

El Real Carenero de Puerto Real

The Real Carenero of Puerto Real

Francisco Pérez Aguilar
Sociedad Puertorrealeña Amigos del País

RESUMEN

El objeto de este artículo no es otro que el de dar a conocer la extensa y prolífica intrahistoria de este enclave industrial, íntimamente ligado a la bahía de Cádiz (España) y concretamente a Puerto Real a partir de su fundación, en fecha sobre la que no existe unanimidad de criterio entre los autores e investigadores que han acometido el estudio del mismo.

PALABRAS CLAVE

Atarazana, Construcción, reparaciones y carenados de buques, Defensa de la bahía gaditana.

ABSTRACT

The purpose of this article is no other than disclose the extensive and prolific internal history of this industrial enclave linked to the Cadiz bay (Spain) and specifically at Puerto Real since its establishment on date there is not

unanimity of opinion among the authors and researchers who have undertaken the study thereof.

KEYWORDS

Shipyards, Construction, repair and fairing of ships. Defense of the gaditan bay.



Fachada anterior de la iglesia del Real Carenero. Foto incluida en el dossier del Real Carenero de la Oficina de Turismo de Puerto Real.

INTRODUCCIÓN

El Real Carenero es un antiguo astillero situado en Puerto Real (Cádiz) que a lo largo del tiempo ha estado igualmente ligado a la historia naval de San Fernando.

Es uno de los ejemplos más claros de la importancia que la industria naval ha tenido a lo largo de la historia, no solo de Puerto Real, sino en el conjunto de la bahía gaditana.

Localizado en la margen izquierda del Caño de Sancti Petri, cercano al Puente Suazo, fue una de las variadas construcciones de carácter naval y militar que sembraron la bahía de Cádiz durante los siglos XVI, XVII y XVIII.

Igualmente, fue testigo mudo del asedio padecido por San Fernando y Cádiz durante la invasión francesa entre el 5 de febrero de 1810 y el 24 de agosto de 1812, cuya defensa fue llevada a cabo gracias a las baterías defensivas construidas e instaladas en la margen izquierda del caño de Sancti Petri: baterías de Suazo, San Felipe y San Pablo.

En principio, su función fundamental consistía en el carenado de los barcos para lo que era necesaria la utilización de brea, azufre, estopas, tornillería, clavazones y maderas, que obligaba a una posterior limpieza de los caños cercanos.

Solamente de la carena y apresto de la Capitanía y Almirante de la Flota de Nueva España, se conserva un voluminoso legajo que comprende los gastos ocasionados en el Real del Puente Suazo por estas cuestiones.

Estrechamente ligado al crecimiento económico y demográfico de la ciudad de San Fernando ya que en torno al mismo y al del castillo de San Romualdo se fue creando el núcleo urbano de la ciudad, finalmente se convirtió en el germen de la presencia militar en la Isla de León.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

En 1248 el rey castellano-leonés, Fernando III “El Santo”, lleva a cabo la conquista de Sevilla y tras su fallecimiento, en 1252, su hijo y sucesor Alfonso X “El Sabio”, reanudó la ofensiva contra los musulmanes empeñándose en una importante campaña militar que finaliza con la anexión a la corona cas-

tellano-leonesa, entre 1253 y 1264, de los territorios que conformaban la actual bahía de Cádiz: Jerez de la Frontera, la isla de Cádiz, El Puerto de Santa María, Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Rota.

Al mismo tiempo, retoma el viejo proyecto de su padre de activar la conquista del Austro, nombre con el que se definía el Norte de África, como base de la futura política atlantista de la corona, acción militar que en aquella época fue conocida como: “Ad partes Africanas o fecho de allent mar contra la gente paganas”. Para tal fin, fue necesario que el rey Alfonso X finalizase la construcción de las Atarazanas sevillana ordenada construir por su padre en 1248.

Poco aportaron los enclaves portuarios conquistados hasta 1260, en el intento, frustrado, de establecer una ocupación estable en el Norte de África, pese a que la flota alfonsina, al mando del almirante Juan García de Villamayor, saqueó ese mismo año el puerto de Rabat, Salé. Sin embargo, el objetivo principal de dicha expedición, Ceuta, permaneció en manos musulmanas.

No obstante, fue Alfonso X quien inició el fomento de las actividades navales en los nuevos territorios conquistados, de tal manera, que las mismas y alargándose en el tiempo, llegaron a tener un protagonismo determinante como puertos, fondeaderos, zonas de internadas y carenas en los enclaves de: Puntales, El Trocadero, El Carenero del Puente de Suazo y La Carraca, todos en el saco de la bahía gaditana.

Una vez que los Reyes Católicos deciden fundar una nueva puebla en el territorio desmembrado del extenso predio jerezano, que sería intitulada como Puerto Real, el 18 de junio de 1483 encontrándose los reyes en la ciudad de Córdoba, otorgan la Carta Puebla correspondiente.

La nueva fundación llegó a adquirir, en todo lo relacionado con las actividades navales, un inusitado protagonismo al encontrarse en su predio tres de los cuatro centros fabriles más importantes relacionados con la construcción, carenado y fabricación de elementos auxiliares para los buques: el Carenero del Puente Suazo, el Trocadero y el Arsenal de La Carraca a partir del siglo XVIII, fecha en la que según el catastro de Ensenada Puerto Real contaba con 83 carpinteros de ribera y 63 calafates¹.

¹ IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. “Identidad e Imagen de Andalucía en la Edad Moderna. La Construcción Naval”. Consejería de Economía, Conocimiento, Empresa

En lo que al Carenero puertorrealeno se refiere, auténtico antecedente del Arsenal de La Carraca, aunque desconocemos la fecha exacta de su construcción, son múltiples los autores que hacen referencia, sin base documental concreta, a la antigüedad del mismo.

José Quintero González cita en su libro *Jarcias y Lonas*² que José Luis López Garrido, data su construcción durante el reinado de Alfonso XI (1312-1350).

Agustín de Horozco, en su *Historia de Cádiz*, fechada en 1591, dice: “*Mucha parte de esta ensenada (se refiere al seno interior de la Bahía) es bondable y puede estar en ella gran cantidad de navíos con más seguridad de vientos, mar y enemigos, extiéndose con muchos bajíos hasta dar en las casas de Puerto Real, y de allí toma el agua derechamente del Norte al Mediodía a embocar por el río que divide la isla, haciéndose por entre estos bajíos dos canales capaces de ir por ellos los navíos a la puente donde llegan a dar carena, y al estero de la Carraca a cargar de sal en las Salinas*”³. Esta referencia demuestra la existencia del Carenero en la segunda mitad del siglo XVI.

Fray Jerónimo de la Concepción, en su obra, *El Emporio de el Orbe. Cádiz Ilustrada*, inserta la siguiente cita: “*Son los Puntales dos Castillos, que el uno se llama Puntal, y el otro Matagorda los cuales forman una boca o entrada a una ensenada, o Bahía muy capaz, que llegan hasta la Carraca, y Puente Suazo, donde invernaba la Armada Real*”⁴.

Hace igualmente referencia a que “*...para invernadero de las Armadas, Galeones y Flotas, y para carenas suyas, ningún sitio más oportuno se pudo idear, como el de los estero de la Carraca. A final del siglo XVII tenía 380 varas de largo y 10 de ancho*”⁵.

y Universidades. Editado por la Universidad de Almería, ISSN: 2665-0315, 2016. Disponible en Internet.

² QUINTERO GONZÁLEZ, José. *Jarcias y Lonas*. Edit. Publicaciones del Sur Editores, 2003, p. 36.

³ HOROZCO, Agustín de. *Historia de Cádiz*. Publicación Ayto. de Cádiz 1845. (Imprenta de Manuel Boch), p.153.

⁴ CONCEPCIÓN, Jerónimo de la. *El Emporio del Orbe*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz y Excmo. Ayto. de Cádiz, 2002, p. 96.

⁵ 250,77x8.35 m.

Por otro lado, Blanca Carlier, en su obra, *La Marina en Cádiz*, asevera que el primer astillero que existió en la Isla fue el del Puente Suazo⁶. Se entiende que Blanca Carlier habla desde un concepto global de la bahía gaditana ya que el Carenero se encuentra situado al Este del caño de Sancti Petri, es decir, en territorio continental. Este río es en realidad un brazo de mar que une la dársena gaditana con el Océano Atlántico y que al mismo tiempo y junto con el río Arillo conformaban el territorio de Cádiz y San Fernando como dos islas y de ahí el nombre de: Islas Gaditanas.

Carlier apoya su teoría en el hecho determinante acaecido el 4 de noviembre de 1562: “*El veedor de la Armada don Antonio Ledesma, pidió autorización para construir a sus expensas los muelles y almacenes para la carena de los buques*”⁷, luego, si en la fecha citada era necesario construir los muelles y almacenes, se deduce fácilmente que las instalaciones existentes anteriores a 1562 eran escasas e incluso muy deficientes. Aunque es necesario reseñar que en el plano de la bahía y ciudad de Cádiz fechado y realizado por Abraham Ortelius en 1570, no se observa la presencia de barcos en la zona del Carenero⁸.

Sin embargo, algunos autores consultados coinciden en que la construcción se llevó a cabo por orden de los Reyes Católicos sobre los restos de un edificio romano. Esta importante determinación coincide en el tiempo con la orden dada igualmente por los Reyes, en 1502, de vender las galeras y aparejos existentes en las atarazanas de Sevilla por falta de uso, determinación que supuso el final del astillero hispalense para el fin que había sido construido y probablemente sería sustituido en sus funciones por el nuevo Carenero puertorrealense.

Algún autor afirma que la construcción del astillero del Puente Suazo se inicia poco después del descubrimiento de América. En cualquier caso, será necesario llegar al siglo XVII para que su existencia fuese fehacientemente constatada.

⁶ BLANCA CARLIER, José María. *La Marina en Cádiz (Apuntes históricos)*. Ediciones de la Caja de Ahorro de Cádiz, Serie Historia nº 5, 1987, p.95.

⁷ *Ibidem*, p. 96.

⁸ CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. *Cartografía Militar y Marítima de Cádiz, 1513-1878*. Figura 30.- Plano de la bahía y ciudad de Cádiz. Por Abraham Ortelius en 1570 (B.N.P. (C.et P.), Ge.F.F. 616, pl. 32). Tomo II, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, C.S.I.C. Sevilla, 1978.

En 1607, las Ordenanzas para la construcción de naos hacen mención y confirman que tiempos atrás en los esteros de La Carraca y carenero del Puente Suazo se carenaban e incluso construían algunos galeones que fueron empleados en el comercio de la Carrera de Indias⁹.

Por otro lado, hay que hacer mención de lo referenciado por el historiador gaditano, Adolfo de Castro en su obra *Historia de Cádiz y su provincia*, respecto a que en la zona del puente Suazo se estableció un astillero para buques menores y que en 1655 invernanaban en el Carenero de la Puente, las flotas y se aprestaban las armadas¹⁰.

En 1690 este astillero era ya Real Carenero con fábrica de lonas, jarcias y taller de motonería por lo que hubo que ampliar sus instalaciones con ocho nuevos almacenes, estos presentaban una portada central y se ubicaban paralelos a la orilla del caño.

Por tanto, el acondicionamiento y mejoras solicitadas por el veedor Antonio Ledesma, no solo eran incuestionables sino imprescindibles dada la necesidad de adecuarlo para, además de optimizarlo desde el punto de vista de los servicios constructivos, defender los buques de la Armada Real en caso de posibles ataques de armadas extranjeras.

El acceso al Carenero se efectuaba por la llamada Puerta del Real, situada en la carretera de Puerto Real al astillero.

Una vez pasada la misma, a su lado derecho, existían cuatro almacenes, alineados paralelamente al arrecife que posteriormente fueron transformados en Almacén de Artillería y Sala de Armas. Adosados al último de ellos se hallaba la Capilla y Cuarto del Capellán. El alojamiento para oficiales de Teneduría y Contaduría y el Obrador de Armeros.

En el lado izquierdo estaba situado el Cuerpo de Guardia de la Puerta del Real y la casa del Capitán de Maestranza a la que se le había aumentado un cuarto una cocina, un corredor y un estribo, este último de cantería. Finalmente, más al fondo y lindando con la orilla del caño, existía un almacén

⁹ FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Disquisiciones náuticas*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1996, V.5. p. 252.

¹⁰ CASTRO, Adolfo de. *Historia de Cádiz, desde los tiempos más remotos hasta 1814*. Cádiz, (Imprenta de la Revista Médica), 1858, p. 485.

de madera así como una cerca que encerraba todas estas construcciones que componían la totalidad de las instalaciones del Carenero hacia el año 1717¹¹.

Respecto a la iglesia, tenemos noticias referentes al clérigo y fecha en la que el mismo oficiaba misas en su capilla.

El 16 de marzo de 1716 Domingo Domínguez, firma una relación acreditando lo siguiente:

*“El Padre Capellán Fray Antonio Sotomayor de la Soledad, religioso del convento de San Diego de Puerto Real, que acostumbraba a decir misa en las carenas devengó, desde el 20 de septiembre de 1715 hasta marzo de 1716, 137 días interpoladamente a razón de siete real y medio cada día, que correspondía a un jornal de obrero, importando un total de 1.027 reales y medio de vellón”*¹².

Por otro lado, la Proveduría General de la Armada del Mar Océano que residía en Cádiz, y que desempeñaba el Intendente de Marina don Francisco de Navas y Valdés, llegó a tener una representación oficial destacada en el Real del Puente, pudiéndose consignar el nombre de don Simón Roco y Romero como el responsable de todo el contingente del personal civil empleado en las obras de carenar y aprovisionar necesarias.

Una vez mejorada y completada su estructura, en el mismo se custodiaban y armaban las flotas y galeones que zarpaban para las nuevas Indias Occidentales, correspondiendo a los buques de las Armadas del Mar Océano, Flandes e Indias los que más frecuentemente utilizaban sus instalaciones.

No obstante, entre 1717 y 1724, se realizan nuevas obras, tales como la Teneduría o Almacén General y cercano a estas instalaciones se crearon unos pilares cubiertos para el Peso, además del Cocedero de Brea y el cuarto para el cocedor, además de dos muelles de madera, para recibir y embarcar materiales.

Igualmente se construyó un almacén para el alquitrán y otro para cosas variadas tales como cinco tinajas para teñir dicho material.

¹¹ BARROS CANEDA, José R. *Arquitectura y urbanismo en La Carraca durante el siglo XVIII*. Revista de Arte Sevillano nº 5, Sevilla, 1989, pp. 13-15.

¹² BERNAL PARODI, Manuel. *Apuntes de Historia Isleña*. Edit. Artes Gráficas, 2018, p. 240.

En su parte externa, aunque pegado a la cerca y a la altura de los almacenes, se crearon otros dos nuevos, el primero para guardar la madera, recogimiento de peones y obrador de motoneros y el segundo como obrador de los maestros de velas de los navíos y fragatas, así como cuarto para el carbón.

Adosado a la cerca, pero en el interior del recinto, se hallaba una construcción de madera para la infantería y unas casas pequeñas del mismo material, que servían de obrados para los Carpinteros “de lo blanco remolar” es decir, carpinteros de remos, Torneros, Faroleros etc.

Fuera del recinto del Carenero, y al otro lado del puente Suazo, se edificaron una tienda, una taberna y un habitáculo de dos pisos que en un principio se dedicaron a maestranzas y posteriormente fueron usadas para alojamientos de maestros, escribanos y otros funcionarios empleados en el Carenero. En el fortín que protegía la entrada del Puente por el lado de Puerto Real se estableció un nuevo cuerpo de guardia¹³

En estas instalaciones, para llevar a cabo la ingente labor que supone el carenado de los buques, fue precisa la incorporación de centenares de hombres en su condición de capataces, carpinteros, calafates, veleros, mozos, almaceneros etc. La cuenta y razón de todas las faenas, en el surgidero del Puente Suazo, la llevaba don Pedro de Miranda, y por sus certificaciones se aprecia la gran cantidad de personal civil que acudía al mismo, especialmente de la Isla, con independencia de las lista reales que muestran que en un solo navío, la “Virgen de Grazia”, se repartieron 610 raciones¹⁴. La llegada a San Fernando de la ingente mano de obra necesaria, sumamente cualificada, conjuntamente con sus respectivas familias generalmente del norte del país, donde existía una importante tradición de construcción naval, da lugar a un importante incremento de la población de la ciudad vecina; estos se instalaron en los alrededores del astillero y castillo de San Romualdo, pese a que por aquel tiempo en San Fernando regía la Real Cédula de 22 de septiembre de 1651 que prohibía la construcción de casas en su entorno.

¹³ BARROS CANEDA, José R. *op. cit.*, p. 15.

¹⁴ CLAVIJO CLAVIJO, Salvador. *La ciudad de San Fernando, Historia y Espíritu*. Excmo. Ayuntamiento de San Fernando, 1961, vol.1, p. 244.

Al mismo tiempo, los salarios recibidos por esta mano de obra de procedencia norteña, superaban en un 100% a los que devengaban en sus lugares de origen.

Todo el desarrollo del que gozó la construcción naval en esta zona del sur de España, época de máximo esplendor del Carenero, fue declinando a medida que lo iba haciendo, de forma paralela, los distintos reinados de la dinastía de los Austrias, el denominado *Imperio Español*, teniendo como referencia principal el reinado de Felipe IV durante el cual los Tercios españoles son derrotados en la batalla de Rocroy el 19 de mayo de 1643, fecha que es citada por diferentes historiadores como el inicio de la decadencia de España.

Durante los últimos años de los Austrias, tanto el Carenero como la Armada habían llegado a un importante estado de degradación, contando la flota con tan solo doce galeones, en tan mal estado de mantenimiento que eran prácticamente inoperativos.

El 1 de noviembre de 1700 fallece sin descendencia el último de los Austrias: Carlos II.

Este luctuoso hecho da lugar a la entronización en España de la dinastía borbónica al jurar como rey ante las Cortes Castellanas en 1701, el hijo del Gran Delfín de Francia, Felipe, duque de Anjou, dando lugar con ello al inicio de la Guerra de Sucesión española (1701-1713) frente a los partidarios del Archiduque Carlos de Austrias, igualmente aspirante a ocupar el trono español.

EL REAL CARENERO DURANTE EL REINADO DE LOS BORBONES

Una vez entronizada en España la dinastía borbónica, el nuevo Rey, Felipe V, encuentra que la Armada Española, estamento fundamental en el sostenimiento de las estructuras del país dado su extenso imperio colonial, se encuentra sumida en un estado de decadencia verdaderamente alarmante.

Por otro lado, la Marina de Guerra, conformada por cuatro Armadas y las escuadras de galeras compuestas por unidades obsoletas que las hacían sumamente ineficaces, requerían con urgencia llevar a cabo una planificación que pusiese a nuestra Marina al nivel de los nuevos tiempos y sobre todo que pudiese hacer frente a las modernas armadas extranjeras, fundamentalmente,

a las francesa, inglesa y sobre todo la holandesa la cual había adquirido una inusitada preponderancia a partir del siglo XVII en el que se creó la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales.

Por tanto, el nuevo monarca se centró en reordenar todo aquello concerniente, no solo a la organización de la estructura militar de Marina, sino también todo lo relativo a la construcción de nuevas unidades acorde con los tiempos, así como al mantenimiento y carenados de las mismas.

Este ambicioso proyecto suponía contar, en principio, con aquellas personas suficientemente capacitadas que llevasen a buen puerto tan magno propósito.

En segundo lugar, se entendía que era absolutamente necesario actualizar los centros constructivos y de carenados.

Por último, y como punto fundamental, contar con la dotación presupuestaria adecuada; esto último motivó continuos retrasos en la ejecución de las reformas y actualizaciones que se precisaban.

Antes de iniciar este ambicioso programa, la Corona se vio inmersa en la primera acción bélica marítima de su reinado.

El puerto de Cádiz era considerado un importante bastión que controlaba el comercio con América. En julio de 1702 una flota anglo-holandesa al mando del vicealmirante George Rooke, llevando a bordo al ejército de James Butler, Duque de Ormond, desplegando 160 velas sitió Cádiz durante un mes. La ciudad fue defendida con éxito por el marqués de Villadarias con menos de 500 hombres.

José Quintero González, en su obra, *La Carraca, El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*¹⁵, hace referencia a que en 1706 Nicolás Mesnager lleva a cabo el primer intento por recuperar el poder naval, exponiendo ante la Junta de Restablecimiento del Comercio un proyecto para construir 20 fragatas de guerra de 600 toneladas cada una.

Pero la idea chocó frontalmente con la falta de presupuesto: 1.800.000 pesos.

¹⁵ QUINTERO GONZÁLEZ, José. *La Carraca, El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 2004, p. 27.

En 1708 se pretende desarrollar un nuevo proyecto cuyo objetivo no era otro que el de defender las comunicaciones del importante comercio indiano. En efecto, Felipe V ordena, en virtud del Real Decreto de 3 de septiembre, la creación de una junta que estaría presidida por el Duque de Veragua, don Pedro Manuel Colón de Portugal y de la Cueva. Nuevamente el proyecto fracasa por falta del soporte económico necesario.

Tras contemplar otras diferentes alternativas, compra de naves a Italia, construir nuevas unidades en astilleros franceses, se atiende la propuesta de Bernardo Tinajero de la Escalera, por aquel entonces Secretario de Estado y del Despacho de Marina de Indias, de construir buques en La Habana (Cuba).

No obstante, y mientras todo lo anterior acontece, el nuevo rey da un nuevo impulso al Carenero al aprestarse en el mismo los buques que participarían en el bloqueo del puerto de Barcelona entre el 25 de julio de 1713 y el 11 de septiembre de 1714, tratando así de evitar la llegada de suministros para los partidarios del Archiduque Carlos aspirante al trono español.

Al mando de dicha escuadra, compuesta por diez navíos, es nombrado el almirante don Manuel López Pintado¹⁶, quien costea a sus expensas dos de los buques y sus correspondientes pertrechos.

Una vez cumplida con éxito la misión encomendada, López Pintado retorna al Carenero donde los navíos, aportados por armadores privados, tuvieron que ser carenados por lo que el Contador de los almacenes del Puente, don Alberto Antonio Romero, el 31 de julio de 1715 expide una serie de certificaciones patentizando con ellas el gran momento laboral del Real Carenero.

Todos estos hechos tienen lugar en el contexto de la Guerra de Sucesión española (1701-1713), aunque sus últimos rescoldos no se extinguieron hasta 1714 con la capitulación de Barcelona y 1715 tras la capitulación de Mallorca.

Entre los años 1715 y 1716 las flotas de los generales don Manuel López Pintado y don Fernando Chacón Medina Salazar, se aprovisionaron y pertrecharon en diferentes ocasiones en los almacenes del Carenero del Puente Suazo¹⁷

¹⁶ TAPIAS HERRERO, Enrique. *El Almirante López Pintado (1677-1745)*, págs. Editorial Universidad de Sevilla, 2017, pp 143-144.

¹⁷ CLAVIJO CLAVIJO, Salvador. *op. cit.*, p.237.

Finalmente, el poder cae en manos del cardenal italiano Giulio Alberoni, principal consejero de Felipe V, quien llega a la conclusión de la necesidad, urgente, de contar con una importante armada que revitalizase el perdido control de las rutas marítimas.

Para tal fin, se cuenta con la figura de José Patiño y Rosales (11 de abril de 1666 Milán-3 de noviembre de 1736 La Granja de San Idelfonso).

Patiño, conocido como el Colbert español¹⁸, pasa a ser el hombre clave sobre el que gravitó la política naval española por aquel tiempo.

Durante la Guerra de Sucesión, Patiño se inclinó por el bando borbónico, siendo nombrado en 1711 Intendente de los ejércitos de Extremadura y de los ejércitos de Cataluña en 1713.

Miembro del Consejo de S. M. en el Real Consejo de las Órdenes de España y Capitán de Justicia Final.

Igualmente fue nombrado por Felipe V, Intendente General de la Marina y Presidente de la Casa de Contratación de Indias, una vez que la misma fue trasladada desde Sevilla a Cádiz en 1717. A partir de aquí, Patiño acomete la enorme reestructuración que la Marina exigía: creación de la Academia de Guardias Marinas, cuya ubicación se fijó en Cádiz, remodelación del Cuerpo de Oficiales, creación del Cuerpo Administrativo, la Contaduría de Marina así como la reglamentación del reclutamiento del cuerpo de marinería y al mismo tiempo se empeña en la creación de un gran arsenal donde se construyesen nuevas unidades, y posteriormente se carenasen y aprestasen las mismas. A tal objeto, y tras diferentes consideraciones, se eligió para su instalación un islote de suelo fangoso acumulado en torno a una carraca hundida conocido como La Carraca en el término de Puerto Real, lugar idóneo para el mismo por tratarse de una isla inexpugnable tanto por mar como por tierra. Dicho arsenal tendría como objetivo fundamental la reconstrucción y fomento de la decaída Marina de Guerra y singularmente de la Flota de la Carrera de Indias. El proyecto del mismo, signado por Jorge Juan Santacilia, finalizó en 1717 y aunque en un principio se ha tenido como fecha del inicio de su construcción 1752, las últimas aportaciones documentales de Quintero González nos retrotraen a 1717 con la llegada de don Ignacio Sala a An-

¹⁸ TAPIAS HERRERO, Enrique. *Colbert y Patiño, Grandes Hombres de Estado con Luis XIV y Felipe V*. Editorial Universidad de Sevilla, 2019.

dalucía con los cargos de ingeniero jefe y teniente coronel, según disposición oficial de cinco de mayo de 1718¹⁹.

Pese a los grandes inconvenientes que suponían acometer tal obrar en el lugar citado, los mismos se superaron con prontitud y diligencia para que el buque *Hércules* de 60 cañones cuya construcción se inició en el astillero de Puntales a cargo del francés Juan Belletraud, fuese botado en el arsenal de La Carraca en presencia del Rey Felipe V, quien había bajado a Andalucía para presenciar en Cádiz el arribo de la flota de la Carrera de Indias en marzo de 1729. No obstante, el primer buque construido íntegramente en el nuevo arsenal fue el *Real Familia* igualmente de 60 cañones entregado a la Marina Real en 1732.

Antonio Vegas, en su Diccionario Geográfico Universal de 1795, hace referencia a La Carraca como “...barrio pequeño de Cádiz, donde residen algunos Jefes de la Marina Real...”²⁰.

El Carenero del Puente Suazo, dentro de su modesta condición, sería considerado por Patiño como la avanzadilla y soporte donde se arbitrarían recursos para la colosal misión que le había sido encomendada, como fue la construcción de un arsenal como el de La Carraca que sería equipado con todos los adelantos de la época. Clavijo Clavijo, cita la existencia de un informe de don Antonio Flor de Cordera que tenía por orden de Patiño, los aprestos de navío y fragatas del Rey, en el que habla, entre otras cosas, de los envíos desde el Real del Puente de Suazo de, “los palos de martinetes que se fabricaron en los almacenes de Artillería, para la obra de La Carraca”²¹.

Pero, al mismo tiempo, la presencia de este moderno centro fabril dedicado a las actividades navales supuso el lento declinar del ya por aquel entonces vetusto Carenero puertorrealense en el que fue cesando las actividades a medida que iban incrementándose en el nuevo arsenal, no obstante, en 1717 se dio la concomitancia de ambos arsenales.

Todo ello, sumado a las dificultades que encontraban los buques de la época para navegar por el caño de Santic-Petri debido al aumento de las di-

¹⁹ QUINTERO GONZÁLEZ, José. *op. cit.*, p. 68.

²⁰ VEGAS, Antonio. *Diccionario Geográfico Universal que comprehende la descripción de las cuatro partes del mundo*. Madrid MDCCXCV. En la imprenta de Joseph Doblado, vol. IV, p. 211.

²¹ CLAVIJO CLAVIJO, Salvador. *op. cit.*, p. 244.

mensiones de los mismos y la posición geográfica del Real Carenero, tierra adentro, que permitía fácilmente poder ser atacado, da lugar a que en 1724 se inicie su desmantelamiento y de aquí a su abandono casi definitivo. En 1773 tiene lugar en sus inmediaciones un incendio que destruyó gran parte de sus ya deterioradas instalaciones.

Obviamente, el traslado fue haciéndose de manera paulatina, terminando el mismo el 14 de septiembre de 1779, perdiendo su carácter industrial el 15 de diciembre de 1786 cuando el Rey Carlos III aprueba un presupuesto para que los almacenes del Real Carenero fuesen transformados en cuartel para las tropas de marina²², función que cumplió, juntos con otras actividades hasta bien entrado el siglo XIX.

EL CARENERO REAL DURANTE LOS SIGLOS XIX Y XX

Estas instalaciones permanecieron bajo el control del Despacho de Marina hasta el decreto del 20 de septiembre de 1851 que pasan a ser del nuevo Ministerio de Marina y las mismas son utilizadas para diferentes actividades tales como un pequeño varadero, lugar de amarre de pequeñas embarcaciones almacenes, bodegas e incluso un lazareto-hospital que a lo largo del tiempo cumplió una labor humanitaria de gran alcance.

A principio del siglo XIX existían en España dos tipos de instituciones dedicadas a la asistencia sanitaria: los hospitales de caridad o beneficencia y los hospitales militares.

En 1804 se desencadena en la zona un nuevo brote de fiebre amarilla, o vómito prieto, teniendo como foco principal el barrio de Santa María, en Cádiz, por lo que la Armada, además de los hospitales ya existentes, el Real Hospital de Marina fundado en Cádiz en 1667 y el lazaretos de Juan Infante y Olivares en San Fernando a partir de 1713, tuvo que improvisar un nuevo hospital-lazareto, el Real Hospital Provisional del Puente Suazo, el cual fue establecido en el almacén anexo a la antigua Puerta del Mar del Real Carenero, recinto habilitado como capilla. El hospital inició sus andaduras el 17 de

²² BARROS CANEDA, José R. *op. cit.*, pp.15-16.

octubre de 1804 registrándose el primer fallecimiento tan solo dos días más tarde, es decir el día 19 del mismo mes²³.

Al inicio de la segunda década del siglo XIX, 1810-1812, sus deterioradas instalaciones soportan los avatares del asedio de la ciudad de San Fernando por parte del ejército francés al mando del mariscal Víctor, conde Belluno; no se tiene constancia de que el hospital-lazareto del Real Carenero fuese utilizado durante esta acción bélica, probablemente por su cercanía a la línea de acción del ejército invasor.

No obstante, durante la presencia del ejército francés al mando del duque de Angulema (1823-1828) y ante la posibilidad de una nueva epidemia de fiebre amarilla, hubo que reubicar a las tropas del Real Cuerpo de Artillería en las cuadras del viejo Carenero del Puente Suazo²⁴.

Curiosamente y a pesar de que el Real Carenero se encuentra situado en el término puertorrealeno, las actividades que se desarrollan en el mismo son llevadas a cabo por ciudadanos y entidades isleñas.

Cabe destacar, por tanto, que este establecimiento cargado de historia y que compone parte del patrimonio histórico de la Real Villa ha sido el gran olvidado de los mandatarios y la sociedad puertorrealena. Evidentemente, la distancia entre el casco urbano de Puerto Real y el lugar donde se encuentra situado el Real Carenero no ha favorecido el nexo de unión entre ambos enclaves, asunto este que ha beneficiado claramente a la ciudad de San Fernando dada su cercanía al mismo.

Tenemos noticias respecto a que al final del siglo XIX y principio del XX, las instalaciones del Carenero presentan una importante deterioro debido a su falta de uso, por lo que el Estado español decide venderlas a particulares, dado lo cual, y entre otras actividades se ubicaron en sus viejas instalaciones pequeñas industrias de diferentes características tales como un pequeño taller de fabricación de ferrallas, un almacén de losas, un almacén de materiales para la construcción propiedad de don Agustín Peralta, una chatarrería, un negocio de vulcanizado, un almacén perteneciente a la fábrica de aguardiente

²³ GARCÍA-CUBILLANA DE LA CRUZ, Juan Manuel. *La hospitalización en la Isla de León durante el asedio francés (5-2-1810 a 24-8-1812)*. Servicio de publicaciones de la UCA. 2015, pp.76-77.

²⁴ *Ibidem*, p. 77.

“La Esperanza” situada en la actual calle Hernán Cortés de San Fernando, cercana al Carenero, un restaurante de nombre El Inesperado e incluso dos casas de citas, una de ellas con el nombre de “La Medallona”, nombre debido a una gran medalla con la que se engalanaba su propietaria. Sus deterioradas instalaciones servían de amarres de pequeñas embarcaciones.



Vista de las naves del Real Carenero, ocupadas por los almacenes de la Fábrica de Aguardiente La Esperanza de San Fernando. Principio del S. XX.
Foto archivo familiar de D. Alejandro Zambrano Sevillano.

Una nueva epidemia de fiebre amarilla se declara en 1919, esto obliga a las autoridades sanitarias de San Fernando a adecuar dos inmuebles donde establecer, entre los meses de julio y octubre, ambos hospitales para combatirla, el de San Carlos y el del Real Carenero del Puente Suazo que se denominó San Caralampio²⁵.

No obstante, dadas las características arquitectónicas, pero sobre todo históricas, el conocido como Sitio Histórico del Puente Suazo el 29 de noviembre de 1996 es declarado Bien de Interés Cultural (BIC), que al menos lo salva de la posible actuación de la *piqueta*.

²⁵ Obispo cristiano nacido en Magnesia región de Asia Menor en el año 89 d.C.

Sin embargo, en los años 90 vuelve a sufrir nuevas agresiones que deterioran aún más su patrimonio arquitectónico.

Durante estos años, la rivera izquierda del caño de Sancti Petri es utilizada por los ciudadanos isleños como zona de esparcimiento y baños y dadas las condiciones de abandono del Carenero hacían peligrar la integridad física de los transeúntes. A tal efecto, el Ayuntamiento de San Fernando decide desmontar el escudo borbónico de piedra caliza del frontispicio de la capilla del Real Carenero, al igual que la lápida situada justamente debajo del escudo, la cual contiene una inscripción lamentablemente ilegible y también las dos “*pequeñas esculturas*” las cuales estaban situadas a cada lado del escudo; ambas imágenes, son asignadas a los copatronos sanfernandinos, San Servando y San Germán, a los que se les consideran abogados de los males de los pies. Algo similar ocurre en el Real Carenero, pues aunque las investigaciones aún no han salido a la luz, es conocido que se está investigando sobre si ambas esculturas en piedra atribuidas a San Servando y San Germán son en realidad San Sebastián y San Roque, patronos de Puerto Real a los que se le suele invocar para la protección de la peste, lo cual tiene sentido que en el Carenero se tenga devoción a estos santos para evitar que cualquier barco que llegara no lo hiciese portando alguna epidemia. Y a esto, además, sumarle que San Servando y San Germán suelen ser representados como legionarios romanos y las esculturas del Real Carenero no los muestran como tales, sino que parece ser que portan como una especie de toga²⁶.

Las piezas en cuestión fueron ubicadas en los almacenes municipales sitios, por aquel entonces, en el matadero municipal y aquí permanecen hasta el año 1994 en el que se firma un acuerdo de cesión, a título de depósito, entre el Ayuntamiento de San Fernando y las autoridades del Museo Naval de San Fernando situado por aquel entonces cercano a la Escuela de Suboficiales de la Armada y al Panteón de Marinos Ilustres de la ciudad.

El escudo borbónico, al que sirve de base la lápida con la inscripción ilegible, actualmente, ambas piezas se encuentran, perfectamente conservadas, sirviendo de ornato en los jardines del edificio “Almirante Diego Brochero” cercanos a la Escuela de Suboficiales de la Armada. En cuanto a las pequeñas

²⁶ GÓMEZ TORRES, Natalia. *Aproximación al martirio, los casos de San Servando y San Germán*. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Cádiz, Junio, 2020, pp.132-133.

figuras, perfectamente recuperadas, se encuentran en el actual Ayuntamiento, provisional, de la ciudad.



Escudo borbónico sobre lápida con inscripción ilegible, situado en el jardín del edificio Almirante Diego Brochero de la Escuela de Suboficiales de la Armada en San Fernando (Cádiz).



Figuras escultóricas de autor anónimo, que se encontraban situadas a ambos lados del escudo borbónico en el Real Carenero. Actualmente en el Ayuntamiento, provisional, de San Fernando. Foto cedida por D. Juan José Maruri Niño.

EL REAL CARENERO EN EL SIGLO XXI

No es conveniente obviar los últimos acontecimientos que han tenido lugar en torno al Real Carenero.

Cercano el Bicentenario de la Promulgación de la Constitución Liberal de Cádiz, el 19 de marzo de 2012, las fuerzas vivas del entorno se movilizan al objeto de llevar a cabo una serie de actuaciones acorde con la efeméride a conmemorar.

Entre ellas, se propone la restauración de las instalaciones existentes en el llamado Sitio Histórico del Puente Suazo: el Real Carenero y Baterías Defensivas Anejas al mismo: baterías de San Pedro, San Pablo, San Ignacio, Alburquerque y del Ángulo, así como el propio Puente Suazo.

A tal efecto, por parte de los alcaldes de Puerto Real y San Fernando, don José Antonio Barroso Toledo y don Manuel María de Bernardo se propone la firma de un acuerdo con el Ministerio de Fomento para acometer las rehabilitaciones pertinentes, tanto del Real Carenero y Baterías Defensivas en el Sitio Histórico del Puente Suazo y Fortificaciones Anejas como el mismo Puente Suazo para lo que es necesario, previamente, iniciar un proceso de expropiación a los diferentes propietarios instalados en el antiguo Carenero.

Terminado el mismo, el 19 de noviembre de 2009 se firma por ambas partes el convenio ejecutivo para la financiación. En dicho acuerdo y según informó el Ministerio de Fomento, los Ayuntamientos de Puerto Real y San Fernando habían redactado, previamente, el proyecto de rehabilitación, que fue aprobado por la Dirección General de Carreteras con fecha 22 de septiembre de 2009.

El desarrollo de la rehabilitación se llevaría a cabo en dos fases, una primera actuación en la que se restauraría el Real Carenero y las Fortificaciones Defensivas Anejas y una segunda en la que se intervendría en el Puente Suazo.

Por lo tanto, el 1 de diciembre de 2009 se publica en el Boletín Oficial del Estado (BOE), la licitación hecha por Fomento la cual ascendía a 3.802.720 euros.

El presupuesto licitado fue cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), en el ámbito de MAC 2007-2013.

En el acuerdo también se contempla, que una vez ejecutadas y recibidas las obras, su conservación y explotación, a partir de la fecha de recepción, correspondería al Ayuntamiento de Puerto Real, quedando constituida una Comisión Mixta de Seguimiento para velar por el estricto cumplimiento del acuerdo.

No obstante, los trabajos comenzaron con retraso, en abril de 2010, y a final del mismo año hubo que parar las obras que realizaba la empresa adjudicataria, Acciona, ante la necesidad de incrementar el presupuesto, no siendo sino hasta junio de 2012 cuando se reanudan las mismas que finalizaron en agosto del mismo año siendo recepcionadas por el consistorio puertorrealeño el 27 de noviembre de 2013.

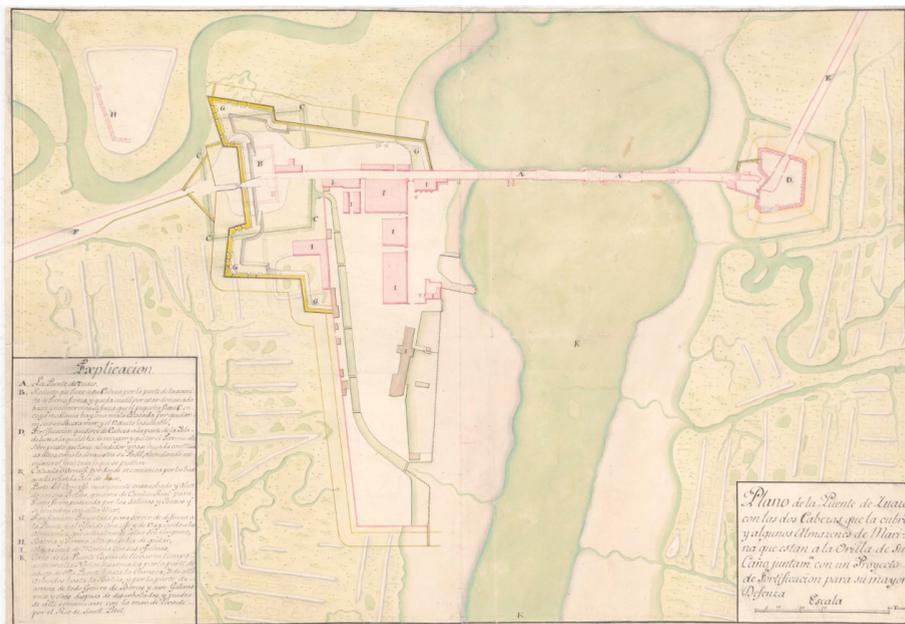
El precio final de las obras alcanzó la cantidad de 4.493.107, 01 euros.



Naves del Real Carenero tras la restauración llevada a cabo en el mismo por el Ministerio de Fomento durante los años 2010-2012. Foto de Francisco Pérez Aguilar.

Para la segunda fase, es decir, la rehabilitación del Puente Suazo, pese a que el Ayuntamiento de San Fernando ha cumplido con su compromiso de elaborar el proyecto de ejecución, cuyas previsiones de gastos alcanzó los 19 millones de euros, hasta la fecha no tiene visos de poder llevarse a cabo por no contar con la dotación presupuestaria necesaria.

CARTOGRAFÍA DEL PUENTE SUAZO Y REAL CARENERO.



Plano del puente Suazo en Cádiz con los reductos situados en sus entradas.
1724. (C.G.E., 957)

Leyenda: Texto tomado de la obra de J.A. Calderón Quijano y otros. Cartografía Militar y Marítima de Cádiz 1513-1878 (Ver Bibliografía).

“Plano de la Puente de Suazo con las dos Cabezas que la cubren y algunos Almacenes de Marina que están a la Orilla de su Caño juntamente con un Proyecto de Fortificación para su mayor Defensa”.

Explicación.

A. La Puente de Suazo.

B. Reducto que tiene a su Cabeza por la parte de la avenida de Tierra firme, y queda inútil por estar demasiado baxo, y no tener otra defensa que el pequeño fosso C.

D. Fortificación que sirve de Cabeza a la parte de la Ysla de León, a la qual se ha de rebajar y quitar el Terreno alto sobrepuesto que tien

alrededor y no se inunda con mareas altas, como lo demuestra su Perfil ahondando asimismo el fosso todo lo que se pudiere.

E. Calzada o Arrezife por donde se comunica por los baxos a la referida Ysla de León.

F. Parte del Arrezife nuevamente ensanchado y alzado con sus Pretiles, que sirve de Camino Real para Tierra Firme pasando por las Salinas y Baxos que se inundan con Alta Mar.

G. Fortificación Projectada para servir de defensa a la Puente y al referido Arrezife y de resguardo a los Almazenes, que actualmente están sin ninguno.

H. Batería y Terreno alto que se ha de quitar.

I. Almazenes de marina con sus oficinas.

K. Caño de la Puente capaz de llevar en tiempo de mar alta Navíos desarmados por la parte de debajo de dicha Puente hasta la Carraca; y de allí armador hasta la Bahía, y por la parte de arriba de todo género de barcos y aun galeras unos y otros después de desarmados, y pueden allí comunicarse con la mar de Levante por el Río de Santi Petri”.

El plano general presenta los reductos (13) a ambos extremos del puente (A), y una batería que hoy todavía existe en el camino hacia Puerto Real. En el plano particular se señalan los almacenes, alojamientos y otros edificios y dependencias hechos desde 1717.

Leyenda

“Plano general del Real del Puente de Suazo, hecho a la misma escala del Plano del proyecto general de la Carraca.

ESCALA DE QUINIENTAS VARAS

“Plano particular del Real del Puente, con la misma escala del Plano que demuestra el estado de las Obras de la Carraca en el mes de Junio de 1724”.

- A. Puente de Suazo.
- B. Reductos de las Cabezas del Puente.
- C. Batería para defender la Venida del Arrecife.
- D. Puerta del Real.
- E. Quatro Almazenes que servían para pertrechos, y hoy sirven para Almazenes de Artillería y Sala de Armas, en los cuales se han hecho Reparos costosos.
- F. Capilla y Quarto del Capellán.
- G. Aloxamiento para oficiales de Teneduría y Contaduría.
- H. Obradero de Armeros.
- I. Cuerpo de guardia de la Puerta del Real y casa del Capitán de las Maestranzas, a la cual se le ha aumentado un cuarto, cocina, corredor, y un estribo de Cantería.
- K. Cerca del Real que también se ha remendado.
- L. Almalzén de maderas antiguo que sirve para tener maderas, hierro viejo, y otras cosas.

OBRA NUEVA DENTRO DEL REAL

- M. Ocho almagzenes con su Portada en medio que hoy sirven para almagzenar Xarcias y texidos.
- N. Teneduría o Almalzén general.
- O. Pilares con su Cubiertas para el Peso.
- P. Cozedero de brea y Quarto para el Cossedor.
- Q. Dos Muelles de Madera para recibir y embarcar materiales.
- R. Tres almagzenes que sirven para la Custoria de motonería, xarcias, y Maderas.
- S. Almagzen del algibe para alquitrán.
- T. Almagzen para diferentes pertrechos en el qual están enterradas cinco Tinajas para embazar alquitrán.

V. Dos Almacenes de los cuales el primer Suelo sirve para madera, recoximento de peones, y obrador de motoneros; y el segundo Suelo sirve de obrador a los maestros de Velas, para hazer las de los navíos y fragatas.

X. Herrería con cuatro fraguas y quarto para el Carbón.

Y. Quarto de madera cubierto, de texas para la infantería.

Z. Casitas de madera que sirven de Obraderos para Carpinteros de lo Blanco remolar, tornero, farolero, etc.

OBRA NUEVA FUERA DEL REAL

1. La tienda nueva.
2. Ranchos a dos altos con suz Cozinas que se dedicavan para maestranza, y hoy sirven de Viviendas para maestros Escrivanos y otros dependientes del Arsenal.
3. Carnizería y quarto para matar las Reses.
4. Cuerpo de guardia avanzada.
5. Ojo de la Puente de Suazo que por estar rendido se hizo nuevo el año 1718.

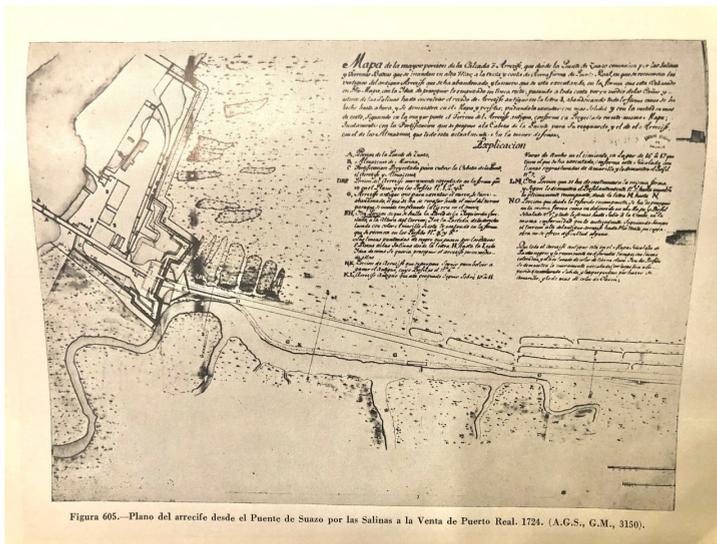


Figura 605.—Plano del arrecife desde el Puente de Suazo por las Salinas a la Venta de Puerto Real. 1724. (A.G.S., G.M., 3150).

Parte izquierda del plano (A.G.S., G.M., 3150).

La idea principal consiste en señalar el nuevo arrecife que se está ejecutando (D.E.F.) y el viejo (G) que ha sido abandonado. Y finalmente las partes de éste que se aprovechan en el nuevo (E.H.K.L.M.N.O.).

Puede verse una porción del puente de Suazo (A), los almacenes de la marina (B), la fortificación proyectada al pie del puente y comienzo del arrecife (C), etc. También figuran los 7 perfiles de las obras del arrecife.

Explicación

A Porción de la Puente de Suazo.

B Almacenes de Marina

C Fortificación proyectada para cubrir la Cabeza de la Puente el Arrezife y Almacenes.

D.E.F. Porción del Arrezife nuevamente ejecutado en la forma que se ve en el plano y en los perfiles Nº 1º. 2º. 3º.

G Arrezife antiguo que para ejecutar el nuevo, se tiene abandonado, el que ha de rebajar hasta el nivel del terreno para que se inunde empleando la tierra en el nuevo.

Nota

Escala para el Mapa.

Escala de 200 Tuestas de 6 Pies de Rey cada una.

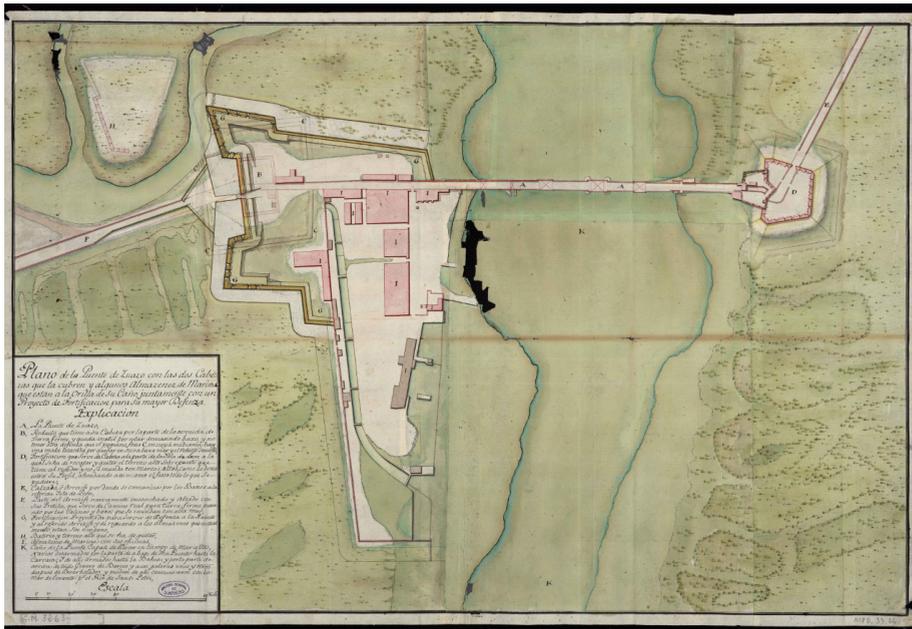
Escala de 400 Varas Castellanas.

Escala para los Perfiles..

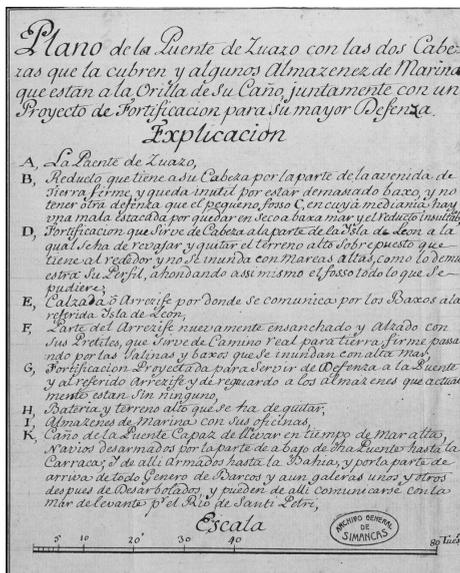
Escala de 15 Tuestas.

6 Pies de Rey.

Escala de 30 Varas C.



Plano del puente Suazo y algunos almacenes de Marina
 (Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas, Signatura:
 MPD 33.026)



Leyenda plano signatura MPD

BIBLIOGRAFÍA

- ARAGÓN GÓMEZ, Jaime. *La vida cotidiana durante la Guerra de la Independencia en la provincia de Cádiz, Vols. I y II*. Servicio de Publicaciones de la Diputación de Cádiz, 2005.
- BARROS CANEDA, José Ramón. *Arquitectura y Urbanismo en La Carraca durante el S. XVIII*. Revista de Arte Sevillano, nº 5, 1989.
- BERNAL PARODI, Manuel. *Apuntes de Historia Isleña*. Edit. Artes Gráficas, 2018.
- BLANCA CARLIER, José María. *La Marina en Cádiz (Apuntes Históricos)*. Ediciones de la Caja de Ahorro de Cádiz, Serie Historia nº 5, 1987.
- CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. FERNÁNDEZ CANO, V. SARABIA VIEJO M^a. J. HERNÁNDEZ PALOMO J.J. *Cartografía Militar y Marítima de Cádiz, 1513-1878. Tomos I y II*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, C.S.I.C. Sevilla, 1978.
- CASTRO, Adolfo de. *Historia de Cádiz y su provincia desde los tiempos más remotos hasta 1814. T. I y II*. Cádiz Imprenta de la Revista Médica, 1858. (Consultado en la Biblioteca Histórico Militar de Sevilla).
- CLAVIJO CLAVIJO, Salvador. *La ciudad de San Fernando, Historia y Espíritu. Vol. I y I*. Excmo. Ayto. de San Fernando, 1961.
- DE ABREU, Fray Pedro. *Historia del saqueo de Cádiz por los ingleses en 1596. Fuentes para la historia de Cádiz y su provincia*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1996.
- DE LA CONCEPCIÓN, Jerónimo Fray. *Emporio de el Orbe, Vols. I y II, Fuentes para la Historia de Cádiz y su provincia*. Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2002.
- DOBARGANES MERODIO, Quintín. *La Marina, San Fernando y Carlos III*. Academia de San Romualdo, Memoria curso 1988-1989. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Disquisiciones náuticas, Tomo V*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1880.

- FRANCO SILVA, Alfonso. *La Isla de León en la Baja Edad Media*. Fundación Municipal de Cultura del Excmo. Ayto. de San Fernando.
- GARCÍA-CUBILLANA DE LA CRUZ, Juan Manuel. *La hospitalización en la Isla de León durante el asedio francés (5 de febrero de 1810 a 24 de agosto de 1812)*. Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2013.
- GÓMEZ TORRES, Natalia. *Aproximación al martirio, los casos de San Servando y San Germán*, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Cádiz, Junio, 2020.
- HOROZCO, Agustín de. *Historia de Cádiz*. Publicación Ayto. de Cádiz, 1845.
- IGLESIA RODRÍGUEZ, Juan José. *La construcción naval. Identidad e Imagen de Andalucía en la Edad Moderna*. Consejería de Economía, Conocimiento, Empresa y Universidades, Universidad de Almería, 2016. (Disponible en Internet).
- IZCO REINA, Manuel Jesús y ESPINOSA DE LOS MONTEROS SÁNCHEZ, Francisco. *Matagorda 1810. Un episodio de la Guerra de la Independencia en Andalucía*. Ayuntamiento de Puerto Real, 2012.
- MOSIG PÉREZ, Fernando. *El Castillo de San Romualdo. Historia y documentos de un bien cultural de la ciudad de San Fernando (Cádiz)*. Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2010.
- MURO OREJÓN, Antonio. CRUZ BELTRÁN, José María. HERNÁNDEZ LEYTON, Ignacio. IGLESIA RODRÍGUEZ, Juan José. *Los pueblos de la provincia de Cádiz. Puerto Real*. Excma. Diputación de Cádiz.
- PÉREZ AGUILAR, Francisco. *Alcaldes de Puerto Real durante el siglo XX. Gestiones y acontecimientos históricos más significativos*. Los libros de Umsaloua, 2018.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José. *Jarcias y Lonas*. Publicaciones del Sur, 2003.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José. *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Ministerio de Defensa y Cultura Naval, Madrid, 2004.
- TAPIAS HERRERO, Enrique. *El Almirante López Pintado (1677-1745)*. Editorial Universidad de Sevilla, 2017.
- TAPIAS HERRERO, Enrique. *Colbert y Patiño, Grandes Hombres de Estado con Luis XIV y Felipe V*. Editorial Universidad de Sevilla, 2019.

TORREJÓN CHAVES, Juan. *El sitio francés de la Isla de León*. Revista General de Marina, nº extra de Agosto-Septiembre, 2008, págs.349-373.

VEGAS, Antonio. *Diccionario Geográfico Universal, que comprehende la descripción de las cuatro partes del mundo*. Vol. IV, Madrid MDCCXCV. En la Imprenta de Joseph Doblado.

OTRAS FUENTES DE INFORMACIÓN

Archivo General de Simancas

Archivo del Centro Geográfico del Ejército

Diario de Cádiz

14 de junio de 2008

5 de agosto de 2008

19 de noviembre de 2009

1 de diciembre de 2009

23 de agosto de 2010

1 de octubre de 2010

9 de marzo de 2015

27 de noviembre de 2018

28 de febrero de 2020

El Semanal

13 de febrero de 2011

AGRADECIMIENTOS

Deseo agradecer la colaboración prestada para la elaboración de este trabajo a las siguientes personas:

D. Jesús Ángel Paz Pena. Comandante-Director de la Escuela de Suboficiales de la Armada de San Fernando (Cádiz).

D. Sergio Torrecilla Pérez

D. Juan José Maruri Niño

D. Juan Vijande Fernández