

**LA REAL JUNTA DE FORTIFICACIONES DE CÁDIZ EN LA**  
**VERTEBRACIÓN DE UN MODELO DE DEFENSA EN EL ATLÁNTICO**  
**HISPANO, 1727-1800<sup>1</sup>**

**CÁDIZ AND THE ROYAL BOARD OF FORTIFICATIONS IN THE**  
**STRUCTURE OF A MODEL OF AN ATLANTIC CITY, 1717-1810**

*Lilyam Padrón Reyes*  
*Universidad de Cádiz*  
**ORCID: 0000-0002-8646-584X**

**Resumen**

El artículo examina el papel de la Real Junta de Fortificaciones de Cádiz y su papel en la consolidación del entorno gaditano como paradigma del modelo de defensa hispano durante el periodo 1727-1800. Asimismo, se analizan algunos de los más importantes proyectos defensivos proyectados durante el período, destacando la actuación del Real Cuerpo de Ingenieros en la configuración y el posicionamiento de Cádiz como uno de los nodos militares y estratégicos más significativos de la Monarquía hispana durante el siglo XVIII.

**Palabras Clave:** Defensas, Atlántico, Cádiz, monarquía hispánica, ingenieros militares, siglo XVIII.

**Abstract**

The article examines the role of the Royal Board of Fortifications and its work in the consolidation of Cádiz as a paradigm of an Atlantic city during the period 1727-1800. Likewise, it also explores the planning, design and fortifications built during this period, highlighting the performance of the Royal Corps of Engineers in the configuration, growth, and consolidation of Cádiz as one of the most significant political and military nodes of the Spanish Monarchy during the century XVIII.

**Keywords:** Defenses, Atlantic, Cadiz, Hispanic monarchy, military engineers, XVIII century.

<sup>1</sup> El presente trabajo corresponde con los resultados del proyecto PID2021-126850NB-I00 *Connexa Mundi. Desarrollo y articulación de nodos de comunicación global: el litoral gaditano y sus proyecciones (c. 1680-1830)* financiado por MCIN/ AEI/10.13039/501100011033/ y por FEDER “Una manera de hacer Europa”; y ProjExcel\_01045 *Proa a la mar. Desarrollo, logística y proyección de la bahía gaditana como nodo naval en el XVIII* financiado por la Consejería de Universidad, Investigación e Innovación- Junta de Andalucía.

## Introducción

La bahía de Cádiz se convirtió a lo largo del siglo XVIII en un centro militar de primer orden, en un escenario bélico decisivo y en una base de innovación castrense. Todo ello se produce en un marco geográfico privilegiado que se había convertido en el principal puerto comercial de la Monarquía, especialmente desde 1680 —y ya oficialmente desde 1717—, y en uno de los nodos mercantiles más relevantes del mundo.<sup>2</sup> Esta incuestionable importancia económica vendría de la mano en su constitución como uno de los más importantes nodos navales y militares de la Monarquía hispánica tras el establecimiento en el marco de su territorio de importantes instituciones militares como la Armada Real, la Capitanía General de las Costas de Andalucía, los Gobiernos Político y Militar de Cádiz y El Puerto de Santa María. Se consolidaría así Cádiz como un enclave estratégico que abrirá nuevos horizontes, conocimientos y conexiones con la propia Península Ibérica, el norte de Europa, las colonias americanas, el sudeste asiático y el norte de África. Dentro del marco de las novedades de organismos oficiales, quizás uno de los más importantes para el desarrollo, expansión y logística de la ciudad lo encontraremos en la institucionalización de la Real Junta de Fortificaciones de Cádiz.

En este contexto, la Junta de Cádiz jugará un papel crucial al desarrollar un modelo integral de fortificación que vinculará tanto los recursos locales como las estrategias de defensa a nivel regional. Con un importante precedente de finales del siglo XVII sería la encargada de planear, proyectar y supervisar todo el proceso que tendrá lugar desde la primera mitad del siglo XVIII con la edificación de nuevas defensas como el castillo de San Sebastián, la ampliación de la muralla del Vendaval, la mudanza de la puerta de La Caleta o la construcción de nuevos fuertes y baluartes a lo largo de cada uno de los frentes defensivos de la capital gaditana.<sup>3</sup>

Basándonos en todo lo expuesto anteriormente, el objetivo central de este artículo es estudiar el impacto y la trascendencia de la Real Junta de Fortificaciones de Cádiz en

---

<sup>2</sup> Manuel Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema atlántico: la ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)* (Madrid: Sílex, 2005), pp.55-56.

<sup>3</sup> María Pilar Ruiz y Juan José Jiménez, *Historia Urbana de Cádiz. Génesis y formación de una ciudad moderna* (Cádiz: Colegio Oficial de Arquitectos de Cádiz, 2016), pp. 140-149.

la configuración de la capital gaditana como un ejemplo de plaza fortificada atlántica a lo largo del siglo XVIII, y su evolución estratégica de acuerdo con las coyunturas imperiales hispanas. La metodología manejada en el trabajo comprenderá el análisis el estudio del espacio, y la aplicabilidad en este ámbito de las perspectivas y categorías de historia local, especialmente la historia conectada en el estudio de la estrecha relación entre el imaginario oficial y la configuración del sistema defensivo hispanoamericano que se irá perfeccionando en el siglo XVIII a ambos lados del Atlántico.<sup>4</sup> La cronología escogida es el siglo XVIII, tomando como punto de partida la trascendencia de Cádiz al convertirse de facto en el puerto indiano más importante, y como fecha de cierre el final del mismo período, momento en el cual los acontecimientos de liberalización económica y peligros estratégicos transformarán la realidad social, política y económica de toda la Monarquía, y especialmente del ámbito gaditano.

Al estudio de la Real Junta de Fortificaciones de Cádiz y su impacto en la configuración defensiva de la capital gaditana se han dedicado varios trabajos, algunos de ellos orientados especialmente en el sentido de la historia de la arquitectura donde encontramos la obra de María Pilar Ruiz y Juan José Jiménez,<sup>5</sup> otros sin embargo, centrarán su interés en aspectos particulares relacionados con las defensas del Golfo de Cádiz en época moderna donde encontramos las aportaciones de Víctor Fernández Cano, María Gloria Cano Révora, Pilar Chías Navarro y Tomas Abad Balboa, José Antonio Calderón Quijano y más recientemente de Lilyam Padrón Reyes.<sup>6</sup> No obstante de los

---

<sup>4</sup> Bernard Bailyn, *Atlantic History: concept and contours* (Cambridge: Harvard University Press, 2005). Jeremy Black, *Rethinking Military History* (Abingdon: Taylor & Francis, 2004). Pedro Luengo Gutiérrez (coord.), *Mares fortificados. Protección y defensa de las rutas de la globalización en el siglo XVIII* (Sevilla: Servicio de publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2018).

<sup>5</sup> Ruiz y Jiménez, *Op. cit.*, pp.140-149.

<sup>6</sup> María Gloria Cano Révora, *Cádiz y el Real Cuerpo de Ingenieros Militares (1697-1842)* (Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1994). Pilar Chías Navarro y Tomas Abad Balboa, *El patrimonio fortificado: Cádiz y el Caribe una relación trasatlántica* (Alcalá de Henares, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Alcalá, 2011). Víctor Fernández Cano, *Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1973). José Antonio Calderón Quijano, *Las defensas del Golfo de Cádiz en la Edad Moderna* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1973). Lilyam Padrón Reyes, “El entorno defensivo de La Caleta (Cádiz) y su evolución constructiva, siglos XVI-XVIII”, en Alberto Gullón, Lilyam Padrón y Carlota Pérez-Reverte (eds.), *La Caleta entre la tierra y el mar. Un espacio diacrónico de uso* (Sevilla: Aconcagua, 2021), pp. 211-236. Alberto J. Gullón Abao, y

valiosos aportes de la historiografía precedente aún son necesarios más investigaciones que nos ayuden a entender y sistematizar la estrecha relación entre lo local y lo global que encontramos en el Cádiz moderno como articulador de un modelo de la Monarquía hispana para España y Las Indias.

Por tanto, y apoyándonos en la revisión y análisis de los proyectos e informes generados por los distintos ingenieros militares que respondían a las necesidades y ordenanzas oficiales de la Real Junta de Fortificaciones localizadas en el Archivo General Militar de Madrid, el Archivo General de Simancas y el Archivo Histórico Provincial de Cádiz junto al conjunto de obras comentadas anteriormente nos centraremos en el estudio del modelo defensivo estructurado para la ciudad de Cádiz a razón de su significación estratégica como parte de las políticas y prácticas de la Corona hispana durante el largo siglo XVIII. Ello nos permitirá el estudio de la proyección globalizadora de un espacio que tendrá implicaciones históricas más allá de sus fronteras, y que sin lugar a duda estaría llamado a jugar un papel primordial en la defensa del imperio español.

### **La ubicación estratégica de Cádiz como nodo atlántico y su reflejo en los inicios de sus defensas, siglo XVII**

Desde la Baja Edad Media, la región atlántica de Andalucía se destacó como una de las zonas más dinámicas y atractivas de Europa. Este éxito se debió a diversos factores interconectados que impulsaron su crecimiento económico. En primer lugar, su estratégica ubicación en las rutas del comercio internacional jugó un papel crucial. Los puertos de esta región se convirtieron en puntos de paso obligados para los comerciantes que conectaban los mercados del Mediterráneo con los del Atlántico y el Norte de África.<sup>7</sup> La bahía de Cádiz fue una de las áreas que más se benefició de este auge comercial. A lo largo de los siglos XVI y XVII, experimentó un crecimiento gradual que la convirtió en

---

Lilyam Padrón Reyes, "A Space for Defence. La Caleta de Cádiz as a reference Point for Fortification and Aid to Navigation in the Early-Modern Spanish Atlantic", *International Journal of Maritime History*, vol.35, 2023, pp.153-169.

<sup>7</sup> Cf. Rafael Sánchez Saus, *Cádiz en la época medieval* (Madrid: Editorial Sílex, 1991).

un enclave de referencia. Su posición estratégica se consolidó de manera definitiva con el desarrollo de la Carrera de Indias, lo que contribuyó aún más a su prominencia en la región.<sup>8</sup>

En este contexto, la defensa de la ciudad se volvió una cuestión cada vez más urgente para las autoridades locales y el Consejo de Castilla. La continua amenaza de ataques procedentes del norte de África contra la villa gaditana y otros puertos destacados del sur de España generó una creciente preocupación. A partir de la primera mitad del siglo XVI, se dieron los primeros pasos hacia el estudio y desarrollo de un sistema de defensa más sólido. Este proceso se inició en 1534, cuando Benedito de Rávena llegó por encargo del monarca Carlos V.<sup>9</sup> Sin embargo, a pesar del genuino interés real por salvaguardar la ciudad, no fue sino hasta 1554 que se comenzaron a ejecutar las labores de fortificación de manera efectiva. Este hito se logró con la llegada del ingeniero militar italiano Juan Bautista Calvi. Su llegada marcó un punto de inflexión, ya que se enfocó en la implementación de sistemas de fortificación que aprovechaban la eficacia de la artillería moderna y resaltaban la influencia de la escuela renacentista italiana en la concepción de frentes abaluartados.<sup>10</sup>

En el caso concreto de la plaza de Cádiz, Calvi diseñó un plan que contemplaba la construcción de tres baluartes estratégicamente orientados hacia el puerto, destinados a reforzar su defensa, así como un cuarto baluarte ubicado en el interior de la ciudad, en lo que se conocía como el "muro de tierra". Estos baluartes, a su vez, estarían interconectados mediante lienzos de murallas, creando un cinturón defensivo que rodearía la villa. A pesar de estos esfuerzos, la realidad dejó en evidencia la persistente amenaza a la bahía de Cádiz y los sucesivos intentos de las autoridades por protegerla de influencias extranjeras. En 1596, la ciudad se convirtió en el escenario de un violento ataque por parte de las fuerzas angloholandesas. Este asedio dejó sus escasas defensas

---

<sup>8</sup> Juan José Iglesias Rodríguez, "El complejo portuario gaditano en el siglo XVIII", *e-Spania* [en línea], 25, octubre 2016.

<sup>9</sup> Fernández Cano, *Op.cit.*, p.3.

<sup>10</sup> *Ibid.*, pp.6-7.

casi en ruinas y puso de manifiesto la vulnerabilidad de la bahía frente a enemigos externos. Esos eventos dejaron claro que, a pesar de los esfuerzos realizados hasta ese momento, la seguridad de la bahía de Cádiz seguía siendo un desafío constante y requería medidas más efectivas para protegerla de futuros ataques.<sup>11</sup>

Como respuesta directa a la situación de vulnerabilidad experimentada, el monarca Felipe II emitió la orden de reforzar las defensas de la plaza de Cádiz. En este contexto, el sistema de fortificación renacentista adquiriría un papel fundamental para la Corona española tanto en el continente americano como en la península ibérica. Este enfoque estaba particularmente enfocado en la protección de los puertos estratégicos, y dará lugar a la creación de una especie de línea fronteriza, que reflejaba no solo un poder político y económico, sino también una respuesta a la naturaleza conflictiva de la época y a la necesidad de asegurar la protección ante posibles agresiones.<sup>12</sup> En este sentido, la fortificación de la plaza de Cádiz no solo buscaba garantizar la seguridad de la ciudad y sus habitantes, sino también reafirmar el dominio y la influencia de la Corona española en ambos lados del Atlántico, mostrando su capacidad defensiva ante cualquier intento de agresión.

Con este objetivo, el Consejo de Guerra determinaría la fortificación de la ciudad de Cádiz encargando la tarea al ingeniero militar Cristóbal de Rojas.<sup>13</sup> En el contexto específico de La Caleta, destacaría la construcción del fuerte de Santa Catalina, que desempeñaría un papel crucial en la protección de Cádiz. El castillo, diseñado en 1598 y completado en septiembre de 1621, fue concebido como un frente abaluartado de planta pentagonal, su fachada hacia el océano tenía forma de estrella de tres puntas, mientras que en el lado terrestre presentaba una muralla rectilínea en cuyo centro se ubicaba la

---

<sup>11</sup> Manuel Bustos Rodríguez (Ed.), *Historia del saqueo de Cádiz por los ingleses en 1596* (Cádiz: Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2017).

<sup>12</sup> Cf. Alicia Cámara Muñoz, *Fortificación y ciudad en los reinos de Felipe II* (Madrid: Nerea, 1998).

<sup>13</sup> Véase. Alicia Cámara Muñoz, “Cristóbal de Rojas. De la cantería a la ingeniería”, en: Alicia Cámara y Bernardo Revuelta (coord.). *Ingenieros del Renacimiento* (Madrid: Fundación Juanelo Turriano, 2014), pp. 135-161. Pedro Luengo Gutiérrez, “Cristóbal De Rojas: nuevos datos sobre su biografía y primeras obras”, *Archivo Español De Arte*, vol. 91, núm.362, 2018, pp.113-26. Alfredo J. Morales, “La portada del Convento de Santo Domingo en Sanlúcar de Barrameda, obra de Cristóbal de Rojas”, *Revista de Arte Sevillano*, núm. 1, 1982, pp. 17-20.

puerta de acceso, flanqueada por dos semibaluartes. El acceso al recinto se realizaba a través de un puente levadizo construido sobre un foso. A pesar de algunas objeciones iniciales al proyecto de Rojas, especialmente por parte de las autoridades y habitantes de la ciudad, que consideraban más adecuado construir murallas en lugar de un fuerte, el ingeniero logró convencer al monarca Felipe II durante el proceso de construcción. Rojas argumentaría que la ubicación del fuerte no solo protegería y facilitaría el acceso de refuerzos a la ciudad interior, sino que también impediría cualquier intento enemigo de tomar el control de La Caleta y Rota. La construcción inicial se estimó en un coste de alrededor de 40.000 ducados que serían proporcionados por la Corona.<sup>14</sup>

A principios del siglo XVII, en medio de las persistentes hostilidades con otros imperios europeos, en especial Inglaterra y los Países Bajos, además de las continuas peticiones provenientes de las ciudades de Cádiz y Sevilla, el Consejo de Guerra tomó la determinación de llevar a cabo una ampliación de las fortificaciones en Santa Catalina, ubicada en La Caleta. Para respaldar esta empresa, se asignaron aproximadamente 12.000 ducados destinados a los gastos relacionados con la defensa y fortificación de la zona gaditana.<sup>15</sup> Este proyecto de ampliación implicó la expansión de la fortificación en Santa Catalina, particularmente mediante la construcción de dos cortinas a cada lado, siguiendo las órdenes del gobernador de la ciudad, Alonso de Noguera. Para el año 1625, la fortaleza de Santa Catalina ya estaba cercada por una sólida y alta muralla de ocho pies de grosor, y contaba con parapetos y contrafuertes en su parte interior. Con estas sucesivas mejoras, la ciudad se consideraba mejor preparada en términos defensivos, en previsión de los informes que alertaban sobre una posible nueva incursión por parte de la Armada inglesa. Esta serie de medidas y ampliaciones evidencian el continuo compromiso y la inversión de recursos en la protección de Cádiz ante las amenazas externas, y subrayan la progresiva

---

<sup>14</sup> Fernández Cano, *Op.cit.*, pp. 43-47.

<sup>15</sup> Archivo General de Simancas, en adelante (AGS), Patronato Real, leg.85, doc.186. Carta de la ciudad de Sevilla a Felipe II sobre la fortificación de Cádiz y su bahía, y la barra de Sanlúcar, 1597.

importancia de la fortaleza de Santa Catalina como punto clave en la defensa del área en respuesta a las cambiantes circunstancias y a las crecientes tensiones internacionales.<sup>16</sup>

Por su parte, en el extremo sur de La Caleta en torno al pequeño islote de San Sebastián, con indicios históricos y pruebas materiales que señalan un templo de época antigua consagrado al dios Crono;<sup>17</sup> a partir de 1613 se erigiría una torre atalaya en el mismo lugar. Esta torre sería construida bajo la dirección de Juan de la Fuente Hurtado y cumpliría una doble función: servir como punto artillero y funcionar como faro, destinado a señalar la entrada a la bahía de Cádiz. Asimismo, las tres torres atalayas que se encontraban en la jurisdicción de la ciudad eran Santi Petri, Hércules y San Sebastián. Estas torres no solo servían como puntos de vigilancia y defensa, sino que también tenían un papel importante en la navegación y la seguridad de la bahía en el contexto de la navegación y el comercio marítimo.<sup>18</sup>

Así, a lo largo del siglo XVII, las defensas de la ciudad permanecieron en estado de alerta frente a posibles amenazas externas. No obstante, existirán deficiencias en la preparación y el abastecimiento de las fuerzas de defensa, lo que comprometía la capacidad de la ciudad para resistir posibles ataques enemigos. No serían pocas las denuncias en este sentido, y a pesar, de los esfuerzos realizados para mantener y mejorar las defensas, existían desafíos constantes relacionados con la financiación, el suministro y la capacidad de respuesta efectiva. La seguridad de Cádiz requería una inversión continua en recursos y planificación para mantener sus defensas en óptimas condiciones y poder enfrentar las amenazas cambiantes de la época.<sup>19</sup>

---

<sup>16</sup> Fernández Cano, *Op.cit.*, pp.73-74.

<sup>17</sup> Soledad Gómez Muñoz, *Los referentes para la navegación en la Bahía de Cádiz en época romana. Un acercamiento interdisciplinar*, Tesis doctoral, Universidad de Cádiz, 2019.

<sup>18</sup> Fernández Cano, *Op. cit.*, pp.65-66.

<sup>19</sup> *Ibid.*, pp. 81-84.

Figura 1. Vista de la ciudad de Cádiz, 1647



Fuente: Museo de las Cortes de Cádiz

A pesar de los desafíos anteriores, el puerto de Cádiz experimentaría un aumento significativo de su relevancia en la Carrera de Indias, en detrimento del monopolio sevillano. Esta evolución tendría un impacto directo en el desarrollo de la ciudad, que al concluir el siglo XVII ya contaba con una serie de castillos, baluartes y un sistema de murallas que aseguraban la estabilidad territorial de la Corona española. La transformación del papel de Cádiz en la Carrera de Indias contribuiría a la consolidación de su posición como un centro comercial y defensivo fundamental. La ciudad y sus áreas circundantes atraerían a emigrantes procedentes de diversas regiones de la península y otras partes de Europa. Estos individuos serían atraídos por las oportunidades económicas

y los beneficios derivados del auge comercial en Cádiz. Esta creciente actividad mercantil generaría una demanda urgente de mano de obra, y en la medida de su crecimiento eran notables los considerables beneficios obtenidos del comercio tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico.

En las postrimerías del siglo XVII, uno de los establecimientos más relevantes lo encontramos en la creación de la Junta de Murallas de la ciudad, que tendría competencias como el cobro de arbitrios con cargo a las defensas y murallas de la plaza de Cádiz, y sería gestionado por el consistorio municipal. Los impuestos y licencias concedidas por el Consejo de Castilla para tales efectos serían una octava parte en arroba del vino y aceite, media octava en el vinagre, dos reales en arrobas de cerveza y el uno por ciento de las mercancías que se despachaban por la Real Aduana de la ciudad. De esta forma se daban los primeros pasos en conseguir que el coste defensivo fuese asumido a cuentas del floreciente comercio gaditano, especialmente por los buques de la Flota de Indias que debían aportar dos ducados de plata en tonelada del tercio reglamentario.<sup>20</sup>

En este contexto, Cádiz se convertiría gradualmente en un enclave crucial para la gestión tanto económica como militar de la Monarquía española. En consecuencia, cada vez se tomarían medidas más efectivas en fortalecer el sistema defensivo de la ciudad para adaptarse a las nuevas circunstancias que marcarían su protagonismo en el monopolio comercial con las colonias americanas a tono con las nuevas exigencias del escenario internacional y económico de la época.

### **La Real Junta de Fortificaciones y la institucionalización de un modelo defensivo**

Si bien el siglo XVII significaría el despunte del emporio gaditano, el inicio del siglo XVIII marcaría la consolidación de Cádiz como nodo y plaza fuerte dentro del monopolio hispano.<sup>21</sup> De esta forma, y con antecedentes tan influyentes, no pasó mucho tiempo antes de que se emitiera la Real Cédula del 12 de mayo de 1717, que ordenaba el

<sup>20</sup> AGS, Secretaría de Guerra, leg. 3622. Manifiesto de la ciudad de Cádiz relativo a sus defensas y fortificaciones, Cádiz, 9 de diciembre de 1700.

<sup>21</sup> Cano Révora, *Cádiz y el Real Cuerpo de Ingenieros Militares (1697-1847)*, p.33.

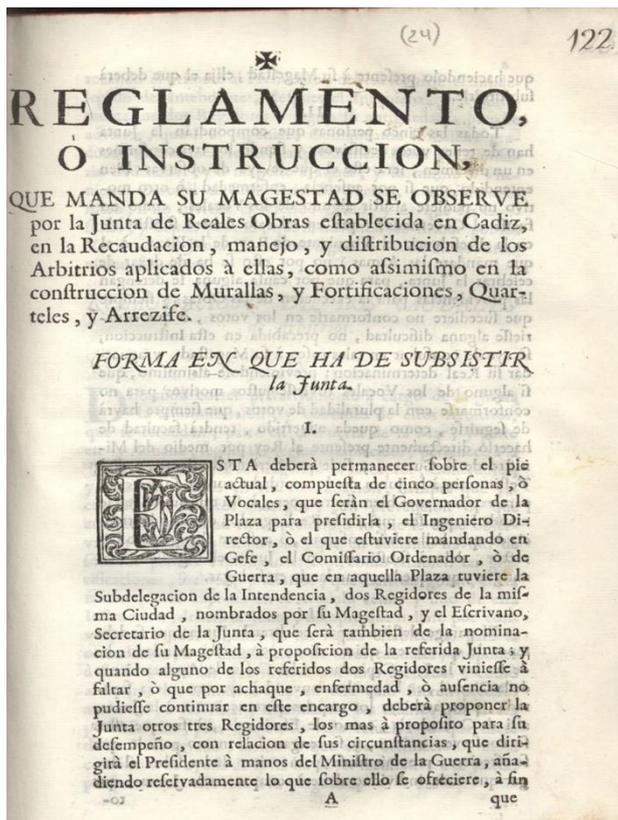
traslado de la Casa de la Contratación y del Consulado desde Sevilla a la ciudad de Cádiz.<sup>22</sup> Este hecho tendría un profundo impacto en la configuración tanto de Cádiz como de su bahía. No solo se trató de la reubicación de estas instituciones, sino que también conllevó una serie de reformas impulsadas por la nueva dinastía borbónica, las cuales buscaban reorganizar e impulsar tanto la actividad comercial como militar en la Bahía de Cádiz. El acontecimiento no solo consolidaría la posición de Cádiz como un centro vital del comercio y la navegación en el Atlántico, sino que también propiciaría cambios profundos en su entorno, fortaleciendo su posición como una urbe clave en el contexto europeo y atlántico.

Como elemento primordial en esta nueva etapa, se abriría una nueva etapa para las defensas de Cádiz, constituyéndose en diciembre de 1727 la “Real Junta de Fortificaciones” apoyándose en la precedente “Junta de Murallas” de finales del siglo XVII, tendría entre sus objetivos la supervisión y gestión de las obras de fortificación del litoral gaditano. En su organigrama bien podemos observar tres actuaciones muy bien estructuradas: una dimensión económica a través del cobro y gestión de los arbitrios e impuestos para su financiamiento; una dimensión estratégica que tendrá como protagonistas a los ingenieros militares, sus informes y las significativas reformas del sistema defensivo precedente; y por último, y no menos importante, una dimensión globalizadora en la gestión y el perfeccionamiento del modelo de la Monarquía hispana para España y Las Indias.

---

<sup>22</sup> Manuel Bustos, *El Consulado de Cargadores a Indias en el siglo XVIII (1700-1830)* (Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2017).

**Figura 2. Portada del Reglamento que manda su Majestad se observe por la Junta de Reales Obras establecida en Cádiz, 1727-1737.**



Fuente: Biblioteca Central Militar (BCM), Sig. IV-6458(23).

Entre sus estatutos, la Junta establecería un detallado reglamento con 24 artículos donde quedaría recogido el funcionamiento orgánico y logístico de la denominada Junta de Reales Obras (fig.2).<sup>23</sup> Así, entre su organigrama de funcionamiento se establecería que estaría compuesta por cinco vocales todos con voz y voto, y estaría presidida por el gobernador de la plaza junto con el ingeniero director de la misma, dos regidores y un secretario cuyo nombramiento debía aprobado por la Corona. Las sesiones de la Junta

<sup>23</sup> AGS, SGU, leg. 3623. Reglamento, ó instrucción, que manda su Magestad se observe por la Junta de Reales Obras establecida en Cádiz, en la recaudación, manejo, y distribución de los Arbitrios aplicados à ellas, como asimismo en la construcción de murallas, y fortificaciones, cuarteles, y arrecife, Madrid, 9 de diciembre de 1727.

debían realizarse en una de las salas del consistorio municipal con una regularidad de unos quince días, y allí quedarían resguardados tanto la documentación de las sesiones como los caudales de sus fondos en una caja habilitada a los efectos.

El concepto de defensa heredado desde los tiempos de Felipe II urgía reemplazarlo por un modelo más operativo y centralizado, que respondiera a las necesidades de las zonas estratégicas, y se adaptase a las condiciones de cada territorio del imperio en cuestión. Con el encargo de modernizar y llevar a la práctica la nueva concepción ilustrada en el ámbito defensivo numerosos miembros del Real Cuerpo de Ingenieros desarrollaran su labor en la ciudad de Cádiz. El cuerpo de ingenieros tendría a su cargo las principales transformaciones y proyectos defensivos en el periodo comprendido entre 1706-1770, destacándose nombres como: Ignacio Sala, Silvestre Abarca, Sebastián van der Borcht, Juan Martín Cermeño y José Barnola.<sup>24</sup>

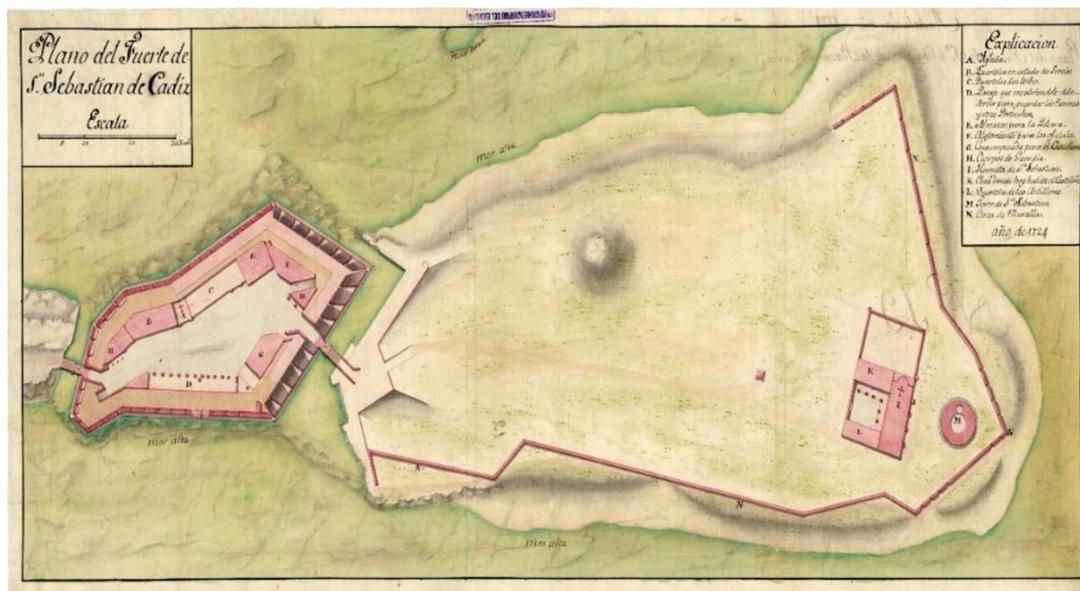
Uno de estos primeros proyectos se desarrollará en el frente de La Caleta, proyectándose y edificándose a partir de 1706 el castillo de San Sebastián, como parte del vasto plan de reforzamiento defensivo del litoral gaditano. Su fortaleza construida con piedra ostionera presentará una planta poligonal de nueve lados. El perímetro amurallado estaba provisto de diferentes parapetos destinados a la artillería y un foso que podía salvarse mediante dos puentes levadizos. En el espacio situado frente al foso se construiría una plaza de armas destinada a defender toda la isla. El lado sur no sería fortificado al confiar en sus defensas naturales. Sus muros formarían un polígono de nueve lados, alargado de este a oeste, con ángulos entrantes y salientes (fig.2). De esta forma quedaría reforzado el frente con la existencia de los castillos de San Sebastián y Santa Catalina, y se preveía que dicha zona pudiese ser objeto de un desembarco enemigo, en caso de que lanchas bombardas se aproximasen a la ciudad.<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> Ver, María Gloria Cano Révora, *Cádiz y el Real Cuerpo de Ingenieros Militares (1697-1847)*...

<sup>25</sup> Fernández Cano, *Op. cit.*, pp. 148-149.

**Figura 3. Plano del castillo de San Sebastián de Cádiz, Jorge Próspero, Marqués de Verboom (1724)**



Fuente: Archivo Cartográfico de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército, (en adelante ACEGCGE), Ar. G-T.8-C.2-617.

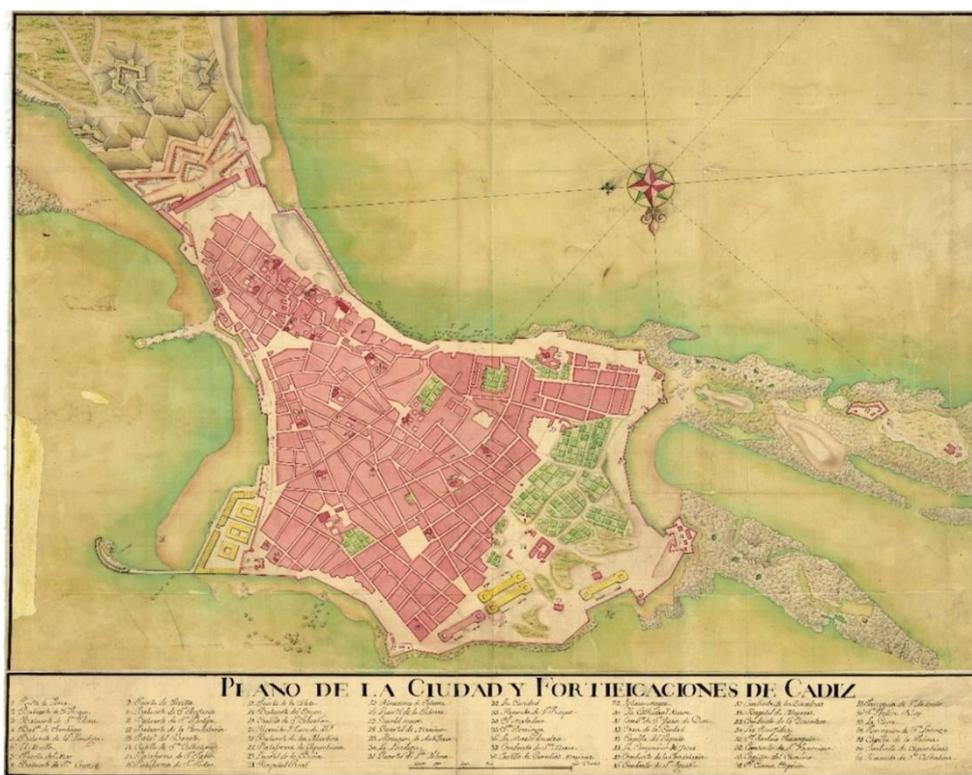
Uno de los ingenieros más importantes que tendrá a su cargo el reordenamiento defensivo y urbanístico de la plaza de Cádiz, Ignacio Sala, llegará a la misma en diciembre de 1726 designado como ingeniero director;<sup>26</sup> y ejecutará en la misma una encomiable labor de reformas al llamado Frente de Tierra adaptando y ampliando los baluartes de San Roque y Santa Elena y construyendo nuevas contraguarnidas que debían servir de refuerzo en caso de sitio para la ciudad, así como de modernizar tanto su fachada principal como los accesos a la misma haciendo uso de los principios de la escuela de Vauban.<sup>27</sup> Todo ello contará con el beneplácito y la financiación de la Junta de Fortificaciones que con

<sup>26</sup> Cano Révora, *Cádiz y el Real Cuerpo de Ingenieros Militares (1697-1847)*, p. 374.

<sup>27</sup> Fernando Cobos Guerra, “La fortificación española en los siglos XVII y XVIII: Vauban, sin Vauban y contra Vauban”, en Manuel Silva Suárez (Ed.), *Técnica e ingeniería en España II. El siglo de las luces. De la ingeniería a la nueva navegación*, (Zaragoza: Institución “Fernando el Católico”- Prensas Universitarias, 2005), pp. 472-473.

cargo a los arbitrios al comercio gaditano anhelaban ver materializada en Cádiz una de las plazas fuertes más seguras e inexpugnables de todo el espacio atlántico hispano, y en ello volcarían toda su labor si observamos el plano de la ciudad y su fisonomía defensiva en torno al año 1735 (fig. 3) donde prácticamente todos los frentes estarán amurallados y debidamente interconectados a través de los distintos baluartes, baterías y cortinas de muralla.<sup>28</sup>

**Figura 4. Plano de la ciudad y fortificaciones de Cádiz, Ignacio Sala (1735)**



Fuente: (ACEGCGE), Ar. G-T.8-C.3-645

Por su parte, en 1739 se inició una remodelación importante del frente de La Caleta que progresaría considerablemente en la segunda mitad del siglo XVIII. El Marqués de

<sup>28</sup> ACEGCGE, C.58-N.1. Relación remitida por el ingeniero Ignacio Sala de la costa y frontera de Andalucía, Cádiz, 8 de junio 1741.

Torreblanca, con el fin de vallar un posible ataque inglés desde Gibraltar durante la llamada Guerra de la Oreja de Jenkins, tuvo en cuenta una propuesta del Conde de Roydeville, que consistía en crear un paso desde el Canal de Caleta. La nueva ubicación propuesta sería, “donde antes estaba, junto a la ermita de Santa Catalina, lo que reduciría daños y gastos”.<sup>29</sup> Si bien las menciones a la construcción de un camino estable entre la puerta de la Caleta y el castillo de San Sebastián datan de la primera mitad del XVIII, pero la posición del arrecife entre dos mares, las condiciones meteorológicas, el peligro de ocupación enemiga y los excesivos costes de mantenimiento retrasaron el proyecto hasta la segunda mitad del siglo. Sabemos que, en 1741, se solicitará a la Junta de obras la construcción de varios puentes al castillo de San Sebastián, con el argumento de que ello facilitaría la defensa de la ciudad.<sup>30</sup> No obstante, lo cierto es que habría que esperar hasta 1777, bajo la amenaza británica, la materialización de la construcción de un camino más o menos estable.

A este tenor, a mediados del siglo XVIII se plantearán nuevos proyectos para ampliar y reparar las murallas de la ciudad, el puerto y las nuevas sedes de la Aduana y el Consulado para dar cabida al comercio indiano, así como reforzar los castillos y baluartes. Todas estas mejoras serán exhaustivamente supervisadas y aprobadas a partir de los acuerdos presentados por la Real Junta de Fortificaciones.<sup>31</sup> El objetivo principal de estos proyectos era mejorar la posición defensiva de Cádiz, en proporción al aumento paulatino de la población de la ciudad, que en 1753 en el Catastro de Ensenada se estimaba en 43.402 habitantes.<sup>32</sup> En 1755, el terremoto de Lisboa causó una gran devastación en Andalucía occidental, lo que provocaría la llegada de los ingenieros militares como Silvestre Abarca y Enrique Le Gallois a Cádiz. Su misión era reparar y reorganizar las distintas capas del cinturón defensivo de la ciudad.<sup>33</sup>

<sup>29</sup> AGS, SGU, leg.3255. Sobre la mudanza de la puerta de la Caleta en Cádiz, Cádiz, 29 de marzo de 1750.

<sup>30</sup> AGS, SGU, leg. 3265. Castillo de San Sebastián. Sobre un canal que de la Caleta comunique al mar de afuera. Puentes levadizos y comunicación proyectada con la plaza que se ejecutó, (1739, 1768, 1770, 1771)

<sup>31</sup> Archivo General Militar de Madrid (en adelante AGMM), Junta de Cádiz, sig. 7781.1. Libro de Acuerdos de la Real Junta de Fortificaciones de Cádiz, 1741.

<sup>32</sup> Ruiz Nieto y Jiménez Mata, *Op. cit.*, p.117.

<sup>33</sup> Pedro Cruz Freire, *Silvestre Abarca, un ingeniero militar al servicio de la monarquía hispana* (Sevilla: Athenaica, 2017), pp. 122-123.

**Lilyam Padrón Reyes****La Real Junta de Fortificaciones de Cádiz en la vertebración de un modelo de defensa en el Atlántico hispano, 1727-1800****Dossier *El mar como espacio de movilidad, circulación y transferencias de ideas, información, personas y proyectos, 1700-1820.***

Número 51, diciembre 2023, pp. 55-76

DOI: <https://dx.doi.org/10.12795/Temas-Americanistas.2023.i51.04>

Es aquí cuando se institucionalizará por la Junta de Fortificaciones una serie de normas y condiciones que regularán los reales asientos, que por espacio de cuatro años se otorgarían a los distintos contratistas para las obras defensivas de la plaza tanto por mar como por tierra. En sus 67 apartados se expondrá de una manera clara y exhaustiva todo el procedimiento logístico y la delimitación de responsabilidades que debían cumplir los asentistas de la Junta de Fortificaciones. Algo a destacar en el conjunto de sus indicaciones sería el preciso control de la calidad de los materiales a emplear y el control de que cada una de las obras se desarrollase bajo las instrucciones, los planos y perfiles generados por el ingeniero a cargo de la plaza.<sup>34</sup>

Se intentará complementar así el reglamento de funcionamiento implementado en 1727, y a su vez, homogeneizar un modelo constructivo que cumpliera con unos estándares de calidad acordes con la necesidad imperiosa de conseguir en Cádiz un ejemplo de plaza fuerte que sentará un precedente defensivo tanto para el resto de los territorios de la península como en América. Y es así como, años más tarde se tomará como una referencia para otras Reales Juntas establecidas en otras ciudades del reino como Gerona y Barcelona, quienes evaluarán en su homóloga gaditana un modelo sostenible de financiamiento con un organigrama administrativo que no era ajeno a sus intereses económicos y estratégicos como enclaves de gran importancia para la Corona.<sup>35</sup>No obstante, tal sería el alcance de la junta gaditana que, asimismo, en las primeras décadas del XIX ya encontraremos en la documentación la mención a una Junta de Fortificaciones al otro lado del Atlántico, concretamente en Cuba con amplia potestad en todo el territorio nacional y que sospechamos también tomará práctica del modelo institucionalizado en Cádiz desde inicios del siglo XVIII.<sup>36</sup>

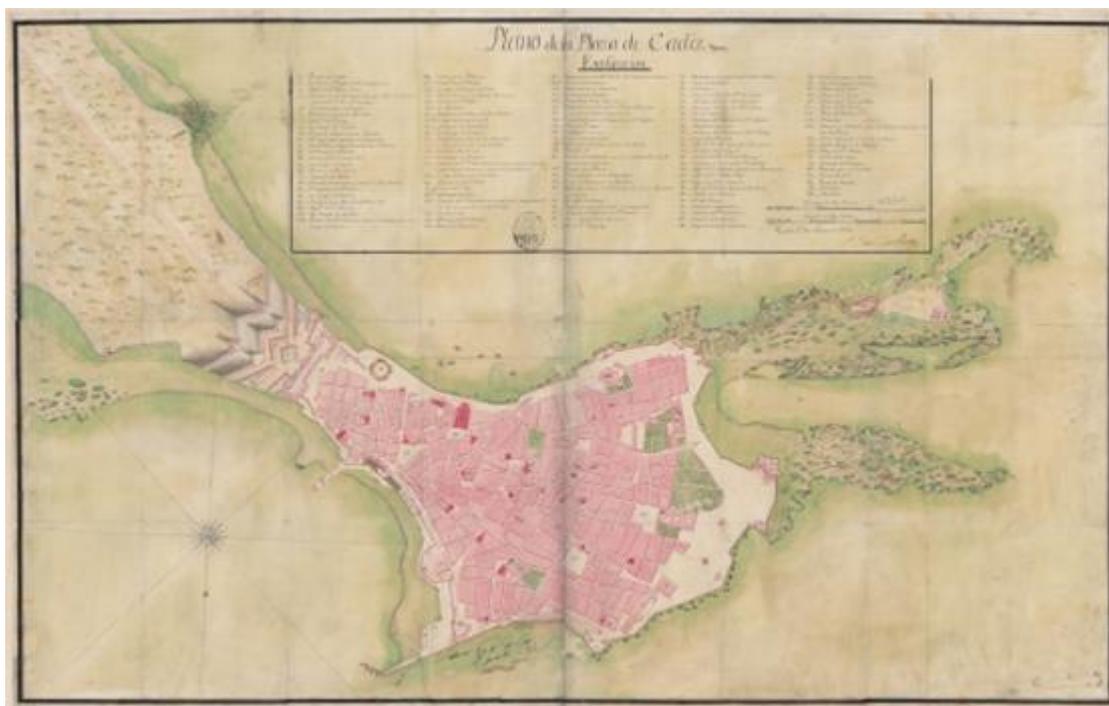
<sup>34</sup> AGMM, Colección general, sign. 3-5-4-15. Condiciones bajo las cuales se procederá, por la Real Junta de Fortificaciones de la plaza de Cádiz, en nombre de S. M., al asiento general por espacio de cuatro años en las obras viejas y nuevas. Firmado por Silvestre Abarca, 1 de mayo de 1758.

<sup>35</sup> Juan Miguel Muñoz Corbalán, "La Real Junta de Fortificaciones de Barcelona", *Espacio, Tiempo y Forma, Serie VII, Historia del Arte*, T. V, 1992, pp.351-374.

<sup>36</sup> Archivo General de Indias (En adelante AGI), Papeles de Cuba, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2165<sup>a</sup>, 2165B, 2112. Junta de Fortificaciones Cuba (1823-1833).

Por su parte, en el ámbito local durante el reinado de Carlos III la labor de la junta continuará en su objetivo de modernidad la ciudad de Cádiz, y uno de los hitos más significativos y representativos sería la construcción del nuevo faro sobre los riscos del castillo de San Sebastián, en 1766.<sup>37</sup> La entrada a la bahía de Cádiz era, y sigue siendo, de difícil navegación. Solo se puede acceder al puerto a través de una serie de canales ubicados entre Cádiz y la ciudad de Rota; estos a su vez flanqueados por afloramientos rocosos donde los barcos a menudo encallaban, un problema agravado por la acumulación de sedimentos traídos por los ríos que desembocan en la bahía. Para paliar estas dificultades, se requería una linterna más potente, lo que dio lugar a planes para la construcción de un faro más alto y eficaz para evitar los naufragios recurrentes de barcos y flotas.<sup>38</sup>

**Figura 5. Plano de la Plaza de Cádiz, Juan Caballero (1772)**



Fuente: (ACEGCGE), Colección PCGE, Ar. G-T.8-C.4-709.

<sup>37</sup> Alberto J. Gullón Abao, “La conformación de un faro moderno en La Caleta de Cádiz, en Alberto Gullón, Lilyam Padrón y Carlota Pérez-Reverte (eds.), *La Caleta entre la tierra y el mar. Un espacio diacrónico de uso* (Sevilla: Aconcagua, 2021), pp. 161-163.

<sup>38</sup> *Ibid.*, p.164.

Como podemos observar poco a poco se irá perfilando la plaza de Cádiz (fig.4) y los trabajos en sus diferentes frentes en conseguir el objetivo de perfeccionar un modelo precedente, alzándose como uno de los nodos militares y estratégicos más significativos de la Monarquía hispana durante el siglo XVIII con un cuerpo protagonista indiscutible, los miembros del Real Cuerpo de Ingenieros y la Real Junta de Fortificaciones.<sup>39</sup> Resultará invaluable la labor de estos grandes artífices que serán sin lugar a dudas, los arquitectos materiales de la modernidad gaditana y su reflejo defensivo que se plasmará de manera fehaciente en la maqueta de Cádiz de 1779.<sup>40</sup>

### **La gestión defensiva del emporio gaditano en el ocaso de la modernidad**

A pesar de los grandes avances y proyectos en el ámbito gaditano conseguidos por la Junta de Fortificaciones; lo cierto es que, un tema nunca exento de polémicas, corrupción e irregularidades lo constituyeron sus arbitrios, y especialmente sus partidas de ingreso que dependían de productos como el vino, los aguardientes, cervezas, vinagre y todo lo ingresado por la Aduana en “dos ducados de plata en tonelada de los navíos que por su tercio tocan a esta ciudad en cada flota y galeones que se despachan a la América en fuerza de su privilegio”.<sup>41</sup> Ello incidiría en que bajo condiciones de una mala recaudación el financiamiento de la Junta sería insuficiente para el mantenimiento de sus actividades y sueldos, hecho este que comenzará a ponerse de manifiesto de manera gradual a finales de la década de 1770 tras los decretos de liberalización del comercio con Indias.

---

<sup>39</sup> Cano Révora, *Ob. cit.*, p.37.

<sup>40</sup> Gabriel Granado Castro, José Antonio Barrera Vera y Joaquín Aguilar Camacho, "La Maqueta de Cádiz de 1779. Utilidad militar o metáfora de poder" *Proyecto, Progreso, Arquitectura*, vol. 15, 2016, pp.18-21.

<sup>41</sup> AGMM, Junta de Fortificaciones de Cádiz, Libros de acuerdos celebrados en la Real Junta de Fortificaciones de Cádiz. 1728. Gloria Cano Révora y Juan Torrejón Chávez, “Arbitrios y fortificación: la financiación de las murallas de la ciudad de Cádiz en el siglo XVIII”, en José Ignacio Fortea López y Carmen M<sup>a</sup> Cremades Griñán (Eds), *Política y Hacienda en el Antiguo Régimen* (Murcia: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Murcia, 1993, pp.185-202.

**Lilyam Padrón Reyes****La Real Junta de Fortificaciones de Cádiz en la vertebración de un modelo de defensa en el Atlántico hispano, 1727-1800****Dossier *El mar como espacio de movilidad, circulación y transferencias de ideas, información, personas y proyectos, 1700-1820.***

Número 51, diciembre 2023, pp. 55-76

DOI: <https://dx.doi.org/10.12795/Temas-Americanistas.2023.i51.04>

De esta forma, y a partir de esta realidad se comenzarán a ampliar las partidas de arbitrios a partir de las peticiones particulares por ampliar dicha recaudación a través de eventos lúdicos como las populares fiestas de toros. En este caso encontraremos la petición de Antonio Allier, asentista de la Junta de Fortificaciones, quien solicitará licencia en diciembre de 1776 para la celebración de 80 corridas con destino a sus obras de fortificación, y en particular la construcción de la muralla interior del frente del Vendabal.<sup>42</sup> Asimismo, se añadirán nuevos gravámenes como el 3% sobre los alquileres de las casas, o cuestiones más complejas como la ordenación de un fondo vitalicio del que tenemos registros de su ejercicio desde 1790.<sup>43</sup>

Precisamente, en esta etapa encontraremos un pormenorizado estado de la plaza de Cádiz, sus castillos y puertos adyacentes a cargo de otro de los ingenieros más influyentes de la segunda mitad del siglo XVIII, Luis Huet, quien llegará a Cádiz en 1785 tras una exitosa carrera en Indias destinado en plazas tan significativas como La Habana con importantes proyectos a cargo.<sup>44</sup> Por consiguiente, su relación sobre la capital gaditana será de gran interés oficial atendiendo a su experimentado dictamen que si bien reconocerá los esfuerzos económicos y logísticos invertidos desde inicios de siglo en conseguir “la situación más ventajosa, respetable, defendible e importante... de todo el Reyno”, y opinará que de todos sus frentes el del Sur presentaba un estado deplorable en los muros del lado Vendaval y el frente de La Caleta, especialmente en las vías de acceso al castillo de San Sebastián.<sup>45</sup>

No obstante, habría que esperar hasta el conflicto con los ingleses de 1797 para encontrar un nuevo informe sobre las vías de acceso al castillo. Estas actas, que irán dirigidas al Conde de Cumbre Hermosa, establecían que la comunicación debía ser posible en todo momento para poder prestar auxilio en caso de necesidad urgente, al

<sup>42</sup> AGS, SGU, leg.3268. Sobre fiestas de toros. Cádiz: La Junta, 1776.

<sup>43</sup> AGMM, Real Junta de Fortificaciones de Cádiz, Sig. 7863.1. Libro primero de cargo y data del Fondo Vitalicio establecido con destino a la obra de las murallas del Sur, elaborado por la Real Junta de Fortificaciones de Cádiz (Cádiz), 1790-1793.

<sup>44</sup> Cano Révora, *Op. Cit.*, pp.246-257.

<sup>45</sup> AGMM, Colección general, Sign. 3-5-5-9. Relación del estado en que se hallan las torres, baterías, castillos y edificios militares de las costas de la provincia de Cádiz. 6 de septiembre de 1786.

tiempo que se insiste en lo difícil que era tanto hacerlo por mar como mantener abierto el paso terrestre.<sup>46</sup> A principios del siglo XIX, el mar continuaba con sus trabajos de demolición y los daños en la vía eran constantes; maderos, anclas, pilotes, hileras de mampostería, grapas de hierro, rastrillos, etc... No resistieron los embates del mar y los gastos se fueron acumulando.<sup>47</sup> En junio de 1800 el ingeniero José del Pozo, a cargo de la plaza tras la salida de Huet, elaboraría informes sobre el estado de conservación del puente, en los que pedía a la Corona 96.473 reales de vellón para, "...reparar la mampostería sobre la que se encuentra el puente provisional de madera que une el que se construye la ciudad con el castillo de San Sebastián. El deterioro de los pilares lo hace bastante urgente".<sup>48</sup>

A partir de este momento, el ocaso de la modernidad gaditana estaría marcado por viejos y nuevos peligros que marcarían los rumbos de las acciones de la Junta, entre ellos uno de los más importantes un pormenorizado reconocimiento de toda la costa de poniente de la provincia de Cádiz desde Sanlúcar de Barrameda hasta el Campo de Gibraltar ante la amenaza de un próximo ataque británico por parte del ingeniero Luis Huet;<sup>49</sup> y asimismo, el estudio de todo el reforzamiento de la comunicación terrestre entre Cádiz y la Isla de León entendiéndose que resultaba uno de los accesos terrestres a Cádiz más vulnerables y estratégico pues daría entrada por una parte a la urbe gaditana, y por la otra parte el Arsenal de La Carraca.<sup>50</sup>

### Reflexiones finales

En el transcurso de la modernidad, y a partir del cambio dinástico en España, un nuevo período de conflictos y reformas asomaría sus luces sobre la Corona hispana. En el intento de un mayor y mejor control sobre sus territorios coloniales, se adoptarían una

---

<sup>46</sup> AHPC, Fondo Pettenghi, leg. 35.658/12. Carta al Conde de Cumbre Hermosa. Cádiz 5 de enero de 1797.

<sup>47</sup> *Idem.*

<sup>48</sup> AGS, SGU, leg. 5866, no. 6, Junta de Fortificaciones. 9 de julio de 1799.

<sup>49</sup> AGS, SGU, leg. 5863, 5864 y 5865. Reconocimiento y levantamiento de toda la costa de poniente de la provincia de Cádiz por Luis Huet, Real Junta de Fortificaciones de Cádiz, 1797.

<sup>50</sup> AGMM, Colección general, Sign. 3-5-5-13. Plan de defensa de la plaza y bahía de Cádiz por Luis Huet. Cádiz, 29 de agosto de 1794.

**Lilyam Padrón Reyes****La Real Junta de Fortificaciones de Cádiz en la vertebración de un modelo de defensa en el Atlántico hispano, 1727-1800****Dossier *El mar como espacio de movilidad, circulación y transferencias de ideas, información, personas y proyectos, 1700-1820.***

Número 51, diciembre 2023, pp. 55-76

DOI: <https://dx.doi.org/10.12795/Temas-Americanistas.2023.i51.04>

serie de medidas y políticas ilustradas que pondrían de manifiesto su interés por conocer a profundidad el funcionamiento económico, político y militar del imperio, a la vez que intentarían frenar el impulso de sus enemigos europeos, especialmente Inglaterra.

Para el entorno gaditano las directrices serían gestionadas y supervisadas por la Real Junta de Fortificaciones, organismo oficial que desde su institucionalización tendrá como protagonistas a un especializado grupo de ingenieros militares que formados en las mejores academias militares tendrían a su cargo la significativa misión de perfeccionar y transformar la plaza de Cádiz según las nuevas transferencias científicas y militares que marcarían el reformismo borbónico. De esta forma, a partir de 1727, se iniciaría todo un complejo proceso que culminará en la militarización de la bahía de Cádiz durante el siglo XVIII como un hecho extraordinario y de gran trascendencia, sin olvidar su complejidad y diversidad entendiéndose por militarización no solo la mayor presencia de instituciones militares en este territorio, sino también la fuerte implantación y enraizamiento de la esfera castrense, que acabará por convertir a Cádiz en un centro y laboratorio militar de primer orden dentro de la Monarquía Hispánica.

En Cádiz encontraremos un espacio oficial donde el perfeccionamiento gradual de sus defensas, en la misma medida que reflejarían un imaginario del poder de la Corona española, a través de sus fortificaciones podemos obtener una lectura de otros factores de índole política, geográfica e histórica que en sus distintas etapas nos refieren sin lugar a dudas las conexiones globales, la logística, la movilización de recursos, la organización de los materiales y formas de provisión, las economías marítimas, los tráficos y circulación de información, así como el avance militar, como por ejemplo en la construcción defensiva.