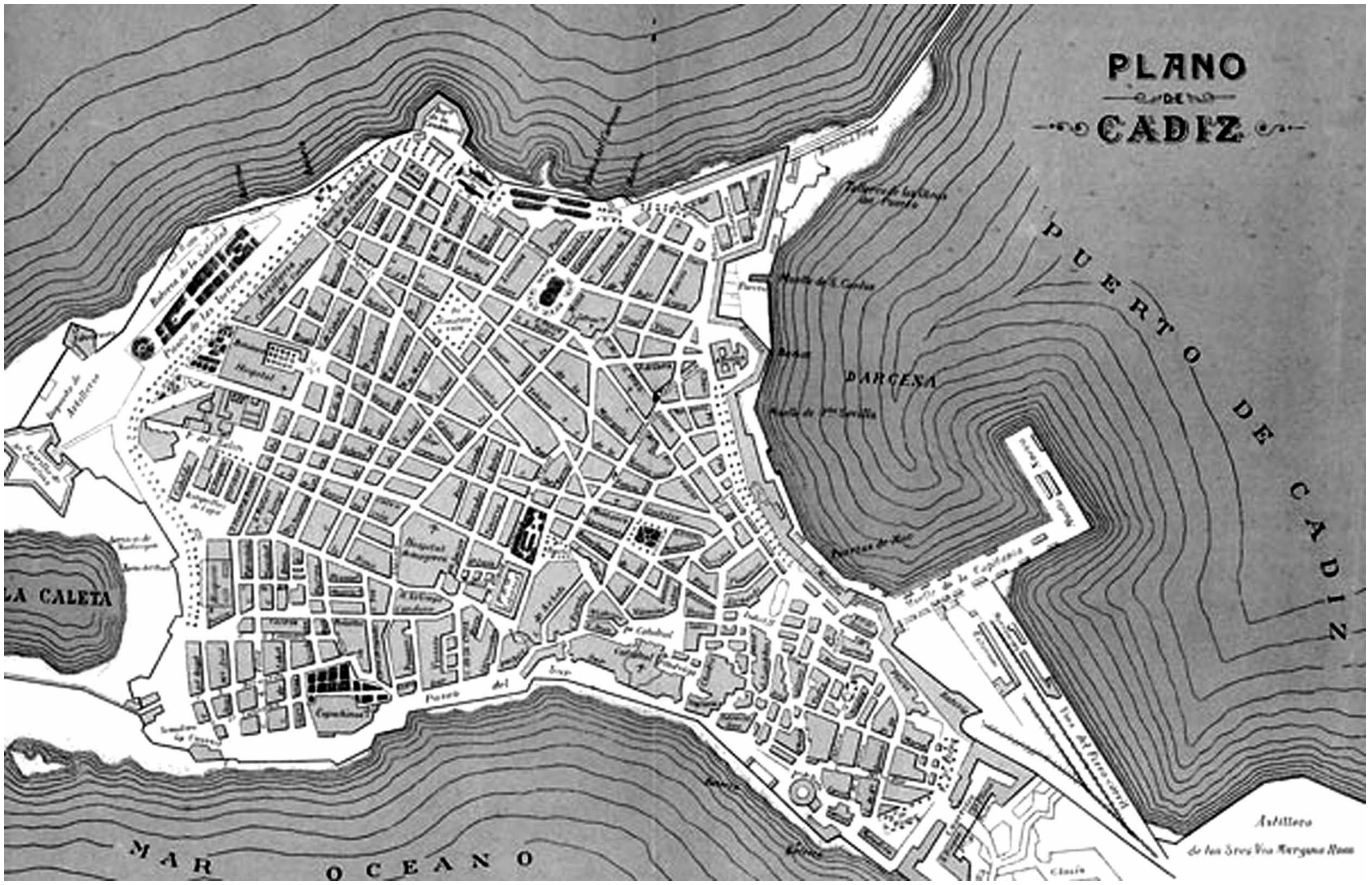
La condición de Plaza Fuerte que históricamente definió a la ciudad de Cádiz explica la omnipresencia de sus murallas como una de sus constantes paisajísticas (Fernández Cano, V.1973, Calderón Quijano, JA y otro. 1978). Pero además de un factor de continuidad de su realidad, las murallas fueron una cuestión activamente presente en el debate social de la ciudad de final del siglo XIX. Era aquel un Cádiz sin capacidad de reacción ante las muestras de su visible pérdida de importancia, tras los esplendores del largo periodo de su historia iniciado a partir de 1714, cuando el centro del comercio indiano pasó desde Sevilla hasta la capital de la bahía. El final del dominio colonial español supuso en Cádiz, -quizás más que en otro lugares-, un punto a partir del cual la ciudad estaba obligada a "reinventarse". Fue entonces cuando las cautelas militares ejercidas sobre su espacio urbano, -tanto en intramuros como en extramuros (las llamadas Zonas Polémicas)-, y el rígido corsé de las murallas comenzaron a ser focalizados como una de las causas de su decadencia.

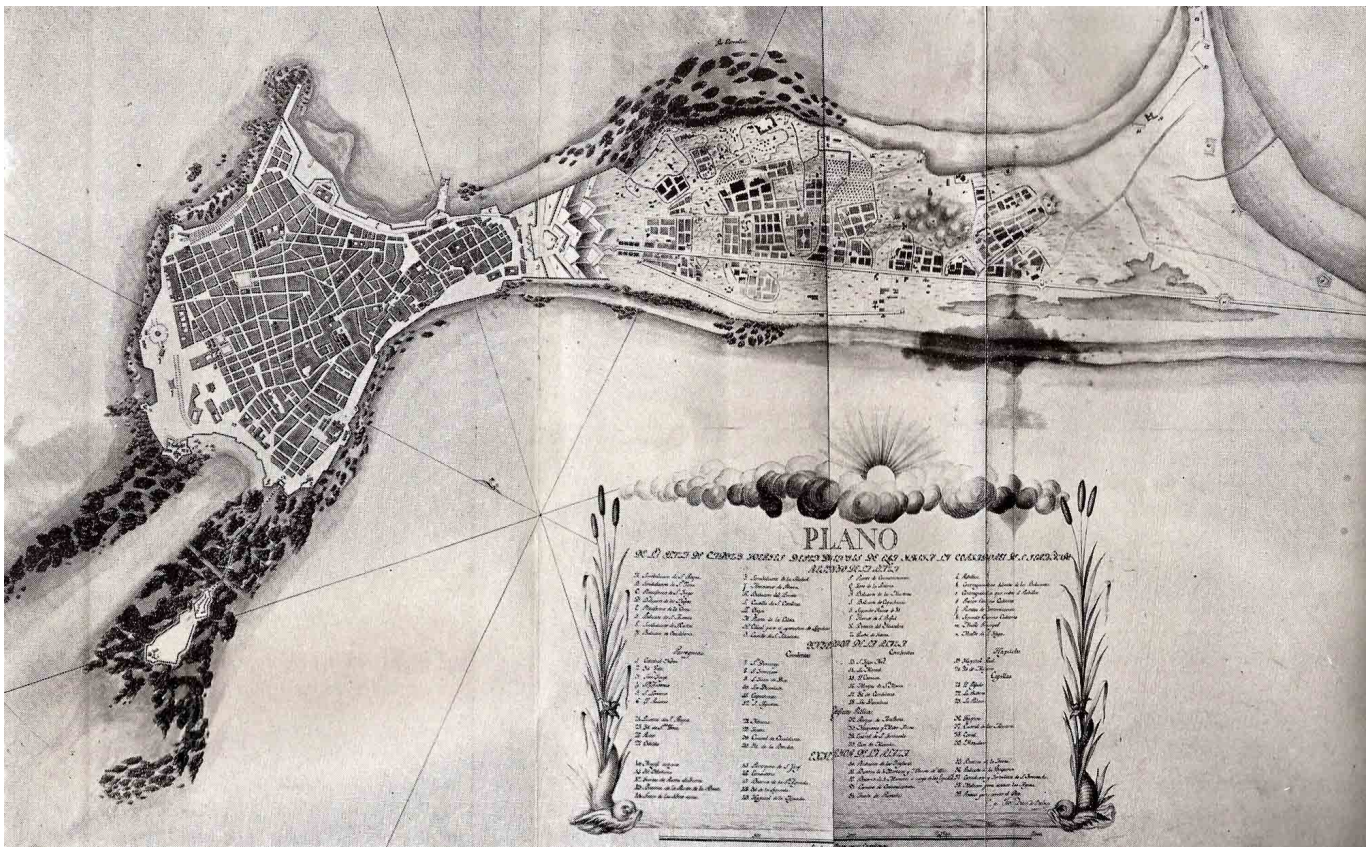


Plano de Cádiz a mediados del siglo XIX. Se observa en él el perímetro de las fortificaciones que rodeaba a la ciudad.

Desconocer este dato limitaría la comprensión del significado que alcanzó el debate sobre el derribo de sus murallas que, aunque tardíamente, reprodujo con rasgos propios, el que ya habían vivido otras ciudades españolas. En ellas, el final de los recintos murados eran una condición necesaria para la reactivación económica y la expansión y la modernización de las mismas. En Cádiz la consecución del objetivo requirió un largo tiempo de gestiones contrapuestas que tiene mal definidos sus momentos iniciales y finales. El primero, porque es difícil saber cuál fue el momento en que en Cádiz tomó cuerpo ese afán demoledor de las murallas; el segundo, porque algunos aspectos relacionados con las consecuencias jurídicas del derribo no acabaron de resolverse nunca.

El profesor Marchena Domínguez (1996. 109) señala el comienzo de la década de

los ochenta del siglo XIX como el momento en que, por vez primera el Ayuntamiento gaditano hacía expresión pública de su objetivo de *"descontextualizar el espacio urbano del control del Ramo de Guerra"*. Tal solicitud sería apoyada por la Sociedad Económica Gaditana de Amigos del País y por la Liga de Contribuyentes, portavoces de las aspiraciones de la burguesía gaditana, que aspiraban a conseguir *"un posible uso fabril e industrial de Extramuros"* y a acabar con *"las caducas e innecesarias defensas y fortificaciones"*. Se añadían otras razones, tales como la exigüidad del espacio que hacía más asfixiantes las limitaciones derivados de su condición de Plaza Fuerte. A diferencia de las otras ciudades, Cádiz sólo podría plantear algo similar a los ensanches por su frente sur, -el llamado de Puerta Tierra-, donde se mantenían las limitaciones por los usos militares. En los demás casos, al otro lado de la muralla estaba el mar.



Cádiz a mediados del siglo XIX. Mostraba un claro contraste entre la ocupación del casco histórico y la desocupación del Extramuros, limitados por su condición de

"Zonas Polémicas" y sometido a rígidas cautelas militares.

La década de los años noventa del siglo XIX contemplará el comienzo del inacabable diálogo entre el Ayuntamiento de Cádiz y las autoridades del llamado Ramo de Guerra. El municipio expresará sus planes de urbanización del Extramuros, con el requisito inexcusable del derribo de las murallas, en tanto que el Ramo de Guerra planteará el "sostenimiento de las zonas polémicas" y la fijación de compensaciones dinerarias ante cualquier mínima cesión, en cantidades que devenían imposibles para las arcas locales (Suárez Japón, J.M.- 1999). Y será también en los años medios de esa década de los noventa cuando aparecerá la vinculación "derribo de las muralla-nuevo puerto".

La cuestión puerto-ciudad y su relación con el derribo de las murallas

Habrá que esperar hasta los primeros meses de 1904 para que el viejo proyecto del ensanche y su conexión con el derribo de la muralla rebroten con nuevas energías, con la llegada a la alcaldía de Cádiz del independiente José Luis Gómez Aramburu, ligándose ya el asunto de las murallas y la construcción del puerto gaditano como partes nucleares de los proyectos de la ciudad. Recordemos que durante el siglo XIX el puerto de Cádiz (Barragán, 1987, 1995; Ponce, R. y Ponce, F.1993) vivió complejas vicisitudes y escasos avances. En 1889, el entonces Presidente de la Diputación, Cayetano del Toro, afirmaba que "*la bahía de Cádiz como Puerto natural, es quizás el mejor y más abrigado del mundo. Como Puerto artificial, es hoy tal vez el peor de todos*" (Marchena, 1996, 32).



El Plan del Ingeniero Lafarga pretendía dotar a Cádiz de un puerto urbano, integrado en la ciudad, lo que suponía una apuesta clara por el derribo de las murallas.

La conexión del nuevo puerto con el derribo de las muralla se recrudecerá a comienzos del siglo XX, si bien con ideas rectoras que son herederas de concepciones decimonónicas, un siglo en el que, como señala Barragán Muñoz, *"se plasma con fuerza la idea de construir puertos comerciales eminentemente urbanos"* (1987, 187). Será a finales en 1884 cuando el proceso eche a andar, al ocuparse el Estado del proyecto de nuevo puerto para Cádiz. Conocemos sus pormenores por el informe de A. García Gutiérrez (Ed. de J.M. Barragán y J. Torrejón, 1995). Se concluía decidiendo nombrar al ingeniero, D. Francisco Lafarga responsable de proyectar el nuevo puerto de Cádiz, que habría de ser "*de carácter*

eminentemente urbano" ..."*repleto de pretensiones integradoras con la ciudad y el soporte físico del litoral*" (Barragán,1995,168), razón por la que también se decantaba por la necesidad de *"desaparición de la muralla".*

Pero quizás la aportación más relevante del Informe de García Gutiérrez sea el abrir la vía legal para sustentar las peticiones de la ciudad, concretamente la Ley de Ensanche de las Poblaciones de 22 de diciembre de 1876, añadiendo que "*el camino, la ruta, es demostrar nuestros justos deseos y legales aspiraciones al Ministerio de Fomento, nada absolutamente al Ministerio de la Guerra".* Es el contexto en el que se manifestará acerca de las "fortificaciones" propugnando su desaparición. El debate se mantuvo junto a otras opiniones que reclamaban la conservación de las murallas, pero todo comenzó a cambiar cuando al comienzo del siglo XX se produjo la creación de la Junta de Obras del Puerto de Cádiz (R.O. 4 enero 1901), nombrándose en 1902 como Ingeniero Director a Federico Molini, que será autor "*del primer proyecto de que dispondrá el puerto como tal ente autónomo"* (Barragán. 1987.195).

El proyecto del Ingeniero Federico Moliní

El conjunto de sus propuestas se contienen en el *"Anteproyecto de las obras necesarias para la carga y descarga de grandes barcos en el Puerto de Cádiz"* y el *"Plan de mejora del Puerto de Cádiz".* Es un texto lleno de prevenciones, tratando de avenirse a los intereses de *"un puerto civil y una plaza militar"* y a las esperanzas de la ciudad, deseosa de tener su nuevo puerto. El ingeniero Moliní calificaba de *"fondeadero para grandes barcos"* al entonces existente, insistiendo en que *"El puerto no existe: lo que en él hay son muelles, cuya dársena principal no tiene abrigo pues el que ofrece no es más que el de la bahía" ... "Ni tiene calado que es nulo en bajamar en la casi totalidad de la línea de muelles y no pasa de 1,50 metros en el insignificante resto de éstos"* (Apartado "Justificación Plan de mejora, puntos 2º y 4º).



En 1902 se crea la Junta de Obras del Puerto de Cádiz, nombrándose Ingeniero Director a Federico Moliní, quien calificó al puerto existente como un mero "fondeadero para grandes barcos".

El esquema de puerto que Moliní presenta se centra en su idea de *"ampliar la superficie terrestre con la que éste debe contar".* Es decir, no orientado a ocupar los espacio que ocupaban las murallas, sino como una operación de grandes rellenos de la dársena. Lo aconsejable, según Moliní, era que dichos rellenos se asentaran sobre áreas donde no hay calado y sólo se lograrían a elevadísimos costes. Sobre las murallas afirmaba que podrían ser elementos retardadores de la conexión puerto-ciudad. Es probable que en su posición, más que por el peso de las opiniones contraria al derribo, -entre ellas y de modo notable la del polemista Salvador Viniegra-, tuviese la intención de evitar la interferencia de las instancias militares del viejo conflicto entre la ciudad y el "Ramo de Guerra". *"El puerto es, pues, un beneficio para la plaza y un auxiliar para la guerra; y la plaza lo es también para el*

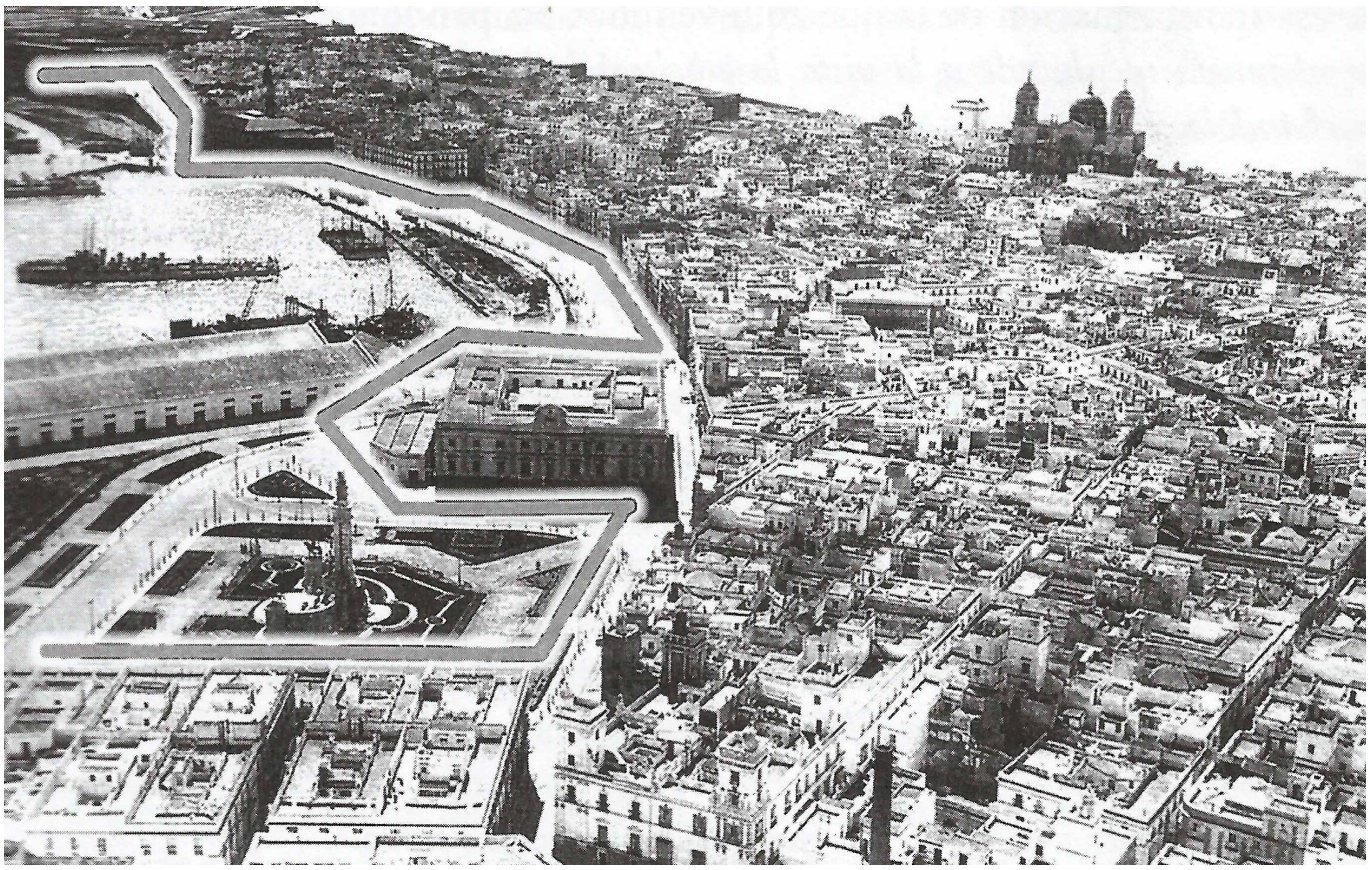
puerto”, sostendrá, concluyendo que: *“si las supremas necesidades de la defensa de la plaza exigieran la continuación de la muralla por lo que hace al puerto nada se habría de objetar”*.

Para Moliní el mantenimiento o el derribo de las murallas no eran un factor fundamental para el nuevo puerto. Lo razonaba advirtiendo que al ganarse espacios al mar no serían precisos los que liberaría la muralla una vez derribada. Además, pensaba que la ciudad no iba a ceder al puerto esos espacios, porque lo dificultaría el Reglamento de 1877, de la Ley de Ensanche de 22 de diciembre de 1876 en el que el derribo se apoyaría. Se fijaba en él que esos terrenos debían dedicarse a equipamientos urbanos. Y sumaba otras razones en apoyo de sus tesis: si se conseguía dotar al puerto de una franquicia parcial las murallas podrían ser un elemento conveniente. Finalmente, sí advertía Moliní que, si el derribo se producía, sería preciso acompasar su realización con el resto de las obras portuarias, para que los materiales procedentes de las murallas no se unieran a los que se producirían con los dragados.



El Ingeniero Moliní proyectó un nuevo puerto para Cádiz en el primaba la idea de extenderse ganando espacios al mar, mediante rellenos sobre las zonas de menor calado, antes que usar los que se liberarían tras el derribo de las murallas.

Sólo habrá una razón por la que Molini sentirá a las murallas como negativas o retardatarias para su “Plan de Obras”: la vigencia de la “Ley de Zonas” que pendía sobre ellas. Previó lo que más tarde sucedería, porque Moliní se verá reiteradamente advertido acerca de sus acciones por los responsables del “Ramo de Guerra”, recordando que las murallas eran integrante de ellas y que desde ellas y en 400 metros, -como en otros espacios de la ciudad que tenían esa protección-, sólo podrían llevarse a cabo construcciones menores. De este modo, cuando las obras del puerto echaron a andar hubo que crear una Comisión Mixta para resolver las discrepancias que surgían con el avance de las obras. Moliní chocaba así con uno de los más pertinaces datos de la realidad histórica de Cádiz. Por fortuna, en marzo de 1906 comenzó a caer el sector de las murallas que era lindera con el puerto, cuyas obras pudieron seguir sin liberarse de las temidas interferencias paralizantes.



El 3 de marzo de 1906 comenzaron a derribarse las murallas gaditanas, al tiempo que se iban concretando las obras del nuevo puerto según el esquena de F. Moliní. En la imagen se muestra el estado del contacto puerto-ciudad en 1930, señalándose el trazado de la muralla desaparecida.

Referencias

Barragán Muñoz, J.M. (1987). *Los puertos de la bahía de Cádiz*. Diputación Provincial y Autoridad Portuaria. Cádiz.

Barragán Muñoz, J.M. (1995). *Puerto, ciudad y espacio litoral en la bahía de Cádiz*. Autoridad Portuaria. Cádiz.

Calderón Quijano, J.A., y otros (1978). *Cartografía Militar y Marítima de Cádiz (1513-1878)*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos CSIC. Sevilla.

Fernández Cano, V. (1973). *Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna.* Escuela de Estudios Hispanoamericanos CSIC. Sevilla.

García Gutiérrez, A. (1895). *Medios para fomentar el desarrollo comercial, industrial y marítimo de Cádiz.* Cámara de Comercio, Indistria y Navegación. (Edición y estudio de JM Barragán y J. Torrejón. 1995)

Marchena Domínguez, J. (1996). *Burgueses y caciques en el Cádiz de la Restauración*. Universidad de Cádiz.

Ponce, F y Ponce, A.(1993). *El puerto de la bahía de Cádiz: visión histórica y evolución económica*. Autoridad Portuaria. Cádiz.

Suárez Japón, J.M. (1990). *El derribo de las murallas de Cádiz; crónica de una transformación urbana*. Universidad de Cádiz y Universidad de Cádiz. Cádiz.

Head Image: Desaparecidas las murallas y conseguido el nuevo puerto, todo el frente urbano de la bahía alteró su histórico paisaje fortificado y permitió cumplir el viejo sueño de los gaditanos: que pudieran verse atracar a los buques desde la plaza de San Juan de Dios.