

UN COMANDANTE DEL BATALLÓN DEL CUERPO DE INGENIEROS NAPOLEÓNICO EN MATAGORDA (PUERTO REAL): GARBÉ Y EL SITIO DE CÁDIZ

Lourdes Márquez Carmona

RESUMEN

Se analiza una documentación interceptada por el ejército español, en el marco de la Guerra de la Independencia de España, contra la invasión del país por parte de las tropas imperiales de Napoleón Bonaparte. Se trata de un informe técnico emitido por parte del comandante del *Bataillon du Génie*¹, o Batallón del Cuerpo de Ingenieros Militares francés, para diseñar un plan de ataque desde diversos puntos de la Bahía con el objetivo de conquistar la plaza de Cádiz.

Examinaremos la documentación firmada en la población de Puerto Real (Cádiz) el 26 y 27 de marzo de 1811 en la que el comandante Garbé aporta datos técnicos sobre como efectuar un bloqueo efectivo. Al mismo tiempo nos desvela la parte humana de un oficial napoleónico cansado del inútil asedio que se le infringía por tierra a la ciudad de Cádiz.

ABSTRACT

This paper examines documents intercepted by the Spanish army during the War of Independence against Napoleon Bonaparte's imperial troops. More specifically, this article looks at a technical report issued by the Commander of the "*Bataillon du Génie*" (Batallion of the Military Engineer Corps) devising a plan to attack on Cadiz from various points of the Bay.

An analysis of the documents signed in the nearby town of Puerto Real (dated 26-27 March 1811), in which Commander Garbé provides specifications about how to carry an effective blockade, will also illuminate the human dimension of

1-Argot de la palabra francesa ingénieur

a Napoleonic officer who was tired of the futility of the French siege inflicted on Cadiz by land.

PALABRAS CLAVES

Garbé, Marie Théodore (1769-1831); Guerra de la Independencia de España, (1808-1814), Puerto Real (Cádiz), Sitio de Cádiz, Ingenieros militares, Napoleón Bonaparte, S. XIX, Fuentes documentales, Informes.

KEYWORDS

Garbé, Marie Théodore (1769-1831); Spanish Independence War (1808-1814); Puerto Real (Cádiz); siege of Cádiz; military engineers; Napoleon Bonaparte; 19th century; documents; reports.

Comienzo este artículo indicando, que nuevamente quiero aportar el lado humano de un acontecimiento histórico tan importante y tan significativo para la historia de España, como fue el Sitio a la ciudad de Cádiz, por las tropas imperiales de Napoleón Bonaparte. En esta ocasión apporto el testimonio de otro militar, en esta ocasión de vocación; un militar de carrera formado y curtido en cruciales batallas, siempre a las órdenes de su autoproclamado emperador de Francia, al cual acompañó entre otras a; la campaña de Egipto, la Batalla de Austerlitz y la de Waterloo, en el convencimiento de que los franceses, a las órdenes del pequeño corso, debían dominar todo el territorio europeo.

El denominado bloqueo de Cádiz y la Isla de León, perpetrado por el invasor francés, en el marco de la Guerra de la Independencia de España (1808-1814), ha sido estudiado desde diversas perspectivas. Sin embargo, en esta ocasión contamos con un informe técnico escrito por el comandante del Cuerpo de Ingenieros de Napoleón Bonaparte.

La diferencia con otros ataques importantes, sufridos por la ciudad, a lo largo de su historia, es que, en este caso y por primera vez, el enemigo de tan importante plaza del sur de España, no se presentaba por vía marítima, ya que el frente bélico se desarrolló desde tierra, concretamente en la franja del litoral gaditano comprendida entre Sanlúcar y Sancti Petri. En este informe Garbé analiza la situación y plantea la estrategia a emplear para doblegar a la trimilenaria ciudad de Cádiz.

Los planes de Bonaparte, emperador de Francia, eran hacerse con el gobierno de España y el dominio de sus efectivos navales, clave fundamental para obtener

el control de los mares, y de esta forma, poder cumplir su sueño de invadir Inglaterra. Sin embargo, la derrota en la Batalla de Trafalgar, en octubre de 1805, con la consiguiente pérdida de gran número de navíos de línea, supuso un gran revés para sus ambiciones, imposibilitando el desarrollo de las operaciones marítimas previstas para la conquista de Inglaterra. Esta situación provocó la focalización, de los esfuerzos del emperador corso, en alcanzar el dominio de Europa, incluyendo España.

Tras diversas abdicaciones del trono español por parte de Carlos IV, Fernando VII y Napoleón Bonaparte, la corona española pasa finalmente a manos de José I, hermano del emperador francés. Esos acontecimientos y la actuación del ejército imperial francés en territorio español, irritaron al pueblo español que se manifestó por vez primera, contra el nuevo orden, en el conocido levantamiento del *Dos de Mayo* de 1808 en Madrid. La resistencia se fue organizando paulatinamente por todo el país, produciéndose un posterior alzamiento general de la nación contra el nuevo rey José I recién nombrado, iniciándose de este modo la Guerra contra Francia.

Mientras se sucedían los primeros hechos de la Guerra de la Independencia en 1808, en la Bahía de Cádiz continuaba fondeada la escuadra de Rosily, restos de la escuadra superviviente de Trafalgar. El mantenimiento de los pocos navíos que restaban de esa escuadra francesa, y el dominio de la plaza de Cádiz, eran vitales para Napoleón. Por ello, dirigió sus ejércitos hacia el sur al mando el general Dupont. Ya a principios de 1810, el gobierno provisional, que se materializó en la Junta Central de Regencia, se ve obligado a dejar Sevilla y trasladarse a un lugar más seguro ante el avance del llamado *Armé du Midi*, ejército que Napoleón había enviado para la invasión de Andalucía. El emplazamiento elegido a instancias de Antonio Escaño, nombrado en 1810 miembro del Consejo de Regencia de España e Indias, como nueva sede del gobierno provisional será la Isla de León, actual San Fernando, en donde ya estaban instalados a principios de ese año. La elección de la Bahía de Cádiz fue recomendada por este excombatiente de la Batalla Naval de Trafalgar, que sabía perfectamente las posibilidades geoestratégicas de la bahía, como se demostró más tarde al convertirse en el último bastión del territorio nacional, soportando un bloqueo por espacio de dos años.

Una de las primeras lecciones, para el emperador Napoleón Bonaparte, fue el fin de sus eternas victorias, y ello se produjo aquí, en la Bahía de Cádiz, muy cerca de la población de Puerto Real, cuando una de las unidades navales de Bonaparte fue derrotada por primera vez en España, el 14 de junio de 1808 en la llamada, *Batalla de la Poza de Santa Isabel*. Durante este combate naval, en el que la Armada

española utilizó mayoritariamente el cuerpo de fuerzas sutiles constituido por las lanchas cañoneras, se rindieron los cinco navíos de línea supervivientes al combate de Trafalgar en 1805, *Herós, Algeciras, Plutón y Argonaute, Neptune*, y la fragata *Cornelie*. Esta pequeña flota, de la que el vicealmirante Rosily tuvo que asumir el mando, permaneció tres años en la bahía gaditana debido al bloqueo naval ejercido por los ingleses. Ese período transcurrió en perfecta armonía con los habitantes de las poblaciones de Rota, El Puerto de Santa María, Cádiz, San Fernando y Puerto Real, con los que entablaron amistad, compartieron juergas, tertulias e incluso flirteos y amoríos.

Sin embargo, estos marinos cayeron en desgracia tras el descubrimiento de las verdaderas intenciones de Napoleón; invadir España. El emperador francés maniobraba encubiertamente con ayuda del denominado *Príncipe de la Paz* Manuel Godoy, ministro favorito de Carlos IV, introduciendo tropas en el país, con el pretexto de traspasarlas al país vecino, Portugal. Una vez destapadas sus cartas, con los acontecimientos de Madrid, y la toma de la ciudad por su general Murat, el pueblo de Madrid se alzaría contra el ejército francés en 1808, el famoso dos de mayo que el pintor Goya inmortalizó en su obra maestra de *Los fusilamientos del 3 de mayo* o *los fusilamientos en la montaña del príncipe Pío*. La noticia corrió como la pólvora y tras cruzar Despeñaperros, toda Andalucía conoció que su monarca era retenido por el emperador francés y su familia raptada y trasladada desde el Palacio de Oriente en Madrid, a Francia. La indignación fue tal, que después conocer las tropelías que estaban realizando el ejército invasor, sólo quedaba la opción de rendir la llamada Escuadra de Rosily, fondeada en Cádiz. Tomás Morla, dirigirá las operaciones de rendición de la armada de Rosily, que atrincherada en la canal de Santa Isabel, canal de navegación de acceso al Arsenal de La Carraca situado entre los términos de La Isla de León (actual San Fernando) y Puerto Real, esperaban ansiosos, la llegada de las tropas de refuerzo que invadirían Andalucía al mando del General Dupont². El objetivo era establecer una posición de fuerza frente al Arsenal. Como resultado del enfrentamiento naval, quedaron capturados y hechos prisioneros, cinco navíos de línea y 3500 marinos de diversas graduaciones, marineros, oficiales, capitanes y el vicealmirante Rosily.

Un mes más tarde, los franceses serían frenados en Despeñaperros el 19 de julio de 1808, en la victoriosa Batalla de Bailén. De momento no traspasarían a tierras andaluzas, aunque más adelante sería imposible impedirselo. Ambas victorias supusieron la llegada a la Bahía de Cádiz de una cantidad ingente de

2-MÁRQUEZ CARMONA, L. (2008): Recuerdos de un timonel: Michel Maffiote y la rendición de la escuadra de Rosily en la Batalla de la Poza de Santa Isabel (1808). En: *Trocajero: Revista de historia moderna y contemporánea*, nº 20.

prisioneros de guerra; en total 17.500 militares con distinta graduación, desde el grado de general hasta el de soldado raso, capturados en Bailén. A su llegada al destino fueron encarcelados en diversos edificios de la Bahía de Cádiz y en las llamadas cárceles flotantes, los pontones, que fondearon en medio de la rada, en condiciones de vida bastante duras por la insalubridad, mala alimentación y condiciones climáticas, en la que fueron hacinados, muchos de ellos, durante dos años. Ello provocó una alta tasa de mortalidad entre los presos franceses, antes de ser deportados a las Islas Canarias o al archipiélago de las Baleares³. Esta situación la rescaté, del prácticamente olvido, de la historiografía española, en mi anterior trabajo de investigación, plasmado en una monografía que publiqué en el año 2012: *Recordando un Olvido, pontones prisiones en la Bahía de Cádiz, 1808-1810*, por lo que aquí, no me extenderé más en el tema.

A continuación hablaremos del medio físico y de los planes que Garbé ideó para que las tropas del emperador Bonaparte colocaran sus botas en la ciudad asediada. Este hecho nunca sucedió, pese a que José I había estimado, que en menos de un mes se tomaría Andalucía a cuya misión encargó al Mariscal Soult, debido a la reticente ciudad asediada de Cádiz.

2.- PLAN DE DEFENSA ESPAÑOL DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

La Bahía de Cádiz se caracteriza por ser una amplia rada en la que se asientan varios núcleos poblacionales: Rota, El Puerto de Santa María, Puerto Real, San Fernando y Cádiz. Es un marco territorial de unas características muy especiales que le han otorgado a lo largo de los siglos una excepcional importancia comercial y defensiva, entre las cuales surgieron intensas relaciones, de las que las defensivo-militares han dejado una impronta que se extiende hasta nuestros días⁴. Durante siglos y especialmente en época moderna, fue testigo de la llegada de multitud de embarcaciones, que enfilando el canal de navegación, accedían a una zona de fondeo privilegiada que ofrecía un magnífico resguardo ante las inclemencias del tiempo⁵.

Su importancia aumentó en época moderna, con el traslado de la Casa de Contratación, organismo que controlaba la llamada Carrera de Indias, a Cádiz

3-MÁRQUEZ CARMONA, L. Recordando un olvido: pontones prisiones de la Bahía de Cádiz. 1808-1810. Almería: Círculo Rojo, 2012. Pp. 131

4- BARROS CANEDA, J.R. y Hernández Núñez, J.C (2002). Las Defensas de la Costa Atlántica Andaluza En: *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 40/41, pp. 182

5-MÁRQUEZ CARMONA, L. 2006: El sistema portuario de la Bahía de Cádiz en el siglo XVIII. En: *Revista de Historia de El Puerto*, 36: 11-47 pp

en el año 1717 y del que pronto cumpliremos el tricentenario, y, que la convirtió en puerto de entrada de todas las mercancías de las colonias de ultramar. Ello obligó a dotarla de un sistema defensivo para evitar los continuos ataques por vía marítima, que los enemigos le infringían. De este modo, la clave en la protección de la bahía, la constituía un sistema de fortificaciones que jalonaban la costa desde Rota hasta Chiclana, concretamente hasta el castillo de Sancti Petri. Se componía de un grupo de baterías, pequeños recintos artillados que dirigían su línea de fuego hacia la Bahía, y baluartes de mayor entidad como, Fort Louis, Fuerte de Matagorda, Punta Canteras, Castillo de Santi Petri o el castillo de Santa Catalina de El Puerto de Santa María etc. Este último era vital para la defensa, ya que junto con el castillo de San Felipe de Cádiz, defendían en fuego cruzado la entrada al saco interno de la bahía para impedir el paso de buques enemigos, en una primera línea de defensa marítima.

Sin embargo, este sistema defensivo preparado para batir al enemigo procedente del mar, era un arma de doble filo, ya que ante unas fuerzas hostiles procedentes de tierra firme, como sucedió con las tropas napoleónicas en el sitio de Cádiz, se convertía en un medio de ataque a la ciudad.

Los rumores del avance de las tropas del mariscal Víctor, hicieron que tanto Cádiz como la Isla de León, actual San Fernando, se prepararan para resistir la ofensiva del ejército imperial. Para ello, se creó un plan de defensa de todo el territorio en el que, por un lado, se inutilizarían las defensas que pudiesen ser tomadas por el enemigo como sucedió con las ubicadas en la costa de Rota, El Puerto de Santa María, Puerto Real y Chicana, a la vez que se reforzarían las ya existentes en San Fernando y Cádiz. Asimismo se decidió construir una serie de baterías y reductos provisionales para fortalecer, en las zonas más débiles, el sistema defensivo. Por ello, los ingleses y españoles ante el avance francés hacia el sur, se tuvieron que plantear la inutilización de esos baluartes y de este modo evitar que sirviesen al enemigo para atacar la ciudad de Cádiz. Como ejemplo podemos citar la destrucción por los aliados ingleses del Castillo de Santa Catalina de El Puerto de Santa María, ya que su dominio por parte de las tropas francesas podría ocasionar mucho daño a Cádiz y a las escuadras ancladas en la Bahía, como recogió en su libro el historiador Adolfo de Castro⁶.

Mientras se diseñaba el plan de protección, las tropas del duque de Alburquerque, perseguida por el ejército del mariscal Víctor, consiguieron llegar a la Isla de León el día cuatro de febrero de 1810. Mientras las tropas imperiales que los perseguían, llegaron a la Bahía un día después. La entrada de estas tropas

6-CASTRO, A. Historia de Cádiz y su provincia: desde los más remotos tiempos hasta 1814. Cádiz: Diputación Provincial, 1985. V.1. Pp. 693.

españolas, a través del puente Suazo, fue clave para el establecimiento de las líneas de protección de San Fernando y Cádiz. De este modo se reforzaron los efectivos militares que había en la plaza en un número de 10.000 hombres, que contribuyeron a la construcción de las baterías y reductos provisionales.

Hay que decir que el complejo defensivo del área de Sancti Petri, por la zona interior del caño, y el frente de la playa de Camposoto, estaba formado por el eje Castillo de Sancti Petri y las baterías de Urrutia y de Aspiroz, reforzado posteriormente mediante la construcción del reducto inglés de Lacy. La defensa de esta zona era vital para impedir un asalto por tierra a la ciudad de Cádiz, dado que, si el enemigo desembarcaba por esa zona de la playa (lo cual era factible en unas condiciones meteorológicas buenas), podría atacar sin obstáculos tanto, a la ciudad como la población de San Fernando. Así se reflejaba en un informe redactado por el ingeniero militar español Antonio Hurtado en 1803, para diseñar un plan de defensa de la ciudad portuaria de Cádiz⁷.

3.- EL INGENIERO MILITAR GARBÉ Y EL PLAN DE ATAQUE POR LAS TROPAS NAPOLEÓNICAS DE LA PLAZA DE CÁDIZ

Hasta aquí todo lo relatado es más que conocido a través de múltiples trabajos de investigación sobre el famoso sitio de Cádiz, que las tropas imperiales francesas infligieron a la ciudad desde 1810 a 1812. Sin embargo, como dijimos anteriormente, quiero aportar un punto de vista nuevo a la temática a través de una documentación interceptada a los franceses por el Cuarto Ejército. Estaban dirigidos al coronel del cuerpo de Ingenieros Lejeune⁸, que había sido destinado a España por Napoleón el 15 de febrero de 1811, para que le informase de la situación en el país. Pero fue capturado en Toledo el 6 de abril y por tanto la documentación en cuestión, requisada⁹. Se trata de un informe técnico sobre cómo ejecutar un asalto a la ciudad de Cádiz, elaborado por Garbé, comandante general de Ingenieros del primer Cuerpo del Ejército francés. Está firmado en

7- PÉREZ DE SEVILLA, Vicente. La artillería española en el Sitio de Cádiz. Cádiz: Instituto de Estudios Gaditanos, 1978. Pp. 270

8-CAÑADA SAURAS, Javier. Luis-François Barón Lejeune, militar y pintor en los sitios de Zaragoza. (3-II-1775 a 26-II-1848). [Documento en línea] Fecha consulta [28-02-2015] Disponible en: http://www.asociacionlossitios.com/baron_lejeune.htm

9- GÓMEZ DE ARTECHE, José. La marina en el bloqueo de la Isla de León (1810 a 1812), por el teniente coronel de Infantería de Marina Federico Obanos Alcalá del Olmo. En: *Boletín de la Real Academia de la Historia*, Tomo 46 (1905), pp. 146. Disponible en: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2007. Pp. 146.

la población gaditana de Puerto Real con fecha 26 de marzo de 1811 y se conserva en el Archivo Histórico Nacional¹⁰ [Fig. 1]. Junto a este importante documento, se interceptó otro en el que ingeniero francés aporta alguna valoración de carácter más personal, fechado en la misma población al día siguiente de la firma del anterior informe, el 27 de marzo de 1811. En este otro manuscrito¹¹ se muestra su impresión sobre la escasez de recursos para continuar el sitio de Cádiz. No obstante antes de analizarlos, vamos a aportar algunos datos biográficos del comandante Garbé [Fig. 2].

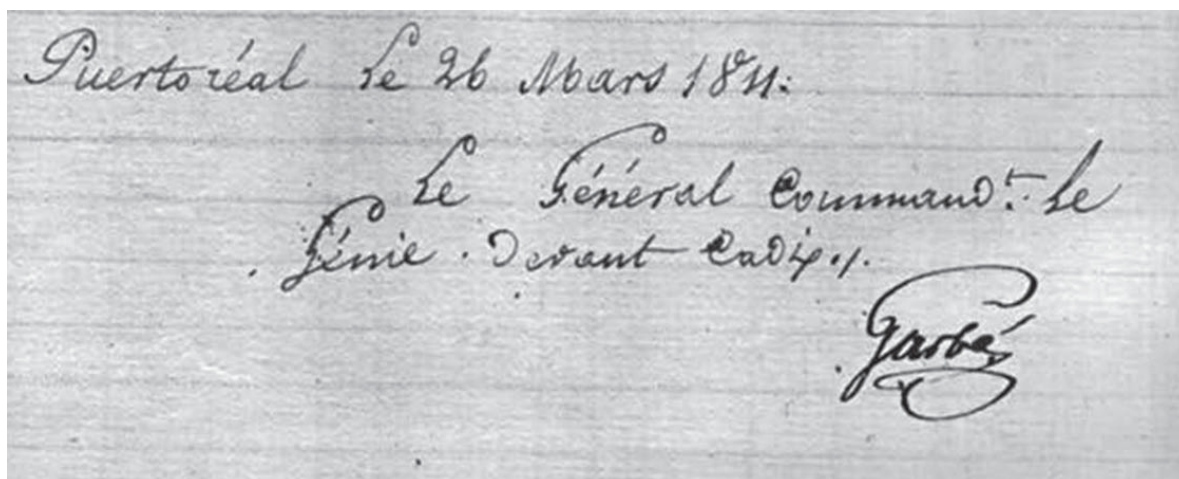


Fig. 1. Detalle. “Memoria del comandante general de Ingenieros del primer Cuerpo del Ejército francés, Garbé,...sitio de Cádiz.”. Archivo Histórico Nacional. DIVERSOS-COLECCIONES,133,N.62

El general de brigada Marie Théodore Garbé¹² nació en la localidad francesa de Hesdin el 25 de marzo de 1769 y falleció en el mismo lugar a la edad de sesenta y dos años, el 10 de julio de 1831. En 1795 finaliza su período de formación en la Escuela del Genio de Metz, siendo sus primeros destinos en diversas operaciones del ejército napoleónico en Italia. En 1798 acompaña al emperador Bonaparte en su expedición por Egipto. En 1801 vuelve a Francia como jefe de batallón. Es nombrado subdirector del genio en el campo de

10-AHN *Memoria del comandante general de Ingenieros del primer Cuerpo del Ejército francés, Garbé, sobre los medios que deberían emplearse para formalizar el sitio de Cádiz*. DIVERSOS-COLECCIONES, 133, N.62. [Documento en línea]. Fecha consulta [03/08/2013]. Disponible en PARES: http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/ControlServlet?accion=3&txt_id_desc_ud=3104016&fromagenda=N.

11-AHN *El jefe de ingenieros Garbé comunica al general de los franceses la escasez de recursos para continuar el sitio de Cádiz. Documentos interceptados a los franceses por el 4º ejército español*. ES.28079. AHN/1.5.1.145.4.1.1.17.49//DIVERSOS-COLECCIONES,134,N.49. [Documento en línea]. Fecha consulta [03/08/2013]. Disponible en PARES: http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/ControlServlet?accion=3&txt_id_desc_ud=3102302&fromagenda=N.

12-SIX, Georges. *Dictionnaire Biographique des Généraux & Amiraux Français de la Révolution et de l'Empire (1792-1814)*. Paris: Gaston Saffroy, 2003. v. 1. Pp. 481.

Bolonia y posteriormente director del parque. En 1805, año célebre por el conocido combate naval de Trafalgar, es nombrado Jefe del Estado Mayor del



Fig. 2. Marie Théodore Garbé (1769-1831), Museo de Hesdin. Pas de Calais (Francia)

mariscal Soult. Obtiene el grado de coronel después de la famosa y victoriosa para los franceses *Batalla de Austerlitz* acontecida el dos de diciembre de 1804. Este enfrentamiento es conocido como la *Batalla de los Tres Emperadores* al luchar las tropas del emperador Napoleón contra el ejército ruso-austríaco bajo mando del Zar Alejandro I de Rusia y del emperador Francisco II del Sacro Imperio Romano Germánico. En 1806 su situación es la de comandante del cuerpo del *Bataillon du Génie* o Cuerpo de Ingenieros Militares a las órdenes del Mariscal Soult, a quien sigue para su campaña en España. Finalmente acabaría sus días con el grado de general de brigada. Garbé hasta el fin del I Imperio estuvo destinado en España, para participar posteriormente junto a Bonaparte en la *Batalla de Waterloo*, donde Napoleón sería definitivamente derrotado en 1815 en tierras belgas ante una coalición de tropas británicas, holandesas y alemanas,

dirigidas por el duque de Wellington y el ejército prusiano del mariscal de campo Leberecht von Blücher. Durante la Segunda Restauración, fue inspector del cuerpo de ingenieros y miembro del comité de fortificaciones. En 1822 le sería otorgado el título de nobleza de Conde y un año más tarde regresaría a España con los Cien Mil hijos de San Luis en apoyo del monarca español Fernando VII, que había traicionado las ideas liberales del pueblo español. Participó en los asedios de Pamplona y Lérida. Finalmente en julio de 1830 se dedicaría a la carrera política al ser nombrado diputado del gobierno. Como reconocimiento a sus acciones por la patria francesa su grado, nombre y apellidos fueron inscritos en el Arco de Triunfo en los Campos Elíseos de París.¹³

Como hemos dicho anteriormente, Garbé era durante el sitio de Cádiz el comandante del *Bataillon du Génie*¹⁴ del ejército francés, esto es, dirigía el batallón del cuerpo de ingenieros destinados en la Bahía de Cádiz por el emperador Napoleón para ayudar a sus tropas de infantería en la conquista de Cádiz y la Isla de León. Este cuerpo era una división de militares obreros, operarios cualificados para la construcción de obras de ingeniería como fortificaciones, puentes, etc. [Fig. 3]. Su historia comienza durante el reinado del Rey Sol, Luis XIV. Se creó durante su reinado gracias a la iniciativa del ingeniero militar Vauban para dotar a sus compañeros de efectivos espaciales capaces de ejecutar obras de fortificación con eficacia y prontitud. En 1793 se otorga autonomía plena a este cuerpo militar ingenieros. El número inicial de batallones fijado en doce fue reducido finalmente a cuatro el 23 de febrero de 1798.

Con la pretensión de tomar la ciudad de Cádiz, fue necesario trasladar este batallón al sur peninsular con la firme intención de que las tropas imperiales lograrían tal objetivo. Nada más lejos de la realidad, como luego demostró el transcurso de los acontecimientos, aunque sin embargo, algunos comerciantes gaditanos estaban inquietos por las noticias que les llegaban por sus correspondientes, en otras zonas de España y del extranjero. Este es el caso de los hermanos Moreno de Mora, como queda reflejando en una documentación epistolar que mantuvieron desde Londres y Cádiz. Decir que Pascual, un acaudalado propietario y exportador de vinos de Jerez, residía en ésta última ciudad, donde era comisario de barrio, siendo propietario de alguna bodega, al igual que en Sanlúcar, y tenía como correspondiente a su hermano José, que residía en Londres. De esta documentación publicada por Álvaro Picardo en

13- ARNAULD, Divry. Les 660 noms inscrits sur l'Arc de Triomphe. [Documento en línea]. Fecha consulta: [30/09/2014]. Disponible en: http://arnauld.divry.pagesperso-orange.fr/Les-660-Noms_G-L.pdf. p. 191

14-GARLANDIER, Capitán. 1er Régiment du Génie Historique 1816-1889. Publié d'après des documents fournis par d'anciens officiers de ce régiment, et le travail d'ensemble préparé par le capitaine Robert

1959 y cuyo manuscrito compró a Miguel Gallardo de Puerto Real, se deduce el malestar y la inseguridad de los comerciantes de Cádiz ante el avance francés, ya que gracias a sus redes de correspondientes los comerciantes solían estar bastante bien informado de la situación política europea y española. Ponemos un breve ejemplo:

Cádiz, 21 de noviembre de 1809

...estoy empezando a llenar las botas poniéndolas en bodegas vacías que he buscado al efecto para detener en lo menos posible y por tener adelantado todo lo que esté de mi parte por si no se verificara la venida de ese maldito Napoleón que tú me pronosticas en tus cartas con tan sólidos y fundados motivo y como estamos conformes en nuestra opinión que si viene a España es indubitable la pérdida de esta, no ceso ni economizo gasto alguno a fin de mandar todo el vino que me sea posible y en prueba de esta verdad en esta semana quedarán cargadas las sesenta botas para Bristol en el bergantín nombrado <<Ter Abbey>>, su capitán Torrent que te servirá para el seguro... .¹⁵

Pascual escribía a su hermano José el 15 de Noviembre de 1809: *...la opinión general es que Bonaparte jamás conquistaría a la España pero la mía no es así, pues veo lo que sucede y por las mismas reflexiones que tú me haces en tu carta. Y días después el 29 expresaba claramente: ...No dudes que he leído todas tus cartas más de una vez y que he procurado meditar sobre estas. Estoy decidido a quedarme aquí quieto, sufrir la suerte que Dios me ofrezca y de ningún modo emigrar.¹⁶*



Fig. 3. Zapador del Batallón del Cuerpo de Ingenieros del ejército francés. Autor ilustración D. Davin. Revista Bivouac 2006

15- PICARDO Y GÓMEZ, Álvaro. Cartas de cuando la francesada: de don José y Pascual Moreno de Mora (Diciembre 1806 a Marzo 1812). Cádiz: Imprenta Rubiales, 1959. Pp. 25.

16- Ibidem Pp. 26.

Y finalmente las tropas imperiales de Napoleón Bonaparte después de ser contenidos en un primer embate en julio de 1808 en Bailén, traspasaron Despeñaperros y comenzaron a tomar Andalucía, incluida las capitales de provincia, siendo Cádiz el último territorio que les quedaba por conquistar, llegando como dijimos con anterioridad, el día 5 de febrero de 1810. Allí, se había refugiado la Junta General de Defensa del Reino y varios contingentes de cuerpos del ejército. La salvación del istmo gaditano, fue la decisión de cortar, el ojo central del puente, de origen romano, denominado Suazo, ya que era la única zona de paso desde tierra hacia la Isla de León y por ende a la ciudad de Cádiz. Ello hizo que el propio foso natural de agua que constituía la Bahía, desde Rota hacia Sancti Petri, fuese la mejor defensa para los gaditanos. Aunque fue esencial, la ayuda prestada por los ingleses y la llegada por mar de todo tipo de suministros. Un contingente de sesenta mil hombres, al mando del mariscal Víctor, asedió las poblaciones de Cádiz y San Fernando durante algo más de dos años. Al otro lado de la línea francesa, era prácticamente el único territorio de España que quedaba libre del opresor, cuya defensa fue mantenida por dos mil soldados españoles, reforzados posteriormente por otros diez mil, de los cuerpos británicos y portugueses, y la inestimable colaboración de los ciudadanos.

A través del abastecimiento de Cádiz por vía marítima, contando con todo el apoyo y la infraestructura de la Royal Navy, se dio la paradoja que los sitiadores tenían más escasez de recursos que los propios sitiados. Esa situación es la que denuncia el ingeniero Garbé, en su informe redactado en francés y firmado con el título *Notes sur le Siege de Cadix* en Puerto Real el 26 de marzo de 1811. Aunque el ejército español cuando interceptó los despachos dirigidos al coronel Lejeune, los denominó *Memoria del comandante general de ingenieros del primer cuerpo del ejército francés Garbé, sobre los medios que deberían emplearse para formalizar el sitio de Cádiz*¹⁷: *Desde que el cuerpo de la Armada esta delante de la plaza ha estado siempre a la defensiva, siendo más inferior numéricamente que la armada que se encuentra en la plaza*¹⁸.

El ingeniero militar plasma de su puño y letra, en su informe de evaluación, la situación y análisis del terreno para comunicar a sus superiores las zonas más sensibles, al objeto de emprender un ataque a la plaza de Cádiz. Su objetivo era finalizar por fin el asedio que las tropas francesas ejercían sobre la ciudad. Para alcanzarlo idea un ataque conjunto por tres zonas.

17- AHN *Memoria del comandante general de Ingenieros del primer Cuerpo del Ejército francés, Garbé...* [Op.cit]. Imagen 1 [Nota. Al no estar foliados seguiremos la numeración de imágenes digitales de PARES] para referenciarlos].

18- Ibidem

Ya en el inicio del informe era consciente que era necesario bloquear la ciudad de Cádiz para hacer efectiva la invasión de España, por parte de Napoleón.

La posición de un cuerpo de armada delante de Cádiz es tal en este momento que sin impedir mucho la comunicación de esta villa con el resto de España y sin efectuar un bloqueo, puede frenar o retrasar todas las operaciones de la armada imperial del mediodía¹⁹.

Pero para que llegara a esas conclusiones, debía poseer un gran conocimiento del terreno en el que iban a plantear sus acciones. Era vital saber las características de la geografía de Cádiz. Y eso es lo que precisamente sucedió. De modo que podemos tener otra visión del sitio de Cádiz a través de la cartografía histórica, ya que cada uno de los ejércitos participantes en el conflicto bélico ordenaron la representación gráfica de los puntos importantes de la Bahía de Cádiz: poblaciones, ríos y caños, bajos rocosos, fortificaciones, muelles, etc.

Una de ellas es una carta náutica²⁰ de la Bahía de Cádiz realizada por el capitán de ingenieros inglés Georges Landmann²¹, encargado de las defensas de Matagorda antes de perderse frente a los franceses y que pudo observar de primera mano en el terreno las líneas de defensas del enemigo. Otra representación cartográfica es un plano de la Bahía de Cádiz y sus contornos que toma como base la conocida carta náutica elaborada, unas décadas antes, por el brigadier de la armada española Vicente Tofiño. Este plano²² realizado por Don José Mariano Vallejo, plasmó las posiciones de los ejércitos durante los años de asedio del ejército francés a Cádiz, desde 1810 a 1812, e incluso representó la trayectoria de las granadas lanzadas por los cañones franceses hacia la ciudad.

19- Ibidem Imagen 2

20-A Plan of the Harbour and Environs of Cadiz : Constructed by means of an examination of the bist Authorities, and of Observations made on the spot : Is with Permifision Dedicated to General Morse, Inspector General of Fortifications / by George Landmann, Captain in the Corps Royal Engineers ; Engraved by Edwd. Jones. Área de datos: Escala [ca. 1:26.400]. tres Millas marítimas [= 15,8 cm].Publicación: London : Published...A. Arrowsmith 10 Soho Square for the Author, 1811.

21- IZCO REINA, M.J. y ESPINOSA DE LOS MONTEROS SÁNCHEZ, F. Matagorda 1810...[Op. cit].

22- VALLEJO, José Mariano. *Plano de la bahía de Cádiz y sus contornos: reducido de los que levantó Don Vicente Tofiño, con el aumento de las posiciones de los Exércitos durante el sitio que sufrió dicha Plaza en los años de 1810, 1811 y 1812...* [Madrid?: s.n., 1813-1819]. Escala [ca. 1:117.000] para el Plano cada parte de la escala vale treinta pies españoles ó diez varas [= 7,2 cm]. Escala vertical [ca. 1:4.400]. 100 varas [= 1,9 cm] Documento en línea. Fecha Consulta [11/02/2013] Disponible en: Biblioteca Virtual Patrimonio Bibliográfico, <http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?id=408449>.

Por su parte el ejército francés realizó un plano de la Bahía de Cádiz fechado entre 1810 y 1812²³. Fue elaborado por los ingenieros franceses que incluyeron una tabla de los fuertes y reductos de la línea de fortificación que levantaron con su ejército desde el Castillo de Santa Catalina de El Puerto de Santa María al de Sancti Petri. En ella marcaron sus guarniciones, así como el número y tipología de piezas de artillería, con la suma total en cada una de ellas. Además representaron el posicionamiento de las fuerzas navales inglesas y españolas, en aguas cercanas a la ciudad gaditana. Sin duda, un documento de control de toda la potencia humana y de infraestructura que el ejército napoleónico desplegó en la Bahía de Cádiz, en su inútil pretensión de controlar la plaza.

Asimismo los ingleses realizaron también una carta náutica de la Bahía editada en Londres en el año 1813 denominado *Plan of the bay and harbour of Cadiz: exhibiting the state of the forts and works, when the English and Spaniards endeavoured to make Marshal*²⁴. En esta representación cartográfica fueron plasmadas con todo lujo de detalles, las distintas fortificaciones y polvorines de los ejércitos contendientes con su capacidad artillera, a los que incluso les colocó una banderita a color de la nacionalidad correspondiente, los puentes de obras y de barcas para salvar los caños y ríos de la Bahía, los molinos mareales, los muelles, el faro de San Sebastián, e incluso el hospital y cementerio de Cádiz, o un convento en la Isla de León, y por supuesto el importante Arsenal de La Carraca. Además en la línea de agua, representó los bajos rocosos que suponían un peligro para la navegación, las cotas batimétricas, el tipo de fondo (roca y arena), los naufragios de algunas lanchas cañoneras y del pontón o cárcel flotante *Argonauta*, reconvertida en hospital flotante, donde estaban presas las tropas francesas y que optaron por hundirlo intencionadamente para escapar hasta las líneas francesas hacia su ansiada libertad²⁵.

El fuerte de Matagorda abandonado por los españoles ante el avance francés fue retomado por los británicos bajo el mando del capitán Archibald Maclaine. Pero ante la imposibilidad de resistir el embate del enemigo, fue abandonado el día 22 de abril de 1810. Habían transcurrido dos meses de heroico esfuerzo

23- PLAN du Siège du Cadix (181-). Sección: Guerra de la Independencia. Área de datos: Escala [ca. 1:30.000] Publicación: [181-] Descripción física: 1 mapa : ms., col., montado sobre tela ; 47,5 x 102 cm, pleg. en 47,5 x 94,5 cm. Editor digital: Cartoteca del Centro Geográfico del Ejército. Colección: SG. Signatura: Ar.G-T.8-C.4-739.

24- SMITH, William Henry; Davies sculp.; published by Benj. Davies and by R. Rowe. 1813. Plan of the bay and harbour of Cadiz : exhibiting the state of the forts and works, when the English and Spaniards endeavoured to make Marshal. London Editor digital: Institut Cartogràfic de Catalunya .

25-MÁRQUEZ CARMONA, L. Recordando un olvido... [Op. cit.] p. 102

por mantenerlo,²⁶ por parte de la guarnición inglesa y del navío de la armada española *San Pablo*, que se vio forzado a retirarse por el peligro de las balas rojas que amenazan incendiar el buque²⁷.

Finalmente las tropas de Napoleón logran establecerse en esta estratégica zona. Pasaron por tanto a controlar emblemáticas fortificaciones como el Fuerte de San Luis y el castillo de Matagorda, o edificaciones como el Molino de Guerra. Asimismo, siguiendo las directrices del cuerpo de ingenieros y artilleros del ejército francés, construyeron varios reductos militares en la zona del Trocadero, como el denominado reducto de Napoleón, en honor al emperador francés. Fue construido en la zona de Matagorda como podemos apreciar en el plano francés del sitio de Cádiz, que hemos mencionado con anterioridad y donde se enumeraban todas las fortificaciones y reductos que los franceses tenían bajo su control en la Bahía, así como la capacidad artillera de cada uno. Aparece reseñado en la leyenda con la numeración diez [Fig. 4] y contaba con 200 hombres de guarnición y un total de 29 piezas de capacidad artillera, desglosada como indica la siguiente tabla:

TIPO DE ARTILLERÍA	CALIBRE	NÚMERO
CAÑONES	36	5
	24	12
	12	1
	8	2
OBUSES	6	1
	2	2
MORTEROS	12	6

Aunque en el plano inglés de la Bahía de Cádiz realizado en 1813 por William Smith²⁸, el reducto Napoleón viene representado con dieciséis cañones y cuatro morteros.

26- IZCO REINA, M.J. y ESPINOSA DE LOS MONTEROS SÁNCHEZ, F. Matagorda 1810: un episodio de la Guerra de la Independencia en Andalucía. Puerto Real: Izco Reina y Espinosa de los Monteros, 2012. Pp. 192.

27- CÁDIZ en la guerra de la Independencia. [Documento en línea]. Fecha de consulta: [30/09/2014]. Disponible en: http://www.jerez.es/fileadmin/Documentos/Biblioteca/Cadiz_en_la_guerra__2_.pdf. Pp. 27

28-SMITH, William Henry; Davies sculp.; published by Benj. Davies and by R. Rowe. 1813. Plan of the bay [op.Cit.]

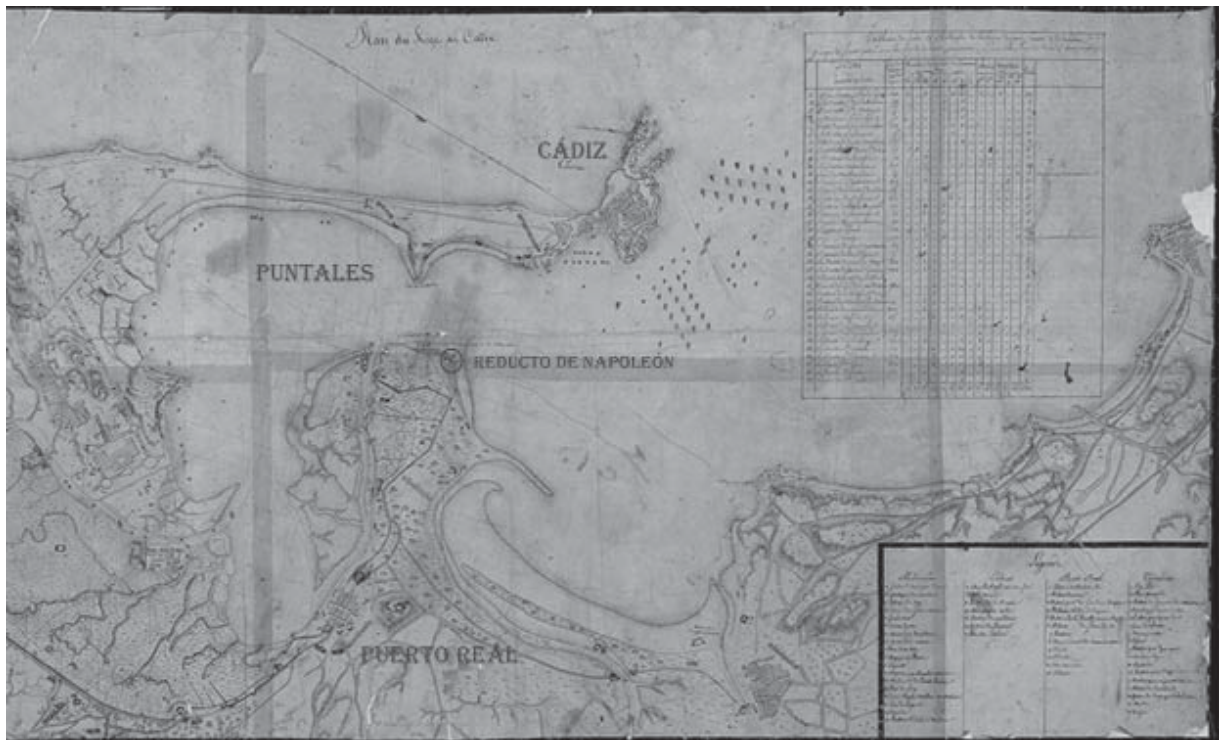


Fig. 4. PLAN du Siège du Cadix (181-).[Cartoteca del Centro Geográfico del Ejército]

Y era precisamente el lugar con mayor capacidad y precisión de tiro, para alcanzar la ciudad de Cádiz. Allí instalaron los famosos cañones obuseros Villantroys que trajeron de la Real Fábrica de Artillería de Sevilla. No obstante, Garbé se cuestiona en su informe la eficacia de tiro de estas piezas traídas para dobligar mediante disparos de artillería al pueblo de Cádiz:

El único medio de ofensiva que está actualmente a nuestra disposición es el tiro de los obuses con los obuseros denominados a la Villantroys. Se ha conseguido hasta el presente hacerles llegar hasta Cádiz tirándoles desde el reducto Napoleón. Yo no sé si este procedimiento será suficiente para hacernos abrir las puertas de Cádiz. La posición de este reducto, que es la sola ubicación desde donde se puede alcanzar la plaza, está expuesta a recibir los fuegos tanto de las cañoneras y de las bombarderas independientemente de los de Puntales, que se puede creer que no serán siempre tanto capaces de dirigir este ataque, como de mantener lo necesario para darle eficacia. Si se añade a esto la penuria de la pólvora, de proyectiles y la dificultad de fijar las mechas de los obuses lanzados con tanta fuerza, podemos temer que este solo medio no alcance el objetivo de hacer rendir la plaza, o al menos de acelerar su rendición²⁹.

Sin embargo el día 1 de diciembre de 1810 una granada de gran tamaño y rellena de plomo cayó en el centro de la ciudad. El temor fue sustituido por el humor al experimentar, que las granadas, dada la gran distancia no explotaban. Sin embargo, la poca fuerza con la que llegaba la munición francesa a la ciudad de Cádiz motivó la coplilla tan famosa: *Váyanse los franceses en hora mala; que Cádiz*

29- Ibidem

no se rinde ni sus murallas. Con las bombas que tiran los fanfarrones se hacen las gaditanas tirabuzones. Con las bombas que tira el Mariscal Soult se hacen las gaditanas mantillas de tul^{po}.

El ingeniero llega a la conclusión, después de tan ineficaz asedio, que es más fácil conseguir el objetivo diseñando un ataque por tierra a la Isla de León. Una vez traspasada tropas de infantería a este lugar, avanzarían desde allí hacia la plaza de Cádiz. Ese fue su dictamen, asegurando el éxito de la empresa. Su planteamiento era efectuar un ataque conjunto al enemigo por tres puntos simultáneamente: Puntales, Isla de León por la parte de Caño de Sancti Petri y Puente Suazo.

El control de la zona del Trocadero [Fig.5] y el fuerte de San Luis (o Isla de San Luis como la denomina Garbé) proporcionaba, en su opinión, a las tropas francesas un punto de ataque vital que permitía asimismo cortar la comunicación entre la Bahía interior y el exterior de la misma. Además, controlar el canal que existía en la zona, para proporcionar un puerto de resguardo donde reunir una flotilla de lanchas cañoneras y péniches³¹, indispensables para el asalto de la isla de Cádiz. Continúa especificando la necesidad de la mayor discreción en los preparativos, al objeto de sorprender a las fuerzas españolas y luso británicas que defendían la ciudad. Era necesario tomar el cabo que estaba frente a Matagorda,



Fig. 5 Detalle. Plan of the Bay and harbour of Cadiz. William Smith. 1813. [Institut Cartogràfic de Catalunya]

30- http://www.jerez.es/fileadmin/Documentos/Biblioteca/Cadiz_en_la_guerra__2_.pdf P. 28

31- Tipo de gabarra o barcaza especial de transporte para la navegación fluvial, diseñada en este caso para el traslado de tropas de infantería a la Isla de León y Cádiz

el castillo de Puntales, una de las primeras defensas que el rey Felipe II ordenó construir en el siglo XVI, para la defensa de la Bahía. Esta fortificación se hallaba fuertemente defendida por una serie de baterías, que se habían construido como refuerzo, para evitar un desembarco del enemigo, como indica Garbé.

Nos informa, como las tropas españolas estaban trabajando en la construcción de una fortificación, a la que denomina Cortadura de San Fernando (que aún existe en la actualidad), que se encontraba a una distancia de 1 toesa (1.946 m.), en dirección hacia la Isla de León. Su finalidad era facilitar la defensa de Cádiz en un punto más avanzado, en el caso de que hubiera que retirarse de la Isla de León. Una vez efectuado el ataque al castillo de Puntales, si fuese necesario, se utilizarían las piezas que se hallaban en La Cortadura, una vez que fuese tomada. El ingeniero francés sabía que esta empresa era complicada y que para que fuese exitosa, debía estar apoyada por otros dos ataques. Y especifica que suponiendo que no pudiese constituirse en ataque principal, se convertiría en un ataque secundario. Entonces el objetivo sería maniobrar como una distracción.

El segundo ataque que debía ser simultáneo con el primero, y podía llegar a convertirse en el principal, habría que efectuarse sobre la Isla de León a través del caño de Sancti Petri. La zona denominada del embarcadero no tenía más de 2,50 toesas de longitud, (casi cinco kilómetros). Para que fuese exitosa esta misión, era necesario previamente establecer piezas de artillería sobre este punto, y en la Isleta del Coto. Su objetivo era limpiar el canal de las lanchas cañoneras de la armada española que operaban en la zona. Ello permitiría que los barcos que hubiesen podido reunirse por la noche, a través de un canal que conectaba el caño de Sancti Petri con el molino mareal de Ormaza³², situado en el término municipal de Chiclana de la Frontera, se dirigieran a su embocadura, para embarcar al menos un contingente de 3.000 hombres. Si bien, en su opinión, sería ideal que fuese factible reunir otro convoy en la zona izquierda de la Isleta del Coto, y de esta forma realizar otro desembarco de tropas en esa zona, siempre bajo la protección de las baterías que se hubiesen construido.

El tercer ataque a organizar, tendría como objetivo el Puente de Suazo, que constituía la única zona de paso, a través de tierra firme, para el acceso a la Isla de León y Cádiz. Esta columna de ataque, según las instrucciones del informe de Garbé, debía atacar la estratégica zona del Arsenal militar de La Carraca (situado entre los términos actuales de Puerto Real y San Fernando). El objetivo sería provocar una situación de desconcierto en el enemigo, que para proteger esta zona, dejaría desguarnecida la población de la Isla de León. Posteriormente esta columna, que aparentemente amenazaba al Arsenal, se replegaría sobre la calzada,

32- Denominado también de Hormaza o Almansa.

tomando la batería de la Barquilla que corta este camino entre el Puente Suazo y el reducto del arrecife. Sobre este punto protegiendo, se instalarían algunos “puentes de barcas”, que habrían sido construidos por el cuerpo de pontoneros, especializados en la fábrica de este tipo de ingeniería militar. Uno de ellos, indica literalmente Garbé, en la zona del Molino de Ozio, otro en el Caño de Zurraque, canal que viene a desembocar en el de Santi Petri y que se halla situado en el camino desde San Fernando hacia Chiclana, cerca del Puente Suazo.

El objetivo de este tercer ataque, sería impresionar al enemigo, pues se encontraría de este modo, atacado simultáneamente por tres puntos, sin saber decidir, cuál sería la zona *prioritaria* a defender. Garbé sigue manteniendo en su informe que una vez que el ejército aliado, que defendía Cádiz, tuviera conocimiento del desembarco de tropas en la zona de Puntales, perderían capacidad de control y se hallarían confusos. Además si al mismo tiempo se impusieran sobre la Isla de León, las tropas francesas conseguirían mantenerse tanto en Puntales como en la Cortadura de San Fernando. De modo que el resultado de la expedición sería eliminar las guarniciones enemigas que defendían el Arsenal de La Carraca, y la población de la Isla de León. Con ello, se obtendría asimismo una gran cantidad de armamento (cañones, obuses, etc.) y pólvora, que el enemigo abandonaría en su precipitada huida. Sin duda, el ingeniero francés, dada la escasez de recursos de armamento que tenía el ejército que asediaba Cádiz, los considera de vital importancia, ya que siguiendo literalmente sus palabras: *serían un recurso inapreciable para rematar la operación que se reduciría entonces a un sitio ordinario*.³³

Hasta aquí, las explicaciones que el comandante de ingenieros había planteado para tomar las poblaciones que asediaban. A partir de ese punto el informe se refiere a los preparativos necesarios³⁴ que debían plantearse para hacer realidad el planteamiento teórico que había desarrollado el redactor del informe técnico.

Garbé era consciente de la necesidad de un cuerpo de fuerzas sutiles o embarcaciones menores para efectuar el traspaso desde la zona ocupada por los franceses. No tenían capacidad para combatir al enemigo, ya que la armada inglesa y la española controlaban con sus navíos de línea y pequeñas embarcaciones la Bahía de Cádiz. La razón es que Francia había perdido sus más poderosas unidades navales en el Combate de Trafalgar, y ya no tenía capacidad de enfrentarse por mar a los ingleses, sus eternos enemigos, aliados en esta ocasión con los españoles, y ambos en su contra.

33- AHN *Memoria del comandante general de Ingenieros del primer Cuerpo del Ejército francés, Garbé...* op. Cit. Imagen 4.

34- AHN *Memoria del comandante general de Ingenieros del primer Cuerpo del Ejército francés, Garbé...* op. Cit. Imagen 5

De hecho se había encomendado la construcción de una flotilla de lanchas cañoneras, al comandante del cuerpo de Marineros de la Guardia Imperial, un batallón creado por Napoleón Bonaparte en 1803, como defensa de su persona durante el traspaso de tropas por el canal de la Mancha, en su plan para invadir Inglaterra, y que dos años después desembocaría en el desastre del Combate Naval de Trafalgar, donde Napoleón perdería la mayoría de sus navíos de línea. Este batallón se convirtió en parte de la guardia del emperador durante el primer imperio, participando en numerosas campañas. Era un cuerpo anfibio con diversas misiones, como la construcción de puentes, el transporte de artillería y municiones; y efectuar maniobras de todo tipo de embarcaciones, tanto en zonas fluviales como marítimas, entre ellas, las llamadas lanchas cañoneras³⁵.

Entre el escuadrón de élite del ejército imperial napoleónico estaba un viejo “*conocido mío*” de otras investigaciones históricas; el capitán Grivel, que había sido encerrado en el pontón Castilla, después de llegar a Cádiz, junto el resto de tropas derrotadas en la Batalla de Bailén en julio de 1808. En el contingente de tropas presas, 17.500 hombres, viajaban 334 marinos de la guardia imperial, entre oficiales y marineros, para sustituir como tropas de refresco a los marinos del vicealmirante Rosily, que se hallaban bloqueados por la armada inglesa hacía ya tres años en la Bahía de Cádiz, en los cinco barcos que sobrevivieron al Combate de Trafalgar. Este cuerpo militar fue especialmente odiado por la población española, porque el pelotón de fusilamiento de muchos madrileños, que se alzaron en la capital de España contra el invasor francés, el famoso día dos de mayo de 1808³⁶, estaba compuesto por militares del Batallón del Cuerpo de Marineros de la Guardia Imperial, que son los representados por el pintor Francisco de Goya en su cuadro conocido como *Los fusilamientos del tres de mayo* o *Los fusilamientos en la montaña del Príncipe Pío*”, obra acabada en 1814, el año de finalización de la Guerra de la Independencia³⁷.

El capitán Grivel no tuvo igual suerte que sus compañeros, ya que junto con Vattier, comandante del batallón de marinos, protagonizaron varias de las evasiones de estas cárceles flotantes, ancladas en medio de la Bahía de Cádiz. Grivel en lugar de regresar a Francia, decidió quedarse para rescatar a sus compañeros presos en *los pontones*, los llamados sepulcros flotantes de la Bahía de Cádiz. De este modo se incorporó al ejército de Midi que ejercía desde Rota a Chiclana y especialmente desde Puerto Real, el asedio contra la ciudad de Cádiz. Se reincorporó al Batallón de marinos destinados en Matagorda, una de cuyas

35- MÁRQUEZ CARMONA, L. Recordando un olvido... [Op. cit.]. Pp.34.

36- MARINOS en el Dos de Mayo. Documento en línea. Fecha consulta: [02/12/2009]. Disponible en: http://www.belt.es/articulos/HOME2_articulo.asp?id=5773

37- MÁRQUEZ CARMONA, L. Recordando un olvido... [Op. Cit.] Pp. 34.

misiones fue la construcción del cuerpo de fuerzas sutiles, es decir las lanchas cañoneras. Se trataba de pequeñas embarcaciones en las que se montaban un cañón y cuya misión era hostigar a las embarcaciones españolas e inglesas.

El mariscal Soult había planificado, para apoyar el bloqueo desde tierra de las tropas francesas, la construcción de este cuerpo de fuerzas sutiles formado por lanchas cañoneras y obuseras. Éstas fueron construidas en el puerto de Sanlúcar de Barrameda, en la desembocadura del río Guadalquivir, zona controlada por los franceses. De su construcción se encargó el Batallón de Marineros de la Guardia Imperial, compuesto entre otros efectivos de obreros especializados en carpintería de ribera. Esta flotilla, al mando del coronel Saissieux tenía la misión de trasladarse hacia el interior de la Bahía de Cádiz. Para ello el día 31 de octubre de 1810 salieron de Sanlúcar en dirección hacia el río Guadalete para refugiarse en El Puerto de Santa María. Debían realizar una navegación de cabotaje para no ser atacados por las armadas española e inglesa que dominaban las aguas de la Bahía de Cádiz. No obstante, cuando doblaron Cabo Candor, situado en el término municipal de Rota, vararon dos lanchas, y aunque nueve consiguieron llegar al río Guadalete, las quince restantes no lo consiguieron. Aunque en otra ocasión, con viento favorable pudieron alcanzar su objetivo sin que se lo impidiesen las lanchas cañoneras españolas e inglesas. Dicha operación fue inútil, porque a pesar de que fueron trasladadas por tierra, con el esfuerzo que ello suponía, desde Puerto Real hasta el Trocadero, permanecieron en este punto con poca capacidad de maniobra ante las fuerzas navales aliadas que se hallaban controlando la Bahía de Cádiz³⁸.

El historiador francés Abel Hugo, estima que esta flotilla destinada en Cádiz se componía de treinta chalupas cañoneras que llevaba cada una un cañón de fuerte calibre; diez bombarderas con un mortero naval cada una, y seis lanchas obuseras que portaban cada una un obús de marina. Además de estas embarcaciones para hostigar Cádiz, fueron preparadas para el desembarco en la Isla de León, según Abel Hugo, cuarenta y seis barcasas con una capacidad de treinta soldados cada una y cinco barcasas destinadas al transporte de caballos con una capacidad de transportar veintitrés animales cada una. Por último se prepararon tres embarcaciones para el transporte de municiones de guerra y aprovisionamiento. El historiador francés especifica que la construcción de esta flotilla francesa, fue realizada en primer lugar en Sevilla, bajo la supervisión del brigadier general español Juan Carranza y, posteriormente en Sanlúcar, El Puerto de Santa María y Rota, bajo la dirección de M. Auriol, subingeniero del Batallón de Marineros de la Guardia Imperial. Pero al parecer según relata Hugo, al ser la construcción

38- GUILLAMAS GALIANO, Fernando. Historia de Sanlúcar de Barrameda. Madrid: Tip. De Sandom, 1858. Pp. 378.

bastante precipitada, de las veintinueve lanchas cañoneras sólo seis pudieron ser puestas en servicio para la pequeña flota.³⁹

Por su parte Garbé, cuantifica en un número de treinta las lanchas cañoneras que se hallaban en el Canal del Trocadero. Y en su informe sigue desarrollando como debían actuar según su plan. Estas pequeñas embarcaciones, junto con el peniche o barcaza que se encontraba en la misma zona, podrían transportar al cabo de Puntales unos 2.500 soldados. Si bien reflexiona, que en solitario era un ataque modesto, pero si se efectuase simultáneamente con la ofensiva en la Isla de León, ya sería más importante. Sin embargo, estimaba como muy importante, trasladar un segundo convoy que debía partir poco después del primero. Por tanto, no habría tiempo, por el largo trayecto a recorrer, para que esas primeras embarcaciones realizaran el primer desembarco en Cádiz. Por ello, se hacía necesario contar con un mayor número de estas unidades navales. Especifica que sería necesario, del orden de quince o veinte barcasas de transporte que trasladasen a otros 1.500 o 2.000 soldados. Y contabiliza en cuarenta y dos las barcasas disponibles en Chiclana, para transportar cada una de ellas a cincuenta soldados. Por lo que concluye que serían necesarias veinte o treinta más, para llevar a cabo su plan de ataque. Asimismo, aclara que la construcción del pontón para cruzar el caño de Zurraque no llevaría demasiado tiempo. Y estima que las barcasas podrían estar listas en el espacio de un mes.

Sin embargo el oficial napoleónico reflexiona, durante su estancia en Puerto Real, que era vital el apoyo del batallón de obreros de la Marina para cumplir su proyecto. Manifiesta con pesar que los deseos del emperador eran, que estas tropas estuviesen a las órdenes del General del Cuerpo de Ingenieros Militares. Sin embargo, él no había recibido ninguna instrucción respecto a qué relación debía tener con este batallón de marinos. Hasta el momento, su comandante había recibido órdenes extrañas al servicio que deben prestar con sus tropas, siendo nombrado Comandante Superior del Trocadero, donde estaba destinado con su cuerpo de élite. En opinión de Garbé, totalmente infrutilizados. Por lo que incluso reclama de su *Alteza Serénísima, el Príncipe Mayor General*, unas instrucciones que clarifiquen el rol del Batallón de Marinos, durante el sitio de Cádiz, asignándoles nuevamente las tareas para las que estaban entrenados.

Garbé incluso había solicitado una instancia para que se ocuparan con preferencia de la construcción de las barcasas de transporte, a las cuales considera vitales para el éxito de la ocupación final de la plaza de Cádiz, invalidando al mismo tiempo, el rol de las lanchas cañoneras a las que considera inútiles en el asedio a

39- HUGO, Abel. Histoire de la Campagne d'Espagne. Paris: Chef Lefuel, Libraire-Éditeur. 1829. Pp. 69

Cádiz. Era consciente de que estas pequeñas embarcaciones, poco podían hacer, frente a las fuerzas navales aliadas, que defendían férreamente el foso natural de la Bahía, que a la vez protegía a la ciudad. En las siguientes palabras y con un realismo aplastante, expresa claramente su opinión sobre la inutilidad de las lanchas cañoneras y los disparos a Cádiz de los cañones Villantroys:

El enemigo tendrá siempre sobre nosotros una gran superioridad en este aspecto, y es necesario menos fantasear en cambiar el golpe de cañón en la Bahía, que forzar un paso que ponga el pie respetable de nuestra Infantería donde ella se encuentra, siempre que quiera establecerse.

Finalmente hace una observación de carácter climático. Se encontraban en la estación (principios de la primavera, a finales del mes de marzo) donde las jornadas de ataque son cortas y en la que podían comenzar el asalto muy temprano. Estima que sería necesario, si los trabajos del batallón de marinos y la construcción de las barcas de transporte no están listas, se entiende, retrasar toda la operación hasta el otoño. Ello sin duda, apostilla, daría tiempo al enemigo para reforzar sus efectivos, lo cual sería evidentemente perjudicial para el proyecto de asaltar el “*islot*e” de Cádiz.

Sus últimas palabras escritas en este informe, firmado en Puerto Real por el Comandante del Genio el 26 de marzo de 1811, es la recomendación en esos momentos de adoptar una actitud defensiva, que supondría una actitud de vigilancia por parte de la guarnición de Cádiz, y que por tanto en lugar de amenazarlos, adoptarían una actitud de vigilancia, y *de este modo los que gobiernan la plaza tendrán menos orgullo y confianza*.

En este documento de carácter técnico, se transmite el descontento de un oficial destinado en Puerto Real con sus hombres. Vería transcurrir los días en este rincón del sur de Andalucía, sin obtener el tan ansiado resultado de conquistar Cádiz con una táctica ofensiva, para él totalmente inútil, mediante los disparos de los potentes pero inútiles cañones Villantroys, desde el reducto de Napoleón en Matagorda. Estas piezas de artillería marcaban al igual que, para sus compañeros presos en los pontones, una “*cercanía tan lejana*”, pero en esta ocasión en sentido contrario, ya que las tropas imperiales querían tomar de una vez la ansiada plaza fuerte.

Sin embargo, Garbé como dijimos anteriormente, dejó para la posteridad otro pequeño documento, firmado también en Puerto Real, pero un día después de la firma del informe técnico de invasión. En este otro manuscrito⁴⁰ relata a su general, sin especificar nombre, la escasez de recursos para continuar el sitio de Cádiz. Le reconoce que su ejército se encuentra más en el rol de sitiados

40-AHN *El jefe de ingenieros Garbé comunica al general de los franceses la escasez de recursos* [Op.cit].

que sitiadores, hallándose en un estado bastante más débil del que se pretendía asediar.

A continuación expone la falta de infraestructura: municiones, pólvora y cañones. Y vuelve a quejarse de que aunque desde que ha llegado el Batallón de obreros de la Marina se han construido algunas lanchas cañoneras, no cuentan ni siquiera con carros para el transporte de maderas a los astilleros. Asimismo, vuelve a repetir que espera que se pongan a su servicio, los marinos destinados al cuerpo de infantería.

Y expresa muy claramente su opinión: *Cádiz no es inexpugnable pero hace falta querer bastante seriamente tomarla*. Para Garbé, el momento más favorable para plantear el asalto, es la fecha que escribe, ya que tenía información, de la partida de los ingleses hacia el frente de Portugal. Por esta circunstancia, a su parecer, la Isla de León se quedaba sin guarnición suficiente⁴¹. Por ello se hacía necesario un movimiento enérgico para traspasar las tropas napoleónicas al otro lado de la Bahía de Cádiz. Se queja del ataque realizado el día cuatro sobre la zona de Sancti Petri. Este ataque, si hubiese sido realizado al menos con unos 3.000 soldados, en lugar de 300 hombres, hubiese servido para levantar el bloqueo de Cádiz al día siguiente.

Al final de la carta Garbé desvela su amargura: *Yo estoy consumido aquí, me aburro y fatigo. Me gustaría ver llegar un resultado, y no puedo contarlo. Desde hace catorce meses que estoy delante de Cádiz no sueño más con los medios de atacar, pero vox clamantis in deserto*.⁴²

Sin duda este activo oficial, que había participado junto a su emperador Napoleón en campañas tan importantes como la de Egipto o la Batalla de Austerlitz, se deprimía ante la tediosa tarea de enfrentarse todos los días, impotente, al asalto de una ciudad que cada vez se le hacía más lejana, viendo la ineficacia y mala gestión de la táctica para conseguir rendir el objetivo.

Finalmente el 25 de agosto de 1812 las tropas imperiales del emperador Napoleón Bonaparte abandonan por fin Puerto Real y toda la Bahía de Cádiz, después de un largo e infructuoso asedio de la ciudad, que se mantuvo como bastión libre de la España que no quiso ser conquistada e ilustrada a golpe de bayoneta. Una España, que había visto esquilmar la economía de su territorio nacional, su patrimonio y morir a multitud de soldados y civiles por el capricho del emperador francés de invadir nuestro país. Pero a pesar de ello, algunos soldados imperiales, como demuestran las palabras con la que concluimos este trabajo, se llevaron un buen recuerdo de nuestra región andaluza:

41- AHN *El jefe de ingenieros Garbé comunica al general de los franceses la escasez de ...*[Op. cit.]. F. 12 R
42- Ibidem

Era necesario reunir todas nuestras fuerzas en un solo punto, había que abandonar Andalucía, la región más bella de España y probablemente de Europa. El 10 de agosto de 1812 cada cual hacía ya los preparativos para la marcha... La orden del día 15 de agosto de 1812 anunciaba que había que prepararse para partir. Una estancia de tres años nos había convertido en naturales de este pequeño paraíso terrenal; aunque en términos generales todos despreciábamos al pueblo español, cada francés lloraba al tener que dejar a algún amigo verdadero, a alguna amiga fiel.

BIBLIOGRAFÍA

FUENTES MANUSCRITAS

AHN Memoria del comandante general de Ingenieros del primer Cuerpo del Ejército francés, Garbé, sobre los medios que deberían emplearse para formalizar el sitio de Cádiz. DIVERSOS-COLECCIONES, 133, N.62. [Documento en línea]. Disponible en http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/ControlServlet?accion=3&txt_id_desc_ud=3104016&fromagenda=N.

AHN El jefe de ingenieros Garbé comunica al general de los franceses la escasez de recursos para continuar el sitio de Cádiz. Documentos interceptados a los franceses por el 4º ejército español. ES.28079.AHN/1.5.1.145.4.1.1.17.49// DIVERSOS-COLECCIONES,134,N.49. [Documento en línea]. Disponible: http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/ControlServlet?accion=3&txt_id_desc_ud=3102302&fromagenda=N.

FUENTES IMPRESAS

ARNAULD, Divry. Les 660 noms inscrits sur l'Arc de Triomphe. [Documento en línea]. Fecha de consulta: [30/09/2014]. Disponible en: http://arnauld.divry.pagesperso-orange.fr/Les-660-Noms_G-L.pdf.

BARROS CANEDA, J.R. y Hernández Núñez, J.C (2002). Las Defensas de la Costa Atlántica Andaluza En: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 40/41: 179-188 pp.

CASTRO, Adolfo de. Cádiz en la Guerra de la Independencia: cuadro histórico. Cádiz: Excelentísimo Ayuntamiento, 1864 (Imprenta y litografía de la Revista Médica, á cargo de D. Federico Joly y Velasco). 201 pp.

CASTRO, Adolfo de. Historia de Cádiz y su provincia: desde los más remotos tiempos hasta 1814. 2 v. Cádiz: Diputación Provincial, 1985.

CHASSÉRIAU, F. Précis historique de la Marine Française: son organisation et ses lois. Paris: Imprimerie Royale, 1845.

DICTIONNAIRE des bâtiments de la Flotte de guerre française de Colbert à nos jours. Extrait du tome I (1971-1870). Disponible en: <http://www.netmarine.net/dico>.

FERNÁNDO DE BORDEJE Y MORENCOS, F.: Crónica de la marina española en el siglo XIX, 1808-1868 (Tomo I), Madrid: Ministerio de Marina, 1999,

GARAY de Monglave, Eugène de. Sièges de Cadix: par l'armée française, en 1810, 1811 et 1812. Dédié à M. le général Foy [Texte imprimé], Imprimerie de A. Bobée. Paris : Ponthieu, 1823, 2e éd. - In-8 °.

GÓMEZ DE ARTECHE, José. La marina en el bloqueo de la Isla de León (1810 a 1812), por el teniente coronel de Infantería de Marina Federico Obanos Alcalá del Olmo. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2007. Edición digital a partir de Boletín de la Real Academia de la Historia, Tomo 46 (1905), 137-150 pp.

HUGO, Abel. France militaire. Histoire des armées françaises de terre et de mer, de 1792 à 1833 [Texte imprimé]. Ouvrage rédigé par une société de militaires et de gens de lettres... Revu et publié par A. Hugo, Paris : Delloye, 1833-1838 1833.

JAL, A. Un tour de matelot, souvenirs des pontons de Cádiz. En: Revue des Deux Mondes. Paris: Au Bureau, Rue des Beaux-Arts, 1832. T.5. 460-492 pp.

LOMIER, Eugène, Le Bataillon des Marins de la Garde.: 1803-1815. Saint Valery-Sur-Somme: Imprimerie E. Lefevre, 1905

MÁRQUEZ CARMONA, L. (2003) N° 30. Naufragios de la Batalla de Trafalgar y El Puerto de Santa María. En: Revista de Historia de El Puerto. Pp. 11-44. Disponible en: http://www.revistadehistoriade-elpuerto.org/contenido/atrasados/sumario_30.htm

MÁRQUEZ CARMONA, L: Trafalgar y el pescador de naufragos, [Cádiz], Publicaciones del Sur, 2005.

MÁRQUEZ CARMONA, L. 2006: El sistema portuario de la Bahía de Cádiz en el siglo XVIII. En: Revista de Historia de El Puerto, 36: 11-47 pp. Disponible en: http://www.revistadehistoriade-elpuerto.org/contenido/atrasados/sumario_36.htm

MÁRQUEZ CARMONA, L. (2008). N° 20. Recuerdos de un timonel: Michel Maffiote y la rendición de la escuadra de Rosily en la Batalla de la Poza de Santa Isabel (1808). En: Trocadero: Revista de historia moderna y contemporánea. 33-44 pp. Disponible en: <http://revistas.uca.es/index.php/trocadero/article/view/565>

MÁRQUEZ CARMONA, L. Recordando un olvido: pontones prisiones de la Bahía de Cádiz. 1808-1810. Almería: Círculo Rojo, 2012.

MONGLAVE, Eugène. Sièges de Cadix, para L'Armée Française en 1810, 1811 et 1812. Paris : Ponthieu, Libraire, Galerie de Bois, Palais Royal..., 1823. 2 ed.

NAVARRO OLAYA, Francisco. Molino de Almansa. Disponible en: <http://historiadealmansa.usuarios.tvalmansa.com/molinodealmansa.pdf>.

PLANO que manifiesta los Puntos que tienen fortificado los Franceses en Puerto Real y sus inmediaciones hasta el Caño del Trocadero y obras que se proyectan. Escala [ca. 1:20.000]. 3.000 Varas [= 13 cm]. Cádiz 10 de Abril de 1812. Cartoteca del Centro Geográfico del Ejército. Colección: SG. Signatura: Ar.G-T.9-C.4-935.

PATRÓN SANDOVAL, Juan A.: La defensa de Tarifa durante la Guerra de la Independencia. En: Revista Al.Qantir n. 13 2012. Pp. 296 Disponible en: <http://www.alqantir.com/1.html>

PÉREZ DE SEVILLA Y AYALA, Vicente. La artillería española en el sitio de Cádiz. Cádiz: Instituto de Estudios Gaditanos, Diputación Provincial, 1978. 528 p.

PICARDO Y GÓMEZ, Alvaro. Cartas de cuando la francesada. De don José y don Pascual Moreno de Mora (Diciembre 1806 a marzo 1812). Cádiz: Imprenta Rubiales, 1959.

RECOLLETIONS of Cadiz during the Siege (1810, 1811, 1812) En: Blackwood's Edinburgh magazine. 1836, V. 40.

SOUTHEY, Robert. History Peninsular War. London: John Murray ..., 1823-1832. Six vol. VOL. IV.

SIX, Georges. Dictionnaire Biographique des Généraux & Amiraux Français de la Révolution et de l'Empire (1792-1814). Paris: Gaston Saffroy, 2003. 2 v.

THIERS, Adolphe: Histoire du Consultat et de l'Empire: faisant suite à l'Histoire de la Révolution française, Paris, J.P. Meline, 1850. Tome 9. Livre 31. p. 2.

TORREJÓN CHAVES, J. (2008). Vol. 255. El sitio francés de la isla de León (1810-1812) En: Revista General de Marina. Madrid: Ministerio de Defensa. Pp. 349-374.

VALLEJO, José Mariano. Plano de la bahía de Cádiz y sus contornos: reducido de los que levantó Don Vicente Tofiño, con el aumento de las posiciones de los Ejércitos durante el sitio que sufrió dicha Plaza en los años de 1810, 1811 y 1812... [Madrid?: s.n., 1813-1819]. Escala [ca. 1:117.000] para el Plano cada parte de la escala vale treinta pies españoles ó diez varas [= 7,2 cm]. Escala vertical [ca. 1:4.400]. 100 varas [= 1,9 cm] Documento en línea. Disponible en: Biblioteca Virtual Patrimonio Bibliográfico, <http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?id=408449>.