

## PLANOS DE SANLÚCAR EN EL ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

*María Luisa Martínez de Salinas*  
(Universidad de Valladolid)

Todas las ciudades marítimas, por sus concretas características, han sido siempre objeto de una atención especial en lo que a su defensa y vigilancia se refiere, como puntos más vulnerables en la protección de un país. La defensa ha sido constantemente una de las máximas preocupaciones de los gobernantes, y los procesos de fortificación se agilizan cuando algún espacio costero pasa a adquirir destacado protagonismo.

Ésto es lo que sucede en las ciudades atlánticas andaluzas a lo largo de toda la época moderna, ya que se convierten en centros fundamentales de la política imperial española y por ello en objetivos de sus enemigos, con una enorme significación tanto en cuanto a relaciones comerciales como políticas.

Al margen de la importancia mercantil que dichos centros urbanos tuvieron en épocas anteriores, fue desde el Descubrimiento de América cuando esta zona, y en concreto Sanlúcar, obtuvo una especial relevancia como para convertirla en objetivo de los planes de defensa de la Corona. Por Sanlúcar salían las flotas que se dirigían a las Indias, cuyos componentes cuando, procedentes de los más diversos puntos de la península, llegaban a dicha ciudad, consideraban que tenían ya un pie puesto en el Nuevo Mundo (1). Y allí regresaban los barcos cargados con las riquezas de Indias, para su posterior traslado a Sevilla, Guadalquivir arriba.

Esta categoría de ciudad de arribada de los tesoros americanos convirtió a Sanlúcar, como es bien sabido, en foco de atención de los corsarios europeos, y en punto al que acudían a comerciar -lícita o ilícitamente- las naves de la más diversa procedencia, atraídas por la variedad y el volumen de los productos indianos (2) .

(1) Carlos Pereyra: *El Guadalquivir en la historia de América*. "Revista de Indias" (Madrid) n.º 1(1940). Págs. 15-35.

(2) A.G.S. Estado, leg. 174. Relación de los barcos detenidos en Sanlúcar, 1595.



Bajo de Guía, desembocadura del río Guadalquivir. Sanlúcar de Barrameda

Debido a todos estos factores, desde el siglo XVI se vio la necesidad de defender la barra de Sanlúcar y la entrada del Guadalquivir, protegiéndola con puestos fortificados que reforzaran la acción de la artillería en caso de ataque. De esta forma surgen los planes de fortificación, en relación con los cuales se realizaron una serie de mapas y dibujos, de los que analizamos los que se conservan en la sección de Mapas, Planos y Dibujos del Archivo General de Simancas. Aunque alguno, como veremos, no se elaboró con fines meramente militares, sino que se refiere a construcciones civiles, pero siempre orientados a la mejora del tráfico comercial y la protección de la zona.

El más antiguo de los proyectos de fortificación para la zona de Sanlúcar que se contiene en el Archivo de Simancas, no es propiamente un plano sino un extenso memorial acompañado de los dibujos de las torres que se pensaban levantar, y que data de finales del siglo XVI o principios del XVII, seguramente de la época de la unión de las Coronas de España y Portugal.

Se encuentra entre papeles de 1583 y es una *Relación de las torres que parece ayer menester en las costa desde Sant Lúcar hasta el cabo de Santa María, que es a poniente de Faro (3)*. Se trata, en definitiva, de levantar 14 torres a lo largo de la costa, y, en ellas, se establece la diferenciación entre *buenas y ordinarias*, dependiendo de la vulnerabilidad del punto donde se fueran a construir. Así, se concede especial importancia a la protección de aquellas zonas en las que hubiera abundancia de agua y estuvieran alejadas de centros poblados, ya que éstas podían ser preferidas para los desembarcos de los enemigos.

Lógicamente, la diferencia en la importancia de las torres radicaba tanto en el tamaño de las mismas como en su dotación. En lo referente a las medidas, figuran en los dibujos de la planta y el alzado que acompañan al documento (4), y nos muestran, cómo las torres *buenas* están proyectadas con dos bóvedas, una alta y otra baja, y tienen 35 pies de ancho y 70 de alto, mientras que las pequeñas u *ordinarias* se diseñan con una sola bóveda y sus medidas son 28 pies de ancho y 60 de alto. Todos estos dibujos están firmados por el maestro mayor de obras de Cádiz, Juan Marín, que era el encargado de su construcción, y quien señala que su precio aproximado sería de 1.500 ducados las torres grandes y 1.100 las pequeñas.

En cuanto a la dotación, se establece que las torres grandes estarían atendidas por seis hombres -un lombardero y otros cinco hombres- que contarían para su defensa con media culebrina capaz de disparar balas de ocho libras, un sacre o pieza de artillería de 15 quintales; y un falconete de 8 quintales; mientras que las ordinarias contarían con una dotación de cuatro hombres que irían turnándose para hacer las guardias nocturnas, y que tendrían a su disposición un sacre de 15 quintales y un falcón.

(3) A. G.S. Guerra Antigua, leg. 155. Este documento se encuentra transcrito en la obra de José Antonio Calderón Quijano y otros: *Cartografía Militar y Marítima de Cádiz (1513-1878)*. Sevilla, 1978. Vol. I, pág. 640, lo relacionamos como punto de partida.

(4) A.G.S. Mapas, Planos y Dibujos, V-22 y V-23.

La única diferencia que se establece en cuanto al armamento y número de hombres que defenderían dichas torres, es la que se refiere a las *dos buenas torres* que debían levantarse en la boca del río Faro, en Portugal, a cada lado de la entrada del río, una en el área de poniente y otra en el cabo de Santa María, que sería la más grande de las dos *porque es el acudidero de enemigos y donde vienen a reconocer los navíos que vienen de las Indias*. De forma que, para hacer frente a este peligro, serían imprescindibles cuatro o cinco piezas de artillería, una culebrina, otra media culebrina, un falconete de ocho quintales y un sacre de quince.

La mayoría de estos puntos defensivos fueron construidos, y sus emplazamientos se pueden apreciar en un mapa del siglo XVIII referente a la protección de la zona de Cádiz <sup>(5)</sup>

Hasta la segunda mitad del siglo XVIII ya no aparece reseñado en ningún catálogo plano alguno más de Sanlúcar en el Archivo General de Simancas, pero de esa época hemos encontrado tres, algunos de ellos de destacada importancia.

En el año 1765 se levantaron dos planos de la barra de Sanlúcar respondiendo a diferentes motivos. El primero de ellos lleva el epígrafe *Plano de la barra de Sanlúcar y puerto de Bonanza, con más los bajos y costas de Chipiona* <sup>(6)</sup>; está realizado en una escala de 56 mms., en tinta y aguada gris con rotulación. El plano en sí no contiene fecha, pero responde a un expediente que se levantó el 16 de Julio de 1765 con el objetivo de establecer un cuerpo de prácticos en Chipiona que facilitarían la entrada en aquellas aguas <sup>(7)</sup>.

Ese mismo año de 1765 se habían producido una serie de naufragios, de los cuales el más importante fue el de los dos barcos franceses que habían varado junto a las costas de la entrada del río, cargados con gran cantidad de mercancías destinadas al comercio sevillano. Este hecho lógicamente había repercutido en la economía de los comerciantes, que solicitaron el establecimiento del mencionado cuerpo de prácticos justo a la entrada del río, en Chipiona, en vez de que continuaran en Sanlúcar como hasta ese momento. Los comerciantes basaban su petición en que cuando los barcos se acercaban a la desembocadura del Guadalquivir para ascender por él, necesitaban con urgencia la ayuda del práctico, máxime cuando las condiciones climatológicas dificultaban la navegación. De forma que era un obstáculo considerable el que los prácticos de la zona residieran en Sanlúcar en lugar de hacerlo en Chipiona, que tenía un enclave más apropiado para facilitar la entrada en el río.

El segundo plano realizado en 1765 y que se encuentra en el Archivo General de Simancas, responde a un problema mucho más acuciante que el anterior, como es la defensa de la zona.

(5) José Antonio Calderón Quijano: (3) Vol. II, fig. 18.

(6) A. G.S. M.P y D, XLVII-79. Este plano y los siguientes no están reseñados en la obra de José Antonio Calderón Quijano debido a que en los años en que realizó la obra "Cartografía Militar y Marítima de Cádiz" no estaba catalogada esta sección del Archivo.

(7) A.G.S. Marina, leg. 508.

La importancia estratégica del Guadalquivir y el temor de la llegada de enemigos que fácilmente podían penetrar por el río fue lo que hizo que se proyectara un plan de defensa, para el cual se elaboró este *Mapa de la barra de Sanlúcar de Barrameda y sus inmediaciones, en que se señalan las baterías provisionales proyectadas para defender que los navíos y embarcaciones entren en el río Guadalquivir* (8). Está firmado por el ingeniero militar D. Juan de Escofet y fechado en Cádiz el 29 de Octubre de 1765. Tiene una escala de 69 mms. y está realizado en tinta y colores. Mide 480 por 686 mms.

De la importancia concedida a la defensa de esta zona nos habla no solamente el plano en sí mismo, sino los informes que le acompañan, dirigidos al Marqués de Esquilache (9), en los que se encuentran distintas opiniones sobre la conveniencia o no de realizar dicho proyecto, y lo cual se analiza en otro momento de este congreso.

El enorme costo de esta empresa seguramente fue el factor decisivo para que la misma no se realizase, máxime cuando la Casa de la Contratación se había trasladado ya a Cádiz y el Guadalquivir había perdido parte de su importancia comercial.

El último plano de la zona de Sanlúcar que existe en el Archivo General de Simancas, se realiza poco después que los anteriores, seguramente en 1766 y se denomina *Plano de la barra de Sanlúcar y puerto de Bonanza* (10). No contiene fecha exacta, pero se halla entre papeles datados en Aranjuez el 14 de Abril de 1766; está realizado en una escala de 83 mms., en tinta y colores. Sus medidas son 482 mms. por 691 mms.

La razón de que se elaborara dicho plano está en el deseo del gobernador de Sanlúcar de que se levantara *un farol o linterna* sobre los cimientos del castillo de Chipiona, para lo cual se confeccionó este mapa y el correspondiente expediente, al que acompaña una minuta de don Julián de Arriaga, Ministro de Indias, al arquitecto Juan Gerbaut, a Andrés Reggio y al Marqués de Monteverde, solicitando su parecer sobre la conveniencia de construir dicho faro (11).

Según consta en el expediente, la causa de este deseo del gobernador de Sanlúcar era la misma que llevó a solicitar el año anterior el establecimiento de un cuerpo de prácticos en Chipiona: los constantes naufragios que se producían en la zona, con la consiguiente pérdida de vidas humanas y danos materiales. Según el gobernador, la entrada del río Guadalquivir era dificultosa y no contaba con ningún sistema para evitar tales hechos, de forma que estimaba que uno de los mejores medios para remediarlo era construir un faro que orientara a los navíos durante la noche.

(8) A.G.S. M.P y D, XXXIII-20.

(9) A.G.S. Guerra Moderna, leg. 3.262.

(10) A.G.S. M.P y D, XLVII-78.

(11) A.G.S. Marina, leg. 508.



Iglesia de la Merced. S. XVII. Sanlúcar de Barrameda

El modelo que el gobernador propone para levantar la linterna sobre los cimientos de un antiguo castillo que existía en Chipiona era el faro del castillo de la isla de San Sebastián de Cádiz, que había sido construido en 1614 y contaba incluso con un centinela para dar la señal de alarma si fuera necesario (12). Pero a diferencia del faro de San Sebastián, cuyo costo se sufragaba con los gastos generales del castillo, para el de Chipiona, en virtud de su necesidad, se propone un sistema de financiación autónoma. Así, para que su mantenimiento no resultara demasiado gravoso, se sugiere que el sueldo del torrero se pagara imponiendo un gravamen a todos los buques que se dirigieran a aquella zona y provinieran del norte o de poniente. En este sentido, se hace especial hincapié en la importancia que ésto tendría para los barcos que regresaban de América, tanto porque serían los principales beneficiarios del establecimiento del faro, cuanto por el elevado número de ellos que entraban por aquellas aguas. De aquí deriva, seguramente, el que el informe se dirigiera al Ministro de Indias, D. Julián de Arriaga (13).

Lógicamente, el establecimiento de un impuesto local de estas características, cobrado directamente en Sanlúcar, chocaría con las atribuciones del Consulado de Cádiz, que además acababa de establecer, según consta en el informe, un derecho de pilotaje sobre las embarcaciones por el uso de los prácticos, y no deseaba sobrecargar de impuestos a los barcos, máxime cuanto éstos estaban también obligados a pagar cinco pesos *a título de manifiesto* al gobernador de Sanlúcar. Sin olvidar la disputa de atribuciones que podía entablarse entre el Consulado y el gobernador de Sanlúcar.

Era fundamental la construcción del faro, pero también lo era no entrar en disputas con los cónsules, y, debido a ello, en la minuta que D. Julián de Arriaga dirige al ingeniero Gerbaut, a D. Andrés Reggio y al Marqués de Monteverde se insiste no sólo en que estudien la necesidad y la forma de construir el faro, sino también en la manera legal de establecer dicho impuesto para no entrar en conflicto de atribuciones con los cónsules de Cádiz. La contestación de éstos, que figura también en el informe, no da lugar a poder saber si la obra se llevó a cabo y se impuso la gavela, ya que su respuesta, conforme a lo que era habitual, es sumamente lacónica y en ella sólo se indica que estudiarán el proyecto e informarán a Arriaga sobre lo más conveniente.

(12) Víctor Fernández Cano: *Arquitectura militar de Cádiz en tiempos de los asaltos ingleses*. "Anuario de estudios Americanos" Sevilla n.º XXIII 1966. Págs. 623-646.

(13) También hay que tener en cuenta el conocimiento de la zona por Arriaga y su preocupación por la defensa y la mejora del tráfico, ya que con anterioridad había ocupado el cargo de Intendente General de Marina en Cádiz.