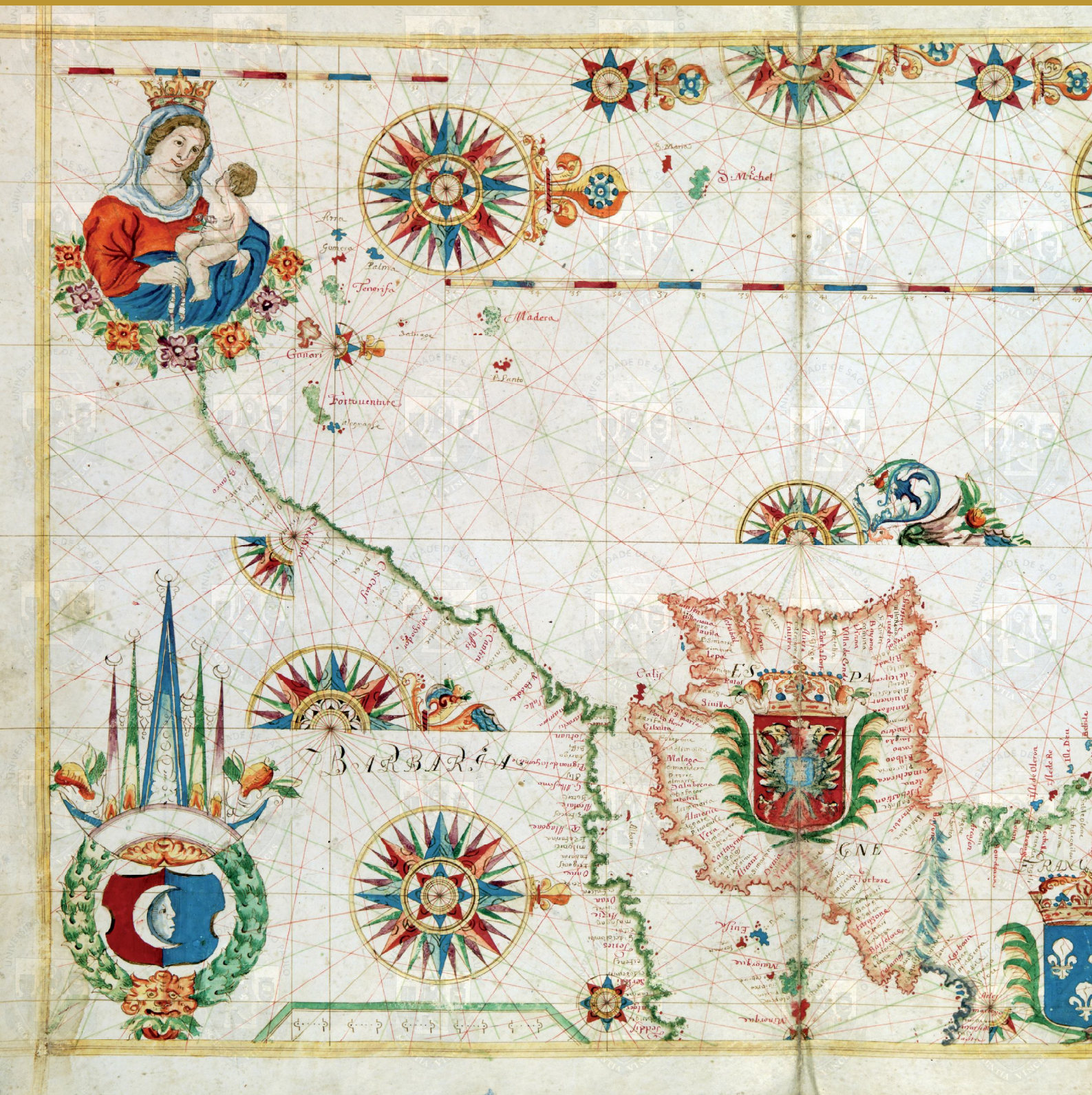


Manuel Olmedo Checa

# Nuevos planos de Málaga en el Archivo General de Simancas





**Castillo de Simancas, Valladolid, sede del Archivo General de Simancas.**  
Rabiespierre ([www.flickr.com](http://www.flickr.com)).  
Este archivo se encuentra bajo la licencia Creative Commons Genérica de Atribución 2.0. (<http://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.es>)

**S**ON ya contados casi treinta años desde que, llevados de nuestra pasión por indagar sobre la historia malagueña, y en particular sobre las imágenes de nuestra ciudad, tuvimos la fortuna de comenzar a establecer contacto con los archivos españoles en los que se conservaban mapas, vistas y planos que considerábamos imprescindibles para aumentar el conocimiento sobre nuestro pasado.

Por entonces, en Málaga, apenas nadie se había interesado por esta importante faceta, y menos aún eran los que habían pisado tales archivos. El recuerdo del Coronel Ángel Paladini del Servicio Geográfico del Ejército, de Ascensión de la Plaza, Olga e Inmaculada del Archivo General de Simancas, de Montserrat Galera de la cartoteca de Cataluña y de Lola Higuera y María Luisa Merás del Museo Naval, está unido al agradecimiento de quien estas líneas escribe, porque allanaron los caminos y nos dieron todas las facilidades posibles —y aún más— para poder difundir los tesoros cartográficos que en tales centros se custodian.

Pocos nombres, muy pocos, figuran en la nómina de quienes en Málaga se han ocupado de estudiar y difundir la Cartografía Histórica de nuestra ciudad, y sobre tan escasa lista de investigadores destacan muy merecidamente como pioneros Pedro Portillo y Francisco Cabrera, y de otra generación más moderna María del Carmen Mairal y Rosario Barrionuevo.

De entre las personas de Archivos Nacionales que durante los últimos 15 años nos han ayudado en dicha labor de investigación y de difusión no podemos olvidar con análogo agradecimiento a Luis Magallanes, del Servicio Geográfico,

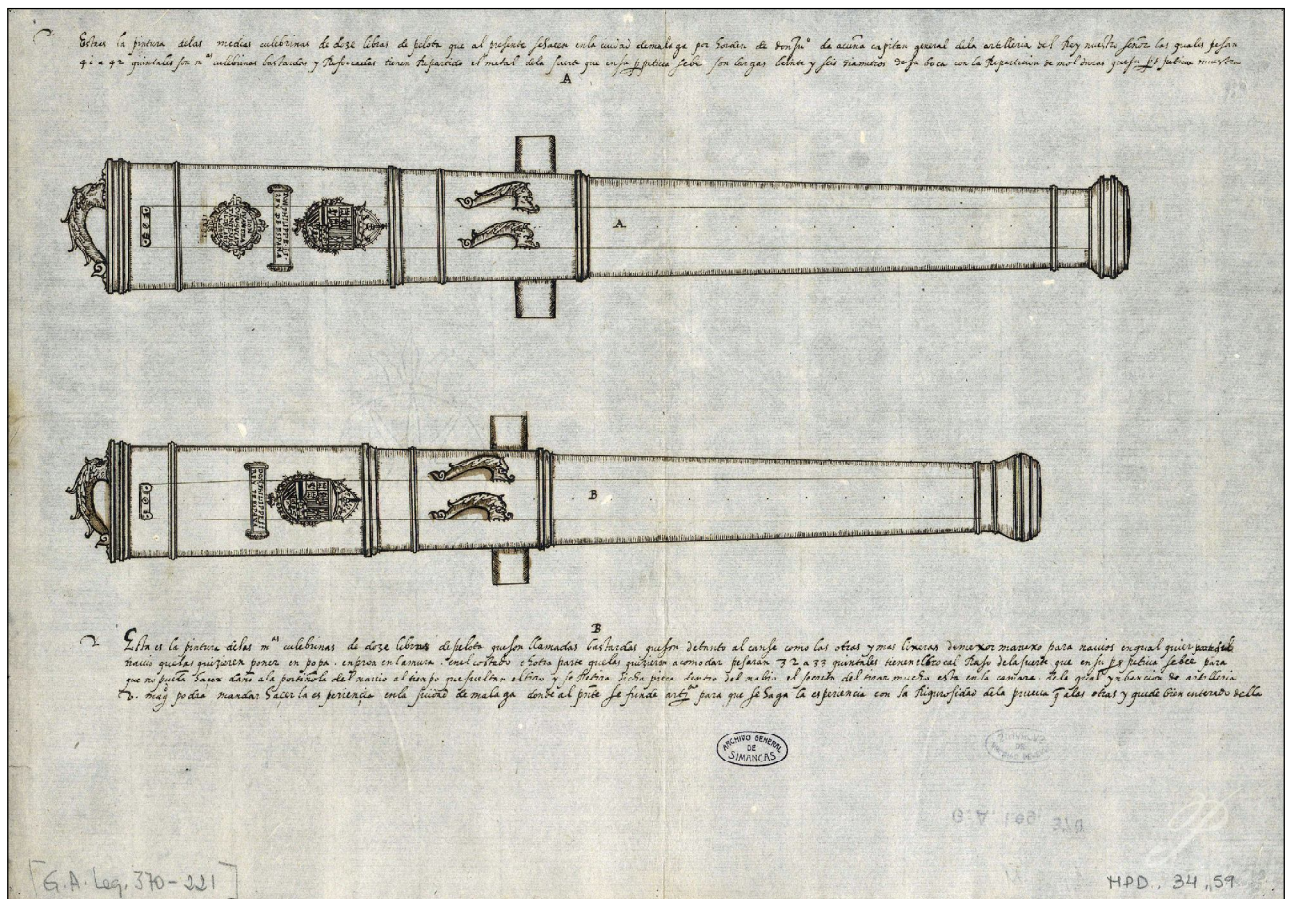
a Carmen Lítez de la Biblioteca Nacional, a los jefes, oficiales y suboficiales de los Archivos Militares, a los funcionarios del Archivo Histórico Nacional y con especial afecto a José Luis Rodríguez de Diego e Isabel Aguirre, del Archivo General de Simancas, de donde proceden los planos que en este trabajo damos a conocer, y que quizá algunos sea la primera vez que se publican.

Entrando ya en materia el primero de los planos que reproducimos se refiere a la fundición de cañones que existió en Málaga desde fines del siglo XV. Los Reyes Católicos, tras conquistar nuestra ciudad en 1487, traslada-

ron aquí la fundición que habían establecido en Baza para preparar la conquista del reino de Granada. La fábrica de pólvora, la producción de “bizcocho” —un pan con doble cocción que era alimento principal de marinos y soldados— y el contar con la producción agrícola de un rico *hinterland*, con unas Atarazanas y con una rada en la que podían varar o anclar las naves de la época, contribuyeron a que Málaga se convirtiese en una base logística de notoria importancia para la expansión española hacia África e Italia.

Entre los dibujos que se conservan en Simancas está el datado en 1590 de las “pelotas”





o proyectiles que habrían de fabricarse en Málaga, y también el plano, fechado un año después, cuando era capitán general de la Artillería D. Juan de Acuña, que muestra dos “medias culebrinas” de 12 libras de “pelota” (algo más de 5 kg). Una era “reforzada” y la otra “bastarda”. La primera pesaba de 41 a 42 quintales (unos 1800 kg, a 46 kg el quintal) y su longitud era de 26 calibres.

La segunda era más ligera: 32 a 33 quintales (unos 1500 kg) y su “caña” tenía una longitud algo menor, por lo que resultaba más adecuada para utilizarla como artillería naval en las naves de la época. Ambas tenían sus asas con forma de delfines.

La fundición de cañones de Málaga decayó en el siglo XVII hasta llegar a desaparecer, por lo que en Andalucía sólo quedó, y potenciada, la fábrica de Sevilla. No obstante alguna modesta instalación permaneció en las Atarazanas malagueñas para el mantenimiento y aderezo de las piezas de las fortificaciones de nuestra ciudad. Entre ellas fue “famoso” un cañón que estuvo en la Alcazaba, y que, por el fortísimo estampido que provocaban sus disparos, recibió del pueblo el nombre de “el abortador”, por razones que obviamente están de sobra. A comienzos del último tercio del siglo XVIII, Juan Luis López de Peñalvert, ayudante del Contralor de la Artillería de Costa del Reino de Granada, diseñó unas cureñas de bronce que fueron fabricadas en Málaga.

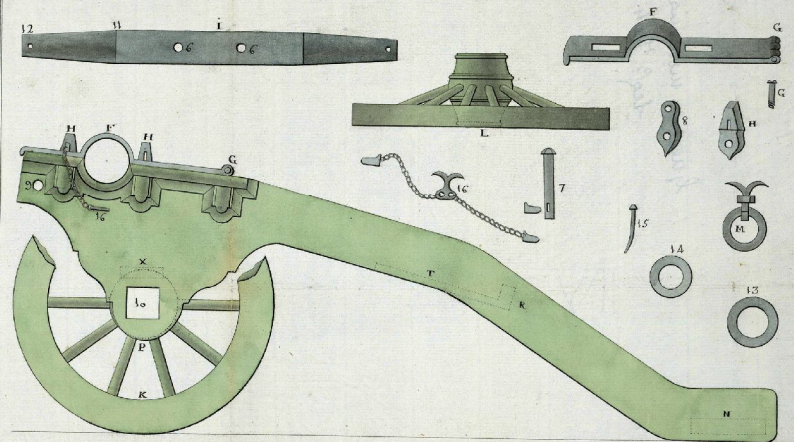
**Plano en Plano, y Perfil en Corte de una Caxera de Bronce del Orde de S. Jeronimo, que se usava en las Indias, y se usa en la actualidad, para que se conserue a fines de Real de Sevilla.**

ABCD. Plano total de la Caxera que incluye las ruedas y el eje de la misma, y el eje de la Caxera. En el plano superior se ve el eje de la Caxera con el eje de la Caxera, y en el inferior se ve el eje de la Caxera con el eje de la Caxera.

**NVNERO. II.**

A 3, 4 y 5, moles labradas que se labran en esta parte, por razón de las maderas, y para que se labran de un tiempo, y de otro, para que se labran de un tiempo, y de otro, para que se labran de un tiempo, y de otro.

I. Una guarnición, o brida, que se pone en el eje de la Caxera, para que se labran de un tiempo, y de otro, para que se labran de un tiempo, y de otro.



Peso de la Caxera

El solo Bronce de la Caxera	1023 lb.
El eje de las Ruedas	36 lb.
El eje de la Caxera y todo el eje	1070 lb.
Peso del Bronce de todo el eje	1100 lb.

Nota  
 Que esta regulacion del peso, se gradua con el de la madera de Pino de flandres comido bien y sea de diez, por cada libra de Bronce que se le agrega, y se arreglan los malos, al peso que se quiere dar a la Caxera, quitando algun Espacio, o añadiendole en algunas piezas, o partes, que parezca conveniente, al mejor acero de ley libre, y hecha esta se saca el dibujo en Plano, y Perfil, con las dimensiones de esta. Malaga a 16 de Junio de 1767. D. J. de...  
 A 167 - D. J. de...

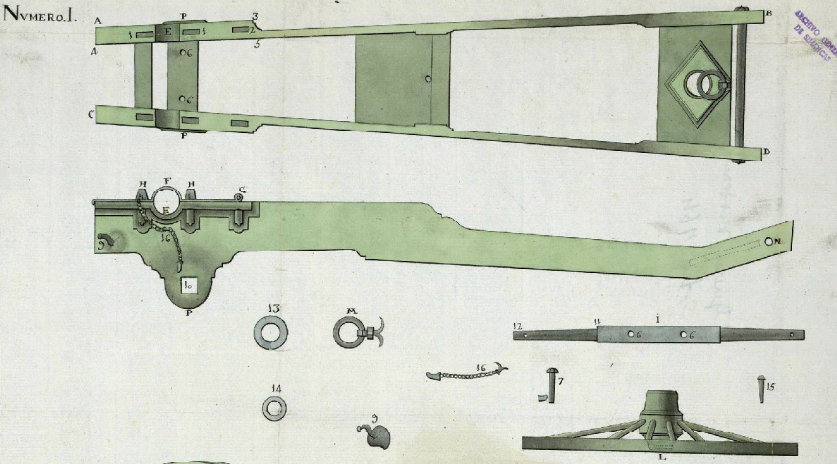
**Plano Elevacion y Vista de una Caxera de Bronce del Orde de S. Jeronimo, y hecha fundida a Expensas de D. Juan Lopez de Velasco, Cavallero del Orde de la Artilleria de la Plaza de Malaga, fundida en la Real de Sevilla.**

ABCD. Plano total de la Caxera, en que se incluye las ruedas y el eje de la misma, y el eje de la Caxera. En el plano superior se ve el eje de la Caxera con el eje de la Caxera, y en el inferior se ve el eje de la Caxera con el eje de la Caxera.

**NVNERO. I.**

A 3, 4, 5, moles labradas que se labran en esta parte, por razón de las maderas, y para que se labran de un tiempo, y de otro, para que se labran de un tiempo, y de otro.

I. Una guarnición, o brida, que se pone en el eje de la Caxera, para que se labran de un tiempo, y de otro, para que se labran de un tiempo, y de otro.



Peso de la Caxera

El solo Bronce de la Caxera	9583 lb.
El eje de las Ruedas	5525 lb.
El eje de la Caxera y todo el eje	15108 lb.
Peso en Bronce de todo el eje	15200 lb.

Malaga a 16 de Junio de 1767.  
 D. J. de...



Reproducción de una pieza de artillería de campaña, fundida en la Fábrica de armas de Palencia. Cortesía de la familia Casares Merelo

El invento no prosperó, pese a que las típicas cureñas de madera sufrían frecuentemente serios desperfectos, tanto por el traqueteo durante el arrastre de las piezas de artillería por los malos caminos como por los efectos del retroceso provocado por los disparos, y además por el lógico deterioro de la madera, provocado por las inclemencias climáticas.

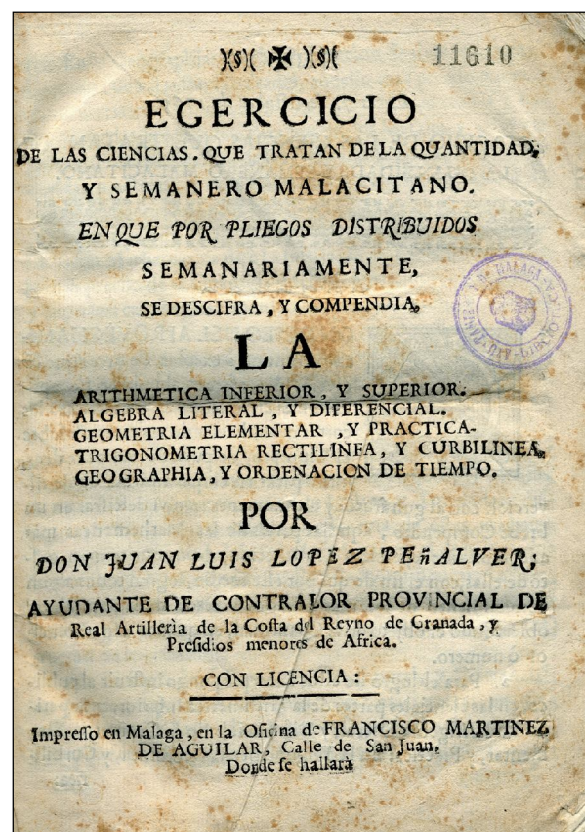
De López de Peñalvert podemos decir que fue persona ilustrada. Muestra de ello es que acometió la publicación en Málaga de un periódico muy interesante, y que su hijo, del mismo nombre, fue economista y científico, y también amigo y compañero de Agustín de Betancourt, fundador del cuerpo de ingenieros de caminos.

Pasando a otro campo es bien sabido que las obras del Puerto han constituido una constante empresa en la historia malagueña desde que, en el año 1492, el cabildo municipal se dirigió a los Reyes Católicos solicitando autorización para iniciar la construcción de unos nuevos muelles.

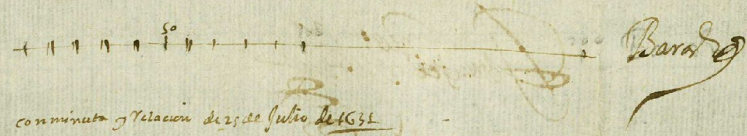
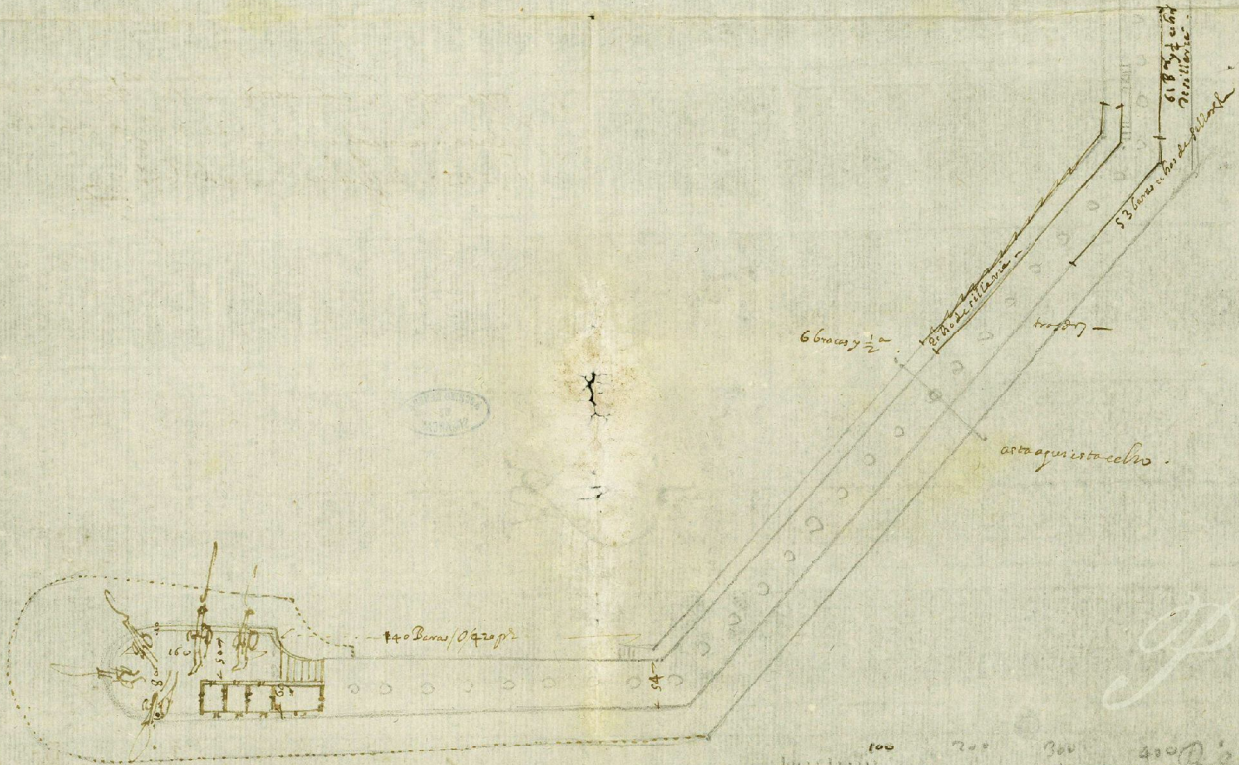
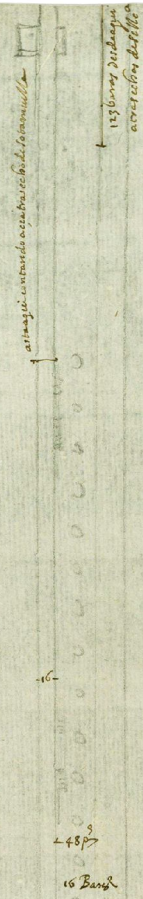
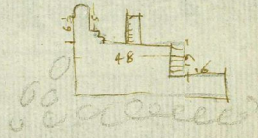
Las obras no fueron comenzadas hasta el año 1545, pero pronto fueron suspendidas tanto por las dificultades económicas surgidas como por el problema que constituían las arenas que las ya entonces frecuentes riadas del Guadalmedina arrastraban y que los Ponientes empujaban hacia el lugar en el que el muelle comenzó a construirse: la punta del Castillo de los Genoveses. Es claro que la actividad portuaria se realizaba entonces entre el citado lugar y la desembocadura del Guadalmedina, ya que las naves varaban en el gran arenal situado delante de la Puerta del Mar, junto a las Atarazanas, que cumplían una importante función logística.

El segundo y definitivo inicio de las obras respondió a un proyecto mucho más ambicioso, porque situó el dique de levante en prolongación de un pequeño espolón natural que existía junto al lugar que hoy ocupa el Hospital Noble. Desde la punta de dicho espolón el día 3 de enero de 1588 se echó al mar la primera piedra, tras ser bendecida por el obispo García de Haro en presencia de todas las autoridades, con gran satisfacción del comercio malagueño y regocijo del pueblo.

Archivo Municipal de Málaga



50 Pies corto del muelle de la



continua y relacion de 27 de Julio de 1631

Secretaria de Guerra  
leg 3352-135

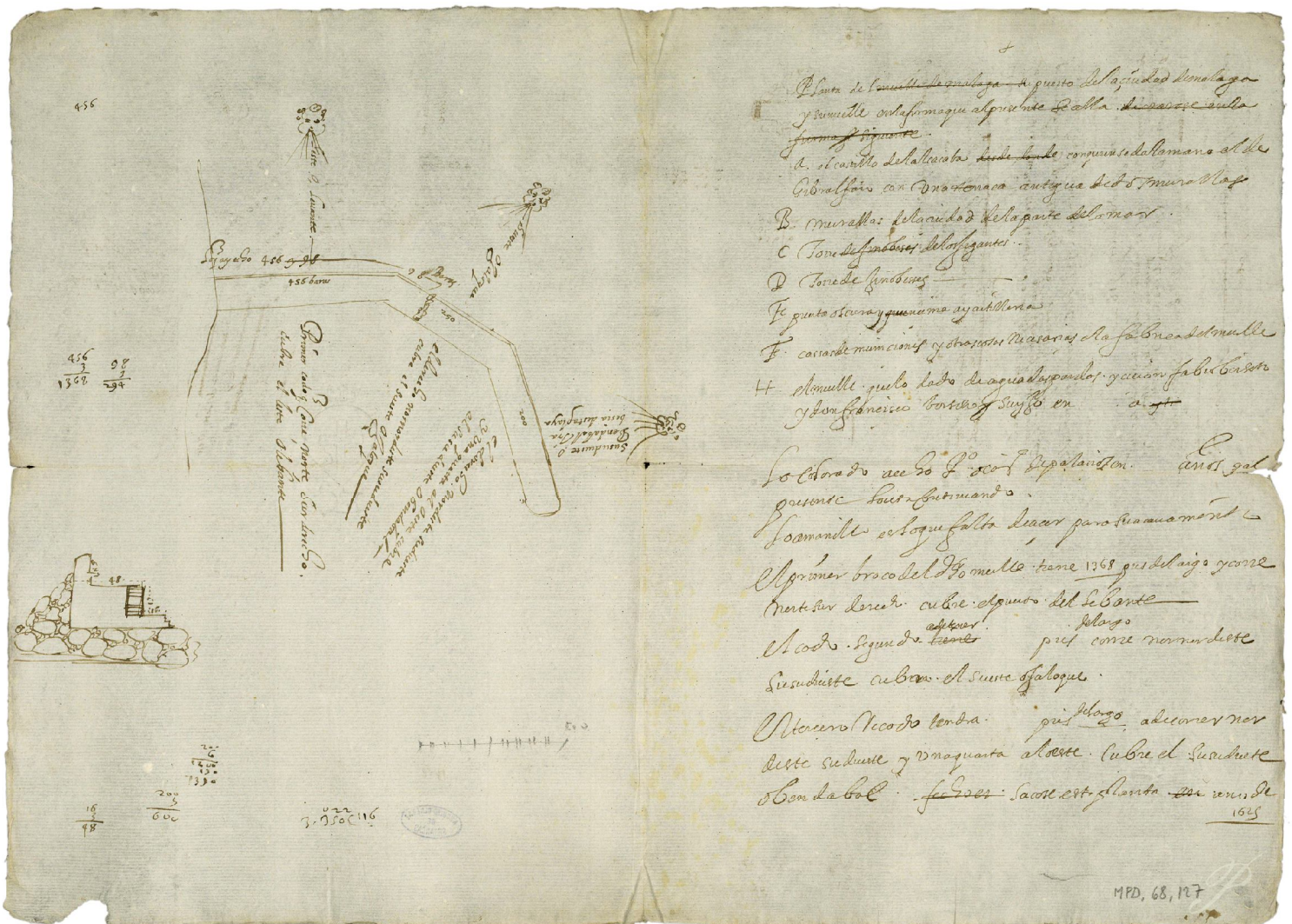
MPD, 68, 126

Pero tras poco más de una década de trabajo la empresa comenzó a decaer por la falta de recursos económicos, lo que provocó que lo realizado hasta entonces se manifestase claramente insuficiente y con riesgo de ser destruido por los frecuentes temporales.

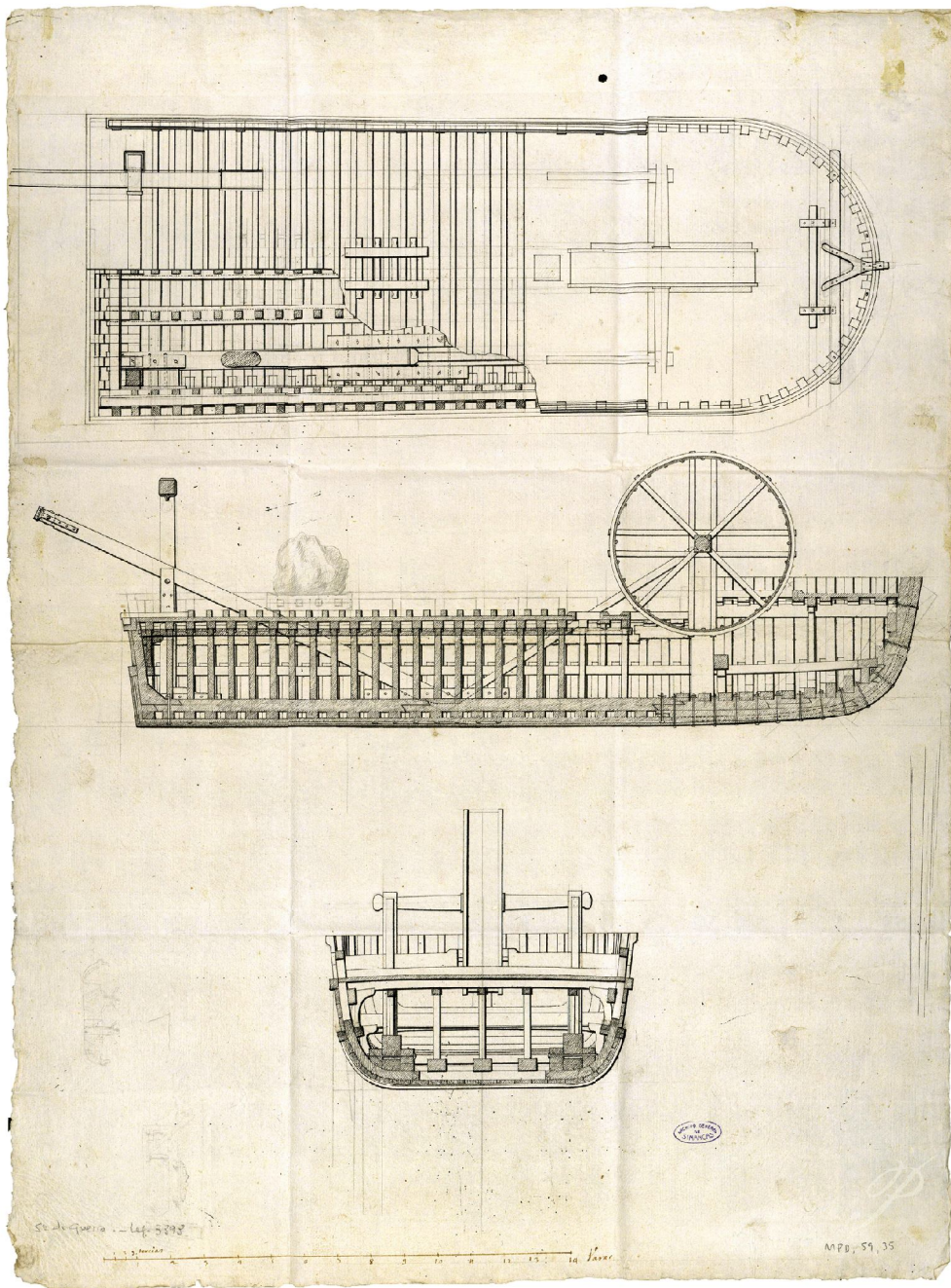
Dos pequeños planos correspondientes al primer tercio del siglo XVII, conservados igualmente en el Archivo General de Simancas, nos aportan las más antiguas imágenes relativas a las obras portuarias malagueñas publicadas al presente. El primero de ellos aparece fechado en 1625, y por las referencias que contiene debió estar acompañado al menos de otro más. Entre dichas referencias aparecen las que se refieren a los tramos de muelle realizados por Fabio Bursoto y su hijo Francisco, así como por Pedro Díaz de Palacio. Igualmente se citan las torres de los Genoveses y de los Gigantes, las baterías de Puerta Oscura y la Alcazaba, etc.

El otro plano data de algunos años más tarde, y acompañaba al escrito de 25 de junio de 1631 en el que D. Jerónimo de Soto propuso acometer nuevamente los trabajos, determinando los cambios que habría de tomar la direc-

España. Ministerio de Cultura. Archivo General de Simancas. M.P. y D. 68-127







España. Ministerio de Cultura. Archivo General de Simancas. M.P. y D. 59-035

ción del muelle en función de los temporales más frecuentes, provocados por los vientos del Este, del Sudeste o del Sudsudeste, que en la terminología de la época se denominaban Levante, Jaloque y Vendaval, como se aprecia en el citado plano. Detalle a señalar es el estableci-

miento de una batería de cinco piezas en el morro del proyectado muelle de levante.

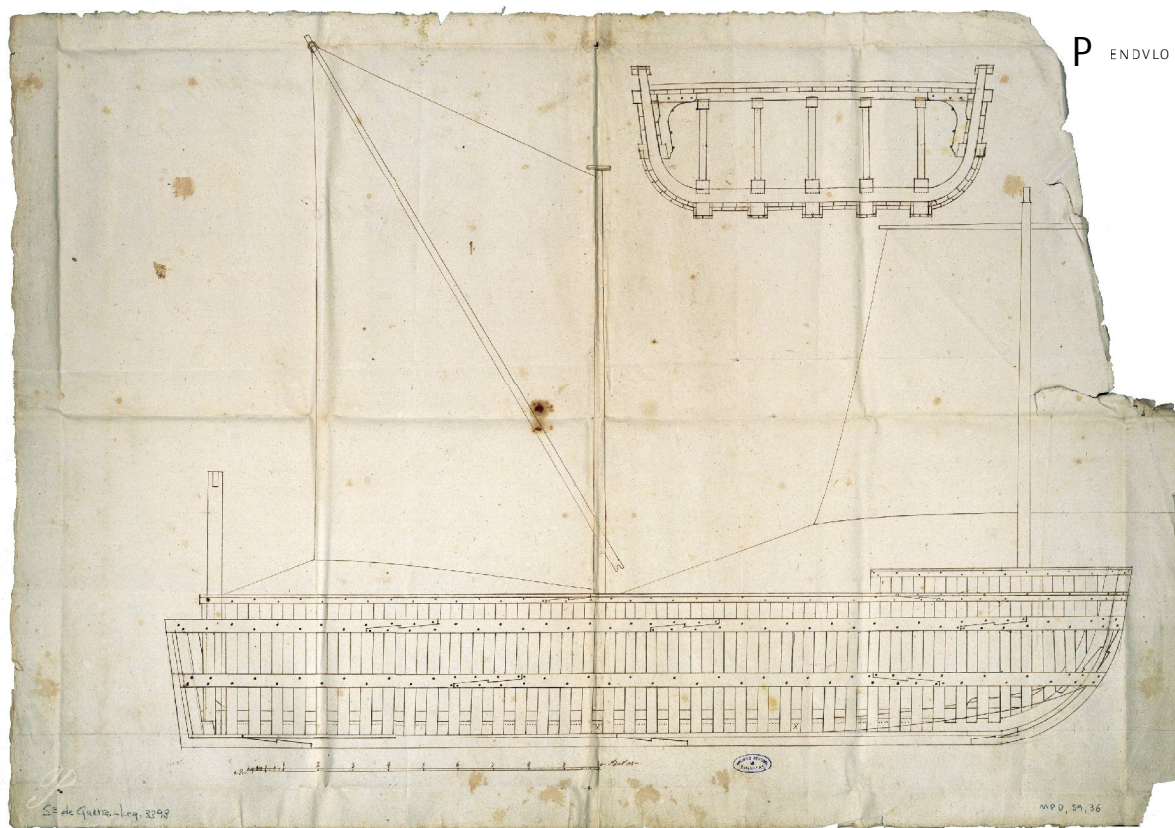
Como ya hemos dejado indicado existió siempre una importante interrelación entre el río Guadalmedina y el Puerto, dado que la gran cantidad de áridos que las riadas transporta-

ban y que las corrientes de Levante y Poniente contribuían a introducir en la dársena provocaron que progresivamente fuese disminuyendo la sonda en el interior de la rada portuaria, obligando siglo tras siglo a prolongar el muelle de Levante y a construir un contramuelle a Poniente. De ello y de los numerosos proyectos que se estudiaron entre los siglos XVIII y XIX da fe el importante conjunto cartográfico hoy conservado.

Estos copiosos aportes de áridos motivaron que el arenal existente delante de la Puerta del Mar fuese creciendo cada vez más, de modo que la Torre Gorda, en cuya zarpa rompían las olas cuando a fines del siglo XV Málaga fue conquistada por los Reyes Católicos, quedase a comienzos del siglo XVIII

lo suficientemente atrasada para que delante de ella se construyera el Fuerte de San Lorenzo.

Ya por entonces las murallas de la ciudad habían perdido la importancia que antaño tuvieron para la defensa, por lo que en los terrenos situados delante de ella se fueron construyendo nuevos edificios ya comenzada la décimo



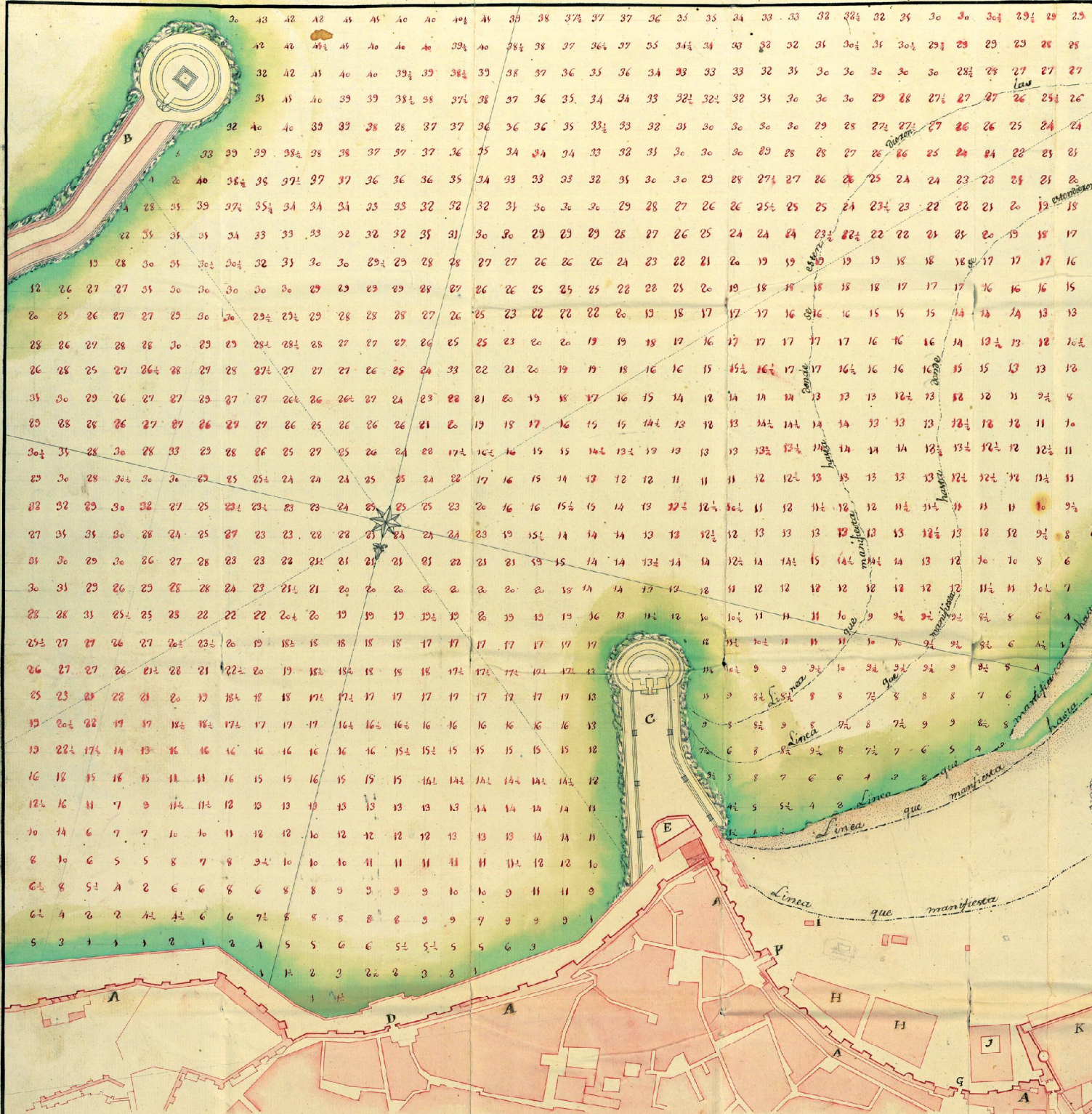
España. Ministerio de Cultura.  
 Archivo General de Simancas.  
 M.P. y D. 59-036

octava centuria. El plano sin firma que reproducimos fue levantado con objeto de determinar la parcela de terreno cuya venta se proponía para financiar la traída de aguas del manantial existente en Churriana, la *Fuente del Rey*, cuyo acueducto comenzó a construirse a partir del año 1727.

Y retomando la historia del río Guadalmedina, tras el amplio abanico de alternativas propuestas por el capitán D. Francisco Ximénez de Mendoza después de la gran catástrofe de 1661, fueron muchos los estudios y proyectos que se realizaron, destacando el que realizó en 1693 Hércules Torelli o los debidos a Jorge Próspero de Verboom en 1722 y a Julián Sánchez Bort, Joaquín de Villanova o Alfonso Ximénez en los postrimeros años del siglo XVIII, sin olvidar el desvío propuesto por Antonio Ramos en 1765, que fue sancionado por el ingeniero militar Crane.

El aterramiento de la dársena provocado por las cada vez más frecuentes avenidas del Guadalmedina provocaron la necesidad de que, desde comienzos del siglo XVIII, se realizaran frecuentes tareas de dragado, utilizándose los barcos que muestran los diseños que igualmente reproducimos.

Al ingeniero militar José de Crane debemos el plano que levantó en el año 1767 tras otra grave inundación acontecida tres años antes. Aparte del pormenorizado dibujo de la cornisa marítima de nuestra ciudad nos aporta datos muy interesantes sobre los límites que alcanzaron dentro del mar los acarreos del Guadalmedina tras las crecidas de años anteriores, destacando la de 1766, que resulta espectacular.

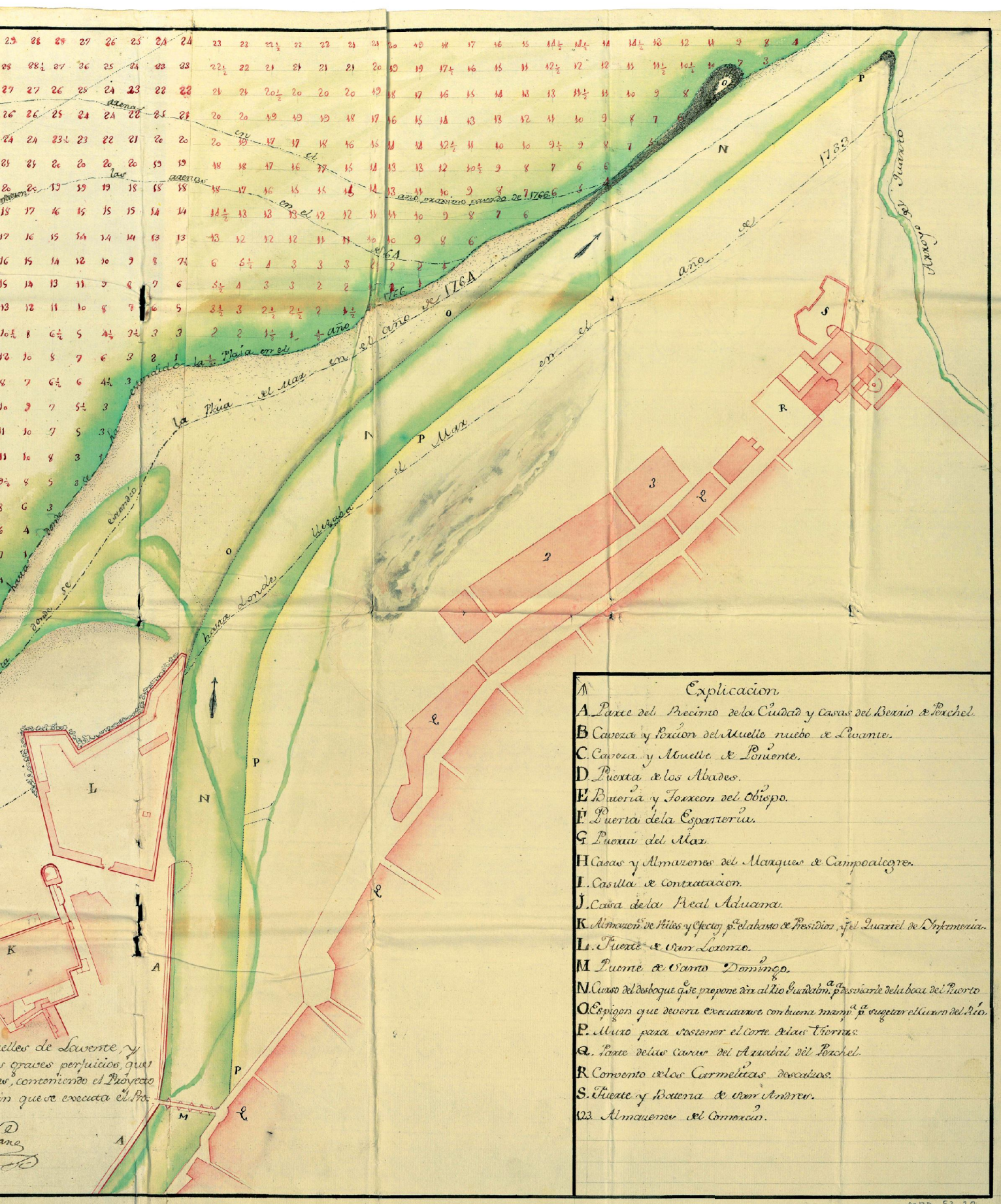


Plano de una porcion de la Ciudad de Malaga, manifestando assi mismo porcion de su Puerto, y las Cavezas de sus Muelles. Ponce de Fuente de San Lorenzo, sondeo de una porcion del Puerto, y desboque del Rio Guadalmedina para poner al conocimiento de los que este causa a dho Puerto por la cantidad de Arena, tierra buena, cascay y Piedras de varios tamanos, que introduce en el en tiempos de avenida, de un Esjojon que se propone como unico remedio para virigar su desboque hacia el Puente, apartandole de la boca del Puerto, a fin de preaver interin qd yecto General que se ha propuesto y remitido ala Corte de dar el curso conveniente al dicho Rio, su total perreica de Malaga 27 de Añio de 1767.

5 10 20 30 40 50 100 toesas



J. Joseph de la Cruz



- Explicacion**
- A Parte del Precincto de la Ciudad y Casas del Barrio de Pachel.
  - B Capera y Pórtico del Muelle nuevo de Levante.
  - C Capera y Muelle de Poniente.
  - D Puerta de los Abades.
  - E Puerta y Torreón del Obispo.
  - F Puerta de la Esparteria.
  - G Puerta del Max.
  - H Casas y Almacenes del Marques de Campoalegre.
  - I Casilla de Contratacion.
  - J Casa de la Real Aduana.
  - K Almacén de Platas y Ojeon p. elabano de Residuo y el Quai de Infanteria.
  - L Puente de San Lorenzo.
  - M Puente de Santo Domingo.
  - N Causo del debito que se propone a la Real Audiencia p. suvicar de los boas del Puerto.
  - O Espigon que deora executar con buena mano p. sujetar el curso del Rio.
  - P Muro para sostener el corte de las Tierras.
  - Q Parte de las Casas del Azabral del Pachel.
  - R Convento de los Carmelitas descalzas.
  - S Fuente y Boteria de San Antonio.
  - 23 Almacenes del Comercio.

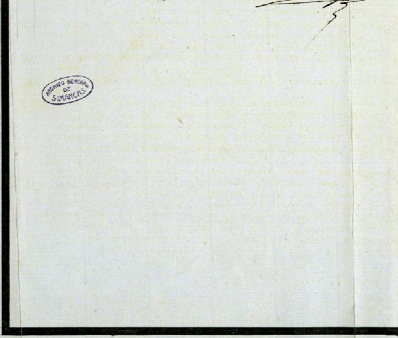
ellos de Levante, y  
 graves perjuicios, que  
 conueniendo el Proyecto  
 en que se executa el Po.

P. Plano en que se distribuyen varios Solares para aumento, comodidad, y hermosura de la Ciudad de Málaga, explicacion.

- 24. Suavidad para un Arroyo de Inclinacion Completa segun el Solar p. para una Construcion de Barco de el Obispo de San Lorenzo, de p. para un Solar de Inclinacion con prevencion que el muro que ha de ser en el terreno de su abanico sea de quatro u de alguna superior que sirva de Resguardo al Solar, y de guia alas Casas.
- 25. Torreon que en todo o parte podia servir para custodia de un Arroyo del mar, y del Obispo.
- 26. Solares que podian dividirse dividiendo cada Solar en partes iguales, y adyacente extension para Casas y Almacenes.
- 27. Arroyo que devia pasar todo el frente de los edificios distribuyendolos en Caba de Arroyo, para comodidad de los que por ellos pasan, y para que se trasporten desde la Plaza a los Almacenes, y otros, quedando de anchura entre el Arroyo, y las Casas 20 varas, y en el plano con algun desahuelo para la Plaza, segun el Solar 10.º.
- 28. Plaza de Arroyo, destinada para los edificios, y otros, que se proponen, y para que se pueda dar un Arroyo para que se distribuya en las partes de la Plaza, y para que se pueda dar un Arroyo para que se distribuya en las partes de la Plaza, y para que se pueda dar un Arroyo para que se distribuya en las partes de la Plaza.
- 29. Arroyo en que podian ir desde las lanchas pescadoras, y las que se construian adyacentes las partes de Comercio, segun el Solar 10.º.
- 30. Plaza de Arroyo, destinada para los edificios, y otros, que se proponen, y para que se pueda dar un Arroyo para que se distribuya en las partes de la Plaza, y para que se pueda dar un Arroyo para que se distribuya en las partes de la Plaza.
- 31. Estrella que se debe colocar para dar Inclinacion al Solar, y para que se pueda dar un Arroyo para que se distribuya en las partes de la Plaza, y para que se pueda dar un Arroyo para que se distribuya en las partes de la Plaza.
- 32. Muelle nuevo, y para que se pueda dar un Arroyo para que se distribuya en las partes de la Plaza, y para que se pueda dar un Arroyo para que se distribuya en las partes de la Plaza.
- 33. Casas de Casas, que sin ningun inconveniente pueden desde luego construirse, y para que se pueda dar un Arroyo para que se distribuya en las partes de la Plaza, y para que se pueda dar un Arroyo para que se distribuya en las partes de la Plaza.

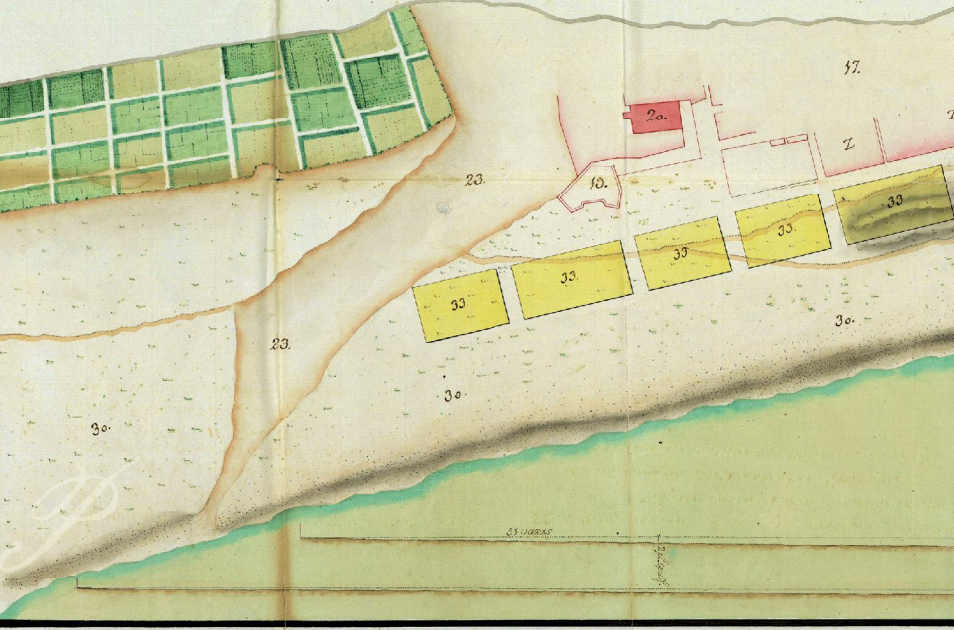
Vota  
 Ambas Distribuciones de Casas, podian hacer una sola, y para que se pueda dar un Arroyo para que se distribuya en las partes de la Plaza, y para que se pueda dar un Arroyo para que se distribuya en las partes de la Plaza.

Coruna, Sea Octubre de 1774.  
 P. D' Aubeterre



Plano de la parte meridional de la Plaza de Málaga comprendida desde la Puerta hasta el Fuerte antiquissimo nombrado San Andrés

- 1. Puerta del Angel o de los Arroyos.
- 2. Bateria.
- 3. Torreon antiguo del Obispo E. Dai antigua inutilizada.
- 4. Muelle nuevo B. Puerta de la espaderia.
- 5. Casa o Sala en que se juntan los Comerciantes.
- 6. Juato Casas de despacho dependientes de Comestibles.
- 7. Aduanas 8. Puerta del Mar.
- 9. Almacenes que sirven de Suavidad para la Fropa y de Almacenes p. la Vegetacion y Arqueria de Tierra.
- 10. Puerta o paso II. Torre Gorda.
- 11. Castillo de San Lorenzo G. Pozo.
- 12. Torreon de Suavidad mediana III. Puente
- 13. Espaldon antiguo para contener las Aguas en las fuercas.
- 14. Puente p. el mar.
- 15. Arroyo y Baxio llamado del Perchel.
- 16. Convento de Santo Domingo 17. Bateria del Caixen.
- 18. Convento del Caixen 19. Alquitranadero.
- 20. Convento de Tierra que se hizo cuando se construieron los antiguos Z. de particular y para aumentando con los que diaxiamente se extraen de la Poblacion.
- 21. Arroyo del Cuatro, o Torreon de la misma naturaleza que...



So de Guerra. Leg. 3404

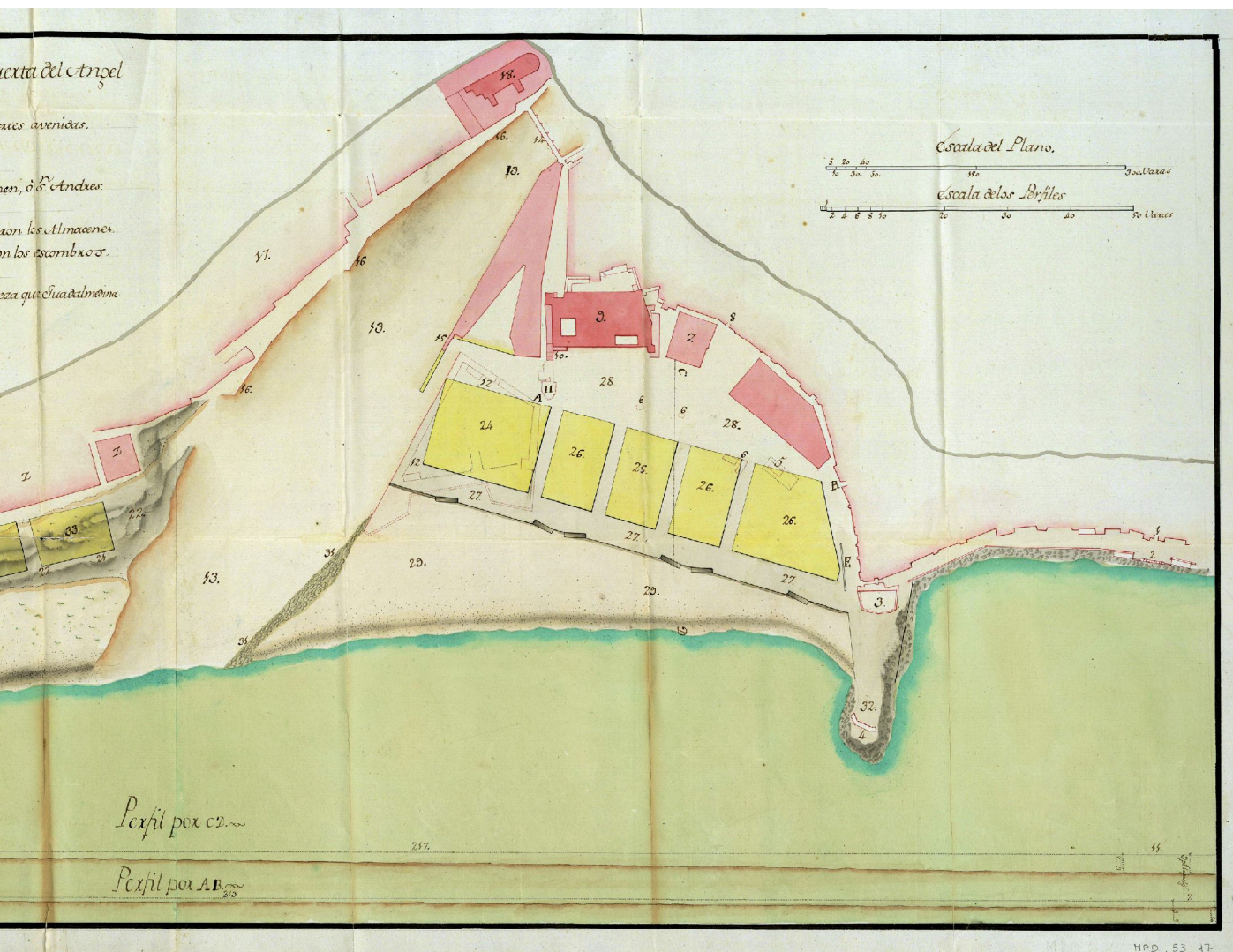
Obviamente todas estas tierras terminaban penetrando en la dársena, lo que hacía obligado el dragado de la misma, al que anteriormente nos hemos referido. Para evitar este grave problema el ingeniero militar José de Crane proyectó derivar hacia Poniente el último tramo del cauce, como bien se aprecia en el plano, ya que el dique construido en la zona de Atocha y que terminaba en los muros del Fuerte de San Lorenzo se había demostrado insuficiente.

No era una solución adecuada ya que como es bien sabido en Málaga las lluvias más copiosas se producen precisamente con los frentes que proceden del Sudoeste, que viene acompañados de temporales del tercer cuadrante.

Pocos años después, en 1774, el ingeniero militar Pedro Martín Zermeño concluyó en La Coruña un magnífico levantamiento cartográfico del frente marítimo malagueño que es una nueva propuesta de creación de

una importante vía en el arenal de la Puerta del Mar siguiendo la reflejada en el plano realizado hacia 1720-21 posiblemente obra de Pedro D'Aubeterre, que publicamos en este mismo ejemplar como inicio del artículo sobre la Aduana.

Sabido es que la Alameda no llegó a ser realidad hasta que el día 8 de noviembre de 1786 el rey Carlos III sancionó un proyecto, cuyo plano al presente no ha sido hallado, pero que quizá pudo realizar el teniente coronel

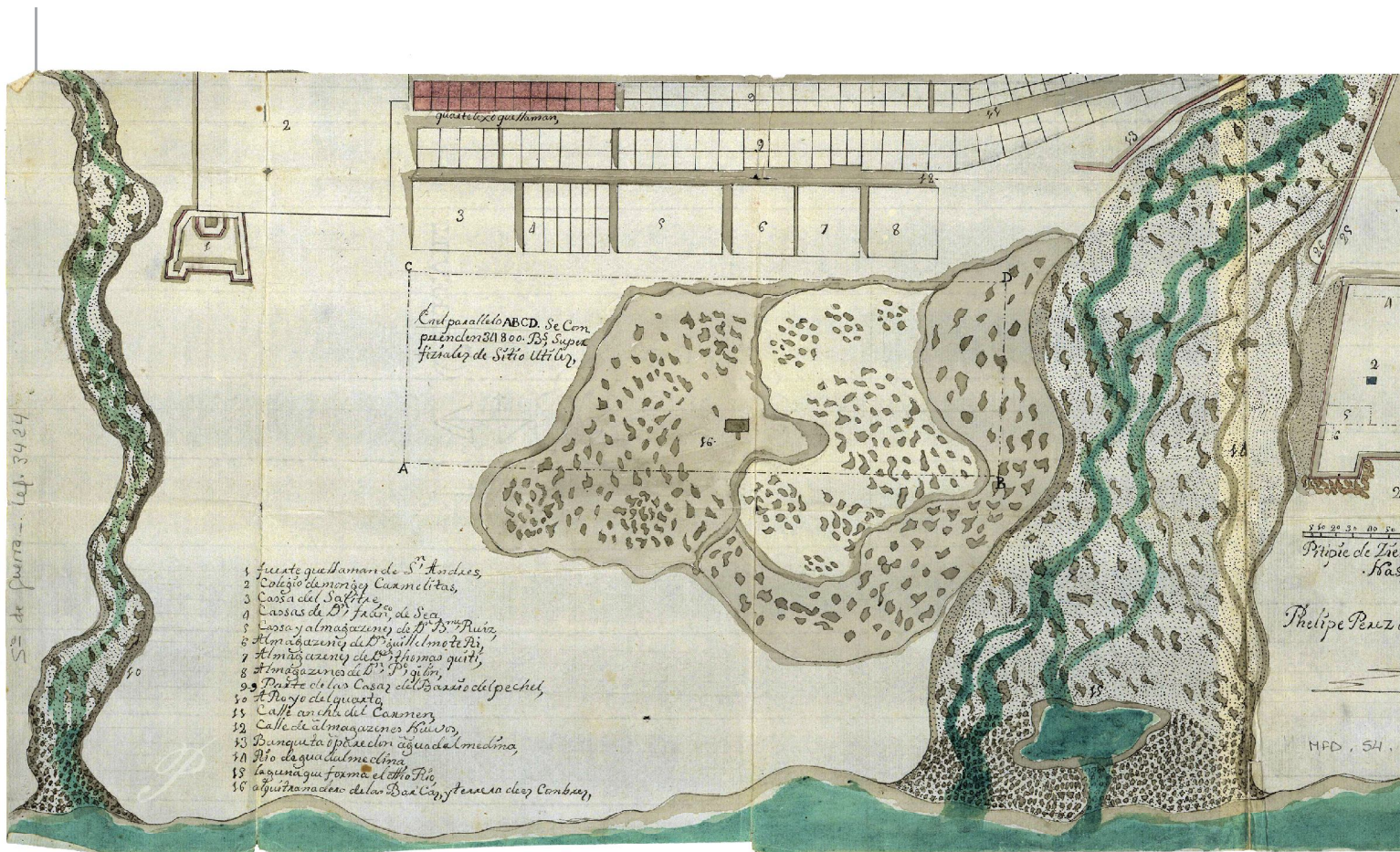


España. Ministerio de Cultura. Archivo General de Simancas. M.P. y D. 53-017

del cuerpo de Ingenieros Militares Joaquín de Villanova, pues dibujó dos planos de nuestra población en aquel mismo año, uno conservado hoy en el Museo Naval y otro en la Universidad de Yale, que en su momento dimos a conocer en las páginas de la revista Jábega.

En su proyecto determinó Martín Zermeño que podrían levantarse nuevas edificaciones con fachada al mar, y también un paseo marítimo con escaleras para acceder a la playa. Igualmente consideraba que también se aprovecharían como solares los terrenos situados en la playa del Perchel, propuesta que de hecho suponía el nacimiento de la actual calle Salitre, aunque presenta un serio fallo al presuponer que el arroyo del Cuarto, en sus crecidas, iba a discurrir por el cauce que marcaba.

Muy relacionado con el plano anterior está este otro también del frente marítimo de la ciudad, realizado entre los años 1760 y 1770 por el maestro arquitecto Felipe Pérez “el Menor”, que intervino en numerosas obras malagueñas y colaboró con el gran Antonio Ramos en los proyectos sobre la Aduana y



el Guadalmedina, como investigó el recordado sacerdote agustino Andrés Llordén. Este plano pudiera responder a un boceto hecho para Crane, pues delimita la parcela en el arenal de la Puerta del Mar sobre la que el ingeniero militar propondría la edificación de inmuebles, definida en el levantamiento cartográfico anterior.

Aunque su calidad técnica no es relevante, aporta datos muy interesantes al igual que todos los demás planos que publicamos en el presente trabajo, y contribuyen al mejor conocimiento de la estructura y la configuración de nuestra ciudad en el último tercio del siglo XVIII.

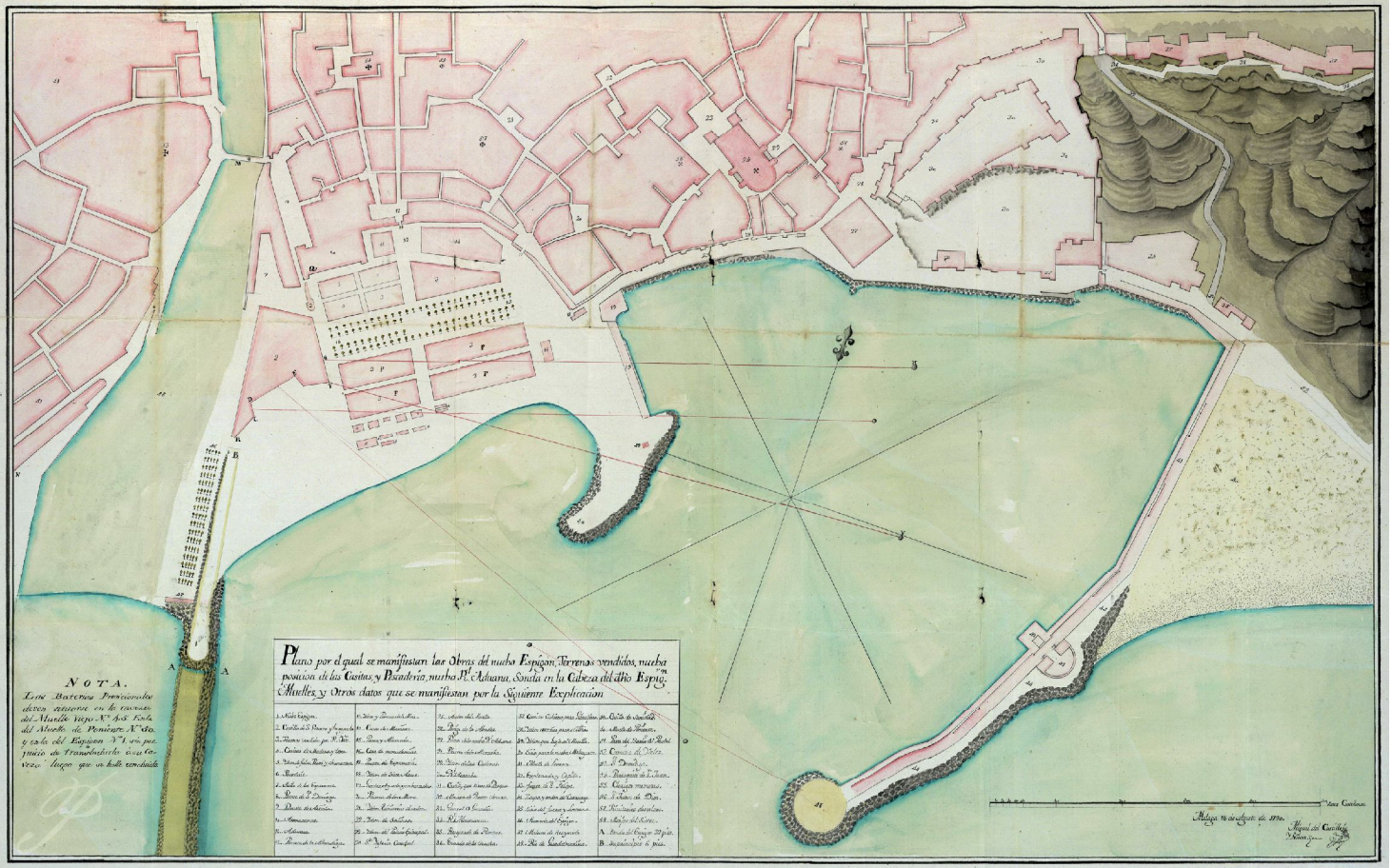
En tal sentido hay un aspecto pocas veces tratado cartográficamente: el alzado de nuestra población, es decir el relieve urbano. Hace ya 25 años publicamos en la revista Jábega un magnífico plano, conservado en el archivo del ministerio de Fomento, que muestra la planta del proyecto de canalización del río Guadalmedina, y en su margen superior contiene una exacta representación de los edificios que entonces podían verse desde la margen derecha del río, gracias al cual podemos tener una perfecta imagen sobre cómo era la ciudad en altura en el año 1786.

Fue su autor el arquitecto Miguel del Castillo y Nieva, que años más tarde dirigió las obras de la nueva Real Aduana. La razón para levantar el citado plano era, como hemos dicho, la construcción de los nuevos muros que habían de resolver el grave problema que representaban los frecuentes desbordamientos del Guadalmedina. Este proyecto incluía los dos grandes colectores que Antonio Ramos había proyectado veinticinco años antes y que aún tardarían otros diez en concluirse, al menos el que discurría por la margen izquierda del río.

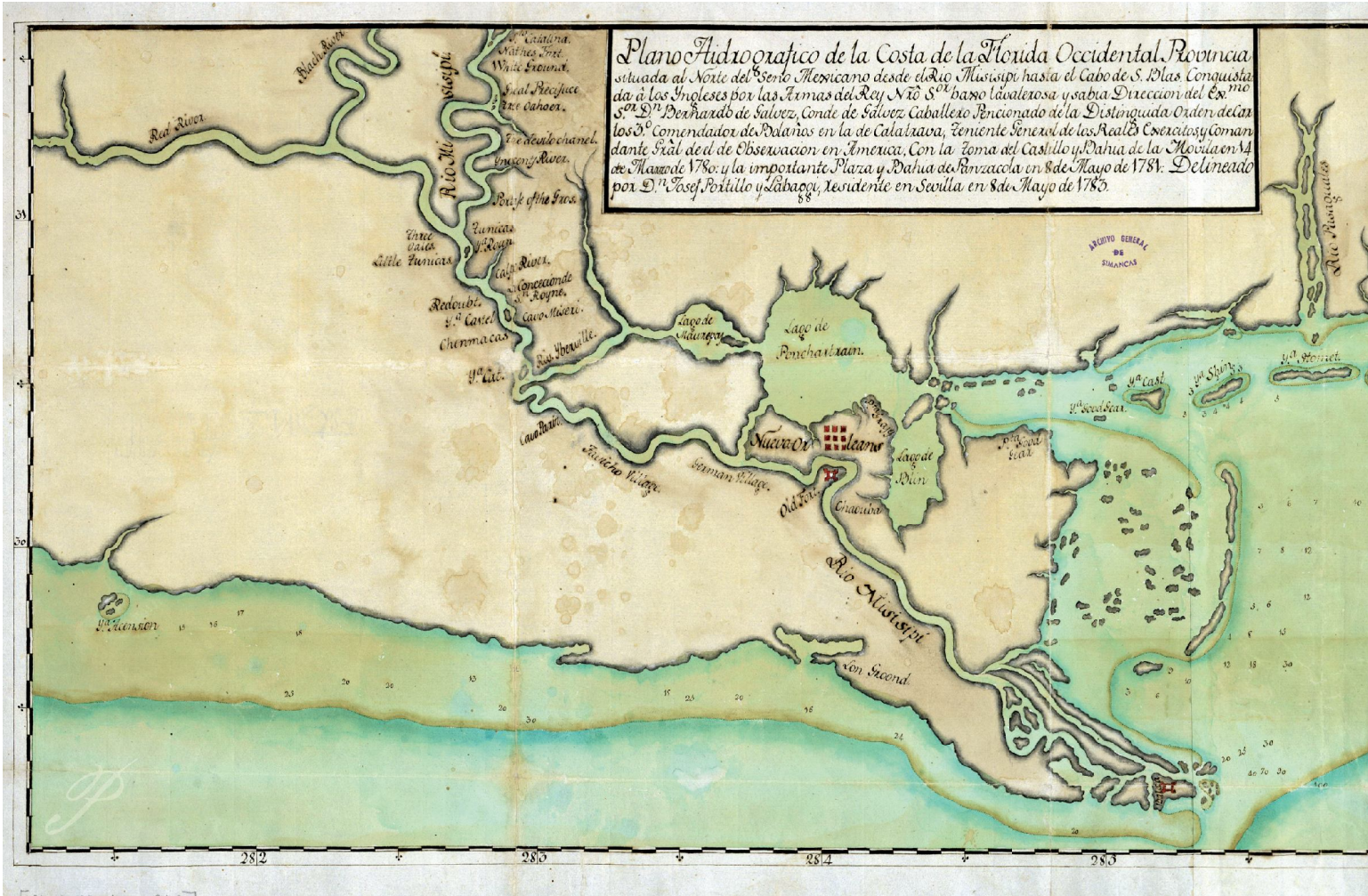


España. Ministerio de Cultura. Archivo General de Simancas. M.P. y D. 54-086

España. Ministerio de Cultura. Archivo General de Simancas. M.P. y D. 60-063

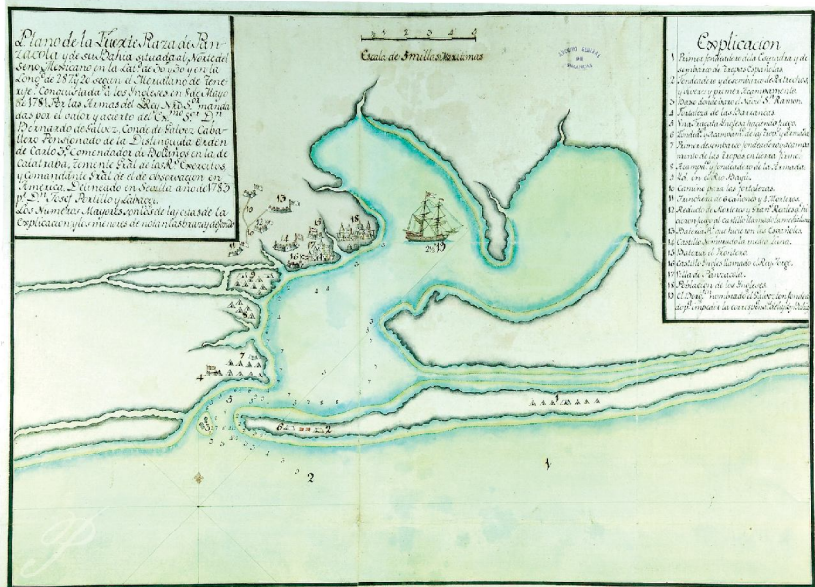


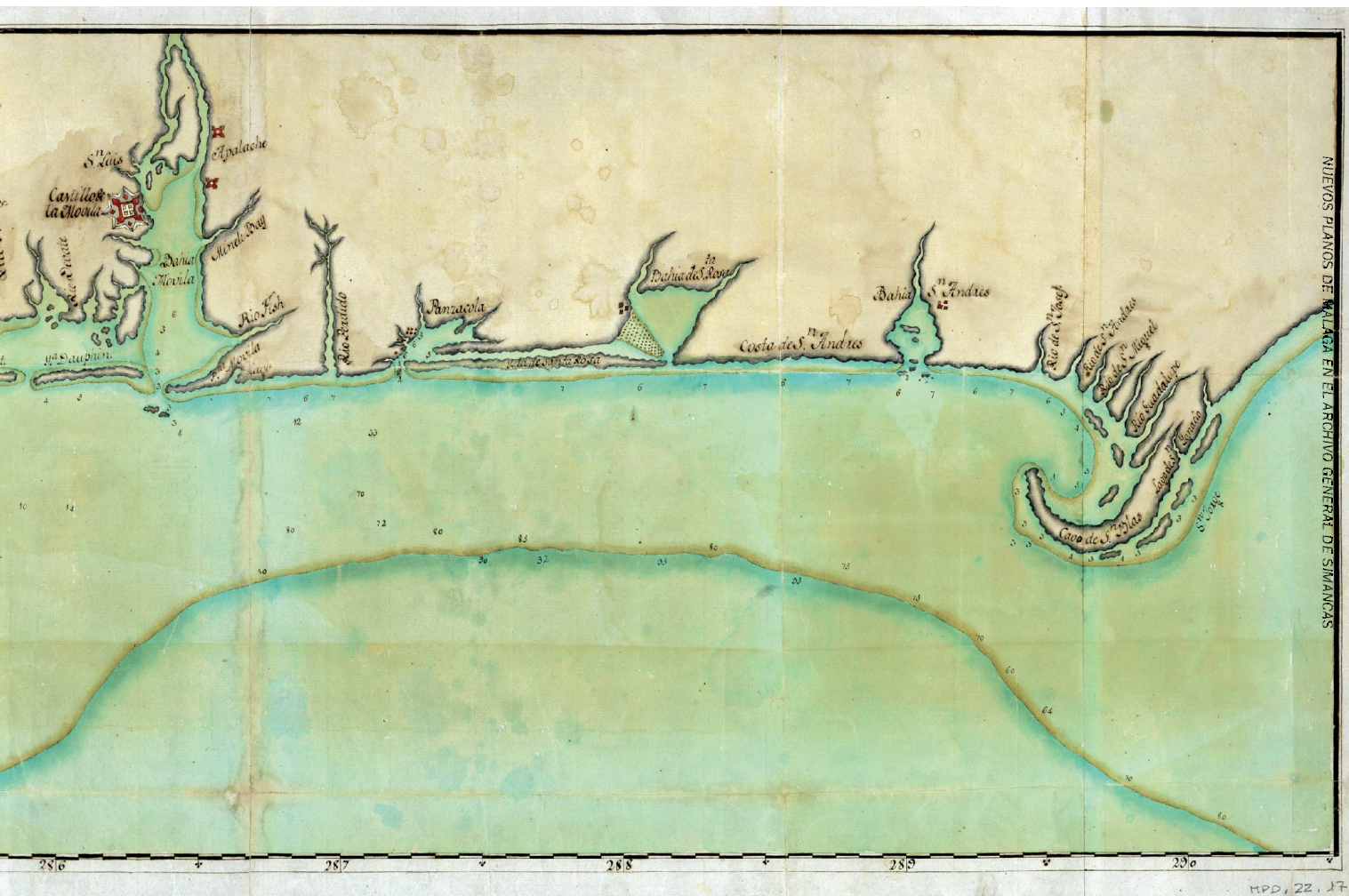




Miguel del Castillo es igualmente autor del magnifico levantamiento cartografico de nuestra ciudad realizado en el año 1790. Detalles a señalar son el previsto aumento de la longitud del muelle de Poniente, la perfecta delineación de lo que hoy es la Alameda Principal y también el inicio de la actual Alameda de Colón.

Concluimos esta presentación de joyas cartográficas con un magnifico plano de La Luisiana, delineado en Sevilla por José Portillo y Labaggi en el año





España. Ministerio de Cultura. Archivo General de Simancas. M.P. y D. 22-017

1783. Como indica en su cartela comprende la costa entre el río Misisipí y el Cabo de San Blas. Este plano resulta ser una copia —más iluminada— de la carta náutica que realizó en el año 1744 Francisco Mathías Celis y que hoy se conserva en la Biblioteca Nacional.

El mismo Portillo delineó también en el mismo año un plano de la bahía de Panzacola, igualmente conservado en Simancas, que dimos a conocer hace cuatro años en el monográfico de PENVLO que dedicamos a Bernardo de Gálvez.

Hasta aquí estos mapas, planos y dibujos que quizá vean la luz por vez primera. Son los tesoros cartográficos que se conservan en el Archivo General de Simancas, a cuyos responsables expresamos nuestro reconocimiento por la valiosa colaboración que nos han prestado para poder dar a conocer estas valiosas reliquias de la historia de Málaga.