

---

Gonzalo Butrón Prida (\*)

---

**UN DOCUMENTO PARA LA HISTORIA DE EL PUERTO DE SANTA  
MARÍA A FINALES DEL ANTIGUO RÉGIMEN: EL INFORME  
MILITAR DE LA BRIGADA DEL CONDE DE CASTELLANE.**

En 1823 la *liberación* de Fernando VII por parte de los Cien Mil Hijos de San Luis ponía fin a la experiencia liberal del Trienio y permitía la restauración del absolutismo en España. El nuevo gobierno español, consciente de su debilidad, pactó con los franceses la permanencia de una parte de sus tropas en la Península, ya que consideraba que no estaba en condiciones de organizar y armar un ejército fiel que garantizara el orden político y social deseado. En un principio se pensó que la estancia del ejército francés sería breve, en torno a seis meses, sin embargo, pronto se comprobó que este periodo no era suficiente, tanto por la incapacidad del gobierno español para arreglar el ejército y la administración, como por el deseo de Francia de contar en la Península con un instrumento de control de una zona que deseaba convertir en área de influencia. El resultado fue una ocupación más larga de lo esperado, que se prolongó durante cinco años, y cuyos efectos se dejaron sentir tanto en el plano político, como en el social y el económico.

De la trascendencia de la ocupación francesa ya hemos dado cuenta en trabajos anteriores, tanto en lo que respecta a la política nacional, como a la local<sup>(1)</sup>. En esta ocasión se trata de presentar un documento generado por la propia administración militar francesa, que aprovechó la ocupación para obtener información de primera mano sobre la situación de España. Durante los primeros años de ocupación los franceses actuaron con plena libertad, de ahí que reunieran una colección de mapas y planos de notable valor estratégico, que completaban la labor realizada durante la ocupación napoleónica y que ofrecían un conocimiento

---

(\*) Universidad de Huelva.

(1) El impacto general de la presencia francesa en España ha sido tratado en Butrón Prida, G. (1996); en tanto que las repercusiones de la misma en la vida de poblaciones concretas ha sido estudiada en Butrón Prida, G. (1998).

más exacto tanto de los accidentes de la geografía española, como del estado de sus defensas y fortificaciones militares. Ahora bien, la valía de los trabajos franceses iba más allá de lo estrictamente militar, puesto que los oficiales del ejército *aliado* se encargaron de acompañar los informes militares de otros complementarios que hacían referencia a la situación política y económica de España. De este modo, el beneficio era doble para Francia, una potencia que aspiraba a convertir la Península en zona de tutela política e influencia económica.

La labor de los militares franceses comenzó muy pronto. El cinco de octubre de 1823, apenas iniciada la ocupación de Cádiz, el conde de Guillemín, mayor general del llamado *Ejército de los Pirineos*, ya comunicó al conde de Bourmont, entonces comandante de las tropas que daban guarnición a Cádiz, las órdenes dadas por el duque de Angulema para que el cuerpo de Ingenieros Geógrafos del ejército se encargara de realizar un plano a gran escala de la ciudad de Cádiz, la Isla de León y sus comunicaciones con El Puerto de Santa María, Puerto Real, Chiclana y la costa de Sancti Petri <sup>(2)</sup>.

La orden de realizar el plano de Cádiz no era producto de una iniciativa aislada, sino que formaba parte de un plan general que, coordinado por el Servicio Topográfico del ejército francés, debía completar trabajos similares en el resto de España <sup>(3)</sup>. En un primer momento, el gobierno español, concentrado en la reorganización del país, dejó hacer a los militares franceses. Más tarde, a partir de 1825, la situación cambió y, por fin, el gobierno tomó conciencia del perjuicio que los trabajos topográficos y las operaciones geodésicas desarrolladas por los franceses podían ocasionar a los intereses nacionales, de ahí que comenzara a prestar mayor atención al asunto <sup>(4)</sup>. El resultado de esta toma de conciencia fue un cambio de actitud, cuyos resultados prácticos se dejaron ver a partir de 1827. Como la mayor parte del daño ya estaba hecho, el gobierno español adoptó una política realista, destinada al menos a asegurar la presencia de ingenieros españoles en los trabajos de los topógrafos franceses <sup>(5)</sup>, una medida que le permitiría

---

(2) Service Historique de l'Armée de Terre. Sous-série D1. Armée d'Espagne (1823-1828). Caja nº 25. Leg. 3. El conde de Guillemín al conde de Bourmont (El Puerto de Santa María, 5.X.1823).

(3) Service Historique de l'Armée de Terre. Sous-série D1. Armée d'Espagne (1823-1828). Caja nº 28. Leg. 1. El jefe del Servicio Topográfico al general de Mériage (Madrid, 14.XI.1823).

(4) (1989-1992). vol. I, 391 y 411 (sesiones de 26.X.1825 y 16.XI.1825).

(5) Archivo Histórico Nacional. Estado. Leg 5250. Expdte. 40 Beaurepaire, encargado de negocios francés a González Salmón, ministro español de Estado (Madrid, 12.VIII.1827). Entre tanto conseguía la aprobación francesa, el gobierno español paralizó los trabajos topográficos franceses. Por ejemplo, en marzo, el Consejo de Ministros no aceptó la petición francesa de permiso para la conclusión de los trabajos topográficos y acordó proponer al rey que diese una contestación evasiva al respecto (*Actas del Consejo de Ministros*, vol. 2. p. 136, sesión de 14.III.1827).

supervisar y controlar, en lo posible, dichos trabajos, además de contar, finalmente, con el fruto de los mismos. En última instancia, y en el contexto de tensión producido entre ambos estados con motivo de la crisis sucesoria portuguesa, parece que el acuerdo hispano-francés sólo fue llevado a cabo de manera puntual, puesto que hay constancia de la persistencia del obstruccionismo español en esta última etapa de la ocupación francesa <sup>(6)</sup>.

Como ya se ha comentado, los informes realizados por la administración militar francesa no respondían sólo a intereses de índole militar, sino que también incluían información complementaria de carácter estadístico, que habría de ser de gran utilidad a los intereses comerciales del reino vecino. Por ejemplo, en el verano de 1824, una vez terminado el plano mandado realizar por Angulema, el general de la división francesa de Cádiz solicitó a las poblaciones bajo su comandancia una serie de noticias que debían completar las puramente militares y geográficas recogidas en el plano. En concreto, y para el caso de El Puerto de Santa María, se solicitaba información general sobre la población (número de habitantes, número de propietarios, número de jornaleros y su sueldo), la situación de la administración (autoridades civiles y militares, cargos y establecimientos religiosos y su riqueza, administraciones, contribuciones, establecimientos de beneficencia y educación, situación sanitaria), la economía (riqueza y producción agrícola, ganadera e industrial, actividad comercial, recursos minerales, posibilidades de caza y pesca) y otros aspectos de la vida portuense que podían ser de interés, como el clima, la distancia con los pueblos inmediatos, la posibilidad de alojamiento militar y los hechos históricos memorables. La importancia de la información solicitada llevó al procurador mayor de la ciudad a adoptar una actitud prudente y a decidir, en consecuencia, consultar a las autoridades superiores antes de tomar una determinación; éstas, a su vez, tampoco quisieron decidir en un asunto tan delicado y, quizás como estrategia dilatoria, resolvieron consultar igualmente con la *superioridad*, de ahí que el proceso de formación de la estadística francesa se demorara <sup>(7)</sup>.

No hemos podido localizar la estadística municipal, lo que no quiere decir que no llegara a realizarse. En todo caso, lo cierto es que en 1825 el comandante de la brigada francesa que guarnecía El Puerto de Santa María y las poblaciones

---

(6) Archives du Ministère des Affaires Étrangères. Correspondance Politique. Espagne. T. 742. ff. 141-145v. Beaurepaire, encargado de negocios francés, a Damas, ministro de Asuntos Exteriores (Madrid, 18.VII.1827).

(7) Archivo Municipal de El Puerto de Santa María. Actas Capitulares. Libro 163. Sesión de 28.VII.1824 (petición francesa); libro 164. Sesión de 19.X.1824 (contestación del Intendente General de Andalucía).

cercanas mandó realizar unos reconocimientos militares que, en la práctica, dieron lugar a unos informes que proporcionaron a los mandos franceses las deseadas noticias sobre la zona. Estos informes se conservan en el Servicio Histórico del Ejército de Tierra francés <sup>(8)</sup> y nos ofrecen una imagen privilegiada de la situación de estas poblaciones en unos momentos en los que todavía son escasos los datos estadísticos, aunque no el interés por los mismos, como lo demuestra el hecho de que, en aquellos mismos años, Sebastián Miñano recibiera el encargo de realizar su *Diccionario Geográfico Estadístico de España*, obra que en breve se vería ampliada y superada por el *Diccionario* elaborado por Pascual Madoz <sup>(9)</sup>.

Aunque el informe de El Puerto de Santa María no lleva fecha, otros documentos conservados en la misma caja nos indican que fue realizado entre 1825 y 1827, período en el que la brigada francesa que tenía su sede en El Puerto estuvo comandada por el activo y polémico conde de Castellane. Por estas fechas, El Puerto de Santa María se nos presenta, en términos generales, como una ciudad de orígenes remotos, poblada por unos 22.000 habitantes, dedicada principalmente al comercio y condicionada en su desarrollo por la presencia del río Guadalete, para el que se estudiaban entonces distintos proyectos de transformación y mejora. Precisamente, la existencia en esos momentos de una importante guarnición francesa en la ciudad explica la especial atención prestada en el informe a la cuestión del alojamiento y aprovisionamiento de las tropas, circunstancia que permite acercarse a otros aspectos de la vida portuense, como la conversión en cuartel del desamortizado convento de la Victoria, la reconocida excelencia y abundancia del agua de la ciudad o la capacidad productiva de sus molinos.

En última instancia, gracias al interés mostrado por las autoridades francesas en la realización de estos informes, contamos con nuevas referencias para el conocimiento de la situación de España a finales del Antiguo Régimen. En esta ocasión se trata, sin duda, de una aportación modesta, pero interesante en el contexto citado de escasez de datos estadísticos propia de la época. Por ejemplo, la comparación de los datos del informe con los que ofrece, apenas veinte años más tarde el *Diccionario* de Madoz, muestra algunos cambios que merecen ser reseñados. En primer lugar, la caída de la población, fenómeno generalizado en la Bahía en estos años de obligada adaptación a las nuevas circunstancias políticas y económicas. Destaca, igualmente, el importante descenso de la presencia

---

(8) Service Historique de l'Armée de Terre. Sous-série D1. Armée d'Espagne (1823-1828). Caja nº 42. Leg. 5.

(9) Miñano, Sebastián. (1826) y Madoz, Pascual (1845-1850).

religiosa en la ciudad, efecto de los procesos de exclaustración y desamortización definitivamente impulsados por los liberales en los años treinta. El panorama agrícola también había cambiado en pocos años, y los pinares y olivares recogidos por el informe francés se hallaban en decadencia a mediados de siglo, en claro contraste con el crecimiento de los viñedos. En fin, las dificultades que ofrecía el río Guadalete al desarrollo de la ciudad habían sido en parte superadas por la construcción de dos puentes colgantes, los de San Alejandro y San Pedro, elogiados por igual por Pascual Madoz y Luis Igartuburu (10).

## BIBLIOGRAFÍA

- BUTRÓN PRIDA, G (1996): *La ocupación francesa de España (1823-1828)*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad.
- \_\_\_\_\_ (1998): *La ocupación francesa y la crisis del absolutismo en Cádiz (1823-1828)*. Huelva, Servicio de Publicaciones de la Universidad.
- \_\_\_\_\_ (en prensa): “La ocupación francesa en El Puerto de Santa María”, en *Intervención exterior y crisis del Antiguo Régimen en España*, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María y Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva.
- IGARTUBURU, L. (1847): *Manual de la provincia de Cádiz*, Imprenta, librería y litografía de la Revista Médica.
- MADOZ, P. (1845-1850): *Diccionario Geográfico Estadístico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid.
- MIÑANO, S. (1826): *Diccionario Geográfico Estadístico de España y Portugal*, Madrid.
- ACTAS del Consejo de Ministros (1989-1992). Ministerio de las Relaciones con las Cortes y de la Secretaría de Gobierno, Madrid, 5 vls.

---

(10) Igartuburu, Luis. (1847; 234 y 238).

TRANSCRIPCIÓN DEL TEXTO ORIGINAL MANUSCRITO DEL INFORME  
MILITAR DE LA BRIGADA DEL CONDE DE CASTELLANE

*El Puerto de Santa María*

El Puerto de Santa María es una ciudad bien construida y una de las más bonitas de Andalucía. Tiene unos 5.000 hogares y algo más de 22.000 mil habitantes. Cuenta con 9 iglesias, 2 hospitales, 4 conventos masculinos y 9 femeninos. Tiene un puerto mercante que comercia con Cádiz y el resto de ciudades situadas en la costa. Los habitantes de El Puerto de Santa María se dedican principalmente al comercio de vino y de jabón.

Sólo hay dos cuarteles para las tropas, si bien en la actualidad se han transformado en cuarteles el convento de la Victoria y una casa particular situada en uno de los extremos de la ciudad. El cuartel del Polvorista puede albergar 450 hombres y 250 caballos. El de la Palma 150 hombres y 80 caballos. El convento de la Victoria 250 hombres y 300 caballos y, finalmente, la casa particular, llamada cuartel de Guías, 220 hombres. Cada convento de monjes puede albergar 200 hombres. Las numerosas posadas proporcionan bastantes recursos para el alojamiento de los caballos.

El aire de El Puerto de Santa María es normalmente muy sano, el viento del este, llamado en el lugar de *levante*, es a veces perjudicial para la salud y sopla con violencia en todas las estaciones, en particular durante los equinoccios; es muy cálido en verano y muy frío en invierno.

El agua es excelente y muy reconocida, la cargan los barcos a diario para enviarla a Cádiz, donde sólo hay agua de aljibe, que es de muy mala calidad. El Puerto de Santa María tiene varias fuentes públicas, la que está junto a la Victoria abastece de agua a casi todas las casas de la zona baja de la ciudad a través de canales subterráneos.

Hay pocas tierras cultivadas en los alrededores, los llanos de Sanlúcar y de Jerez proporcionan gran parte de los granos que se consumen en El Puerto, prácticamente los únicos árboles que se ven son algunos olivares y pinares de pinos piñoneros. En la zona también se divisan, de vez en cuando, algunas palmeras. Sólo hay un molino cerca de la ciudad, este molino tiene 16 muelas, y cada una de ellas muele alrededor de 25 fanegas de trigo al día, lo que hace un total de 400 fanegas o 228 hectolitros. Del resto de los molinos los más cercanos son los de la Cartuja, a 8.000 toesas <sup>(11)</sup>, y Puerto Real, a 5.000. El río Guadalete tiene su desembocadura a 300 ó 400 leguas de El Puerto de Santa María. Este río fluye de este a oeste, no es vadeable, y está cerrado por una barra que es peligrosa con marea baja y que incluso con marea alta sólo permite la entrada de pequeñas embarcaciones de 60 a 80 toneladas. El río tiene una media aproximada de 80 toesas de anchura y de 3 a 5 brazas <sup>(12)</sup> de profundidad con marea alta. En el río Guadalete hay

(11) Antigua medida francesa de longitud equivalente a 1'949 metros.

(12) Medida de longitud equivalente a 1'678 metros.

un pequeño puerto y un puente de barcas que conduce a Puerto Real. En El Puerto de Santa María se embarca con destino a Cádiz, con viento favorable basta una media hora para llegar, pero cuando el viento es contrario se llegan a necesitar hasta 3 horas, incluso la barra está a veces tan impracticable que es necesario ir a Puerto Real por tierra para embarcar con destino a Cádiz.

Por tierra, son cuatro las principales comunicaciones de El Puerto de Santa María. La ruta de Puerto Real, que conduce a Cádiz a través de San Fernando, la de Jerez, que sigue hasta Madrid, el camino de Sanlúcar y el de Rota. Las dos primeras son buenas, los otros dos, poco abiertos y a veces arenosos, presentan algunos tramos impracticables en invierno.

Los antiguos cronistas españoles remontan la fundación de El Puerto de Santa María a la época del sitio de Troya, según ellos, se llamó primero Puerto Menesteo, de Menestés, capitán ateniense que, luego de la toma de Troya, vino a fundar esta ciudad, donde fue tan venerado por los griegos atenienses que habitaban entonces El Puerto y Cádiz que le erigieron una estatua. Después del establecimiento del Cristianismo el nombre de Menesteo fue cambiado por el de Puerto de Santa María debido al hallazgo de una imagen de Nuestra Señora de los Milagros, que goza de gran devoción en la zona (13). El Puerto de Santa María es lugar de residencia del gobernador del distrito. Los duques de Medinaceli poseen en el mismo propiedades de gran extensión.

Hace ya tiempo que se conocen tres proyectos sobre el Guadalete. El primero se refiere a su unión con el Salado de Puerto Real, unión que ya existe pero cuya comunicación está obstruida por la incuria de las autoridades locales y de los interesados; el segundo lo hace llegar hasta las puertas de Jerez mediante la prolongación del camino del río que lleva al Portal, introduciéndolo por las colinas que están al lado hasta que llega a bordear las llamadas playas de San Telmo; el tercero lo une al Guadalquivir por los collados de Lebrija. El objetivo del primer proyecto era facilitar la comunicación con Cádiz evitando los inconvenientes que presentan en invierno la barra de El Puerto de Santa María y el canal de entrada al puerto; el del segundo, facilitar el comercio de Jerez y la administración pública; y en cuanto al tercero, establecer en el centro de la provincia un canal seguro en todas las estaciones, evitando los obstáculos que también presentan en algunos momentos la barra de Sanlúcar y el océano a la comunicación marítima con Cádiz. Sin embargo, de ejecutarse este último proyecto Sanlúcar se vería reducida a no ser más que una isla sin comercio con Sevilla, y por esta razón los duques [en blanco] (14) señores de esta ciudad han conseguido siempre hacer fracasar un proyecto que sería útil a la prosperidad pública.

---

(13) El informe ignora que la población fue conocida por otros nombres. En época romana se le identifica con el llamado *Portus Gaditanus* y en época musulmana era conocida como Alcanter. Respecto a la leyenda de la imagen de la Virgen de los Milagros, puede consultarse en Lucas Almeida, Javier M. (1991): "Nuevas aportaciones al estudio de Santa María de España" en *Revista de Historia de El Puerto*, 6, pp. 11-31.

(14) Sin duda se refiere a los duques de Medina Sidonia, señores de Sanlúcar entonces.

TRANSCRIPCIÓN DEL TEXTO ORIGINAL MANUSCRITO DEL INFORME  
MILITAR DE LA BRIGADA DEL CONDE DE CASTELLANE

*S[ain]te Marie*

Pto. S[ain]te Marie est une ville très bien batie et une des plus jolies de l'Andalousie. Elle a environ 5.000 feux, 22 mille et tant d'habitants. Elle contiens 9 églises, 2 hôpitaux, 4 couvents de moines et 9 de femmes. Elle a un port marchand qui faites son commerce avec Cadiz et les autres villes situées sur la côte. Les habitants de Ste. Marie s'occupent principalement du commerce des vins, du savon.

Il n'y a que 2 casernes pour la troupe, mais dans le moment actuel on a converti en caserne le couvent de la Victoria et une maison bourgeoise à l'extrémité de la ville. Le quartier de la Polvorista peut contenir 450 h[ommes] et 250 chevaux. Celui de la Palma 150 h[ommes] et 80 ch[evaux]. Le couvent de la Victoria 250 h[ommes] et 300 ch[evaux], et enfin la maison bourgeoise, dit q[uar]tier de la Guya, 220 h[ommes]. Chaque couvent de moines peut contenir 200 h[ommes]. La grande quantité d'auberges fournissent beaucoup de ressources pour le logement des chevaux.

L'air de S[ain]te Marie est ordinairement très sain, le vent d'est, appelé dans le pays *levant* est quelquefois nuisible à la santé et souffle avec violence en toute saison, mais plus particulièrement à l'époque des equinoxes, c'est le plus chaud en été et le plus froid en hiver.

L'eau est excellence et très renommée, on en charge tous les jours des bateaux pour envoyer à Cadiz où l'on ne trouve que de l'eau de citernes qui est très mauvaise. S[ain]te Marie a plusieurs fontaines publiques, celle qui est auprès de la Victoria fournit de l'eau à presque toutes les maisons de la partie basse de la ville au moyen de canaux souterrains.

Il y a peu de terres cultivées aux environs, les plaines de San Lucar et de Jerés fournissent une grande partie des grains qui s'y consomment, quelques bois d'oliviers et de pins pignons sont à peu près les seuls arbres que l'on trouve. Dans le pays on y aperçoit de temps en temps quelques palmiers. Il n'y a qu'un seul moulin près de la ville, ce moulin a 16 meules et moude environ 25 fanègues à bled par jour, en tout 400 fanègues ou 228 hectolitres. Les autres moulins les plus près sont ceux de la Cartuja a 8.000 toises et celui de Puerto Real 5.000 T[oises]. La rivière Guadalete a son embouchure à 3 ou 400 t[oises] de S[ain]te Marie. Cette rivière coule de l'est à l'ouest, elle n'est pas guéable et est fermée par une barre qu'on ne peut pas passer sans danger au marée basse et qui même à marée haute ne permet l'entrée qu'à des petits bâtiments de 60 à 80 tonneaux. La rivière a environ 80 toises de largeur moyenne et de 3 à 5 brasses de profondeur à marée haute. Il y a dans la rivière du Guadalete un petit port et un pont de bateaux qui conduit à Puerto Real. On s'embarque à Pto. Sta. M<sup>a</sup> pour aller à Cadiz, une demi heure suffit pour y aller avec vents favorables mais quand ils sont contraires on est quelquefois 3 heures, la barre même est quelquefois si impraticable qu'on est obligé d'aller à Puerto Real par terre pour s'y embarquer.

Les principales communications de S[ain]te Marie par terre sont au nombre de 4. La route de Puerto Real conduisant à Cadiz par San Fernando, celle de Jerés qui conduit à Madrid, le chemin de San Lucar et celui de Rota. Les 2 premières sont belles, les deux autres sont peu frayées et quelque fois sablonneuses, ils présentent des parties impraticables en hiver.

Les anciens chroniqueurs espagnols ne font pas venant à moins qu'à l'époque du siège de Troie la fondation du Port S[ain]te Marie, suivant eux il s'appela d'abord Puerto Menesteeo, du Menestée, capitaine atheniens qui après la prise de Troie y vint fonder cette ville et où il y fut si vénéré du grecs atheniens qui habitaient alors le Puerto et Cadiz qu'on lui éleva une statue. Après l'établissement du Christianisme le nom de Menesté fut changé en celui du puerto S[ain]te M<sup>a</sup> à cause d'une image de N<sup>a</sup> Señora de los Milagros qui y fut trouvée et qui est en excessive devotion dans le pays. S[ain]te Marie est le lieu de résidence des gouverneurs de ce district. Les ducs de Medina Coeli y possèdent une grande étendue de territoire.

Il y à déjà longtemps qu'on sait trois projets relativement au Guadalete, d'abord de la joindre 1<sup>o</sup> de la joindre au Salado de Puerto Real ce qui existe mais la communication est obstruie para l'incurie des autorités locales et des intéressées. 2<sup>o</sup> la faire arriver jusqu'aux portes de Jerés en prolongeant le bias de la rivière qui arrive au Portal et l'introuidissant à travers les collines qui sont auprès jusqu'à ce qu'il vienne border celles appellées plages de San Telmo. 3<sup>o</sup> la joindre au Guadalquivir par les coteaux de Lebrija. Le but de ce premier projet était de faciliter la communication avec Cadiz en évitant les inconvénients qui présentent en hiver la barre du Puerto S[ain]te Marie et le canal d'entrée du port, celui du second, de faciliter le commerce de Jerés et l'administration publique, et quant au troisième, d'établir au milieu de la province, en évitant les obstacles qui présentent aussi en certains temps la barre de San Lucar et l'océan à la communication maritime de Cadiz, un canal sûr en toutes saisons. Mais pour l'exécution de ce dernier projet, San Lucar se trouverait réduit à n'être plus qu'une isle sans commerce avec Seville et pour cette raison les ducs de [en blanco] seigneurs de cette ville, ont toujours reussis à faire manquer ce projet qui serait si utile à la prospérité publique.