonio, abasteció durante los siglos anteriores las necesidades de la ciudad.

De los aljibes sabemos que había en todas las casas, y que en su conjunto eran capaces de acumular 300 millones de litros de agua al año. Con todo, el agua almacenada en los aljibes solo era apta para las necesidades domésticas y casi nunca para el consumo humano, aunque, cuando la necesidad apretaba, y éste era el caso durante el sitio de Cádiz, también se bebía, sobre todo si el único agua potable de garantías que en tiempos del bloqueo podía comprarse era la que se traía de los manantiales de la Casería de Ossio, en la Isla de León, pagándose por ella el triple de lo que se pagaba por el agua portuense.

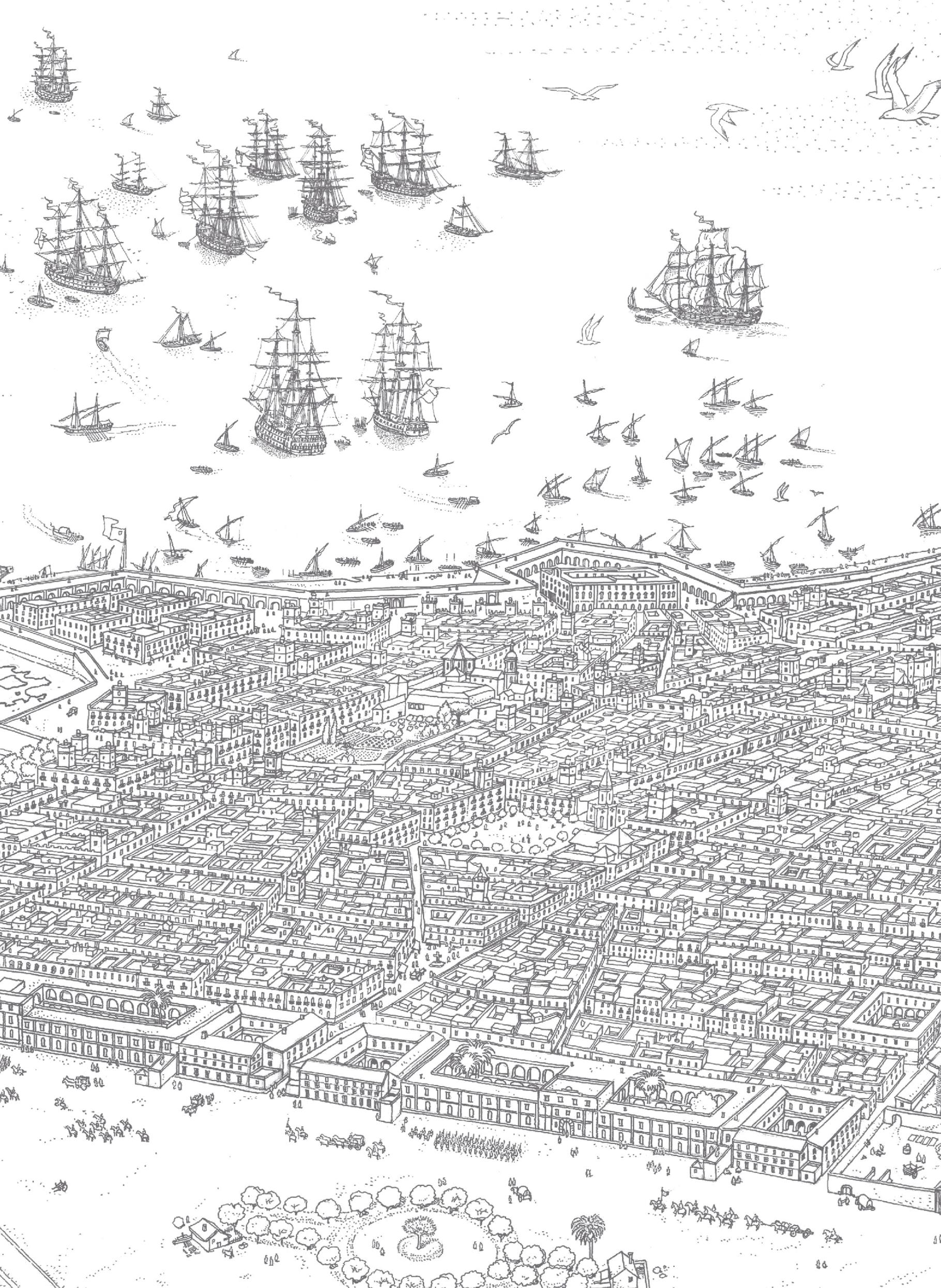
A la complejidad del abastecimiento de agua, que no tendrá solución definitiva hasta mediados el siglo XX, se unen las dificultades derivadas del saneamiento y de la limpieza urbana, uno de los caballos de batalla a los que el Cabildo Gaditano deberá enfrentarse a lo largo

del siglo XVIII. Así, a los continuos requerimientos ciudadanos en demanda de solución a los problemas de vertidos, el Ayuntamiento contesta con remedios parciales que no son más que parches en una ciudad necesitada, por su especial configuración geográfica, de una solución definitiva y duradera.

Cádiz obtendrá el visto bueno del gobierno para la ejecución de una red de saneamiento urbano en diciembre de 1773. Se trataba de realizar algo casi desconocido en aquellos tiempos y que no tendrá continuidad hasta bien entrado el siglo XIX, y solo en las naciones más desarrolladas de la época. Con la ejecución del proyecto de alcantarillado, nuestra ciudad desarrolló un servicio ciudadano prácticamente desconocido y que causaba la sorpresa y admiración de cuantos viajeros la visitan en aquella época: “La ciudad está minada de conductos subterráneos por los cuales se da salida al agua pluvial y a las inmundicias”. Ejecutado por el ingeniero Juan Caballero y el arquitecto Torcuato Benjumeda, el nuevo sistema de saneamiento, unido a la pavimentación de las calles, el alumbrado de las mismas mediante farolas de aceite y otras medidas de vías y obras, dará a la capital gaditana un singular aspecto de aseo y limpieza. Una fisonomía muy alejada, casi opuesta, a la que en aquellos tiempos ofrecían las ciudades del resto del mundo. 



El sitio de Cádiz por los franceses durante la Guerra de Independencia, en una ingenua ilustración italiana inmediatamente posterior a los sucesos.



Agua & Economía

4

El comercio está en la base de las actividades de las sociedades humanas, impulsa el conocimiento de otros lugares y personas, obliga a comprenderlas –aunque sólo sea para venderles o comprarles algo–, fuerza a hablar en otras lenguas, a convivir con otros hábitos y costumbres muy diferentes.

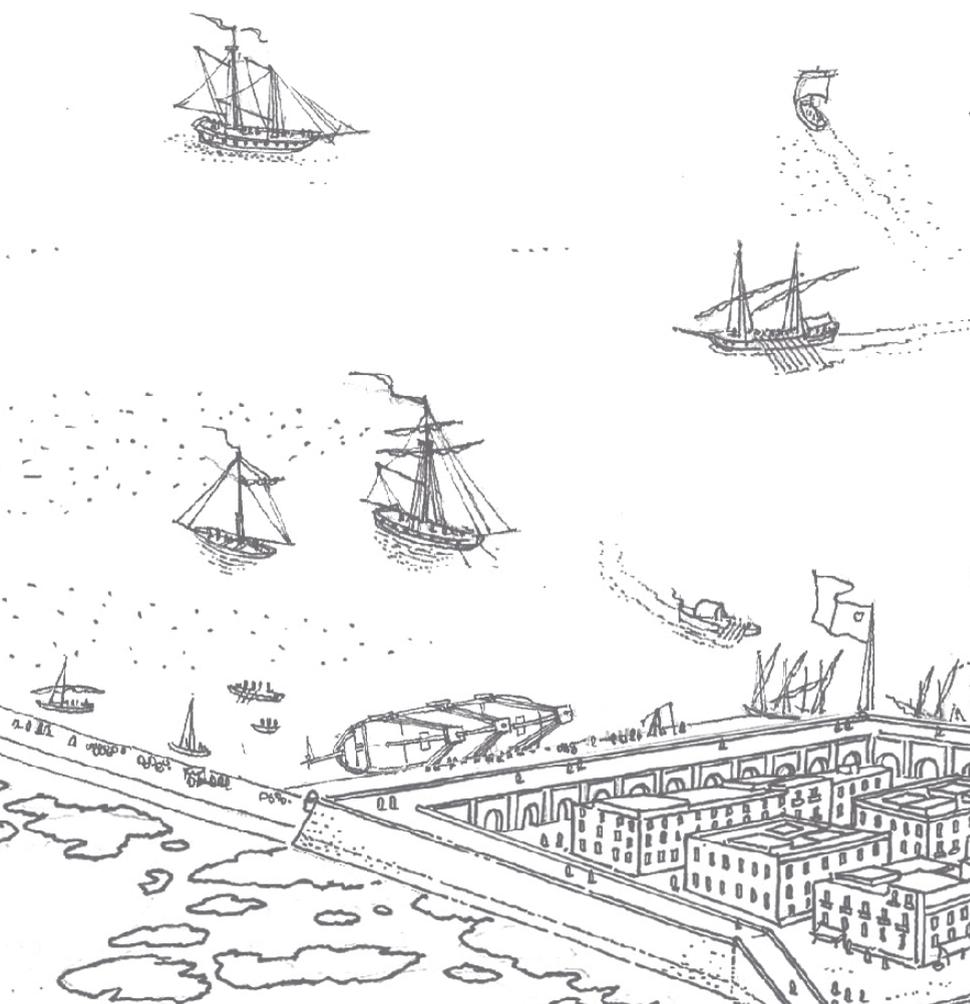
Con el trasiego de mercancías se intercambian ideas y conocimientos. Cádiz es, en gran medida, fruto de ese árbol de relaciones y trueques soportadas por un mar generoso pero exigente a veces en vidas y bienes, lo que contribuye definitivamente a modelar la identidad de la ciudad.

1. El puerto.

La actividad portuaria está en el origen de la ciudad. El puerto, sin embargo, ha ido cambiando su ubicación, adaptándose a las modificaciones de la Bahía; desde el Puerto Menestheo o el *Portus Gaditanus* romano de Balbo a orillas del Guadalete, pasando por la fundación de Puerto Real con el caño del Trocadero como espacio portuario, a la propia ciudad de Cádiz que levanta un muelle en 1685 “de 400 varas de largo y 24 de ancho delante de la ciudad”. La actividad militar se concentra en La Carraca desde mediados del XVIII. En la actualidad, la marca Puerto de Cádiz representa a todas las instalaciones repartidas por la Bahía.



Agua & Economía



2. Los astilleros.

El comercio marítimo a larga distancia exige la presencia de astilleros para reparar y construir embarcaciones con que reponer las pérdidas y mantener la actividad. Las características de esta costa, baja, es decir con poco calado y muy móvil, ha dificultado la existencia de unos astilleros de importancia hasta fechas relativamente cercanas. En 1870 se construye el primer dique de carena en Matagorda. Ello obligaba a trabajar directamente en las orillas, donde se reparaban los barcos o se construían montando herrerías, carpinterías, cordelerías, talleres de velas y almacenes.

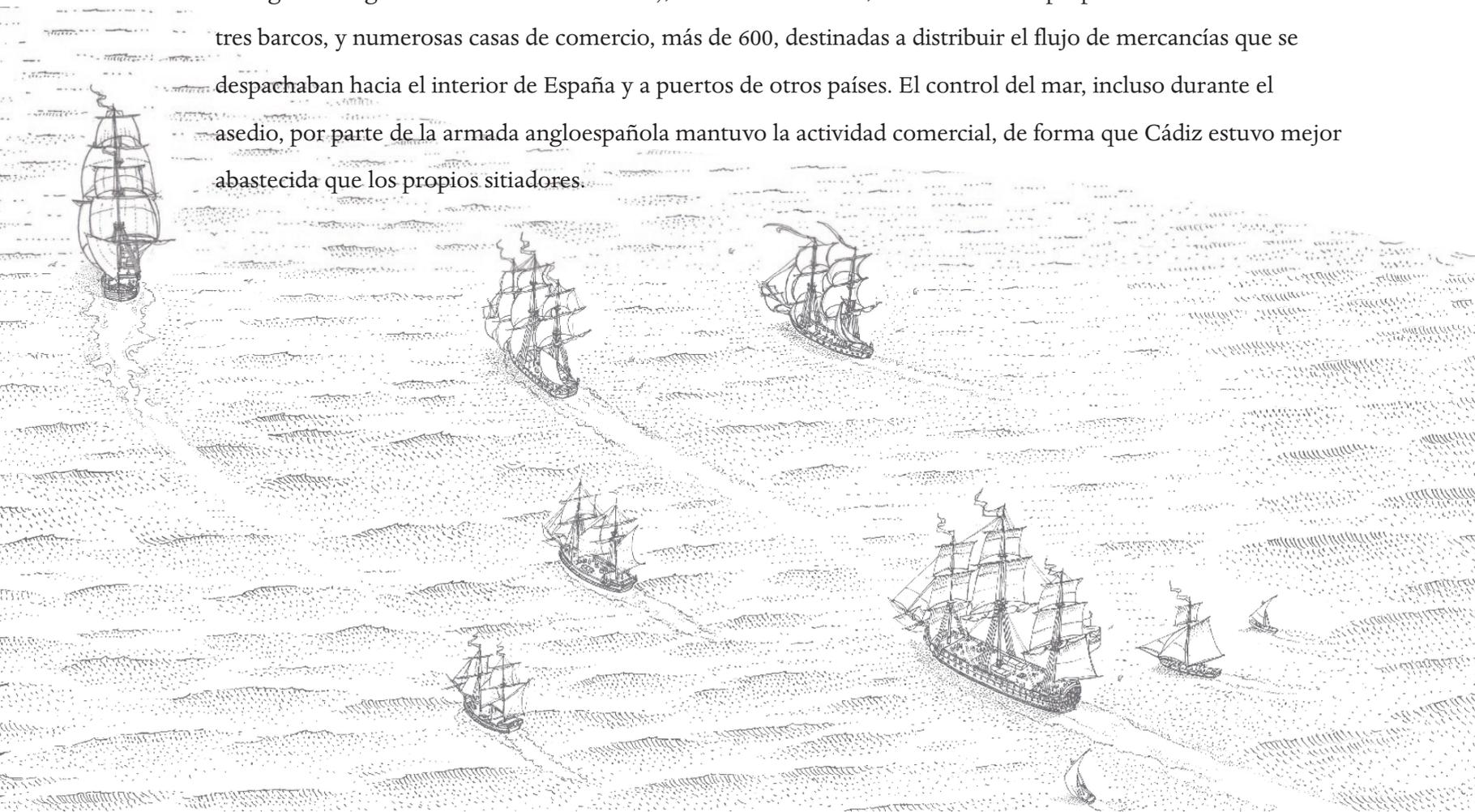


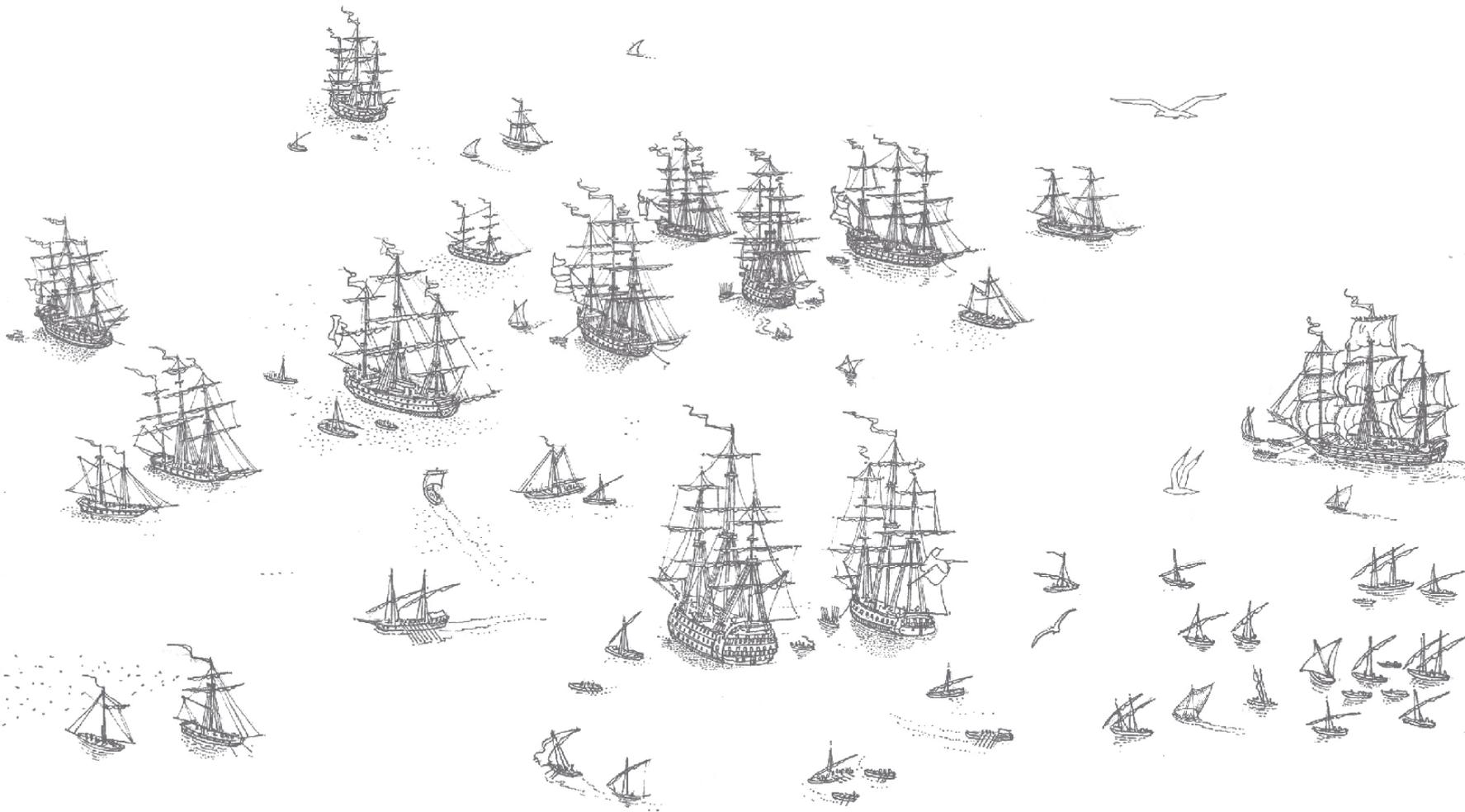
3. La sal, un bienpreciado.

Gades era conocida en Atenas por sus salazones ya el siglo IV a.C., y siguió siéndolo durante siglos por sus exportaciones pesqueras. La elevada insolación y el carácter llano de una costa defendida de los temporales e inundada periódicamente por las mareas hizo de la Bahía un centro productor de sal muy potente. Impulsaron su desarrollo la nobleza y la corona, que desde la Edad Media detentó su monopolio, aunque no sería hasta mediados del XIX, con la ley de Minas de 1869, cuando alcanzase su máximo nivel de expansión.

4. El comercio.

El comercio internacional es el motor de la ciudad. En esta época hay 13 casas aseguradoras de fletes (antes de la guerra llegaron a ser más de cincuenta), más de 80 navieros, muchos de ellos propietarios de más de tres barcos, y numerosas casas de comercio, más de 600, destinadas a distribuir el flujo de mercancías que se despachaban hacia el interior de España y a puertos de otros países. El control del mar, incluso durante el asedio, por parte de la armada angloespañola mantuvo la actividad comercial, de forma que Cádiz estuvo mejor abastecida que los propios sitiadores.



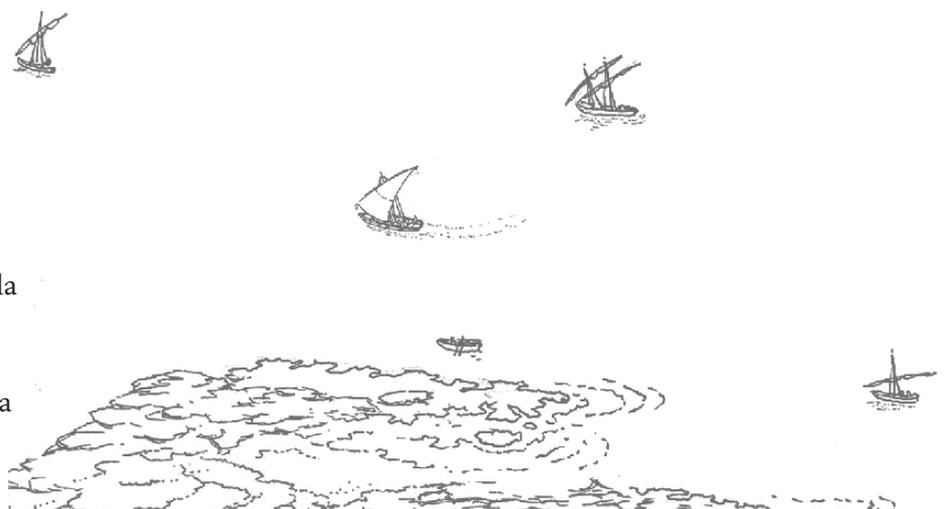


5. Las embarcaciones.

El dominio del mar permaneció en manos de los españoles y sus aliados ingleses durante todo el asedio. Destacan en la Bahía los navíos de línea de ambas armadas, grandes naves así llamadas por tener una gran potencia de fuego para el combate de formaciones en línea. Junto a los navíos hay otras naves menores como fragatas, bergantines, polacras y goletas, más ágiles y maniobreras, además de las dedicadas a la pesca o al cabotaje como jabeques, jábegas, barcas, balandras, londros, etc.

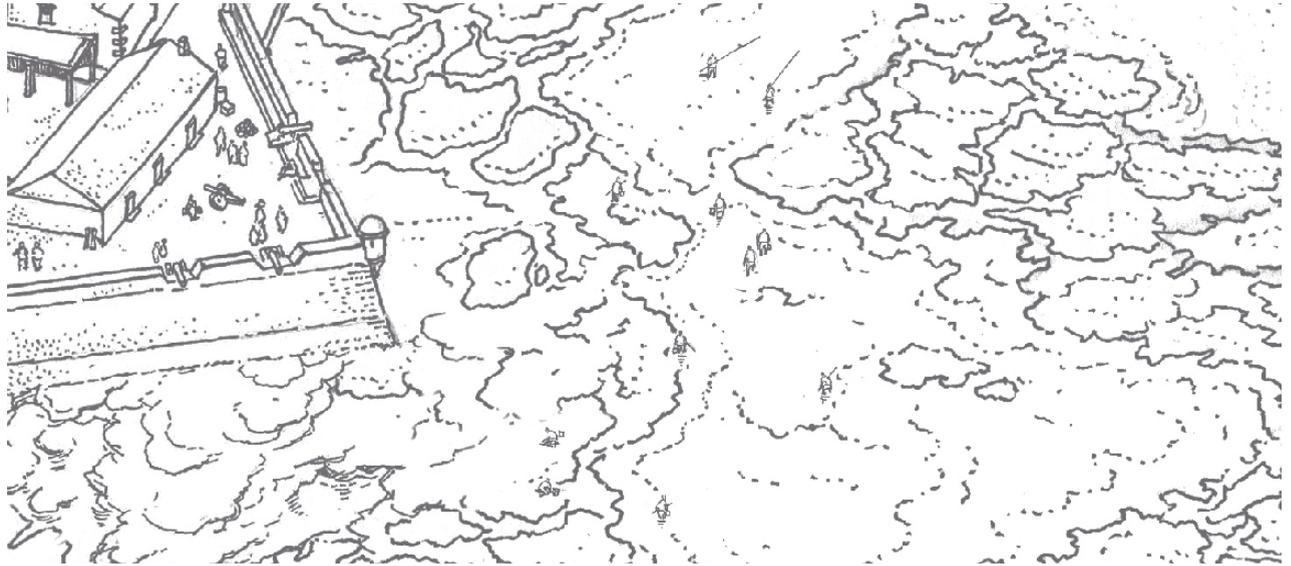
6. La pesca costanera.

Sólo la salazón permitía un comercio de exportación de la pesca. No obstante, su abundancia surtía un floreciente mercado local de pescado fresco a base de una modesta flota que muy raramente perdía de vista la costa. Boquerones, sardinas, lubinas, doradas, acedías, lenguados, chovas, corvinas, eran frecuentes en la mesa de los vecinos de la Bahía.



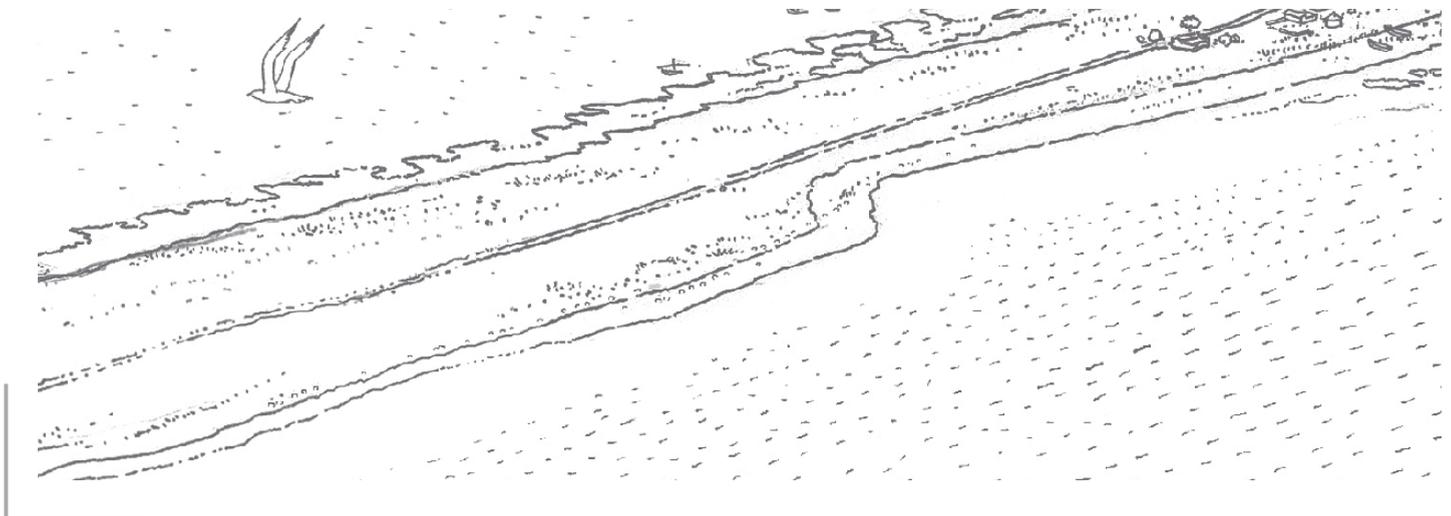
7. El pan de los pobres.

La fuente de proteínas que representa el mar también fue utilizada por las gentes más desfavorecidas, que en bajamar salían a mariscar en los fangales en busca de albiñocas, navajas y almejas, así como a pescar con tridentes los peces atrapados en los charcones de marea. En las playas rocosas se construían “corrales” donde quedaban encerrados los peces, entre las piedras buscaban cangrejos, mejillones o erizos y, con cañas de pesca, pescado de roca como sargos, mojarras, pargos, serranos o arañas con los que hacer un apetitoso caldero.



8. Las playas, un recurso por descubrir.

La playa arenosa, hoy tan deseada, era entonces un lugar inhóspito y deshabitado. La costumbre del baño en aguas de mar tardaría aún un siglo en comenzar. Este espacio desempeñaba, sin embargo, un importante papel como defensa de las tierras interiores frente a los temporales, que removían con su fuerza millones de toneladas de arenas sin mayores daños.



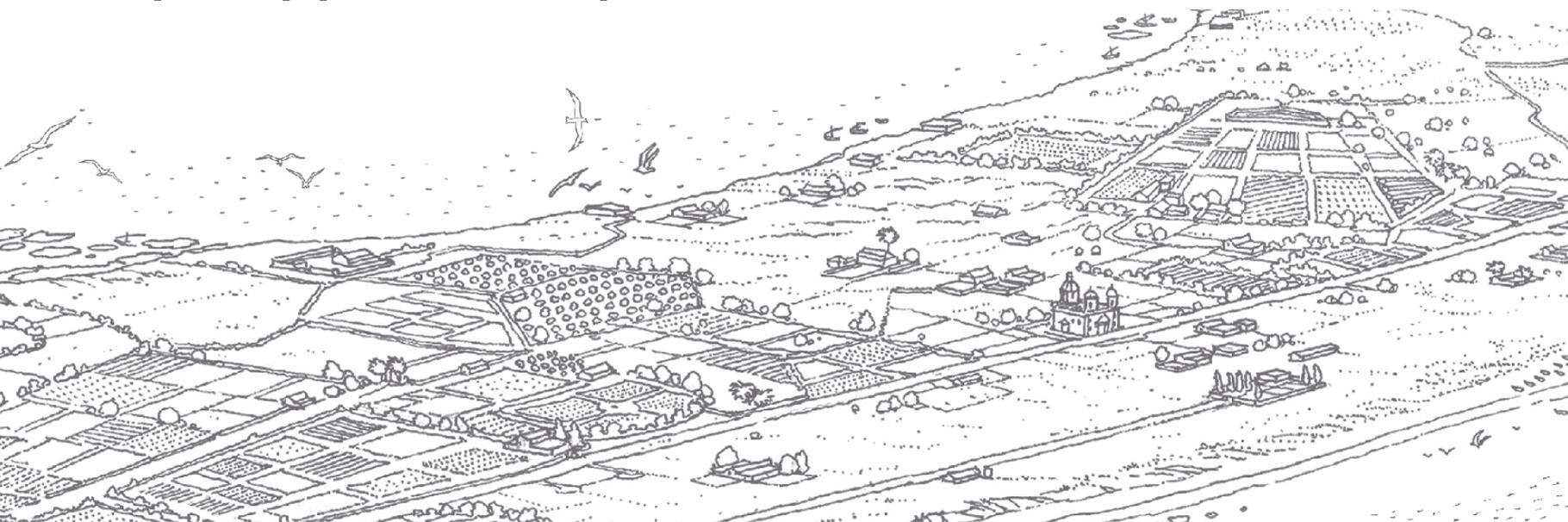
9. Aprovechando la energía de las mareas.

La fuerza de las mareas, tan evidente y predecible fue aprovechada finalmente por el hombre al adaptar los molinos hidráulicos a las circunstancias de la mar. El factor de limitación era, en este caso, la movilidad de la línea de costa. Esta dificultad se reduce extraordinariamente en el interior de la Bahía por lo que en los grandes caños de marisma o en la desembocadura de pequeños arroyos proliferaron estos ingenios. Destacaba entre ellos el molino del río Arillo, con doce piedras de moler.



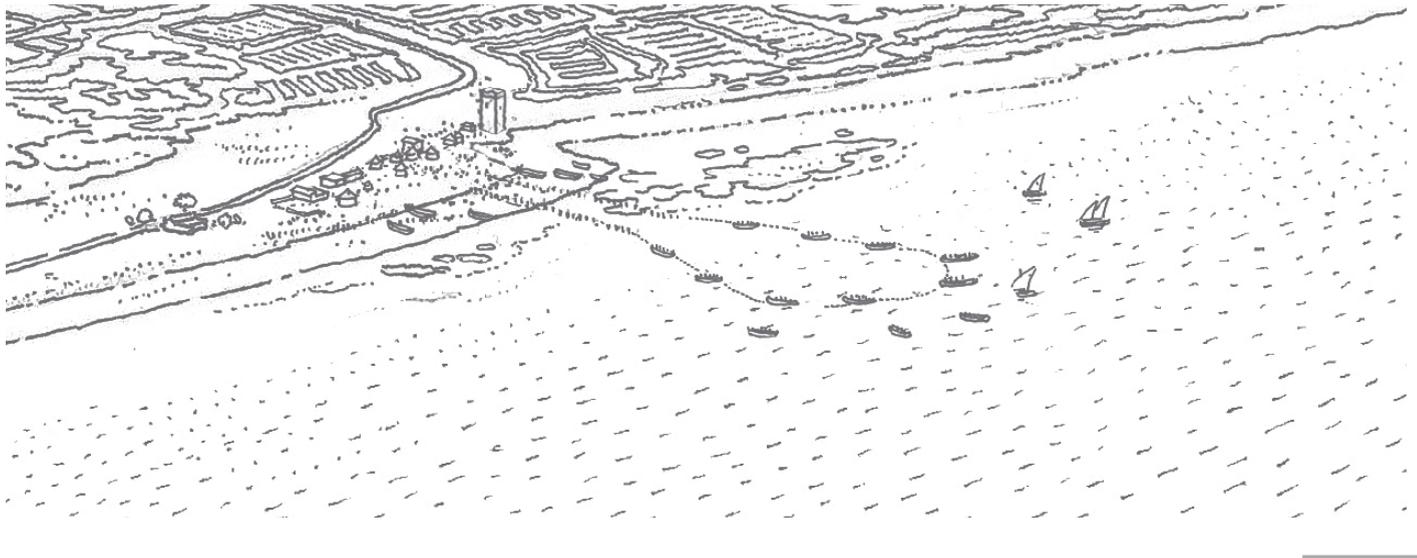
10. También hubo huertas.

A pesar de que la carestía de suelo eliminó las huertas del interior de la ciudad, en la zona aledaña a Puerta de Tierra, sobre las arenas del istmo que conecta Cádiz con San Fernando, creció un conjunto de huertos regados con aguas de pozos de mala calidad, pero susceptibles de aprovecharse en la agricultura. Estas pequeñas explotaciones proporcionaron verduras a la población durante el asedio.



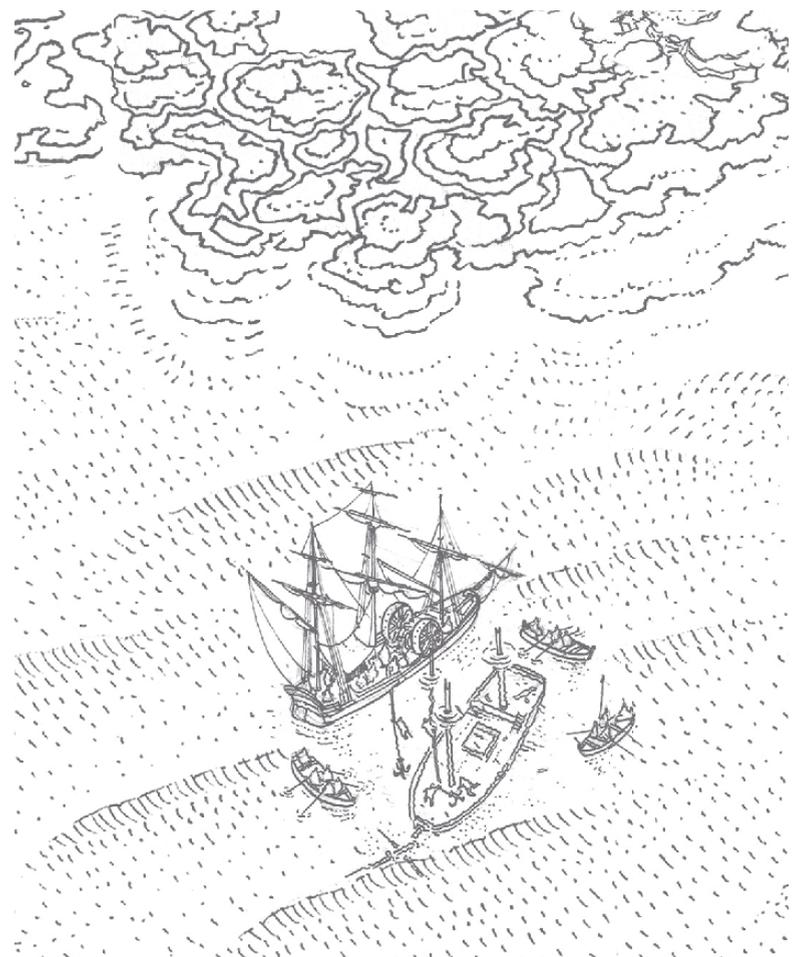
11. La almadraba.

El nombre árabe de esta modalidad de pesca significa “donde se lucha” o “combate”. Refleja la antigüedad de la misma, y, su principal característica: dirigir a los atunes con redes hacia una pequeña bolsa final donde se les da muerte para sacarlos a tierra. La abundancia de la pesca promovió grandes instalaciones pesqueras con poblados estacionales o factorías donde se preparaba el atún donde llegaban a reunirse hasta quinientas personas en las campañas pesqueras.



12. Una actividad lucrativa.

La isla de Cádiz está contorneada por islotes visibles en bajamar como Las Puercas, o siempre sumergidos, pero cercanos a la superficie, como El Diamante, donde encallaban y se perdían no pocas embarcaciones. Si además se consideran los numerosos asedios de la ciudad y su existencia milenaria es fácil comprender las muchas historias que circulan sobre los tesoros ocultos en la Bahía. Historia, que no leyenda, como pone de manifiesto la presencia desde antiguo de buzos que completaban su jornal con inmersiones para rescatar las cargas de naufragios recientes y de otras épocas.



El Puerto

Los barcos grandes deben fondear lejos del muelle por falta de calado (las mareas llegan casi a los cuatro metros de desnivel) por lo que muchas de las labores de carga y descarga deben hacerse con barcas de remos.

Aunque durante el asedio no es posible, la conexión de Cádiz con el Puerto por mar es muy intensa. Blanco White dice que es "como dos barrios de una gran ciudad". El viaje dura hora y media y no está exento de peligros, especialmente cuando se pasa la barra del Guadalete.

Antes de pasar la Aduana, los oficiales de la misma, los representantes de las casas propietarias de los fletes y las aseguradoras comprueban con los capitanes y sus oficiales el estado de la carga.

Los navíos de línea forman la escala superior de las embarcaciones de la época. Fruto de una evolución de siglos que aprovecha la limpia energía del viento, son mecanismos muy sofisticados y compejos de ingeniosa tecnología.

Para las piezas más pesadas se recurre a cabrestantes, grúas y poleas, bien simples bien en conjunto o polipastos. Con estos artilugios un hombre puede elevar pesos de cientos de kilos con seguridad.

El comercio de maderas preciosas mantiene una pujante industria de carpintería y ebanistería local que fabrica muebles de muy buena factura según las modas del momento.

El trabajo de los mozos de cuerda o "gallegos" es otra modalidad para asegurar la carga y descarga de las embarcaciones. La estiba de un barco es una tarea especializada, ya que garantiza su estabilidad en alta mar.

El vino de Jerez ha terminado definiendo un tipo concreto de vino: el jerez. Desde que el asalto de Drake lo dio a conocer en Inglaterra, este mercado es un destino seguro. La madurez del vino le permite soportar la larga singladura sin mermar su calidad.

Hay sacos de café, azúcar, cacao, tabaco, especias, etc. de todos los puertos del océano Atlántico, americanos y también africanos. Su precio se multiplica varias veces una vez desembarcados en tierra.

El trasiego de personas nobles o acomodadas se realiza en coches, muchos de alquiler. El gremio tiene fama; cuando los franceses llegan a las puertas de La Isla, la tarifa para ir de Cádiz a San Fernando se dispara "ya que hay que ir hasta la frontera con Francia".

El trasporte de bastimentos y otras mercancías descansa en gran medida en la fuerza animal, ya sea tirando de carros y carretas o cargándolas directamente sobre sus lomos.

Una vía para garantizarse el abastecimiento es la que mantienen, por tierra, también desde el Puerto, las caballerías con mucha mayor capacidad de carga.

El abastecimiento diario a las casas se hace por cargadores con grandes latas o bidones colgados del cuello.

El puerto de Cádiz alcanza su máximo esplendor en las últimas décadas del siglo XVIII. Comercia con América del Norte y del Sur, con las Filipinas y el Pacífico, mantiene relaciones frecuentes con los puertos africanos y con todo el litoral mediterráneo y tiene una densa red de distribución que alcanza a los puertos europeos de Rusia, Suecia, Dinamarca, Holanda, Alemania, Francia e Inglaterra.

La guerra con Inglaterra en 1804 marca definitivamente el declive de tan lucrativa actividad, que ya venía decayendo por la liberalización del comercio y la pérdida del monopolio americano. Con la derrota de Trafalgar en 1805 se pierden barcos y quiebran numerosas casas comerciales y aseguradoras.

Pero durante el asedio, el propio dominio inglés de los mares permitió una actividad lo suficientemente intensa como para asegurar sin estrecheces todas las demandas de abastecimiento de la ciudad por exquisitas y exigentes que éstas fueran.

El comercio "al por menor" de pescado fresco es una actividad típica del espacio portuario. En sus tenderetes se surten las clases más populares y los propios trabajadores del puerto.

¡Agua del Puerto, quién quiere agua!, es el pregón que grita desgañitándose el aguador por las calles. Con el pocillo de agua va un anisillo para endulzar el trago.

Otras Cádiz bajo las aguas

Cádiz ha vivido en muchas épocas el esplendor de sentirse metrópolis mundial. La *Gadir* fenicia dominaba todas las costas atlánticas, la *Gades* de los Balbo era la capital económica de *Hispania*, como *Emporio del Orbe* encauzó el comercio con América durante tres siglos y en 1812 se hizo sede de la moderna constitución política de las naciones hispanas. En su pequeña superficie no podían caber tantas magníficas ciudades, pero sus aguas han servido de refugio a muchos vestigios que la convierten en el yacimiento arqueológico submarino más rico de todos los existentes.

Los gaditanos veneraban desde antiguo a las aguas marinas y a la diosa que protegía la navegación. La reina Isis, a la que llamaron *Venus Marina Gaditana*, recibía cada año las primicias del comercio en forma de pequeñas ánforas junto con imágenes sagradas, lámparas de aceite y quemadores de perfumes, que han aparecido a centenares en las aguas inmediatas a la punta del Nao, el extremo septentrional de La Caleta, en el que estuvo su santuario. En la misma Caleta y en el amplio fondeadero del mar abierto, ante las playas actuales, se encuentran multitud de cepos de anclas y de las ánforas que debían transportar el vino y el aceite andaluces a todo el Mediterráneo.

En el interior de la Bahía, los testimonios del comercio de las épocas más recientes son extraordinariamente copiosos. Cuando las embarcaciones que llegaban a Cádiz desde América, fatigadas por la larga travesía, se



Capitel de volutas de época fenicia arcaica (siglo VII a. C.) hallado en el área del castillo de San Sebastián. Museo de Cádiz.

encontraban con el temporal de Levante y no podían refugiarse en La Caleta, tenían que intentar llegar a la Bahía sorteando el bajo de las Puercas, donde muchas sufrían el golpe definitivo y terminaban por hundirse a la vista de la ciudad, sin poder salvar la carga.

En 1982 se realizó un dragado de la Canal de entrada a la bahía de la que se extrajeron unos dos millones de metros cúbicos de arenas y entre ellas pudieron rescatarse millares de objetos procedentes de los naufragios. Lo que entonces pudo cribarse con cierto detenimiento no alcanzó ni la milésima parte de todo el dragado y allí aparecieron más de cincuenta mil objetos, entre monedas, hebillas, armas, proyectiles, pipas de caolín, restos de vajillas e incluso algunos lingotes de plata. Se ha podido calcular que, durante la segunda mitad del siglo XVI, naufragaron a su llegada a Cádiz casi la décima parte de las embarcaciones procedentes de América, y sus mercancías fueron a depositarse en las arenas del fondo de la Bahía.

También hay en estas aguas múltiples objetos que se arrojaban para limpiar las naves, y entre ellos se deslizaron muchas monedas de tantas nacionalidades como los países de que procedían, desde el norte de

Europa hasta el continente asiático; en el dragado de 1982 se recuperaron platos de peltre y cubiertos suficientes para montar una mesa de banquete, y los más modernos de ellos llevan el contraste de la Compañía Transatlántica, arrojados por los camareros cuando sacudían los manteles por la borda.

Los asedios de Cádiz y las batallas navales también han dejado aquí muchos testimonios; se han rescatado cañones pequeños cuyas fechas van desde el siglo XVI al XVIII y el repertorio de balística contiene proyectiles de piedra, bolas encadenadas de hierro y hasta balas de cañones antiaéreos de la Guerra Civil. Los asaltos ingleses y holandeses hundieron muchos buques y, tras la batalla de Trafalgar, se perdieron aquí varias de las naves que lograron escapar del desastre: el *Bucentaure*, buque insignia de la armada franco-española está hundido ante el castillo de San Sebastián y de él se han extraído varios cañones; en Matagorda se han localizado los restos del *Aigle* que buscaba refugio en el río San Pedro y en La Carraca concluyeron sus días los navíos españoles *San Leandro* y *Príncipe de Asturias*, cuyos restos se exponen en los jardines del Arsenal.

Las aguas que rodean a Cádiz le han dado sus mejores ganancias pero también le han arrebatado a la ciudad parte de lo que fue su antiguo solar. En la playa de Santa María del Mar pueden verse los restos del muro levantado contra el océano en el siglo XVIII que hoy ha sido derribado por el oleaje y ha dejado avanzar las aguas tras él casi un centenar de metros. La ciudad fenicia y la romana han perdido casi toda su extensión por los fuertes temporales que atacan el frente del Vendaval; las dos plataformas rocosas que delimitan La Caleta formaron parte de la ciudad habitada, pero la fuerza del oleaje y la extracción de la roca ostionera para nuevas construcciones las han arrasado por completo; en el siglo XVI, los eruditos gaditanos creían reconocer en una zona de La Caleta un gran edificio que identificaban con el anfiteatro romano; sin embargo, la explotación de las canteras, cuyas huellas

quedan al descubierto cuando desciende la marea, permitieron el avance de las aguas hasta el punto de que en el siglo XVIII el Ayuntamiento debió prohibir esta labor que era un privilegio del Obispado desde el siglo XIII.

El recuerdo del maremoto de 1755, presente en varias lápidas de las calles gaditanas, evoca un desastre que la ciudad debió sufrir varias veces a lo largo de su historia. En la excavación del teatro romano se han encontrado indicios de un fenómeno similar a un tsunami que provocó grandes destrozos hacia el siglo III de nuestra Era. Quizás por sus consecuencias la ciudad se arruinó y abandonó casi por completo a fines de la Antigüedad, cuando se decía que sólo se mantenía de ella el templo de Hércules.

También el famoso *Herakleion*, situado en el área del actual islote de Sancti Petri, debió perecer por esta causa. En 1755, cuando el mar se retiró varios centenares de metros, se pudieron ver restos de edificaciones y se encontraron allí varias esculturas romanas. El testimonio más antiguo de la debilidad de Cádiz frente al mar se remonta al siglo III antes de nuestra Era, cuando Aníbal visitó el templo de Hércules, en el que juró odio eterno a los romanos y pudo contemplar asombrado cómo el mar invadía todo el santuario, augurando ya cual iba a ser el destino de una ciudad que vive de las aguas que la rodean y la amenazan a un tiempo. 🌊



La isla y la Bahía de Cádiz en un grabado holandés de F. de Wit del último cuarto del siglo XVII.



Lugares y edificios

Cuando el hombre habita durante cientos de años y hace suyo un espacio concreto, éste se transforma en territorio y surgen lugares donde antes sólo había paisajes sin nombre. Son retazos de límites poco definidos, pertenecientes al ámbito original, del que se individualizan por su capacidad para vincularse, recordar o contener algún hecho histórico, construcción o cualquier otra cualidad derivada de la presencia y el trabajo de sus habitantes. La ciudad de Cádiz y, por extensión, toda la Bahía, es rica en lugares asociados a hechos militares de asedio o defensa de esta plaza. Y el agua, de manera explícita o encubierta, siempre aparece como causa matriz de los procesos de humanización del paisaje.

Lugares y edificios

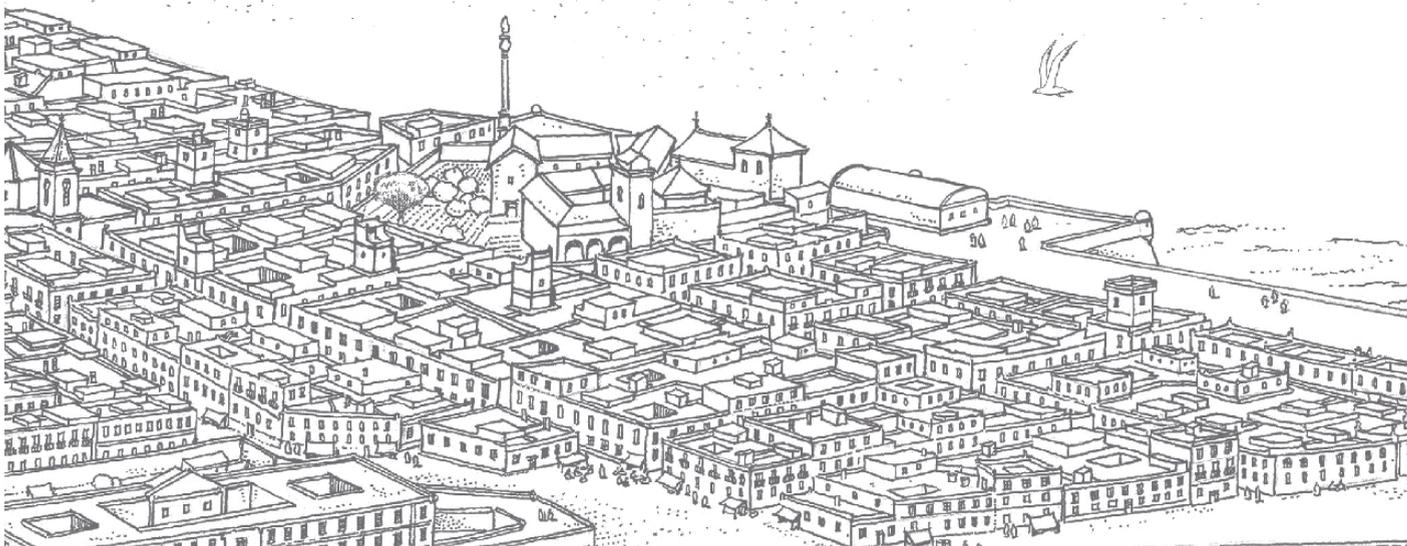


1. El Pópulo y Santa María.

Núcleo de la ciudad antigua desarrollado entre la puerta principal de la villa amurallada y los alrededores de la catedral. Al primero le da nombre una copia de la Virgen del Pópulo de Roma, mandada a pintar por el alcalde de la ciudad y colocada sobre la puerta de entrada a la ciudad en 1587. Santa María sirve como arrabal del primero al amparo de la catedral pero pronto alcanzará la misma importancia. En ellos nacieron a la salada claridad gaditanos de renombre, como Chano Lobato, ejemplos irrepitibles de una forma de ser y estar.

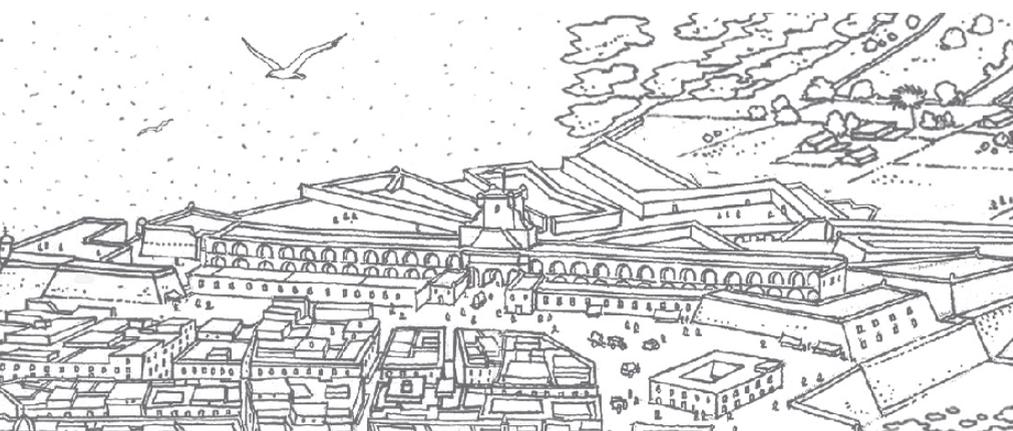
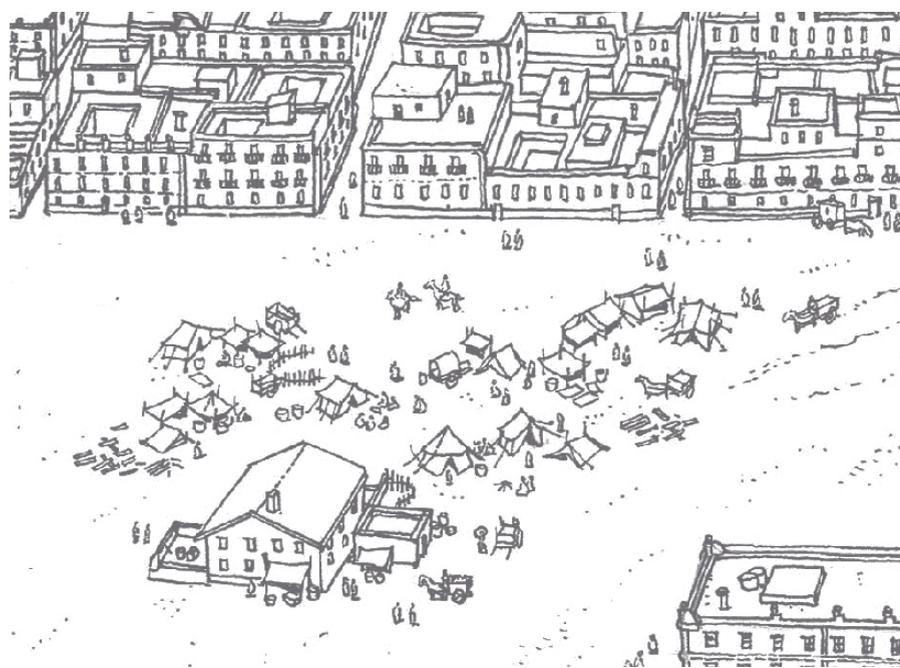
2. La Viña.

Arrabal de las clases más populares, de artesanos y menestrales, creció sobre unas antiguas viñas extramuros, expuesto a los fuertes vientos de poniente. Su existencia está íntimamente ligada a La Caleta, pequeño refugio natural para modestas embarcaciones de pesca.



3. El Campo de las Balas.

Durante el asedio y bombardeo de Cádiz, muchos de sus vecinos se ven forzados a retirarse, especialmente durante la noche, a las zonas más alejadas del alcance de la artillería francesa del fuerte de Matagorda. Ocupan la Alameda, la plaza del Mentidero y en especial la gran explanada frente al castillo de Santa Catalina, que desde entonces se llama Campo de las Balas. Allí descansan las noches de verano sabiéndose a salvo del enemigo.

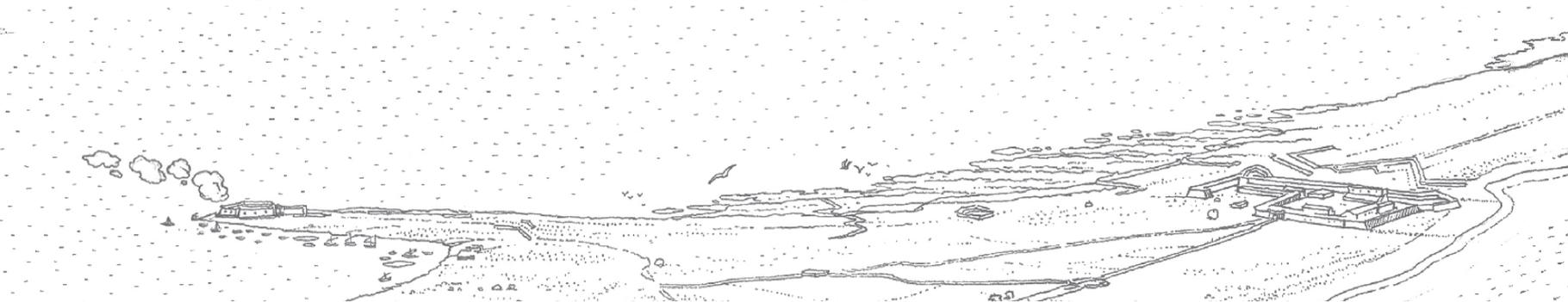


4. Puerta de Tierra.

La ciudad fortificada sellaba su fachada frente al istmo con un baluarte defensivo inexpugnable guarnecido por “dos semibaluartes adheridos, un revellín con su contraguardia y otras dos cortinas grandes que cubren los semibaluartes”. Nunca fue atacado.

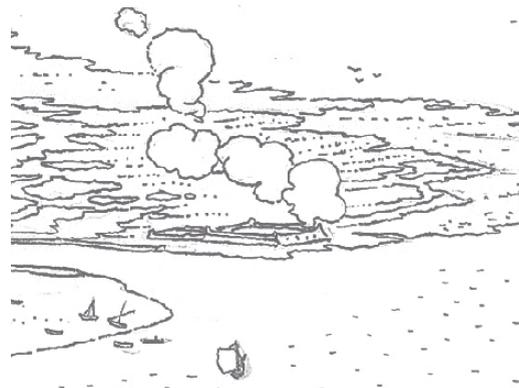
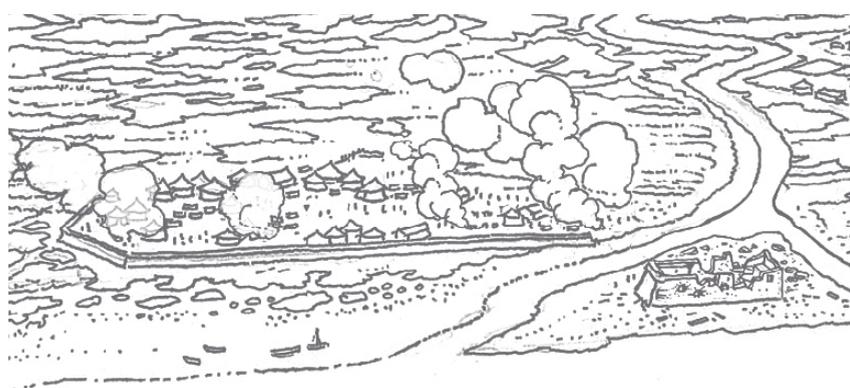
5. Fuertes de Puntales y Cortadura.

Por delante de Puerta de Tierra, en un estrechamiento de la Bahía, se levantan dos fuertes: hacia su interior y controlando el paso de las naves a La Carraca, el de San Lorenzo de Puntales, el más antiguo de todo el sistema defensivo; hacia el mar abierto, el de Cortadura, construido apresuradamente durante el asedio francés, que no llegó a terminarse. El Puntales desempeñó un destacado papel en la defensa de Cádiz durante el asedio.



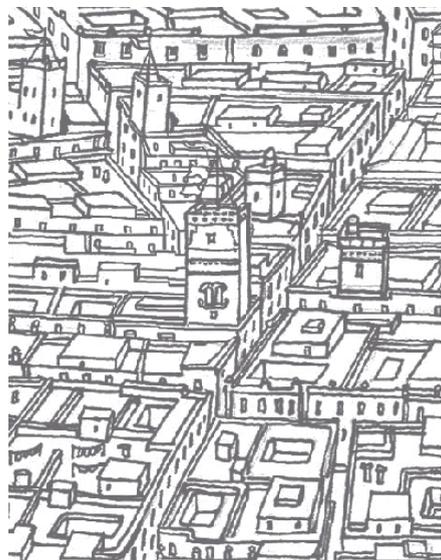
7. Fuertes de Matagorda y San Luis.

En la entrada al segundo saco de la Bahía, frente a Puntales, se localizan otros dos elementos defensivos de relieve. El fuerte de Matagorda, defendido por mar y por tierra, cayó pronto en manos francesas y desde aquí se bombardeó, con no mucho éxito, la ciudad de Cádiz. De menor importancia, pero en una posición también estratégica, defendiendo la entrada al caño del Trocadero, era el fuerte de San Luis. Ambas instalaciones se emplazaban en una zona de marismas y planicies fango-arenosas sometidas a la acción de las mareas, por lo que su conquista por tierra era muy dificultosa.



6. Las Tres Torres.

Para las comunicaciones con los barcos y la defensa de la ciudad y la Isla de León se utilizaba un sistema de señales con banderas. Para este cometido, había que contar con una red de atalayas bien visibles donde desplegarlas, función que cumplían la Torre de Tavira, situada en pleno casco urbano de Cádiz, la Torre Gorda o de Hércules, en el istmo entre Cádiz y la Isla, y la Torre Alta, que sobresalía en esta última población.



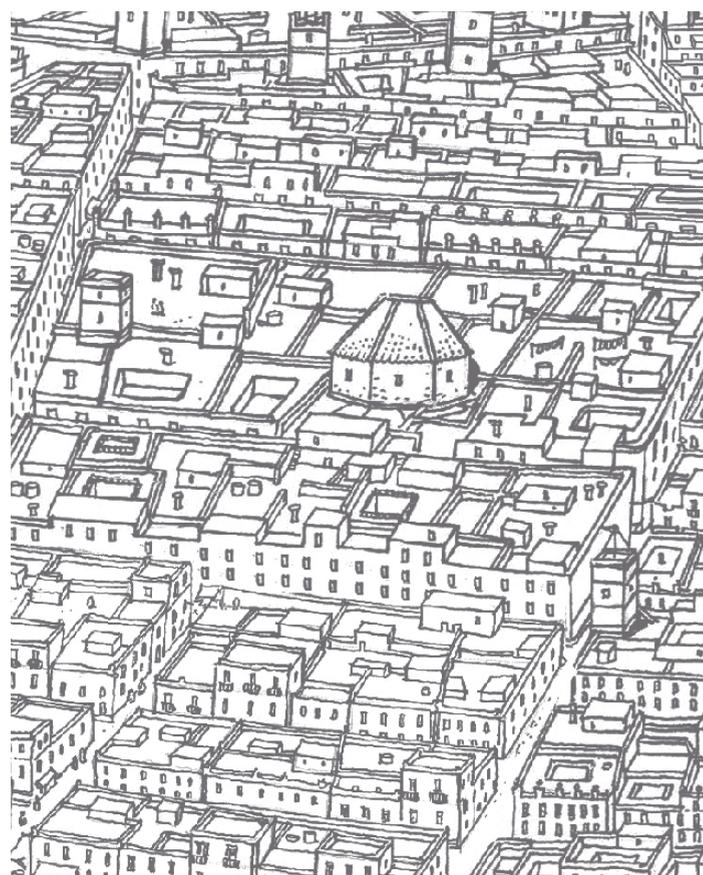


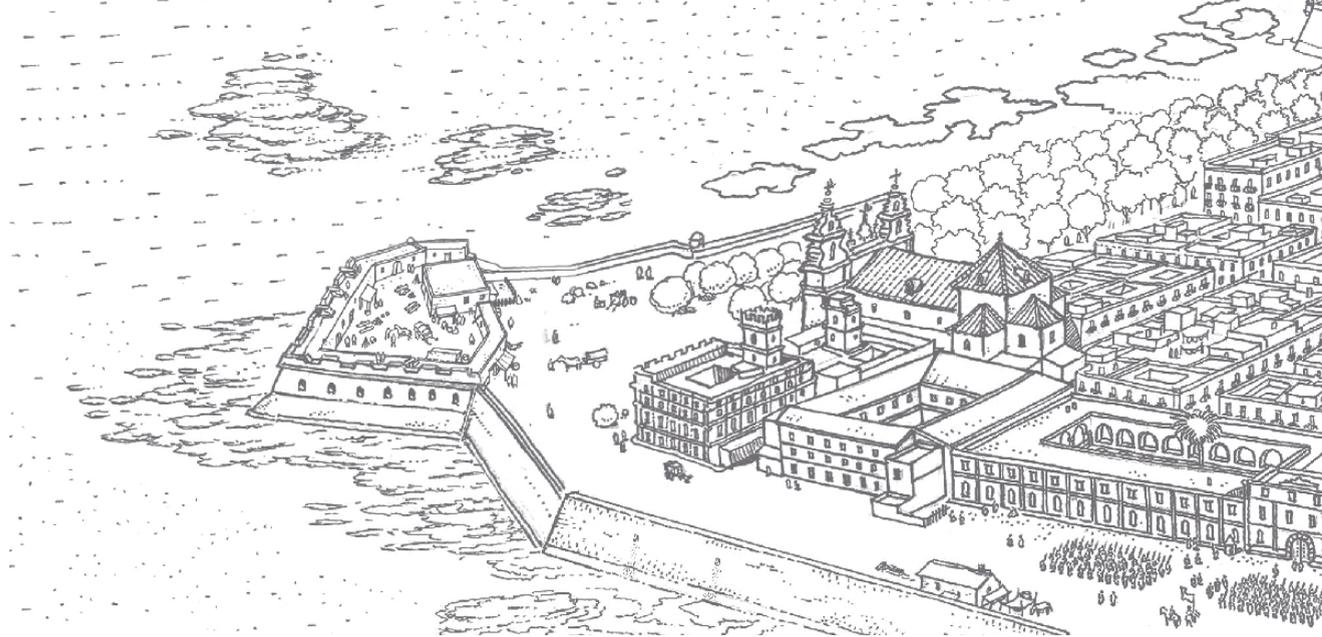
8. El Trocadero.

El caño del Trocadero era un punto neurágico de la actividad portuaria de la Bahía. A resguardo de los temporales y bien defendido, aquí se cargaban y descargaban –de ahí su nombre– las flotas de América. Y también se carenaban y reparaban las naves en sus aguas someras. En 1823, el Duque de Angulema y los Cien Mil Hijos de San Luis toman el Trocadero con cuantiosas bajas de sus defensores, permitiendo que Fernando VII restaure el absolutismo. La gesta tuvo un notable eco en Europa, de modo que el nombre del Trocadero cobró fama tanto en París como en Londres.

9. San Felipe Neri.

El avance francés fuerza la retirada de las Cortes de la Isla a la ciudad de Cádiz. El lugar seleccionado para acoger a la Asamblea es el oratorio de San Felipe Neri, de la casa-convento de los filipenses, por su planta oval con un espacio diáfano, similar al del teatro de las Cortes que se veían obligados a abandonar. La primera reunión en la nueva sede se celebró el 24 de febrero de 1811. La Constitución se proclamaría más de un año después: el 19 de marzo de 1812.



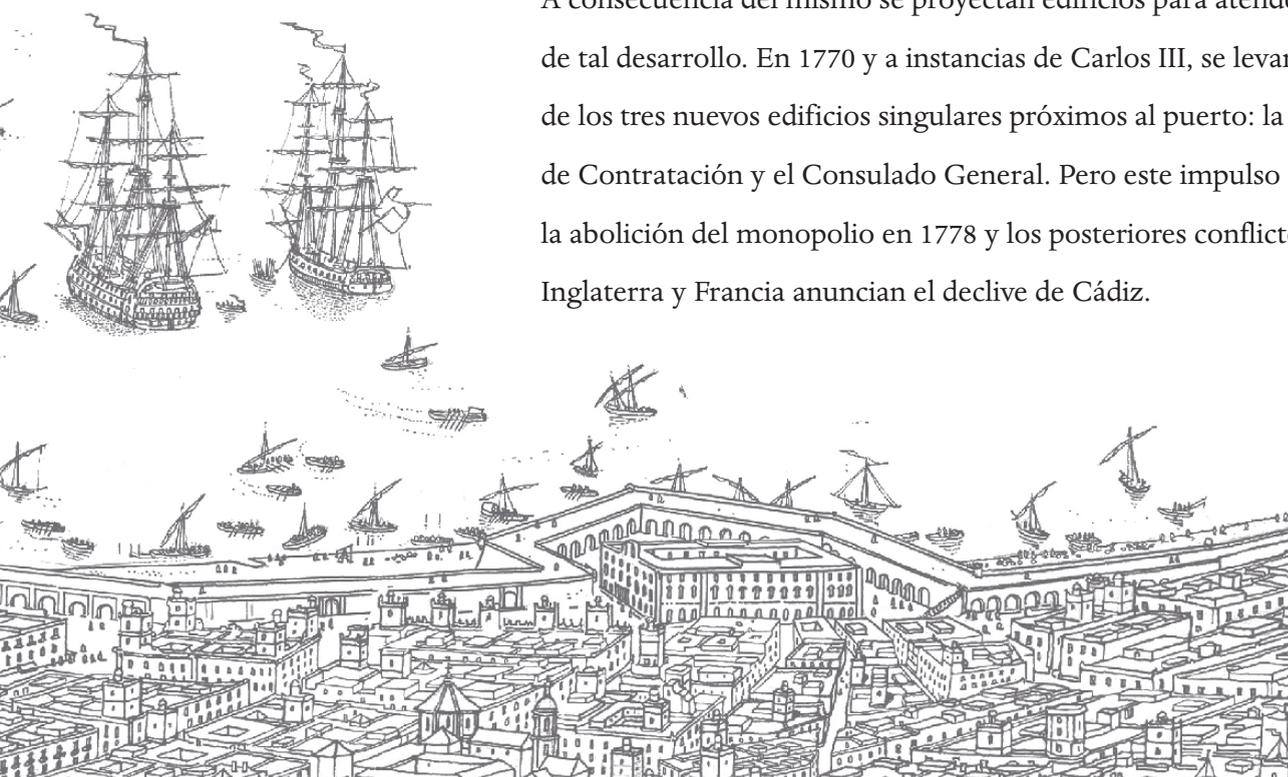


10. El Carmen.

La esperada Constitución se celebra con una solemne procesión cívico-religiosa desde San Felipe al Carmen, para evitar el bombardeo enemigo. Es un día de perros, y al viento y la lluvia se unen las salvas de los franceses festejando la onomástica de José Bonaparte. Alcalá Galiano, testigo presencial de los hechos escribe *“Estábase (digo allí) cantando el Tedéum cuando el ímpetu del huracán tronchó delante de la iglesia un árbol robusto, y algunos de los circunstantes (entre los cuales estaba yo) no por superstición, sino como en burla, aludieron a que podría ser funesto agüero de la suerte de la ley nueva; vaticinio así podría haber tomado por suyo la superstición más grosera, como la previsión más aguda.”*

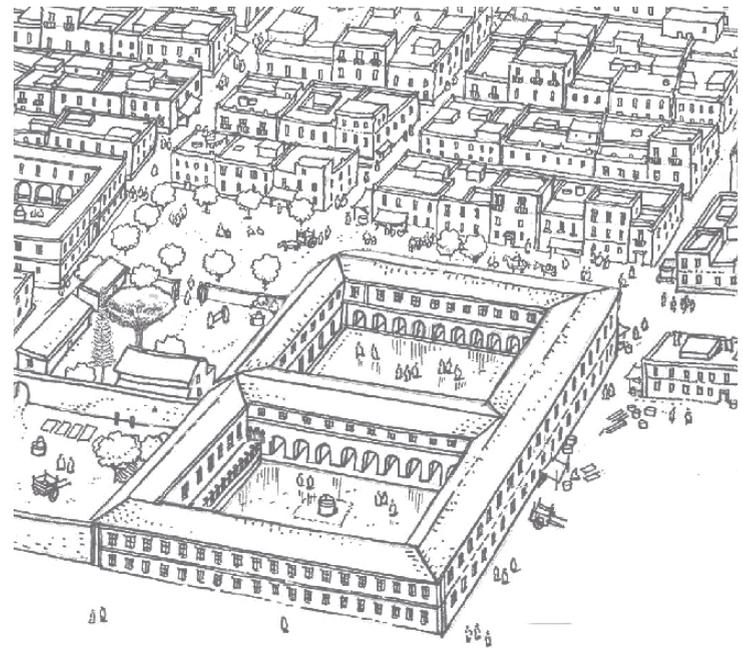
11. La Aduana.

El nombramiento del puerto de Cádiz como nueva sede del monopolio de Indias en 1717 supuso el comienzo de un crecimiento que durará todo el siglo. A consecuencia del mismo se proyectan edificios para atender las necesidades de tal desarrollo. En 1770 y a instancias de Carlos III, se levanta el primero de los tres nuevos edificios singulares próximos al puerto: la Aduana, la Casa de Contratación y el Consulado General. Pero este impulso se agota, pues la abolición del monopolio en 1778 y los posteriores conflictos bélicos con Inglaterra y Francia anuncian el declive de Cádiz.



12. Real Colegio de Medicina y Cirugía.

La decisión de crear una Armada moderna y de radicar una de sus sedes principales en Cádiz conllevó otras disposiciones de gran importancia para la ciudad, como la construcción de una institución donde se formarían los médicos de la misma. Cádiz se dota así de un centro abierto a los avances de la ciencia y difusor de cultura. Tenía 100 plazas sufragadas por la Real Hacienda y admitían alumnos internos así como residentes en la propia ciudad.

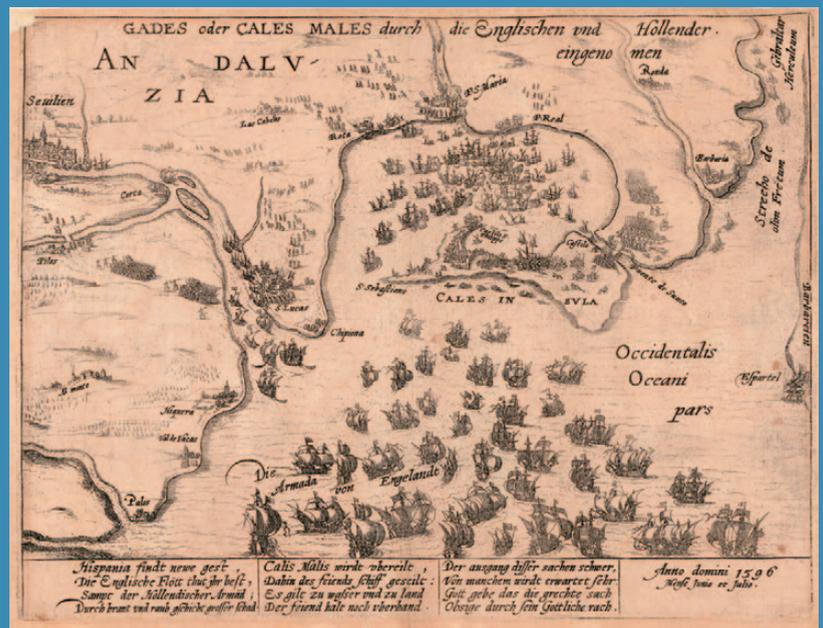


13. La población de San Carlos.

Se funda en la Isla de León por deseos de Carlos III como población militar al servicio de la Armada y muy especialmente del arsenal de La Carraca. Su ubicación al norte de la población de la Isla se explica por la falta de espacio dentro de Cádiz para un proyecto tan ambicioso y por la proximidad al astillero. Durante el siglo XVIII, la Isla de León fue adquiriendo tal importancia que finalmente arrebató a Cádiz las principales instalaciones militares, entre ellas la Escuela de Guardiamarinas y el Observatorio Astronómico.

Las defensas de Cádiz en 1810-1812

En el primer tercio del siglo XVI la modesta plaza marítima de Cádiz se encontraba en un estado de indefensión muy notable, y sus defensas se reducían al muro de tierra y el Castillo de la Villa, “ruinoso y sin artillería” a decir del corregidor de Cádiz en 1529, al mes del asalto y saqueo de Gibraltar por Barbarroja. Quizás exageraba en lo del castillo “ruinoso”, pues había sido construido tan sólo cincuenta años antes por el conde de Arcos, pero probablemente la propia desidia concejil había llevado a su neutralización permitiendo la construcción de edificios anejos que obstaculizaban su defensa. Aunque un poco tarde, la constante presencia de navíos turcos y berberiscos, en ocasiones con la vergonzosa alianza de Su Majestad Cristianísima, movió a la agobiada Corona a enviar a Micer Benedetto de Rávena, en 1534 y 1538, que probablemente efectuó una de las numerosas reformas del puente de Zuazo, que tan gran importancia habría de tener entre 1810 y 1812. La estancia de Micer Benedetto fue la primera de una larga serie de especialistas italianos en fortificaciones que, durante cincuenta años, se ocuparon, entre otros muchos puntos del Imperio, de Cádiz: Juan Bautista Calvi (1554-1560), Jacobo Fratín (1574/1580), Vespasiano Gonzaga (1575), Tiburcio Espanoqui (1587-1601), o Juan Andrea Doria (1597). Nada de esto impidió los desastrosos asaltos británicos de 1587 y 1596, y no en vano el sabio don Luis Bravo de Laguna ya aconsejaba a Felipe II, en 1587, “desmantelar la ciudad y pasar sus vecinos a poblaciones próximas [...] evitando una defensa tan costosa o que el enemigo la tomara un día y se hiciera fuerte en ella”. Además, los trabajos de fortificación eran continuamente obstaculizados por quienes, una vez culminados, se protegerían con ellos. El



Toma de Cádiz en 1596 por la flota angloholandesa, en un grabado contemporáneo.

exasperado Juan Bautista Calvi escribía en julio de 1557 a la princesa Juana de Austria, gobernadora regente, “e V. S. tenga per certo che in mia vita o pratticato con tanta mala gente come in questa terra [...] che desidero infinito salire di questa terra, dove sta tan mala gente”. Cuarenta años más tarde, el renombrado Cristóbal de Rojas (1598-1618) padecía similares obstrucciones de la incompetencia y “mala gente” local, hasta su prematura muerte en 1618, con el fuerte de Santa Catalina operativo, y sólo a falta de detalles menores, pero permitiendo cruzar fuegos con el de San Sebastián. Desde el eje fuerte de Santa Catalina-baluarte de la Candelaria, al noroeste, al de los baluartes de San Roque-Santa Elena, en la Puerta de Tierra, al sudeste, se extiende en el siglo XVIII el caserío y fortificaciones de Cádiz, con algunas otras posiciones periféricas para resguardos de aproches de mar y tierra, como los

fuertes de Santa Catalina del Puerto, Matagorda y San Luis, en la contraorilla, el de Puntales, en el istmo, y el puente de Zuazo, en el acceso a la Isla de León. Aproximadamente, ese panorama poliorcético es el que existía cuando se produce en Madrid el alzamiento de Mayo de 1808, y en Cádiz las turbas asesinan al capitán general marqués de la Solana, acusado de *tibio*, ante la cobardía cómplice de la guarnición, al igual que en esos aciagos días en Badajoz, Granada o Valencia. Tras la sorprendente capitulación de Bailén en julio, Cádiz dispone de año y medio para prepararse a enfrentar la más que probable llegada de las tropas bonapartistas, como de hecho ocurrió a comienzos de Febrero de 1810.

En esos días las tropas invasoras disponían en España de unos 270.000 hombres, articulados esencialmente en siete Cuerpos de Ejército. Para desgracia de sus propios intereses, José I, en lugar de intentar neutralizar a su único enemigo realmente peligroso, en Celorico de Beira, optó por invadir Andalucía con 65.000 hombres al mando del duque de Dalmacia, intentando resarcirse de la extraña pero contundente derrota de Bailén. Dalmacia y Bellune arrojaron la no muy convincente resistencia española. El 18 de Enero están en Santa Cruz de Mudela, y en siete horas fuerzan la línea de Despeñaperros, con bajas insignificantes. El 23 han tomado Jaén, el 26 ocupan Córdoba sin resistencia, el 28 Granada, y

El ingeniero Cristóbal de Rojas, que dirigió las obras de fortificación de Cádiz a caballo entre los siglos XVI y XVII.



tras vergonzosa huida de la Junta Central hacia Cádiz, el 1 de febrero el rey José hace su entrada triunfal en Sevilla con notable entusiasmo de los nativos.

El general duque de Alburquerque, con energía y pundonor, intenta reunir los restos de sucesivas derrotas de los Ejércitos de Extremadura y de Andalucía, y adelantándose al duque de Bellune alcanza el puente de Zuazo, introduciendo entre el 3 y el 4 de febrero unos 12.000 hombres en la Isla de León, que, aunque destrozados, hacen frente eficazmente a la llegada francesa en los días inmediatamente siguientes, que intentan en vano forzar el estrecho paso sobre el caño de Sancti Petri y sus salinas y marismas fangosas, único acceso posible a causa del indiscutible control marítimo ejer-



Plano del casco urbano de Cádiz en la segunda mitad del siglo XVIII, con su perímetro de fortificaciones, algunas en proyecto. Biblioteca Nacional de España, Madrid.

I Cádiz y la Bahía en 1813.



cido por la armada británica, que además ya tenía una flotilla, al mando del almirante John Ch. Purvis, surta en la Bahía. Así mismo, desde el primer momento, y a requerimiento de las autoridades locales, el duque de Wellington envía para reforzar la guarnición de Cádiz unos 5.000 hombres de distintas armas, incluido un pequeño destacamento portugués, al mando del general Stewart, sucedido poco después del resolutivo y enérgico teniente general Sir Thomas Graham, que un año más tarde habría de mostrar su valor y valía en la oprobiosa jornada de los pinares de La Barrosa.

En realidad, el llamado Sitio de Cádiz sólo lo fue en la exigua zona terrestre de su perímetro, pues en su mayor parte, marítima, siempre estuvo expedita, permitiendo que la ciudad *cercada* estuviera mejor abastecida que sus sitiadores, tuviera abiertas las salidas marítimas para envolver a los asediados, si hubieran sido capaces, e incluso pudieran entrar y salir con sorprendente fluidez los primates liberales y serviles que, al parecer, representaban lejanos territorios y ciudades, algunos de ellos sí sujetos a atroces asedios. Relacionar la situación de Cádiz con la de Gerona, Zaragoza u Hostalrich es un agravio comparativo de mal gusto.

El mariscal Victor, duque de Bellune, ante la imposibilidad de forzar el puente de Zuazo, densamente fortificado y artillado, establece un sitio formal en el arco

Rota-Chiclana, cuyo borde de combate es el caño de Sancti Petri, desde el poblado epónimo a La Carraca. En esa zona transforma y artilla fuertes existentes desde tiempo atrás, demolidos parcialmente por los aliados con antelación, como Santa Catalina del Puerto, Comercio, Matagorda, o San Luis, al tiempo que construye nuevos emplazamientos artilleros como los denominados Bellune, Santa Ana, Napoleón, Ruffin, Cabezuela, Williaist, Leval, Granaderos, Defensa, Rada, o Dique.

En el otro lado, sobre los fangales y dunas del lado de poniente del caño de Sancti Petri, los aliados construyeron rápida y eficientemente tres líneas defensivas, sucesivas y exteriores a la plaza de Cádiz, con unos 72 reductos, baterías y posiciones defensivas varias.

De este centenar de posiciones construidas entre 1810 y 1812 apenas queda rastro, pues en su calidad de fortificación de campaña sus frentes a la barbata, golas, espaldones, o estacadas fueron construidas con fango, sal y cajones con tierra, faginas, salchichones y zapinas, en ocasiones encamisadas con tablas. No obstante en esas fortificaciones efímeras podía haber estructuras de mampostería como almacenes de pólvora a prueba, soleaderos para la pólvora, o descansaderos a prueba para las guarniciones. La mayoría de estas posiciones sólo se pueden conocer a través de los informes y planos de ingenieros militares de la época

como don Carlos Vargas Machuca (1810-1812) o don José Prieto de la Quintana (1819). Por el lado francés sus posiciones fueron voladas al amanecer del 25 de agosto de 1812, y las piezas de artillería que no pudieron llevarse fueron clavadas o arrojadas al mar.

Además de estas fortificaciones de campaña, se construyeron de nueva planta, o reformaron y artillaron, fortificaciones permanentes como las baterías y reducidos del sector del puente de Zuazo, el viejo fuerte de San Lorenzo o de Puntales, o el malogrado fuerte de la Cortadura de San Fernando. Estas obras solían disponer de abundante artillería, como algunas de campaña, tal que el Reducto Inglés N°22, que defendía las ensenadas de Osio y Santibáñez con 39 bocas, más que las 29 del fuerte de la isla de Sancti Petri. Desde Puntales, su valeroso castellano don José Macías cruzó reiterado y devastador fuego con Matagorda, a 1.100 metros a través de la bocana de la Bahía, y con Fort San Luis.

Respecto a la Cortadura de San Fernando fue iniciada su construcción, sobre obras menores precedentes, en julio de 1808, por el capitán general don Tomás de Morla, sucesor del asesinado marqués de la Solana, aunque la famosa participación popular masiva no se produjo hasta marzo de 1810, cuando el miedo próximo avivó la diligencia. Curiosamente, para obstruir el paso enemigo por el playazo de poniente con bajamar, se arrancaron de las casas de Cádiz las rejas de 803 ventanas, 268 balcones y 111 pasamanos de escalera, que fueron profundamente hincados en la arena. Doscientos años después, en ocasiones, con mareas escoradas muy vivas, afloran muñones corroidos, últimos vestigios de esa extraña e ingeniosa barrera a modo de caballo de frisia inamovible.

A intramuros de Cádiz existían, además de las murallas abalaurtadas de Tierra y Mar, un amplio repertorio de fuertes, baluartes y otras obras menores como baterías y cuerpos de guardia, en general construidos en los siglos XVII y XVIII, aunque plenamente operativos en los años de la invasión bonapartista. No obstante, las guarniciones de Santa Catalina, San Sebastián, La Candelaria, Los Mártires, La Alameda, o Capuchinos, en su



Cañón-obús del coronel Villantroys utilizado en el Sitio de Cádiz y conservado ante la sede del Almirantazgo en Londres. Foto B. Trimegistus.

tensa e inacabable espera de años, debieron desarrollar un cierto síndrome del Desierto de los Tártaros.

En los dos años y medio de presencia francesa en la costa circundante –con notables excepciones como Tarifa o Gibraltar–, las únicas incursiones en el Cádiz intramuros fueron, y ello sólo a partir de la tarde-noche del 12 de marzo de 1811, las de los proyectiles de los cañones-obuses asentados en La Cabezuela, a unos cinco kilómetros bahía por medio, genial creación del coronel de Villantroys (1752-1819), fundidos en bronce en la de Sevilla, entre el 19 de diciembre de 1810 y el 1 de marzo de 1811, con ese alcance inconcebible para la época. Problemas con los estopines y el peso del proyectil disminuyeron su eficacia, por fortuna para los tirabuzones de las gaditanas. A pesar de ello, 472 granadas impactaron en el caserío gaditano, si bien en su mayor parte con carga inerte, perdiéndose en la Bahía aproximadamente el 75% de los disparos, que resultaban cortos. El único ejemplar que se conserva de estas piezas excepcionales en la historia de la artillería se encuentra, encabalgado en una cureña deliciosamente demencial, frente al Almirantazgo, en Londres, con su hermoso tubo de doce pulgadas de calibre fundido en Sevilla, con el número 7390, el 1 de marzo de 1811. Es una de las 287 piezas de sitio encontradas, debidamente enclavadas, en las semidestruidas líneas francesas, frente a las islas de León y de Cádiz, el intenso día 25 de agosto de 1812, el de la no estorbada retirada de las fuerzas francesas frente a Cádiz. 

El sitio de Cádiz

Más de treinta meses duró el Sitio de Cádiz. Desde el 5 de febrero de 1810, cuando las primeras tropas napoleónicas se presentaron ante la Bahía, hasta el 24 de agosto de 1812, cuando levantaron sus campamentos subrepticiamente, y se esfumaron. Tras acometer la invasión de Andalucía, el mariscal Soult avanzó con rapidez, se apoderó de la mayor parte de la región y procedió a tomar la plaza fuerte en que se habían refugiado las autoridades españolas. Dos años y medio después, al haber entrado los ejércitos aliados en Madrid, la posición de los franceses se había hecho insostenible y se vieron obligados a abandonar. Había transcurrido un largo episodio que en principio fue un auténtico asedio, para irse convirtiendo poco a poco en un mero bloqueo.)

Al iniciarse el asedio, el mariscal Víctor establece su puesto de mando en El Puerto de Santa María. Días antes, la flotilla inglesa del almirante Purvis había destruido el fuerte de Santa Catalina para impedir que fuese utilizado contra Cádiz. El contingente francés inicial de varias decenas de miles de hombres se redujo paulatinamente, hasta sumar apenas 15.000 soldados en los últimos momentos.

El polvorín y el principal campamento del ejército galo se asientan entre el río San Pedro y Puerto Real. En marzo de 1811 se inicia el bombardeo de Cádiz desde el saliente de La Cabezuela con los cañones-obuses diseñados por el coronel Villantroys, los únicos con un alcance de tiro suficiente como para llegar al casco urbano intramuros de la ciudad.

Las marismas, caños, esteros y salinas que contorneaban la Isla de León desde el arsenal de La Carraca formaban un intrincado laberinto, poderosamente fortificado, que resultó infranqueable para el ejército sitiador. El único paso hábil era el puente Zuazo, pero sus defensas lo hicieron inexpugnable. Al principio del sitio los franceses lanzaron varios asaltos, que fueron rechazados.

El mariscal Víctor trasladó su cuartel general a Chiclana, pues desde las alturas adyacentes se tenía un completo dominio del conjunto de la Bahía. Enfrente del islote de Sancti Petri los españoles habían establecido una avanzadilla en tierra firme, comunicada con la Isla de León mediante un pontón de barcas que salvaba el caño.

NOTA: Este esquema de las posiciones durante el Sitio de Cádiz está basado en el plano elaborado por William Henry Smyth, oficial a bordo del HMS Milford durante la campaña gaditana, publicado en Londres en 1813.



La flota inglesa fue decisiva para el abastecimiento de Cádiz, el suministro de pertrechos y el movimiento de tropas. También colaboró activamente en la defensa con una flotilla de cañoneras y otras naves, desmantelando varias posiciones francesas desde Rota al río San Pedro. El poderoso y moderno navío de línea HMS Milford, de 74 cañones y casi 2.000 t de desplazamiento, permaneció varios meses en Cádiz sirviendo como batería flotante. Botado en 1809, había sido diseñado, paradójicamente, por el emigrado francés Jean-Louis Barrallier.

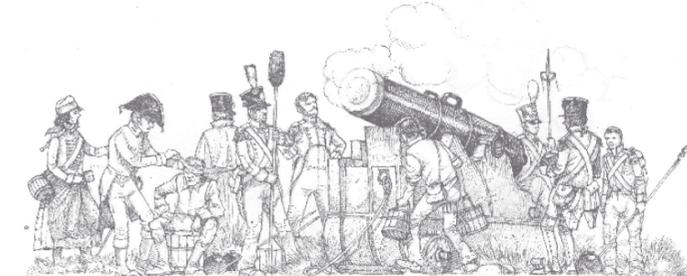
La guarnición de la plaza de Cádiz sumaba unos 17.000 soldados españoles, 4.000 ingleses y 1.700 portugueses. Las pérdidas de los contendientes fueron similares: unas cuatro o cinco mil bajas entre muertos y heridos en el bando francés y unos 900 muertos y 3.700 heridos en el lado aliado.

Desde el mes de marzo de 1810 hasta el final de sitio se lanzaron sobre Cádiz 15.531 proyectiles. Con todo los blancos efectivos y los daños fueron bastante limitados, causando la muerte de tan sólo doce o catorce personas. El temor, no obstante, motivó que parte de la población se refugiase en los barrios más occidentales, en casas de familiares y allegados o en campamentos improvisados.

El castillo de Puntales sostuvo un intenso fuego cruzado con las baterías francesas de Matagorda y Fort Luis, disparando 50.259 proyectiles y mereciendo sus artilleros el reconocimiento por su valor. En sus inmediaciones se hallaban las defensas de la Cortadura, en cuya construcción participó de manera masiva el pueblo gaditano.

El ingeniero de la Armada Antonio Prat, además de desempeñar un destacado papel en la preparación de las defensas de Cádiz, se hizo cargo de la adaptación del Teatro Cómico de la Isla de León para salón de las Cortes, y luego del Oratorio de San Felipe Neri de Cádiz con el mismo cometido. Su acierto fue tal que en 1813 se le destinó a Madrid para dirigir las obras de habilitación del Colegio de doña María de Aragón, donde se reunieron de nuevo las Cortes al año siguiente.

La batalla más significativa y sangrienta durante el Sitio de Cádiz tuvo lugar en los pinares de la Barrosa el 5 de marzo de 1811, en un intento de romper el cerco por parte de una fuerza aliada procedente de Tarifa. El combate se saldó con la victoria de los regimientos del general británico Graham, que infligieron graves pérdidas a los franceses, pero el asedio se mantuvo.



La ciudad de las Cortes

A comienzos del XIX, a causa de las epidemias y las guerras, la ciudad de Cádiz ha perdido gran parte de su población y la prosperidad del comercio americano. Símbolo de su decadencia, las obras de la ambiciosa Catedral Nueva se encuentran paralizadas, con las bóvedas sin cerrar, abandonadas a las inclemencias de los temporales. Las formidables murallas han sido acabadas tras esfuerzos de varios siglos.

Fue fenicia y romana, pero como ciudad moderna se ha formado en tan sólo 150 años, con caracteres burgueses opuestos a las ciudades de señorío del interior. A partir de la vieja ciudad medieval, situada en el estrangulamiento del territorio entre Bahía y Mar de Vendaval y refugiada en las ruinas del antiguo teatro romano y sus alrededores, se ha formado mediante la rápida ocupación del territorio casi insular, hacia poniente, hasta su saturación en 1800.

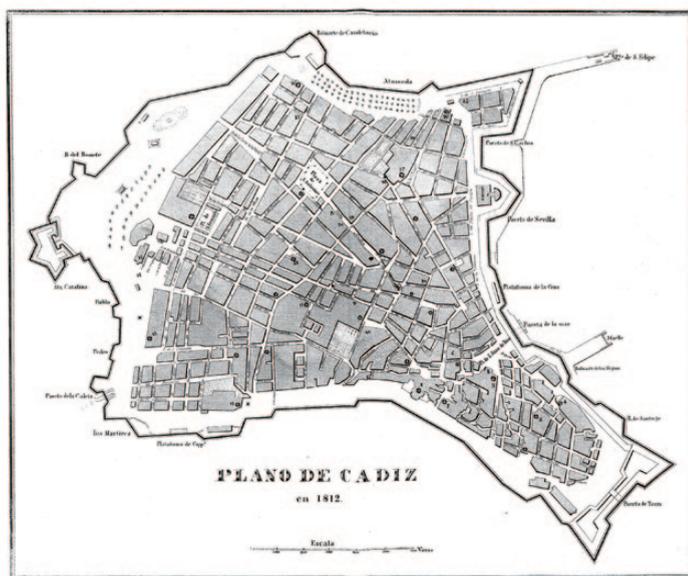
Su homogeneidad formal es tanta que hasta las iglesias se inscriben en la cornisa general de las manzanas, sobre la que tan sólo destacan las torres-mirador, expresión de la pugna por la riqueza de los comerciantes. La Ciudad es un objeto terminado, tal como la describe la maqueta de 1777, cuya construcción trasciende la función militar para valorar el objeto en sí mismo, que se alza sobre el zócalo de las murallas. Es como una sola casa, cuyos pasillos y galerías son las calles, que aún admite obras de acabado perfeccionamiento, por lo que en la maqueta aparecen elementos proyectados y aún no construidos.



Detalle de la maqueta de Cádiz de 1777 con la Catedral Nueva según el proyecto que no llegó a concluirse.

Posee un caserío fuertemente consolidado, de una gran densidad. Aún no existen las plazas públicas que se crearán en el XIX a partir del abandono de los conventos. En cuanto a su arquitectura, la casa barroca andaluza se ha constreñido en el espacio reducido, alrededor de un patio de desarrollo vertical, muy relacionado con la casapuerta y la escalera, creando una rica secuencia de espacios intermedios entre lo público y lo privado. La evolución desde el Barroco al Neoclásico ha ido ordenando la planta y la fachada con ejes estrictos. La ciudad posee los edificios singulares característicos del Neoclásico: Ayuntamiento, Cárcel Real, Aduana, Hospicio, Molino de vapor, Hospital Real, cuarteles.

La ingeniería militar y su Real Junta de Fortificaciones han tenido una enorme importancia en la formación de la ciudad, de sus barrios y del borde amurallado. Mediante la ordenación de “paquetes urbanos” sobre los terrenos de la Corona, situados al noroeste –Campo de la Jara–, han controlado la parcelación y alineación de las calles, en estricta continuidad con las líneas de trazado anteriores, subastando los terrenos para financiar la construcción de las murallas. Se ha producido también la promoción privada para urbanización de antiguas huertas y cererías mediante



Plano de la ciudad de Cádiz en 1812, incluido en la obra *Cádiz en la Guerra de la Independencia*, de Adolfo de Castro, 1862.

convenios con el Cabildo, en la zona suroeste, dedicada desde el principio a las clases populares.

La actividad inmobiliaria recoge la inversión de las rentas del comercio, al no existir un entorno rural en el que emplearlas. El valor del suelo llega a superar al de la edificación, actuándose con conceptos inmobiliarios modernos. Desde comienzos del XVIII se construyen alcantarillados y se pavimentan las calles. Existían normas estrictas desde 1746 que garantizaban la regularidad de las alturas y orden de las fachadas. De 1792 son las ordenanzas ilustradas.

Hacia 1785 se realizaron varios proyectos de adelantamiento de la muralla sobre rellenos ganados al mar: barrio de San Carlos, Alameda y Campo del Sur. Se pretendió con ello la expansión de la ciudad, pero también la obtención de fondos para la reparación y ampliación de las murallas. Sólo se realizó el primero, en el reinado de Carlos III, constituyendo una actuación unitaria neoclásica, con diversas tipologías edificatorias integradas. Su mal resultado económico impide el desarrollo de los otros dos proyectos.

Los acontecimientos del XIX no se entienden sin considerar que Ciudad y Bahía siempre estuvieron ligadas. Los asentamientos humanos fueron condicionados por este sitio, a la vez insular y delicadamente relacionado con tierra firme, lugar ambiguo de interfase

tierra-mar donde no existe línea de separación entre ambos medios, confundidos por la fuerte carrera de mareas que dos veces al día desdibuja los límites.

Los ingenieros militares, precursores del racionalismo de la Ilustración, crearon el primer concepto moderno de bahía como estructura territorial, superando así la vieja idea de saco de agua contenedor de buques para potenciar ahora la estructura del territorio. Los equipamientos que no podían prosperar dentro de la ciudad congestionada se lanzaron al espacio circundante: el arsenal de la Carraca, la nueva ciudad de San Carlos, el Observatorio de Marina, las fortificaciones del litoral y las estructuras de comunicación. El propio plano de aguas es ahora controlado y medido mediante enfilaciones batimétricas. El escenario está listo para los acontecimientos. 



Vista de Cádiz con baluartes artilleros, el puerto y un horizonte de torres-mirador, en una litografía de Deroy de la primera mitad del siglo XIX.



*Despedida y final
de esta historia.*

Sitiada por tierra, conectada con todo el orbe terrestre a través del mar, en Cádiz, gracias al agua, no faltaba de nada. Ni siquiera la nieve, imprescindible para refrescos helados tan del gusto de los gaditanos en verano, que era traída en barco desde puertos lejanos. En realidad fue un asedio paradójico en el que las tropas sitiadoras padecieron más penurias y necesidades que los sitiados. Finalmente, el 25 de agosto de 1812, abandonaron el cerco de modo subrepticio. Se fueron sin avisar. Una despedida muy a la francesa.



Esta segunda edición del libro se acabó de imprimir en 2010, doscientos años después de que el ejército napoleónico pusiera sitio a la ciudad de Cádiz.





RÍOS DE HISTORIA



JUNTA DE ANDALUCÍA
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE