

SANLÚCAR DE BARRAMEDA

El Río

GUADALQUIVIR
Del mar a la marisma





En portada: SANLÚCAR DE BARRAMEDA (CÁDIZ)
Detalle de *Una vista general tomada desde la torre del Castillo de Santiago*
Datación entre 1872 y 1879
Autor: J. Laurent
Imagen digitalizada de negativo original de cámara, soporte: vidrio y emulsión de colodión húmedo
Formato del negativo: 27x36 cm
Archivo Ruíz Vernacci. Instituto del Patrimonio Cultural de España.
Ministerio de Cultura. Madrid



J. Laurent junto a su carro-laboratorio (Valladolid, 1872)
Archivo Ruíz Vernacci. Instituto de Patrimonio Histórico Español.
Ministerio de Cultura. Madrid

JEAN LAURENT / J. LAURENT

Jean Laurent y Minier (1816-1886) comienza su andadura como fotógrafo en 1855. Su cámara recogió, durante gran parte de la segunda mitad del siglo XIX, la imagen de los bienes muebles e inmuebles de la etnografía, el urbanismo y las obras públicas del Patrimonio Histórico español. Su actividad le hizo crear un importante taller fotográfico, cuya labor fue continuada por Catalina Melina Dosch y Alfonso Roswag hasta febrero de 1900. Bajo el nombre de "Casa Laurent" fueron fotógrafos oficiales del Museo del Prado y de la reina Isabel II, así como de muchos personajes de la aristocracia. Su cámara registró también las obras de arte existentes en colecciones españolas, tanto en instituciones como en colecciones privadas. El fondo fotográfico fue adquirido por Joseph Jean Marie Lacoste y Borde que continuó con él por un periodo de quince años, asociándose con Ángel Redondo de Zúñiga, desde julio de 1902 a marzo de 1904. Juana Roig Villalonga continuó al frente de la antigua Casa Laurent e incrementa sus fondos. Desde diciembre de 1930 pasa a ser propietario del fondo Joaquín Ruíz Vernacci, hasta su adquisición por el Ministerio de Cultura que es quien lo gestiona en la actualidad, a través del Instituto del Patrimonio Cultural de España

En contraportada: VISTA DE SANLÚCAR DESDE DOÑANA
Fotografía: Curro Cassillas



El Río GUADALQUIVIR

Del mar a la marisma
SANLÚCAR DE BARRAMEDA
Volumen II

Coordinación editorial a cargo de Javier Rubiales Torrejón



CONSEJO EDITORIAL

Josefina Cruz Villalón
Consejera de Obras Públicas y Vivienda
Junta de Andalucía
Luciano Alonso
Consejero de Turismo, Comercio y Deporte
Junta de Andalucía
Paulino Plata Cánovas
Consejero de Cultura
Junta de Andalucía
José Juan Díaz Trillo
Consejero de Medio Ambiente
Junta de Andalucía

COMITÉ CIENTÍFICO

Antonio Miguel Bernal
Catedrático de Historia Económica
Universidad de Sevilla
Loïc Ménanteau
Investigador del CNRS
Universidad de Nantes
Víctor Pérez Escolano
Catedrático de Historia de la Arquitectura
Universidad de Sevilla
Fernando Sancho Royo
Profesor Titular de Biología Vegetal y Ecología
Universidad de Sevilla

EDICIÓN

Edición y documentación:
Javier Rubiales Torrejón
Edición gráfica y maquetación:
Antonio Flores y Curro Cassillas
Fotografía:
Curro Cassillas, José Morón, Juan de Dios Pareja, Antonio Camoyán, Atín Aya, Herminio M Muñiz, Juan Carlos Sánchez de Lamadrid, Gerardo Kürtz, Clemente Delgado, Pérez Cabo
Documentación:
Loïc Ménanteau, Esther González, Paulino Martín, Elisenda Murillo (IAPH, Junta de Andalucía)
Tratamiento de textos:
Esther González y Eduardo Camacho
Fotografía de documentación:
Curro Cassillas, José Morón
Concepto gráfico general:
Estudio Manuel Ortiz
Producción y administración:
Gestalt Creativo
Impresión:
Brizzolis arte en gráficas

COLABORACIÓN ESPECIAL

Centro de Estudios de Obras Públicas de Andalucía, GIASA. Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S.A. Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Junta de Andalucía
--

Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico (IAPH) Consejería de Cultura, Junta de Andalucía

FUENTES DOCUMENTALES

Archivo General Fundación Casa Medina Sidonia. Sanlúcar de Barrameda
Colección Descendientes de los Duques de Montpensier. Sanlúcar de Barrameda
Archivo Municipal. Sanlúcar de Barrameda
Bodegas Hidalgo La Gitana. Sanlúcar de Barrameda
Bodegas Barbadillo. Sanlúcar de Barrameda
Archivo Municipal de Trebujena
Archivo Municipal de Chipiona
Museo de Cádiz
Museo de Artes y Costumbres Populares. Sevilla
Reales Alcázares de Sevilla
Biblioteca de la Universidad de Sevilla
Archivo General de Indias. Sevilla
Autoridad Portuaria. Sevilla
Fundación Focus - Abengoa. Sevilla
Museo Naval Torre del Oro. Sevilla
Centro de Tecnología de la Imagen de la Universidad de Málaga
Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía
Empresa de Gestión Medioambiental S. A. (EGMASA) Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Junta de Andalucía
Instituto de Cartografía de Andalucía. Junta de Andalucía
Biblioteca del Palacio Real. Patrimonio Nacional. Madrid
Biblioteca Nacional de España. Madrid
Museo Arqueológico Nacional. Madrid
Fundación Casa de Alba. Madrid
Museo del Prado. Madrid
Museo Thyssen–Bornemisza. Madrid
Archivo General Militar de Madrid (IHCM)
Instituto de Historia y Cultura Militar. Madrid
Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Madrid
Palacio de Liria. Madrid
Archivo Fundación Casa de Alba. Madrid
Colección Carmen Thyssen. Madrid
Archivo General de Simancas
Arxiu Mas. Barcelona
Instituto de Estudios Fotográficos de Cataluña
Colección Loïc Ménanteau. Nantes
Bibliothèque Nationale de France. París
Bristish Library. Londres
Ashmolean Museum. Oxford
Germanisches Nationalmuseum. Núremberg
Österreichische Nationalbibliothek. Viena
Archivo Secreto Vaticano. Roma
Library of Congress. Washington
Hispanic Society of America. Nueva York

AGRADECIMIENTOS

Carlos Morenés y Mariátegui, Gonzalo Morenés, María Morenés, Gerardo Kürtz, Popo Tallafigo, Carmen Laffón, Juan Pablo Larreta, Bodegas Pedro Romero, Bodegas Barbadillo, Bodegas Hidalgo–La Gitana, Javier Hidalgo, Restaurante Bigote, Cofradía de Pescadores de Sanlúcar de Barrameda, Hermandad del Rocío de Sanlúcar de Barrameda, Hotel Guadalquivir, La Herrería, Liliane María Dahlman, Hospedería Palacio de Medina Sidonia, Ignacio Pozuelo, Luís García Garrido, Ana María Gómez Díaz, Juan Luís Molero, Rocío Larreta, Isidro Fernández Guixot, Juan Gil, Consuelo Varela, Imprenta Santa Teresa, María Aya, Javier Maldonado Rosso, Casa Balbino, Antonio Camoyán, Milagros Rodríguez Parada, Juan Lacomba, Ramón Alarcón, Ediciones El Viso, Maite Nogueira, Ricardo del Toro, Manuel Parodi, José Manuel Cervera, Rocío Vázquez, Lola Guerra, Nieves Hernández, María Antonia Colomar, Marja Ménanteau, Manuel Mejías, Lucam
--

Nota editorial:
En la edición de los textos se ha seguido el criterio de respetar la redacción y referencias dadas por cada uno de los autores, aunque se ha unificado la toponimia y algunos otros elementos ortográficos que aparecen con mayor reiteración. En los pies de las ilustraciones se han combinado los meramente descriptivos con otros, entresacados del propio texto, a fin de ampliar y dinamizar su lectura. Las notas y bibliografía se incluyen por capítulos al final del libro

© de la presente edición:
Junta de Andalucía
Consejería de Obras Públicas y Vivienda
Consejería de Turismo, Comercio y Deportes
Consejería de Cultura
Consejería de Medio Ambiente [Agencia Andaluza del Agua]
© de los textos:
Los autores
ISBN: 978-84-7595-256-7
Depósito legal: M-6249-2011

El Río Guadalquivir. El mar y la marisma. Sanlúcar de Barrameda / edición a cargo de Javier Rubiales Torrejón. Sevilla: Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Consejería de Turismo, Comercio y Deportes, Consejería de Cultura y Consejería de Medio Ambiente [Agencia Andaluza del Agua] 504 p.: il. fot. col. y n.; 28 cm. D.L.: M-6249-2011 --- ISBN: 978-84-7595-256-7
--

El RIO Guadalquivir. El mar y la marisma. Sanlúcar de Barrameda / edición a cargo de Javier Rubiales Torrejón. Sevilla: Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Consejería de Turismo, Comercio y Deportes, Consejería de Cultura y Consejería de Medio Ambiente [Agencia Andaluza del Agua] 504 p.: il. fot. col. y n.; 28 cm. D.L.: M-6249-2011 --- ISBN: 978-84-7595-256-7
--

1. Paisaje-Historia-Fuentes
2. Hidrología–Cuenca-Ríos y Riberas-Andalucía-España
3. Patrimonio Cultural
4. Turismo- Andalucía – España
5. Guadalquivir [Río, Cuenca]
I. Rubiales Torrejón, Javier
II. Andalucía. Junta de Andalucía

ÍNDICE

		II. EL TIEMPO-LA HISTORIA			
		EL GUADALQUIVIR: PUERTA DE ENTRADA DE CIVILIZACIONES Manuel Jesús Parodi Álvarez	109	EL ESPACIO ECONÓMICO Y SOCIAL Gonzalo Acosta Bono	237
		SANLÚCAR MEDIEVAL Miguel Ángel Ladero Quesada	119	EL PROCESO DE MODERNIZACIÓN Juan Requejo Liberal	247
		SANLÚCAR Y EL NUEVO MUNDO Juan Gil y Consuelo Varela	131	LA ARQUITECTURA PARA LA DEFENSA DE LA DESEMBOCADURA DEL GUADALQUIVIR: FUERTES, BALUARTES, PUERTOS Y OLVIDOS Federico Arévalo Rodríguez	257
		LA CASA DE MEDINA SIDONIA Y EL PASO DE LA BARRA DE SANLÚCAR (SIGLOS XVI-XVII) Luis Salas Almela	143	LA ARQUITECTURA CONVENTUAL FEMENINA Y SU INFLUENCIA EN EL NUEVO MUNDO María del Carmen Rodríguez Duarte	267
		LA CASA DE MEDINA SIDONIA Y EL COTO DE DOÑANA Manuel Granados Corona	153	LA ARQUITECTURA DE LAS BODEGAS José Manuel Aladro Prieto	277
		EL PATRIMONIO ARTÍSTICO SANLUQUEÑO Y LOS GUZMANES (1297-1645) Fernando Cruz Isidoro	161	LA ARQUITECTURA DEL VERANEO Ana María Gómez-Franzón	287
		LAS SALINAS Y LA CASA DE MEDINA SIDONIA EN LOS SIGLOS XIV-XV Liliane María Dahlman	169	LOS JARDINES EN LA FORMACIÓN DEL PAISAJE HISTÓRICO-URBANO Antonio Tejedor y Mercedes Linares Gómez del Pulgar	297
		“Verie frindlie to his maties. subjects” LA CASA DUCAL DE MEDINA SIDONIA Y LOS MERCADERES INGLESES EN LOS (SIGLOS XVI-XVII) José Ignacio Martínez Ruiz	177	CHIPIONA Y SU VINCULACIÓN CON EL GUADALQUIVIR Juan Luis Molero	307
		SANLÚCAR Y BRETAÑA Loïc Ménanteau	186	TREBUJENA. HITOS DE SU HISTORIA Diego Caro Cancela	313
		OFICIOS HISTÓRICOS Manuel Romero Tallafigo	191	IV. ACTIVIDADES HUMANAS	
		LA SANLÚCAR DE LOS MONTPENSIER María del Carmen Fernández Albéndiz	203	EL PUERTO DE BONANZA Eduardo Camacho Rueda	325
		DE PRINCIPIOS DEL SIGLO XX HASTA LOS AÑOS SETENTA Narciso Climent Buzón	213	ECONOMÍA Y SOCIEDAD AGRARIA Cristina Cruces Roldán	337
		UN ARCHIVO AL SERVICIO DE LA MEMORIA COLECTIVA EN EL IMAGINARIO VITAL DE LUISA ISABEL ÁLVAREZ DE TOLEDO. XXI DUQUESA DE MEDINA SIDONIA Liliane M ^a Dahlman	222	LOS NAVAZOS Loïc Ménanteau	348
		III. TERRITORIO Y CIUDAD		EL VINO: “SUSTANCIA PRINCIPAL” DE SANLÚCAR Javier Maldonado Rosso	353
		UNA APROXIMACIÓN AL TERRITORIO Ignacio Pozuelo Meño y José Díaz Quidiello	227	EL MUNDO DE LA MAR Juan Agudo Torrico	363
				LAS SALINAS Loïc Ménanteau	376
				“LA OTRA BANDA” M ^a Isabel Durán Salado	379
				COQUINEROS José Manuel Caballero Bonald	393
				RIACHEROS Eduardo Mendicutti	395
				V. ARTE Y LITERATURA	
				EL MUNDO LITERARIO DE SANLÚCAR Y SU ENTORNO Alberto González Troyano	397
				PINTURAS DE COSTA Y EL GUADALQUIVIR Juan Fernández Lacomba	407
				VI. TURISMO	
				TURISMO Y GUADALQUIVIR: UN ABRAZO RENTABLE Javier Baselga Lej	420
				LAS MARISMAS DE SANLÚCAR Beltrán de Ceballos	426
				PASEO POR EL PATRIMONIO MONUMENTAL Pablo Javier Pomar Rodín	434
				LOS CABALLOS DEL MAR Javier Hidalgo	444
				LA GASTRONOMÍA Y LA MANZANILLA José Carlos García Rodríguez	450
				PLAYAS Alfredo Valenzuela	460
				RETRATOS José Vicente Dorado	466
				BIBLIOGRAFÍA Y NOTAS	474
				ÍNDICE DE NOMBRES	493
				ÍNDICE DE LUGARES	498
I. PAISAJE Y NATURALEZA					
GEOHISTORIA DE LA DESEMBOCADURA DEL GUADALQUIVIR Loïc Ménanteau y Jean-René Vanney	17				
LA PUERTA DEL MAR Miguel Ángel Losada	29				
PAISAJES DE SANLÚCAR DE BARRAMEDA Juan Francisco Ojeda e Ives Lugínbühl	37				
DOÑANA Y SANLÚCAR Juan Carlos Rubio García y Vicente Fernández Mora	49				
LAS MARISMAS Francisco García Novo	55				
FLORA Y VEGETACIÓN DE LA MARISMA Pablo García Murillo y Rocío Fernández Zamudio	69				
AVES DE LA DESEMBOCADURA Y LA MARISMA Javier Hidalgo	79				
LA ZONA DE CRÍA Y ENGORDE DEL BAJO GUADALQUIVIR Carlos Fernández Delgado	89				
LA COMUNIDAD DE MACROINVERTEBRADOS DEL ESTUARIO DEL GUADALQUIVIR Enrique González Ortegón	97				



LA ARQUITECTURA PARA LA DEFENSA DE LA DESEMBOCADURA DEL GUADALQUIVIR: FUERTES, BALUAR- TES, PUERTOS Y OLVIDOS

Federico Arévalo Rodríguez

Sumergidos y olvidados bajo la eterna danza de las mareas, los restos de los barcos que se hundieron en la desembocadura del Guadalquivir durante la Carrera de Indias no están solos. Dos estructuras, ignoradas e igualmente sumergidas, esperan ser reflatadas del fondo de la memoria: el muelle de la Riza y el fuerte de San Felipe. Otras defensas cayeron desplomadas sobre la orilla y otras fueron sepultadas por las dunas o por el Barrio Bajo de Sanlúcar. Perdidas en el tiempo, para indagar sobre estas obras es necesario sumergirse en los lugares donde descansa la memoria de la arquitectura: los archivos, la planimetría antigua y los textos históricos. La desembocadura que hoy conocemos es muy distinta a aquella por la que navegaban las flotas procedentes de América. Las costas de ambas orillas han sufrido importantes movimientos y un canal artificial para barcos mercantes impide advertir los canales por los que se realizaba el paso de “la Barra”.

La rivalidad entre Cádiz y Sevilla por la pugna en acoger el monopolio del comercio de las Indias tuvo desde un principio una tercera coprotagonista, que no pudo quedar imparcial en tal confrontación y que terminó siendo la aliada más fiel de Sevilla: Sanlúcar de Barrameda. Cádiz contaba con una extensa bahía protegida de los temporales de poniente, pero carecía de las vías de comunicación adecuadas y era fácilmente asediada por corsarios. En el interior, como otras grandes ciudades europeas, Sevilla había tenido ya un papel importante desde la Edad Media y por su río habían subido ya todo tipo de embarcaciones, incluso los denominados carracones, que sirvieron de transporte a las piedras con las que se construyó su catedral gótica. Una vez terminada ésta, Sevilla se convirtió en el Puerto de Indias gracias a su río, que perdía calado debido a los sedimentos transportados por la corriente y por la gran cantidad de bajos movedizos, meandros y restos de naufragios.

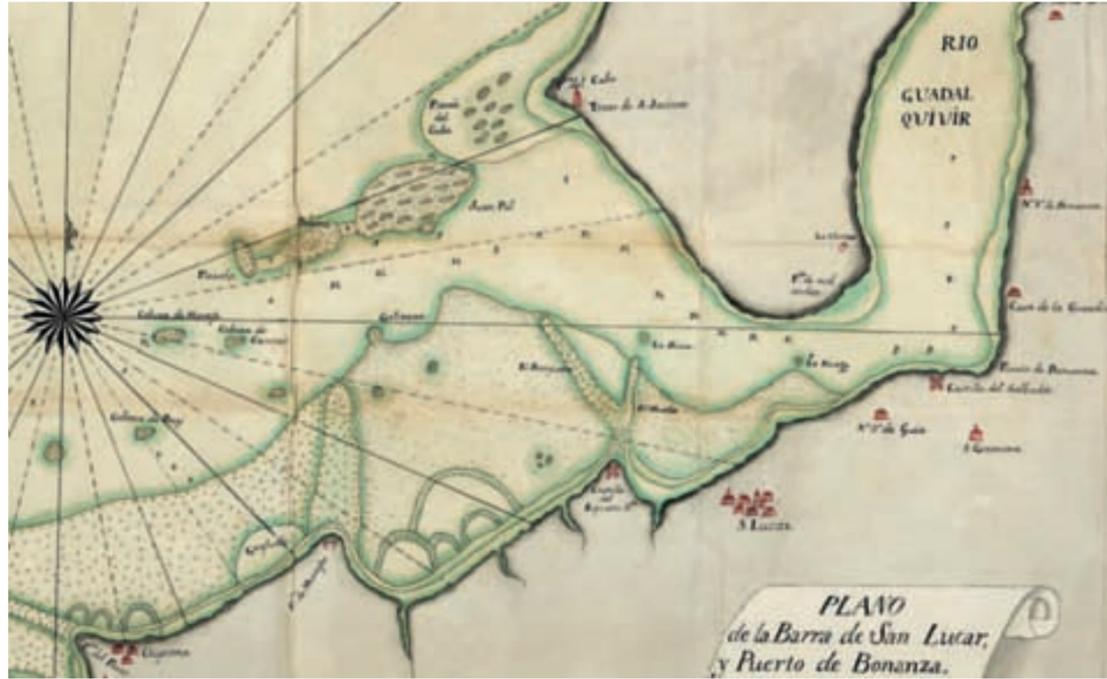
Para entender la situación de las defensas y puertos es necesario conocer la fisonomía que tenía en aquella época la desembocadura del Guadalquivir, que aparece claramente descrita en una carta redactada por Gonzalo de Córdoba, perteneciente a la Casa de Contratación, quien indica que “*El riesgo de las entradas por la barra de Sanlúcar era grande, que tenía media legua de distancia en canal torcida, donde los navíos necesitaban tomar tres movimientos diferentes, y por considerables trechos era el canal tan angosto que apenas tendría su latitud dos anchos de un navío, (...) y que consiguientemente era menester salir a las dos tercias de marea vaciente con mar bonancible de día y con viento*”². Este canal al que se refiere dicho escrito es el denominado en algunos textos como interno, rocoso³ o “del centro”⁴, contando en su trazado con tres rumbos. Existía además otro canal que se conocía como canal del Norte, actualmente recubierto por las arenas de la punta del Cabo, que discurría entre el bajo *Juan Pul* y la torre de San Jacinto.

Pero si la entrada por la desembocadura era complicada por la carga de los navíos, la salida a mar abierto no lo era menos, pues tal y como acertadamente se indica en el informe sobre la barra de Manuel García Bustamante, fechado en 1701, “*Los navíos cargados necesitaban para salir de viento por la popa y de la marea contraria*”⁵. Esta circunstancia, viento norte y marea bajando, no es excesivamente habitual, pues en los meses cálidos el viento predominante en la zona es el poniente. Estas condiciones obligaban a permanecer durante largo tiempo fondeados en Bonanza o en los Pozos de Chipiona. No es de extrañar que ante la difícil conjunción de viento, marea y visibilidad, en algunos casos era necesario el uso de

En la página de la izquierda imagen actual de la desembocadura con marea baja en la que se aprecian los restos del muelle de la Riza, popularmente también conocido en la actualidad como muelle de la Restinga
Fotografía: Curro Cassillas

Levantamiento del estado actual de la desembocadura con los restos de las estructuras existentes
Autor: Federico Arévalo
Colab. Fernando Molina León





Detalle del Plano de la barra de Sanlúcar y Puerto de Bonanza [1766] Archivo General de Simancas

galeras ⁶, como las incluidas en el cuadro de la virgen de los Navegantes realizado por Alejo Fernández y conservado en el Alcázar de Sevilla.

A principios del reinado de Felipe IV comienzan una serie de controversias sobre la conveniencia de la bahía de Cádiz frente al puerto de Sevilla debido a la peligrosidad de la desembocadura del Guadalquivir. Uno de los primeros escritos en defender a la bahía de Cádiz es el de Manuel Gaitán de Torres en un memorial que dirigió al duque de Olivares en 1626 y en el que se indicaba que en tan sólo cuatro años *“Se habían perdido en la barra siete galeones (...) y un sin número de navíos de flota y de las islas”*, por lo que sería lógico *“mandar que las flotas y galeones se cargasen en la bahía de Cádiz y volviesen a ella”*⁷. En línea contraria, de esta misma fecha es el texto conocido como *Defensorio de la barra de la ciudad de San Lucar...*, en el que se llega a afirmar que, en palabras de *“Don Joseph de Beetia, Cosmógrafo Mayor de la Casa Real de Contratación”*, es el *“mejor puerto de Europa”*⁸.

En caso de embarrancar y si el barco no llegaba a hundirse, la única opción era descargar el barco parcialmente con la intención de disminuir el calado y volver a cargarlo a la salida de la desembocadura. Es por ello por lo que además de las galeras necesarias para remolcar las embarcaciones, en Sanlúcar había un número importante *“barcos luengos”*⁹ que servían

para las labores de carga y descarga, pues era habitual que, con el fin de aliviar algo el tonelaje de los navíos, se alijase parte de su contenido al llegar a Sanlúcar. Para ello era necesario contar con un puerto, que por su situación por delante del de Sevilla, se denomina como *“antepuerto”*.

El antepuerto de Sanlúcar de Barrameda

La reina Isabel nunca había visto el mar. Fue en el puerto de Sanlúcar donde en 1477 llegaron los Reyes Católicos y la reina tuvo la ocasión de cumplir su deseo de asomarse al océano. Este puerto estaba a las faldas del actual barrio Bajo y su situación debía encontrarse entre la calle Bretones y el actual carril de San Diego, defendido por el castillo de Santiago, que estaba situado justo encima de esta zona. Contaba con sus propias atarazanas y una alcaicería, dejando reservado para el trato comercial, el lugar que actualmente ocupa la plaza del Cabildo. Al alejarse el mar, este puerto desaparece a mediados del XVII y la zona de pescadores se desplaza al puerto de La Balsa, que algunos autores lo sitúan en la zona conocida como plaza del Pradillo y que llegó a sustituir durante un tiempo al de Bonanza. En este último lugar existió un puerto desde al menos el siglo XIV, aunque el nombre con el que aparece en los textos es el de Barrameda, tal y como puede leerse en el Privilegio Real de los almogarifazgos¹⁰ de 1327.

De menor importancia fue el puerto de Zanfanejos, algo más arriba que el de Bonanza, cerca de la actual Algaida, que Velázquez Gaztelu y, por ende, Guillamas, confunden con el de Bonanza. Otro puerto era el de Alventus¹¹, en una situación intermedia entre Sanlúcar y Trebujena, cuya misión era la de embarcar vinos de Jerez¹² sin las trabas que se ponían en Sanlúcar a vinos foráneos. Por primera vez aparece mencionado en 1516 en una carta del duque don Alonso V en la que se *“Ratifica el privilegio que el duque don Juan de Medina Sidonia había concedido a los cosecheros de Jerez de la Frontera de que pudiesen embarcar sus vinos por el río Guadalquivir, usando para ello el puerto de Alventus”*¹³.

Sanlúcar termina postulándose como el antepuerto natural de Sevilla, pero sus dos fondeaderos no eran los más adecuados para el desembarco de los barcos procedentes de América. Fuera del canal de entrada del río se encontraban los *“pozos de Chipiona”*, demasiado expuesto a los temporales y al ataque de los piratas, aunque es defendido en diversos textos de la época, tal y como se puede leer en un memorial de 1743: *“A la boca de la canal de Sanlúcar, antes de entrar en sus ponderados riesgos, están los pozos de Chipiona, surgidero capaz para más de cien navíos, con ocho brazas de fondo y admirable suelo para anclar”*¹⁴. En el



interior de la desembocadura, a unos pocos kilómetros de Sanlúcar, los barcos anclaban en un fondeadero conocido como Las Horcadas¹⁵, donde la influencia de los vientos de poniente era mínima.

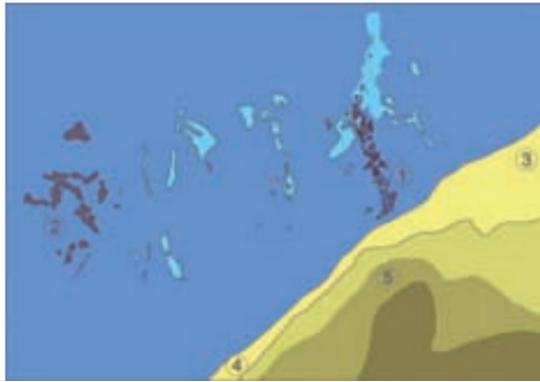
La necesidad de contar con ese antepuerto puede estar relacionada con la construcción de un muelle al pie del castillo del Espíritu Santo, cuyas obras comenzaron según proyecto del francés Antonio Bobón¹⁶ en 1688 y que nunca llegó a finalizarse del todo. El gobernador de la ciudad lo intentó terminar en 1704, pero según un informe del ingeniero Antonio de Ossorio, la base arenosa obligaba a un gasto extraordinario en la cimentación, por lo que el dinero se dedicó finalmente a reparar el sitio de la Grajuela. Conocido como muelle de la Riza, ésta es una estructura a la que no se le ha prestado atención por parte de los historiadores y que coloquialmente es conocida como *“los corrales”*, los cuales siguen siendo visibles desde la bajamar hasta la mitad de la marea.

Recogido gráficamente en diversa planimetría de la época, la primera información escrita sobre el muelle de la Riza se debe a Velázquez Gaztelu, quien en 1774 indica que antes de realizar la obra, se consultaron a los pilotos de altura, los cuales respondieron que esta obra no era necesaria¹⁷. Contaba con una *“longitud de 300 pasos y cuatro varas de ancho (...)”*

Detalle del Diseño del muelle de Rota [1614] Archivo General de Simancas

A la izquierda vista aérea con los restos del muelle de la Riza y continuación hasta la costa de Doñana Fotografía desde paramotor Juan de Dios Carrera

hasta la Torre de San Jacinto que está en la playa opuesta, dominándole a él, el fuerte del Espíritu Santo”¹⁸. Su aspecto podría asemejarse al muelle que se proyectó para la cercana localidad de Rota y consistía en una estructura que, arrancando en el saliente donde se ubicaba el castillo del Espíritu Santo y pasando por el actual bajo de la Riza, llegaba cerca de la orilla opuesta. Esta descripción cobra especial valor si se analizan los fondos de las cartas y las fotografías aéreas tomadas en la máxima bajamar, donde aparece un “rizado” en el agua en la prolongación de los restos del muelle, que permiten dibujar una hipótesis de la estructura sumergida.



Levantamiento de los restos del muelle de la Riza [1] y de cimentaciones defensivas [2] entre las playas de Sanlúcar de Barrameda [3] y La Jara [4], debajo del lugar donde estuvo el castillo del Espíritu Santo [5]
Dibujo del autor

El análisis de los textos históricos parece indicar que la intención de esta obra no está relacionada únicamente con el ataque de las embarcaciones, sino más bien con la idea de subir el nivel de las aguas de la desembocadura en una situación similar a la de una presa. El ingeniero Bobón fue acusado de haber intentado con su muelle cegar el acceso al río Guadalquivir, indicando Velázquez Gaztelu que su propuesta estaba inducida por los comerciantes de Cádiz: “Con semejante obra, muy lejos de hacer subir las aguas en el canal de la barra habían de verter hacia la contra puesta orilla”¹⁹. Esta influencia negativa sobre la profundidad de la desembocadura aparece indicada en el siguiente texto: “La arena o el barro que se ha originado ha ido criando un bajo que obliga a que esta canal tenga dos codos menos que la otra” y que “por la experiencia que en ella se hizo, se puede limpiar y darle cuanto agua sea necesaria para salir”²⁰. Según se indica en el texto, se empezó a dragar el canal con unos pontones y unas cucharas, pero como este trabajo iba por buen camino, Gaztelu indica que “Se le hizo suspender lo que con facilidad obraba y prosiguióse el muelle”, “hasta que la divina providencia con un temporal derribó lo que un extranjero con poco temor a Dios obraba para cegar el puerto del todo”²¹. Si bien la barrera levantada se mostró inútil para una de las funciones que se ideó (la de aumentar la columna de agua en la canal de navegación), su trazado permitió mejorar las condiciones como espacio de fondeo de naves entre el muelle y el puerto de Bonanza, gracias a la protección que ejercía frente a los temporales de mar abierto.

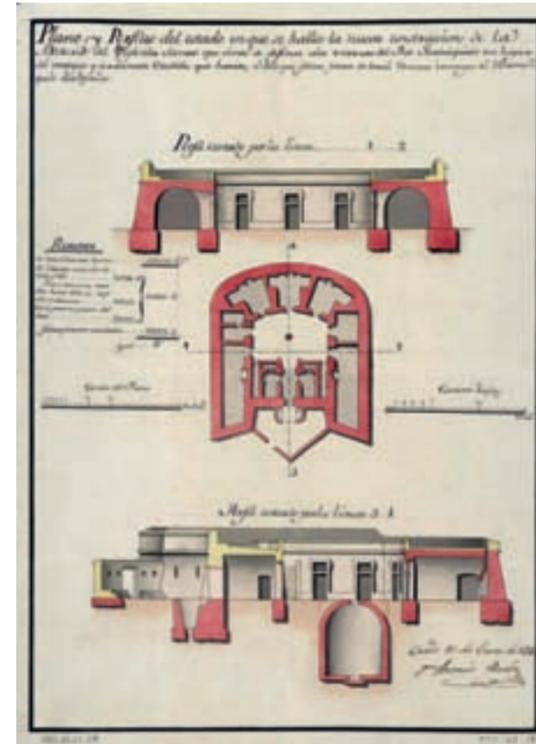
Según se deduce del informe realizado por Manuel García Bustamante en 1701, la obra de alargar el brazo del muelle en una longitud “cerca a los 450 pies” fue un rotundo fracaso, pues “estrechadas las aguas por la costa del puerto de hacia Sanlúcar, se hizo más rápida la corriente del río y vertieron a la margen contrapuesta del Coto de Doñana”²². El resultado de la obra sobre la desembocadura es lógico desde un punto de vista físico, pues la “presa” no produjo la subida del nivel de agua y sí un aumento del caudal y de la velocidad del flujo en la zona no ocupada por la construcción. El desenlace no pudo ser otro que la aparición de un gran

arenal que terminaría convirtiéndose en el Barrio Bajo de Sanlúcar en lo que se conocía como “puerto de la Foz”, por su forma curva en forma de hoz. La ocupación de Barrio Bajo comienza a finales del siglo XV, pues sabemos que en 1478 se concedió un privilegio a los habitantes de la ribera y unos años después se construyeron los conventos de Madre de Dios y de Regina Coeli, cuyos cimientos se apoyaban en lo que hasta hace bien poco era la playa. Agustín de Horozco indica en 1598 que “La mejor parte de este lugar es lo que setenta años a esta parte se ha edificado en la falda del cerro (...) pues llegaba el embate del mar y su ordinario crecer y menguar hasta tocar en la cuesta de aquel cerro”²³. A principios del siglo XVIII la ciudad terminaba en la actual calle Banda Playa, que marca el límite urbano ante el mar en aquella época y que puede apreciarse en la restitución que se incluye en este estudio, realizada partir del plano de 1725 conservado en Centro Geográfico del Ejército. Por tanto, el mayor alejamiento del mar se produce a raíz de la construcción del muelle de la Riza.

De este muelle de la Riza quedan actualmente restos emergentes en la zona más cercana a la playa de Sanlúcar, pudiéndose observar una doble alineación de piedras que responde a la técnica constructiva con la que se realizaban este tipo de estructuras. El levantamiento de los restos que emergen en la máxima bajamar, obtenidos a partir de fotografías aéreas rectificadas mediante programas informáticos, muestra dicha disposición.

Las defensas marítimas de Sanlúcar de Barrameda

Las primeras construcciones defensivas de Sanlúcar de Barrameda son anteriores al Descubrimiento y no tienen sustento en la artillería, sobresaliendo el castillo medieval situado en el Barrio Alto, con su correspondiente recinto amurallado. Esta gran estructura quedaría sin valor en la



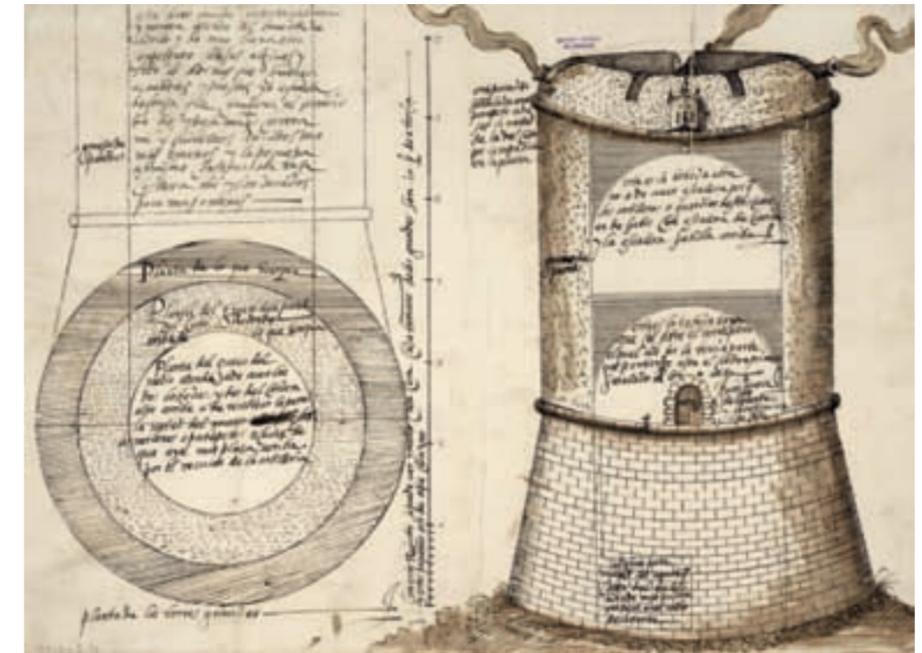
defensa de la navegación del río debido al desarrollo de la artillería y de la nueva construcción abaluartada. Con el comercio de Indias se reactiva el peligro de escuadras extranjeras y piratas berberiscos, convirtiéndose la defensa de la desembocadura del Guadalquivir en un tema de gran interés para la Corona, pues ve en ella la puerta de entrada de todo el comercio.

A principios del siglo XVI existieron diversos baluartes en la zona donde por aquel entonces se encontraba la ribera. Es el caso del denominado “baluarte del Miradero”, que debe coincidir con el conocido como “baluarte del peso”, situado en la zona donde actualmente se encuentra el convento de la Victoria, así como del “baluarte de Santo Domingo”. Según Velázquez Gaztelu, “Estos fuertes o baterías servían al resguardo de la población del barrio bajo abierto y sin murallas, y suplía de algún modo a la falta de muros, con que el duque don Juan VI intentó cercarla el año 1529 para librar a sus vecinos de los frecuentes rebatos de los moros”²⁴.

Para defender la entrada del río, se construyó una torre en el denominado pinar del “Santi Espíritu”, un lugar elevado en forma de cabo situado en el extremo Sur de la playa de Sanlúcar. En 1507 murió el duque don Juan y en el documento

donde se relacionan sus bienes, aparece el citado pinar, “con una torre en él comenzada a hacer”²⁵. En 1523 encontramos noticias que muestran que esta torre estaba en funcionamiento²⁶. Su situación a modo de atalaya sirvió durante mucho tiempo como lugar de observación y, mediante fogatas por la noche o lienzos blancos durante el día, servía de forma de comunicación con el resto de torres almenaras de la costa. Esta primera torre debió ser una torre vigía similar a las torres almenaras que más tarde se mandaron hacer por todo el litoral. Ordenadas construir por Felipe II, surgieron como un intento de que la Península quedara cercada con torres y fortalezas como si de una fortaleza inexpugnable se tratara²⁷.

En 1576 el rey ordenó a Luis Bravo de Laguna que fuese a reconocer “Lo de las torres de la costa de Andalucía”²⁸, cuya situación terminó remitiendo en una relación en la que se describían las playas desde El Puerto de Santa María hasta Sanlúcar de Barrameda. En este tiempo surgió una discusión sobre su diseño más adecuado y si debían tener o no artillería, ante el temor de que éstas cayeran en manos del enemigo. Las torres proyectadas por el ingeniero Juan Marín en 1583 para la costa de Sanlúcar de Barrameda sí contaban con artillería, ofreciéndose dos opciones²⁹ según el tamaño, a las que llama torre pequeña y torre grande, ambas con forma circular y carentes de cualquier parecido con los baluartes renacentistas. En la



A la izquierda, Plano y Perfiles del estado en que se halla la nueva construcción de la Batería del Espíritu Santo...
Antonio Barba [1770]
Archivo General de Simancas

Plano y elevación de torre grande para la costa de Sanlúcar
Juan Marín [1583]
Archivo General de Simancas



relación con estas torres nos encontramos a un arquitecto, escultor e ingeniero militar muy conocido en el ambiente sevillano, Juan de Oviedo y de la Bandera³⁹, que trabajó con Cristóbal de Rojas en diversas ocasiones. Como maestro mayor de Sevilla, Oviedo tenía entre sus obligaciones el mantenimiento de las defensas situadas en el litoral³¹.

De todas las torres construidas en el litoral onubense, algunas de las cuales pueden apreciarse en el plano de 1700 conservado en el Archivo Ducal de Medina Sidonia³², la que más nos interesa es la de San Jacinto, pues su fuego de artillería defendía la entrada del Guadalquivir. De forma circular, en su interior disponía de un espacio para los torreros y artilleros, así como de un almacén para la pólvora³⁴, pudiéndose colocar hasta cinco cañones de gran calibre en su plataforma superior. Velázquez Gaztelu indica que la torre contaba con cuatro hombres, *“dos de ellos artilleros, para el servicio de dos cañones que se mantienen en su terraplén”*. Coincidentes en el tiempo con las torres del Espíritu Santo y de San Jacinto, existió la denominada torre de Modelón, que se construyó en la punta de Montijo por el duque de Medina Sidonia en 1587. De reducidas dimensiones, se arruinó en poco tiempo, construyéndose en 1633 una fortificación en el denominado sitio de la Grajuela.

Volviendo al castillo del Espíritu Santo, en 1587 se construyó un baluarte por orden de Alonso Pérez de Guzmán (VII duque de Medina Sidonia). Tenía murallas abaluartadas y casamatas en las esquinas, contando en su interior con un patio. Su

entrada estaba situada por el Este, donde existía además un foso. Una forma aproximada de este baluarte puede deducirse de planos posteriores que se realizan para sustituir a esta fortificación cuando ya se encontraba en estado ruinoso.

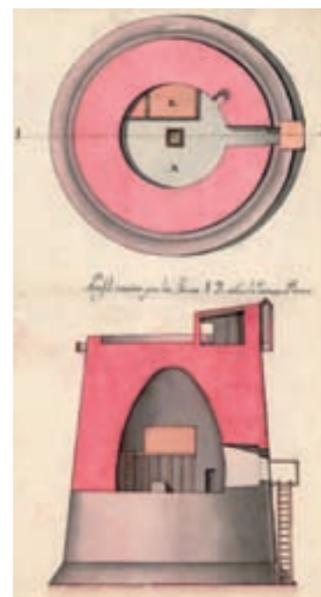
En el interior de la desembocadura, sigue existiendo actualmente el castillo de San Salvador. En época de Carlos V debió existir ya alguna construcción, pues el VII duque de Medina Sidonia mandaba levantar en 1590 unas tiendas *“junto al sitio que solía ser baluarte”*³⁶, que muy probablemente fuese una edificación de madera, según se indica en una certificación fechada en 1633 por los contadores³⁷. Tras nuevas escaramuzas en la costa gaditana, que terminaron con el ataque anglo-holandés a la ciudad de Cádiz en 1625, Fernando IV ordena al VIII duque de Medina Sidonia la reconstrucción del castillo de San Salvador. Sus trazas son de 1627 y se deben a Jusepe Gómez de Mendoza³⁸. Se conocen muchos detalles³⁹, como que la piedra utilizada procedía de la villa de Chipiona, por lo que pudo extraerse de la denominada playa de Las Canteras. De hecho, existen referencias de los embarcaderos y de los barcos que debían transportar la piedra, que era realmente una ostionera, muy porosa pero de gran dureza, que se utilizó para toda la fábrica del edificio, excepto para el enlosado, realizado con piedra de Tarifa.

Su escaso “francobordo”, utilizando para ello el símil marino, hacía de este baluarte un difícil blanco desde el agua. Además el color de la piedra lo camuflaba perfectamente en la arena. Sin embargo, los envites de los temporales terminaban sepultando periódicamente a este castillo, por lo que eran repetidas las órdenes para desenterrarlo, siendo igualmente combatido por las olas en las mareas vivas⁴⁰. También era insoponible la acción de la humedad sobre la pólvora, hasta el punto que quedó abandonada su guarnición e incluso llegaron a darse órdenes para utilizar sus materiales en el refuerzo del castillo del Espíritu Santo.

Totalmente olvidado por los historiadores se encuentra el fuerte de San Felipe, de cuya existencia sólo quedan escasas referencias bibliográficas, siendo Velázquez Gaztelu quien en 1760 da la primicia sobre su existencia y lo sitúa a una cota inferior a la del castillo del Espíritu Santo: *“El famoso muelle que se construyó en el bajo de arena que sale mucho del mar, delante del castillo del Espíritu Santo (...) estaba coronado y defendido por la parte de tierra, de un fuerte guarnecido de diez piezas de artillería gruesa, con sus casernas para los artilleros y soldados que la guardaban. Con nombre de San Felipe conocimoslo de entero por los años de 1716, ya comenzado a batir de la insuperable fuerza del mar, que le acabó de arruinar el de 1724, con que sólo duró aquel mal situado edificio, poco más de treinta años, empezando a destruirse desde el mismo instante que lo concluyeron”*⁴¹. Ante la posibilidad de con-

Detalle del proyecto de una batería en “el sitio contiguo al Castillo del Espíritu Santo” José Barnola (1755) Archivo General de Simancas

Detalle del plano de la Torre de San Jacinto al otro lado del río Guadalquivir a la orilla del mar Juan Bautista de Bussy (1748) Archivo General Militar de Madrid (IHCM)



fundir este fuerte con el castillo del Espíritu Santo, ambas fortificaciones quedan claramente diferenciadas en 1720, pues en una campaña de sondeos en el río, se indican una serie de recomendaciones entre las que se indican por separado las reparaciones necesarias en ellas⁴².

Tras su destrucción por la fuerza del mar, el material pétreo utilizado en la construcción del baluarte y del muelle siguió la suerte de las ruinas arquitectónicas, pues las piedras se reutilizaron para la fábrica de nuevas edificaciones sanluqueñas: *“Los cimientos y parte de los fragmentos de aquel muelle alcanzamos en nuestra niñez, siendo el que más resistió el Baluarte de San Felipe, acabando de destruirle el mar en los años de 1717 al 1720 y con sus fragmentos y los del muelle hemos visto reedificarse las más de las casas de Sanlúcar, único provecho que ha sacado de aquella tan decantada obra”*⁴³. Este fuerte de San Felipe puede tener dos posibles localizaciones, aunque en todo caso, siempre estaría a una cota muy inferior a la del castillo del Espíritu Santo, siguiendo así las recomendaciones de la arquitectura abaluartada. La primera posible localización concuerda con la descripción aportada por Gaztelu, así como con diversos planos que representan una fortificación en el arranque del muelle de la Riza, por debajo del castillo del Espíritu Santo.

La otra probable situación coincidiría con la zona que habitualmente es denominada en los planos de los siglos XVIII y XIX con el nombre de “banquete” o “banqueta”, siendo éste un término utilizado en arquitectura militar de la época para designar una obra de tierra o mampostería a modo de banco corrido, donde podían disponerse los soldados convenientemente parapetados. En esta zona se localizan unos restos que hasta ahora han pasado totalmente desapercibidos y que, una vez procedido al levantamiento y a su correspondiente análisis, podría tratarse del propio fuerte de San Felipe o del inicio de otra estructura defensiva que hubiese derribado el mar antes de su terminación. Su planta nos indica que podría ser una construcción abaluartada, pudiendo deberse su diseño a Cristóbal de Rojas, quien en 1596 reconoció toda la bahía de Cádiz y llegó hasta la barra de Sanlúcar, subiendo por el río hasta Sevilla. Toda esta información se pasó a un plano⁴⁵ realizado en 1597 en el que proyectó cuatro fuertes en Cádiz y, lo que más importa para este tema, dos fuertes en la entrada del Guadalquivir. En 1597 se pidió que la Casa de Contratación diese dinero para financiar los fuertes que iban a hacerse en Sanlúcar⁴⁶ y el rey dio una instrucción para que Rojas se encargara de las obras de Cádiz, sin desatender la *“fábrica de los nuevos fuertes que habían de publicarse en el río de Sevilla”*⁴⁷, que muy probablemente tendrían un diseño muy parecido al aportado por él en 1607 en uno de sus tratados⁴⁸ en los que hace referencia a la construcción de defensas dentro del mar.



Vista de la punta del Espíritu Santo en una postal de los años 20 del siglo pasado Postal: Hijos de Manuel Gascón (c. 1920) Colección Loic Ménanteau.

Una vez que la Casa de la Contratación pasara definitivamente a Cádiz en 1717, el estado en el que quedaron las defensas de la desembocadura fue acercándose cada vez más a la ruina. En 1739, la Real Junta de Fortificaciones⁴⁹ indica el mal estado en que se encontraba el castillo de San Salvador, al que denomina como “la llave de aquella barra”, pues al parecer se encontraba casi cubierto de “arena volandera” y con tan sólo dos cañones en funcionamiento de los nueve que tenía.

Por un informe⁵⁰ de 1737 podemos deducir que el castillo del Espíritu Santo estaba casi ruinoso en esta fecha, aunque seguía estando en pie. En 1752 hubo un proyecto para realizar una batería en el lugar donde estaba el castillo, pues debido al efecto de los embates del mar en la base del cantil, se había caído el paredón que sostenía al foso, por lo que hubo que desplazar la artillería. Esta situación se agravó en el invierno, pues

Imagen de la punta del Espíritu Santo en la actualidad Fotografía: Curro Cassillas





LA ARQUITECTURA CONVENTUAL FEMENINA Y SU INFLUENCIA EN EL NUEVO MUNDO

M^a del Carmen Rodríguez Duarte

Fotografías: José Morón

Introducción

Sanlúcar de Barrameda, situada en la desembocadura del Guadalquivir, fue ciudad señorial desde fines del siglo XIII hasta mediados del XVII. En 1297, el rey castellano Fernando IV le entregó la villa a don Alonso Pérez de Guzmán “el Bueno”, como recompensa por el gesto heroico protagonizado en la defensa de Tarifa!. Los herederos de este primer señor de Sanlúcar recibirán otra serie de honores y títulos, entre ellos el de condes de Niebla y duques de Medina Sidonia. En 1645 la ciudad pasó a depender de la Corona, cuando el IX duque don Gaspar fue acusado de querer hacerse independiente, siguiendo el ejemplo de su cuñado Juan de Braganza en Portugal. La vinculación con los duques fue fundamental para la vida sanluqueña, pues, al establecer en ella la capital de todos sus estados, le imprimieron un sello particular como ciudad de señorío. Los duques se convirtieron en sus mecenas y protectores, propiciando el desarrollo de la población a todos los niveles: económico, social, cultural... Además patrocinaron y costearon la mayor parte de sus edificaciones, tanto civiles como religiosas.

La época de máximo esplendor de la ciudad coincide con los años de la expansión castellana por el Atlántico, a raíz del Descubrimiento, convirtiéndose Sanlúcar, gracias a su privilegiada situación geográfica, en paso obligado en la ruta hacia el Nuevo Mundo (como puerta de América y antepuerto de Sevilla). Así será centro de una activa vida comercial, continuación de la que habían mantenido los sanluqueños durante la Baja Edad Media, a través del Mediterráneo con Berbería y ciudades italianas, y por el Atlántico con las ciudades hanseáticas del norte de Europa. Tanto la documentación conservada en el Archivo Ducal como las noticias contenidas en escritores coetáneos, así lo corroboran. Recordemos los escritos del fraile dominico fray Pedro Beltrán, el cual en su obra “*La Charidad Guzmaná*”, se refiere al desarrollo comercial de Sanlúcar en estos términos:



*“Aqueste puerto opulento...es la garganta de España
Por donde le entra el sustento
En la boca que es su orilla
Se parte corta i amasa
I en una i otra varquilla
Luego al estómago pasa
Que es la espaciosa Sevilla”.*

Y, efectivamente, Sanlúcar, unida a Sevilla a través del Río Grande como si de un cordón umbilical se tratara, desempeñó un papel fundamental en el comercio con América. La ciudad, como un poderoso imán, ejerció una irresistible atracción sobre comerciantes y mercaderes de las más diversas naciones, que encontraron en ella las condiciones más favorables para el desenvolvimiento de sus actividades mercantiles: bretones, flamencos, portugueses, ingleses, italianos...todos contribuyeron con su presencia a darle un aire cosmopolita a Sanlúcar durante los siglos XV, XVI y XVII. Pues bien, en esta ciudad cosmopolita y mercantil van a dejar sentir su presencia las primeras comunidades religiosas tras ser reconquistada por Alfonso X en 1264. Presencia que se acrecentará desde el momento en que se asume como prioritaria la evangelización del Nuevo Mundo. Sanlúcar, igual que para conquistadores y comerciantes, se convertirá en plataforma y puerto de embar-

Los duques de Medina Sidonia fueron mecenas y protectores, patrocinando y costeando buena parte de las edificaciones conventuales de Sanlúcar. En la página de la izquierda, interior de la clausura del convento de clarisas de Regina Coeli. A la izquierda, pintura titulada *Genealogía de los Guzmanes*
Óleo sobre lienzo. Francisco Juanete [1612]
Santuario de Ntra. Sra. de la Caridad