

## EL DISCURSO DEL CONDE DE VILLALCÁZAR SOBRE LA BARRA DE SANLÚCAR. 1675

*Fernando Serrano Mangas*  
(Universidad de Extremadura)

Si hay algún documento que extracte los avatares del tramo más trascendental de la historia de Sanlúcar, es este "Discurso" de Juan Domingo de Echeverri que se conserva en el Museo Naval de Madrid (1).

Su autor, la máxima autoridad en cuestiones navales de la España de Carlos II, perteneció a una familia con tradición marinera. Su padre, Domingo de Echeverri, ostentó el cargo de superintendente de fábricas y plantíos de Guipúzcoa; dos de sus hermanos, Juan (1609-1662) y Jacinto Antonio (1625-1673) llevaron a su cargo Armadas y Flotas de las Indias, lo mismo que nuestro personaje.

Del primero, Juan, nos queda otro interesantísimo discurso sobre marina y galeones que Veitia y Linage reprodujo, casi íntegro, en su soberbia obra (2). Del segundo, Jacinto Antonio, sabemos que también gozó de la estima y admiración de Veitia que, en 1673, poco antes de morir el vasco, le escribía diciéndole que *lo primero es que Vm. se recobre en su salud, y cierto que teniéndola le debemos suplicar sus servidores que no defraude a la nación española de la gloria que le podría resultar de ver reducida a ciencia inteligible y preceptos ciertos y con demostraciones matemáticas la arquitectura naval y creo firmemente, sin pasión, que ninguno en toda España puede igualar a Vm. en esto* (3).

Juan Domingo, que vino al mundo en 1662 en Pasajes, entregó el "Discurso" que a continuación exponemos, en 1675, a Veitia, coincidiendo con uno de los momentos álgidos de la enconada disputa sobre si los

(1) Discurso del Conde de Villalcázar sobre la barra de Sanlúcar, 1675. M.N.M. Mss, 44 bis, doc. 37.

(2) Veitia y Linage, José: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla, 1672. (Reedición facsimil del Ministerio de Hacienda, Madrid, 1981). Lib. II, cap. XIV, par. 28. Una copia del discurso original se halla en M.N.M. Mss, 83, doc. 40.

(3) Veitia a Jacinto Antonio de Echeverri. Sevilla, 28 de Febrero de 1673. M.N.M. Mss, 49 bis. doc. 72.

Galeones y Flotas debían de remontar el Guadalquivir hasta Sevilla o si, por el contrario, debían amarrar en Cádiz. La cuestión, como es sabido, se saldaría definitivamente cinco años después, en 1680, con el traslado de la cabecera de estas formaciones a la plaza gaditana.

Pero el "Discurso" de Juan Domingo de Echeverri, Conde de Villalcázar y Marqués de Villarrubia -éste último título desde 1673, en que falleció su hermano Jacinto Antonio- no se limita sólo a una simple descripción de la barra de Sanlúcar, sino que deja al descubierto los intentos de la Casa de la Contratación por evitar el auge de Cádiz, nos proporciona una relación de los desastres acaecidos sobre la desembocadura del antiguo Betis desde 1622 hasta 1668, nos informa del profundo cambio observado en la técnica y tonelaje de los galeones del tráfico americano (4), e incluso nos desvela como nació el barrio sanluqueño denominado "La Balsa" gracias a la plata robada después de producirse un memorable naufragio. Es, en fin, un precioso testimonio del inicio del esplendor gaditano y el oscurecimiento de Sanlúcar y Sevilla, con la barra como telón de fondo. Es la manifestación de un cualificado testigo, con intereses en los negocios indianos, que sufrió en sus propias carnes el desasosiego de atravesar la barra de Sanlúcar y oyó contar a sus padres, hermanos y amigos -también generales y almirantes- la estela de muerte y ruina que aquellas barreras arenosas trajeron consigo durante medio siglo.

La redacción es farragosa y algunas palabras nos han resultado indescifrables, de ahí el hueco que aplicamos, pero la calidad de la información es inmejorable.

Las notas del texto son nuestras.

#### Discurso del Conde Villalcázar sobre la barra de Sanlúcar

"Mándeme V. le informe, aunque sea por mayor, lo que siento de la barra de Sanlúcar y lo que he observado en ella. Mi obediencia y corta inteligencia han disputado sobre la ejecución y puede creerme que si este papel hubiera de parar en otras manos que las de V., que sabrá separar, con su prudente inteligencia, si hay algo bueno de lo malo, hubiera perdido más la otra parte. Con toda esta desconfianza entro a noticiar a V. y no me cuesta poco confesar he titubeado o dudado al obsequio que debo a V."

"La materia es grande y de muchos cabos. Especificarlos necesita de más frescas especies de las que yo puedo tener después de tantos años que vivo retirado sin esperanzas de tener empleo en la mar, además de que en un mes y más que asistí en Sanlúcar el año de 66 sin poder sacar mi Capitana para la barra, el ministro de la Casa de la Contratación que asistía al despacho de la Flota no me permitió la sondase, antes me embarazó. Riguroso fue el precepto y no he podido hallar otra razón para él, sino que la causa sea por arcana de las reservadas por la razón del Estado o que el ministro no supo lo que me embarazaba porque inteligencia que la saben tantos pilotos de la barra no de muchas obligaciones, y algunos ni de buenas costumbres, negándomela a mí con las mías fiándome una Flota y su tesoro, no hallo fundamento para discurrir de esta manera".

(4) Sobre la técnica y construcción naval puede consultarse nuestro trabajo *Los Galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*. Sevilla, 1985.



Galeones del siglo XVII

"Con lo referido ya conocerá V. no le podré informar como marinero, siendo lo más necesario para el conocimiento de la barra de Sanlúcar, ni con la precisión y la realidad que pide materia de tantas consecuencias porque no tengo de hablar ni discurrir de la barra de San Julián de Musqui, cursada sólo de benaqueros que transportan bena o metal para hierro y valen seis arrobas real, sino de donde se han de abrigar y asegurar, después de viaje tan largo y peligroso, bajeles los más poderosos y ricos que naveguen la mar".

"De muchos interesados ha sido controvertida esta disputa. El rey y su Consejo, con lo que le notician, desea su real servicio y conveniencias de sus vasallos y monarquías; Sevilla la comodidad de la conducción, por el río, de plata y frutos a sus casas y almacenes y otras conveniencias que no se expresan, empero, como arriesgan el todo y ven palpables las desgracias continuadas de tantos años, témplese los derechos y no son los que más defienden la materia. Los acérrimos en esta contienda son Cádiz y Sanlúcar, ciudades que se mantienen con la comunicación de las Indias y cada una desea el comercio cerca de

su casa y es cierto que de la corrupción de Sanlúcar ha salido regenerada Cádiz. En esto no hay duda; en lo que puede haber es en el juicio de qué es lo más conveniente al real servicio en que Sanlúcar sea pópulos o Cádiz presidio y llave de toda la Andalucía y puerto más cómodo para las Armadas".

"De la misma causa resulta otro litigio entre los ministros de la Contratación y los cabos que mandan esta Armada y bajeles de las Indias y la causa no es de este discurso; y desde luego me atreviera a ajustarles que alternen los viajes ministros y cabos, sustituyéndose en el puerto unos a los otros y todos se adiestrarian en el gobierno político y marítimo y con una misma ciencia, los sentimientos, pasión y conformes".

"Todos alegan en su defensa lo que parece convenir al intento sea o no razón y pierden el pleito los cabos y Sanlúcar con ser unos de otros contrarios, y la causa una que es no entrar por la barra. Véase esta verdad en lo despoblado de la ciudad, en las prisiones, destierros y condenaciones de los cabos, en la opulencia y riqueza de Cádiz y medros de los ministros de la Casa".

"Mucho me alargo en lo que importa poco, no faltándome el conocimiento que V. es persona embarazada y que tan honestamente, y en beneficio de todos, emplea las horas, no obstante no hartaré el hilo de mi discurso o

[ ] mi papel no ha de ejecutar a V. que forzosamente le hay de [legar] todo ni parte, sino lo que le pareciese convenir y adelantar irá señalado a la margen: "barra", para que V. no trabaje en buscar lo que me parece del caso y aquí referiré algunos informes de los ministros de la Casa y defensa que podían hacer los cabos. Puede ser convenga a V. tener estas noticias".

Carta de la Casa al Rey, nuestro Señor.

Señor:

*El secretario don Juan del Solar en carta de 20 del pasado nos dice que V. Majestad se sirvió de remitir al Consejo un decreto en que ordena confiera con él particularmente sobre las conveniencias que resultan de que los Galeones entren en Sanlúcar y no en Cádiz y que sobre esto se consulte a V. Majestad lo que se ofreciere y pareciere y que, entre tanto que se quedan mirando y reconociendo los papeles que puede haber tocantes a esta materia, todavía acordó el Consejo nos dijese que para poder responder a V. Majestad con más individualidad reconozcamos desde qué tiempos a esta parte han dejado de entrar los Galeones en Sanlúcar y por qué causas y qué órdenes presidieron para ello, y si antes se daban algunas a los Galeones para que lo hiciesen, informando sobre todo muy particularmente, remitiendo copias de los despachos, ordenanzas e instrucciones que pudiesen conducir al intento, disponiendo con toda brevedad por lo que pide la materia. Habiendo reconocido (para ejecutar lo que por dicha carta se nos manda) los libros y papeles que conducen a la noticia que el Consejo desea tener, como quiera de las conveniencias o inconvenientes de salir Galeones y Flotas de Sanlúcar y volver a entrar en aquel puerto hoy ha sido tan repetidamente contravenido desde que se dio principio a las arribadas de Cádiz, no hallamos que el haber entrado allí los Galeones y las Capitanas y Almirantas de Flota hayan sido en virtud de órdenes de V. Majestad, sino por tolerancia del abuso que la codicia de los fabricantes y de los cabos introdujo, excediendo los unos en la fábrica por hallar mayor interés en eso y disculpando los otros con ella la entrada en Cádiz.*

"Lo que por esta orden se pedía a la Casa era que reconociese de qué tiempo habían dejado de entrar los Galeones en Sanlúcar y por qué causas y qué órdenes precedieron para ello, y sólo dan por única y principal de la entrada en Cádiz la tolerancia del abuso que la codicia de los fabricantes y los cabos introdujo y es de ponderar que todos los bajeles grandes que han servido en la Carrera han sido propios de su Majestad, que se fabricaron para la Armada del océano y no para Galeones y por no haber otros pasaron al de las Indias, interviniendo en ello la misma Casa, como el año de 35 sirvió el Galeón *San Marcos*, de 900 toneladas por Almiranta de Galeones y *Nuestra Señora de Regla*, siendo mucho menor, lo escogió el señor don Carlos de Ibarra para su Capitana; y los años de 36, 37 y 38 la misma Almiranta y por Capitana el Galeón *San Mateo*, de la misma fábrica; y mejor el de 40, el mismo *San Marcos* por Capitana; y al de 43 hasta 53, *San Felipe*, de fábrica portuguesa, con 1.080 toneladas; y el de 55, *San José y las Maravillas*, del mismo porte con poca diferencia; y el de 58 hasta el de 62, el mismo *San José* y por Almiranta *Santa Teresa*, que sirvió de Capitana en la Armada del Océano.

"Los demás bajeles que han navegado en la Carrera de este tiempo han sido medianos y algunos tan pequeños que [ ] no sirvieron de bulto, sino de ancho número. En el puerto de Pasajes se está fabricando un

bajel por orden del Consejo Real de las Indias para Capitana de Galeones y han asegurado será del mismo porte de los grandes que hemos referido y podía ser que la malicia atribuya la causa de su exceso a la codicia del cabo que la manejare". (5).

"Muy al principio de la comunicación de las Indias se conocieron los inconvenientes de la entrada en Sanlúcar. El comercio pidió a la Señora Reina doña Juana derogación de la Ordenanza que vedaba el que ningún bajel de Indias navegase sin tomar registro en Sevilla y fue servida de concederlo así, despachando Cédula en Valladolid a 15 de Mayo de 1509, refrendada por Lope de Conchillos".

"El año de 622 se perdió a la salida de la barra la Capitana del Marqués de Cadereyta y un galeón de 500 toneladas del señor Francisco Díaz Pimienta, y tocaron otros dos que no pudieron seguir el viaje y la Junta de Guerra de Indias hizo consulta a Su Majestad y fue servido mandar que a la vuelta entrase en Cádiz".

"El año de 23, saliendo los Galeones a media carga para recibirla fuera, tocaron algunos galeones y les cargó el tiempo por Noroeste, de manera que los obligó ir a Gibraltar, que si fuera por el Sur ninguno se escaparía".

"El de 26 vinieron juntos Galeones y Flotas, unos fueron a Cádiz otros a Sanlúcar. De estos, seis navíos mercantes tocaron en la barra, perdiendo timones y la Almiranta de Galeones, que era de Eugenio Delgado, estuvo varada veinte y cuatro horas y Su Majestad mandó despachar su Real Cédula para pudiese entrar en Cádiz y el mismo privilegio tuvo otro galeón del Señor Francisco Díaz Pimienta".

"El de 27 vino un galeón nuevo de Santo Domingo de Pedro Enriquez de Almeida para que sirviese de Capitana de Galeones y habiendo entrado en Cádiz, la Casa de la Contratación mandó fuese a Sanlúcar, y habiendo alijado la mitad de la carga no bastó para que no se perdiese en la barra".

"El año de 29, el Señor General Tomás de Larraspuru envió adelante el patache y se perdió en la barra, y a la entrada de los demás estuvieron varados tres galeones y dos navíos mercantes, *El Rosario, San Francisco, La Natividad, La Teresa, La Vizcaína Grande y San Juan el Feo*, éste salió sin timón y *La Vizcaína* pagó por los demás".

"El de 30, el mismo General, habiéndose levado con su Armada para salir por la barra, no pudo ni en ciento y cinco días que solicitó ejecutarlo y cuando lo consiguió fue a costa de estar varada la Capitana *Santa Teresa* del Señor Francisco Díaz Pimienta, o de su fábrica, y salió dejando veinte y dos codos de quilla, que se reconoció en Cartagena al dar la carena".

(5) Sobre el fenómeno de la utilización de los navíos de la Armada del Mar Océano para transportar la plata americana y dar escolta a las flotas mercan puede verse el apartado *el papel de la Armada del Océano* del capítulo I de nuestra tesis doctoral *Armadas y Flotas de la plata, 1620-1648*, en prensa en el Banco de España.

G<sup>o</sup>leones del siglo XVII

"El de 33, *La Serena*, navío mercante, tocó en la barra y salió anegada y en llegar a Bonanza se te a pique".

"El año de 641 se perdió en la barra la Capitana de Flota de la Nueva España del cargo del Almirante Juan de Campos (cada año tomarán los barqueros de Sanlúcar otro agosto en sucesos como éste, porque de esta desgracia resultó el aumento de la ciudad en un barrio entero que llaman "*La Balsa*". Este debió de ser el punto de su auge, porque desde entonces empezó a declinar y la compañía de Flota que ofreció el Duque de Medina Sidonia a Juan de Campos para su hijo no tuvo cumplimiento)" (6).

"El General don Juan de Urbina, con la Armada de Barlovento, estuvo noventa días sin poder salir por la barra y tuvo necesidad de segunda provisión de bastimentos".

"El año de 64 la Flota de don Nicolás de Córdoba tardó en salir por la barra muchos días y al cabo, si las galeras no hubieran remolcado a algunos bajeles, no podrían haber seguido a su Capitana".

"El de 65, el Señor don Manuel de Bañuelos alijó en el pozo de Chipiona su Capitana, y a la entrada raspó con la quilla en una piedra y, aunque lo quisieron encubrir, en la primera carena se le reconoció el contacto en lo contuso de la quilla y en un perno gambado".

"El de 66, el Conde de Villalcázar, con la misma Capitana, estuvo más de un mes sin poder salir. Conseguido a 10 de Julio, y al día 14 ventó por el Noroeste no más que fresco, de manera que no dejaban de [ ]

(6) El naufragio de la Capitana de Juan de Campos a fines de 1641 produjo gran conmoción en los ambientes mercantiles y financieros. Parece ser que parte de la población de Sanlúcar acudió con barcas al lugar del siniestro y robó buena parte del tesoro que transportaba el galeón. El dinero recuperado oficialmente equivalía al que venía registrado, sin embargo, Juan de Campos extrajo una cantidad mucho mayor que pertenecía a gentes que le entregaron plata en confianza, es decir, de contrabando. Estas personas denunciaron poco después que Campos *no les ha querido pagar dichas confianzas y se ha alzado con ellas, siendo así que antes y después del naufragio puso en cobro y sacó sumas grandes de barras y reales con que se ha quedada y pagado sólo a los que ha querido*. (D. Juan de Góngora a S.M. Sevilla, 7 de Octubre de 1642. A.G.I. Indiferente 2.557).

Los intentos de bucear los restos de la Capitana se sucedieron en todo lo que quedaba de siglo. En 1684, el Piloto Mayor de la Armada de la Carrera de Indias decía que *respecto de haber estado el casco de la Capitana más de 30 años arriba de Bonanza, frontero de las primeras salinas, que dista una legua de Sanlúcar, lo tengo por materia desesperada* (Parecer de Gaspar de Palacios. Cádiz, 2 de Julio de 1684. A.G.I. Indiferente 2.699).

los barcos luengos de una parte a otra. No obstante , a la Almiranta le salió un cable nuevo sevillano y la Capitana Barró gran techo; no son bajeles españoles a propósito para subsistir sobre el anda en sus costas".

"El año de 68 la Almiranta del Señor Príncipe de Montesarcho tocó a la entrada y el galeón de don Martín de Tellería estuvo varado y fue menester alijarle y que fuese en navío de primer viaje y fábrica con fortificaciones como para galeón y no obstante salió lastimado".

"Este mismo año, en la Flota de don Enrique Enríquez, un navío mercante de don Luis de Soto Valderra ma tocó a la salida y de manera que se lastimó, que sin otro achaque se fue a pique en la aguada de Puerto Rico".

"Otros sucesos de éstos había tenido en la barra de Sanlúcar en bajeles de las Indias y en otros que no han llegado a mis noticias, ni los cabos han dejado de hacer sus diligencias para excusar estas desgracias continuando con las entradas en Sanlúcar. El Señor don Antonio de Oquendo y el Señor Tomás de Larraspuru fabricaron bajeles para el intento de poco puntal y con exceso de plan y para lo mismo el general don Antonio de Ribera; todos tres vasos salieron defectuosos. Rara vez se concilian en un sujeto marinero y fabricante" (7).

"Todos estos sucesos, con desgracias tan repetidas, están pidiendo el remedio y nosotros que habíamos de aplicarle cada uno por su parte en lo que sabemos y es de nuestra profesión, remitimos la defensa [u ofensa que es más cierto] a voces [que escuchan y no explican] que este debe ser el único pleito donde ninguno tiene razón. Ministro había de presunción que aseguraba por menos inconvenientes el que se perdiese un galeón cada vez que entrasen, que no lo excusasen por esta causa. Agria es esta proposición y más cuando pasaba el discurso tan de raya de lo justo y que de la pérdida del galeón se sacaba conveniencias no se puede decir para quién. Equivocarse por decir para los barqueros de Sanlúcar que de ministro tan serio y de inteligencia no se puede presumir otra cosa".

"Yo llegué con mi Flota sobre la Broa a hora que fue forzoso esperar a otro día para entrar en la barra y en él se acercaba el término que nos ofrecía la marea y aún temía pasase en disputar [ocasionadas del miedo] destera [sic] el viento largo o escaso; consideraba, a breve detención, pasar otra noche en paraje tan peligroso y que al otro día era cierto habría menos agua en la barra porque van en disminución y dudoso en que el viento fuese más largo. Los ministros de la Casa estaban en mi Capitana con sus jefes y yo, arrastrado de mi celo al real servicio, sin atender a ninguna razón política, les propuse, extrajudicialmente, los inconvenientes que podía haber de la tardanza, y más en tiempo de guerra con franceses que me había costado el conducir el tesoro a aquel paraje, pasando por tantos riesgos, la cuenta estrecha que me tomarían si no se conseguía el fin que deseábamos todos y así me parecía convenir se alijasen la Capitana y Almiranta para que siquiera se asegurase lo más precioso. Todos se miraron unos a otros porque la materia no era para menos y la suspensión me pareció conseguida y a

(7) De los navíos referidos, el construido por Larraspuru alcanzó fama en la Carrera de Indias por su bondad. Se le conocía por el familiar nombre de *La Marimorena* y se botó en 1631.

uno de los ministros, que pareció lo mismo, interrumpió así y el crédito de la barra mudaron todos el semblante porque todos veneraban los dictámenes del sujeto, que era el primer móvil que blandamente arrastraba al sol y a los demás planetas y con razón porque tienen en todo muy acertado el gusto y noticias particularísimas, aunque en lo que no es de su profesión puede ser que V. encuentre con el sujeto y le conoce por las señales. Advertí en tal mudanza y estaba cierto no ser materia desesperada seguir su parecer y que de la oposición podían resultar otros inconvenientes (porque destempladas las cuentas, todo es disonancia) [ ] y para sosegar a algunos del comercio que se hallaron presentes aseguré con mi cabeza no tocaría la Capitana con ser la misma de don Manuel de Bañuelos como no la sacasen de las mareas. Dios mejoró las cosas dándome el premio de mi buen celo con haber convencido a los pilotos, en el viento bastantemente largo y di la prueba en haber entrado sin lesión aquella misma tarde. He referido a V. estos dos casos para que conozca como defienden esta disputa aún los discretos y de primer clase en el celo del real servicio y no haga disonancia a V. lo que han de proponer los interesados de una y otra parte sin razón ni fundamento".

"A tres puntos principales se puede reducir, en general, todo lo que hemos referido. El primero, conveniencias del hacienda; y sin disputa en el río los aprestos y conducciones de pertrechos y demás géneros serían a menos costa, así de ida como de vuelta".

"El segundo, a extravíos de plata y frutos. Éstos, sin duda, serán iguales en Sanlúcar que en Cádiz porque su primera causa está en el retorno que se ha de remitir de lo que viene de reinos extraños. Y la disposición del sitio y la del lugar y guardas no le pueden asegurar a Sanlúcar sus muchas puertas, sí a Cádiz solas dos. La frecuencia y la experiencia ha mostrado que el año que más ministros se han empleado más segura ha corrido la plata, fiándola el cuidado y el recelo de los mismos que la guardan, que sus conveniencias libran en el regalo que solicitan. Y con la misma diligencia es más fácil que la plata y frutos se transporten río abajo que río arriba viendo el corto precio de 68 reales y medio (cuartillo más o menos) que vale el marco de plata en Sevilla a buscar el de 72, 73 y aún 74 en las orillas. Rara vez llegarán los Galeones y Flotas sobre la barra de Sanlúcar que el tiempo no les obligue a estar fuera algunos días, con que tienen comodidad de fondear a los navíos extranjeros que de ordinario aguardan fuera en la Broa y más en tiempo que esperan esta cosecha".

"El tercer punto es de la seguridad del tesoro. Las ventajas que para la entrada hace Cádiz a Sanlúcar al contrario, una vez entrado, las que Sanlúcar hace a Cádiz no hay que discurrir, sino en que la entrada en Sanlúcar no sea desesperada. Dos son las condiciones que pide: calidad de los navíos y del tiempo. De los navíos, siendo en su parte medianos y por su buena disposición demanden poca agua, plantando bastante artillería para la defensa; y del tiempo, siendo verano; y conseguido ésto no es materia desesperada. Note V. mi bajel y hallará diferencia en lo sumergido a los que hoy se fabrican. Antiguamente parece, por las Ordenanzas de la Casa y derroteros de la navegación [ ] salían de España a fines de Septiembre o primeros de Octubre para tierra firme y volvían con menos prisas que ahora van de verano y con estos tiempos se podían juntar con las Flotas de Nueva España que suelen salir de Veracruz desde mediado Abril a principios de Mayo. De esta manera, todo era felicidad. Mudóse el tiempo, modáronse los bajeles a mayores, por no haber otros, y mudáronse los sucesos y los escarmientos abrieron puerta en Cádiz".



"Barra".

"Alguna vez habíamos de llegar a la barra (en ella es lo más peligroso). Ignorancia sería quererla definir cuando hablo con V. si este papel no pudiese mudar dueño que no tuviese esta inteligencia. Barra es una porción de arena movediza sobre la superficie del suelo o fondo en la sección o principio de la pugna del mar con su flujo y el río con la corriente que, embarazándose uno a otro el movimiento en la suspensión de [ contrarios buscar las arenas movedizas como más graves descenso en su centro y forman el banco y estas barras; y sucede mudarse de una parte a otra y crecer más en fondo o menos, según el impulso o disposición de la corriente; y algunas tienen otras disposiciones particulares. Las de Sanlúcar son las que buscamos".

"Lo primero que viene a los ojos son las tardanzas en las salidas de las Armadas y Flotas y es más sensible en estas que navegan a la Nueva España, empezando su viaje por San Juan para terminarle en la Veracruz antes que entren los Nortes y por poca dilación se puede malograr. En mí casi estuvo practicado el suceso porque hubo orden para que navegasen mi Almiranta (que estaba en el pozo de Chiclana) y el patache de los azogues, bulas y papel sellado; que esperar a más tarde sería desesperación".

"Vemos el defecto y no buscamos la causa, dice a V. lo que siento:

1. Que siendo la costa de Sanlúcar situada del Este al Oeste, los terrales que arroja la tierra, con la fresca de la noche y la mañana, han de ser Nortes con poca diferencia, algunas veces escasos no llegando y otras largos pasando hacia el Nordeste, más o menos, y saliendo la salida hacia el poniente mudando rumbos por lo tortuoso de la canal; y rara vez es largo el terral.

2. El viento del Este [a quien llaman levante] es el más a propósito para la salida, muchas veces [ ventando en la bahía de Cádiz y no llega al río y si el viento es tan [manta] como suele de ordinario, ni es tan a propósito para desamarrarse ni navegar tan veloz por angosto canal.

3. Es menester que concurren viento a propósito, marea y de aguas vivas y que sea de día claro para que se vean las marcas; y no es fácil se concilien todas estas cosas, porque si se ha de esperar terral ha de ser la marea de la mañana y las mayores son en las conjunciones y plenilunios y es pleamar a las tres y no ha amanecido al otro día cuatro quintos más tarde y aún es temprano; el que sigue y el otro serán a mejor hora si es verano y entonces las aguas van de caída, con que en quince días pocos son los que pueden salir navíos grandes cargados con el viento terral y se espera al Este bonanza para aprovecharse de la marea de la tarde y este viento no es seguro le haya en todos los tiempos".

"De estas detenciones se suelen originar las pérdidas si no se sale como se sigue el fin. Temen la tardanza y se atropella sin esperar tiempo conveniente. La barra de Orio es en esta provincia tenida por muy peligrosa. Muchos barcos han experimentado su acuímonía a la entrada porque no pueden subsistir fuera con mal tiempo. En su río se fabrican bajeles gruesos y ahora el último la Capitana Real del porte crecido. No hay memoria en los hombres se haya perdido alguno a la salida porque juzgan a lo seguro, esperando sin temer la tardanza".

"Otro riesgo es evidente en la salida. La barra tiene largo el término del peligro. Empieza con la Risa y la Risetá, dos bajos o restingas que forman el principio de la Canal, quedando el uno por babor y el otro por estribor. No son peligrosos porque se dejan ver y sirven de baliza a los bajeles. Luego sigue el Pozo del Bananal con más agua y atención donde, si saliendo un navío que pesca poca agua y en aguas muertas y le escasease el viento al embestir el banco, puede dar fondo en él y esperar otro día, pero en aguas vivas, que descarna la mar mucho en la bajamar, quedaría en seco. Después del banco deben de estar otros bajos o peñas que llaman de Cabezuela, las Tres Piedras, el Picacho, Juan Pul y la Galonera. No puedo decir a V. su situación porque no son patentes y sólo quien le ha sondeado puede hallar sus parajes. Lo que yo puedo asegurar es que en todo este distrito (que tiene más de una legua) si calma el terral, aunque entre el viento moreno, de necesidad se ha de dar fondo porque la angostura de la canal no permite hacer [ ] **boga para** [ ] adentro y bajando la marea quedará en seco el bajel".

"Para la entrada sirven los vientos morenos, que cursan más este paraje y son más firmes que los terrales y convienen bien con las mareas de la tarde. El sitio es el mismo para entrar que para salir y algunos riesgos comunes a ambas estaciones. Y otros particulares acordé una: no discurremos sobre hacer noche o muchas fuera, y más en invierno y expliquemos las dificultades que nos pueden ocurrir: 1 o. El que sean aguas muertas, común riesgo y desesperado de entrada y salida si no es que el bajel esté sólo con el enjuzgue; 20., si está cerrada la tierra y no se ven las marcas; 30., si hay agua de monte y la corriente, cogiendo al navío de través, le arrima el bajo o caril de la canal. Por cualquiera de estos accidentes se puede pronosticar suceso letal".

"Faltan decir a V.P. de como considero lo que está debajo del agua en la barra de Sanlúcar. 1, el banco es común a todas las barras y siempre le habrá más o menos según las corrientes le inclinasen. 2, hemos dicho que los bajos o peñas particulares a esta barra, aunque no señalados, supuestos por la razón referida. 3, considero (alguna razón V. podrá hacer la experiencia) al suelo o fondo de la barra de materia que, aunque es tierra, es tan dura que las corrientes la rocen o lamerá y por esta razón, aunque la encañuelen y quiera con el [ ] **habrá dificultad** en abrir una canal. No se si en la nueva es de materia blanda. 4, que la canal, en medio, tienen bastante fondo (que si no hubieran entrado y salido bajeles grandes) pero apartándose del medio, a breve espacio, tiene mucha menos (y por eso son las pérdidas tan repetidas). 5, que es bastante ancha para navíos que pescan poca agua ( porque rara vez sucede desgracia por ellos) que apartándose de los bajos no les será preciso navegar por una línea, como a los grandes y que pescan mucha agua, como al sol para la eclíptica, sino como a los demás planetas menores que discurren más o menos por el zodiaco. 6, que la fábrica del muelle será larga obra y de mucha costa y si es a la de Su Majestad tarde corresponderán los beneficios de hacienda que de él resultasen. La misma razón militaré si es al de la ciudad; y con el edificio que se pretende hacer se concede a los que han impugnado la entrada faltará algo en la barra para su uso fácil a esta por su operación; y concluyo con decir a V. no puede dejar de haber [ ] **en la** mar más o menos, pero si se mudasen la forma de los bajeles, entradas y salidas de las Armadas y Flotas fuesen en verano, y cuando, por accidente, alguna vez no se pudiese conseguir, fiándose de prudente General y conocido su celo al real servicio para que obrase lo conveniente, no sería materia desesperada volviesen las Armadas y Flotas a su curso antiguo. Se facilitaría la entrada si se balizase la barra con boyas como en Holanda".