

## NAUFRAGIOS EN EL GOLFO DE CADIZ

por

ANGELES FLORES

La historia ha demostrado que el haber elegido la zona occidental de Andalucía como centro de expansión de la política española hacia las Indias, no fue una decisión arbitraria, ni dejada al azar. Se trataba de una empresa respaldada por los monarcas, y por lo tanto utilizaron las costas en que el reino castellano tenía su principal establecimiento marítimo. A estas circunstancias se sumaban el que el carácter andaluz vivaz, imaginativo, inquieto e improvisador, tenía los suficientes ingredientes para vibrar ante la acometida del descubrimiento, y por lo tanto de participar en él de forma activa; el que eran tierras ricas en agricultura, capaces de abastecer a los navíos, con gran tradición marinera, y con los puertos más meridionales de Europa y más próximo a los alisios que tanta importancia tuvieron en los viajes colombinos.

La corona española cuando se dá cuenta del significado y magnitud de esta empresa, y los nuevos horizontes que ésta le abre, tiene una visión clara y ambiciosa del futuro, y quiere a toda costa controlar estas nuevas posesiones separadas por el inmenso Océano. Para este control crea un lazo de unión fomentando los viajes y haciéndolos más asiduos. Al aumentar éstos, así como el número de barcos, surge la necesidad de reglamentar, organizar el tráfico, y de crear los organismos que los encaucen y dirijan. Pero la única forma de ejercer esta estrecha vigilancia era centralizarlo todo en un solo punto, para lo cual se eligió como sede a Sevilla con su puerto fluvial.

Existían otros puertos importantes, pero éste poseía un emplazamiento privilegiado con relación al resto de España, pues no estaba expuesto a los ataques de los corsarios franceses como los del Cantábrico, ni a las de los berberiscos como los del Mediterráneo, ni tenía los inconvenientes de los del Atlántico; y en cambio gozaba de todas las ventajas de un puerto interior.

Sevilla ciudad, además, por su situación geográfica poseía otras cualidades. Podía extenderse para absorber la expansión demográfica que se produciría con la afluencia de comerciantes, banqueros, marineros, y obreros atraídos por el movimiento mercantil, y tenía accesos fáciles para las mercancías procedentes del interior de España.

Todas las circunstancias hacen que obtenga el monopolio de las cosas de Indias. Pero esta superioridad, con el goce pleno de los beneficios antes mencionados, dura hasta mediados del siglo XVI, mientras que los barcos que navegan su río son de pequeños calados. A medida que estos navíos aumentan el tamaño para ser más aptos a las grandes cargas, según las necesidades del momento, y se organizan flotas, se produce un fenómeno adverso a Sevilla, y esa superioridad comienza a declinar a favor de los puertos costeros.

Esto crea una rivalidad con las demás ciudades portuarias de la costa atlántica andaluza, en especial con Cádiz.<sup>1</sup>

## NAUFRAGIOS

El auge del tráfico marítimo y del comercio con el Nuevo Mundo, fue la causa de que mares y ríos se vieran surcados por naves que transportaban toda clase de mercancías. Pero estos buques que con sus velas al viento parecían proclamar la victoria del hombre sobre el líquido elemento, se veían con frecuencia abatidos por la tragedia.

A veces el acontecimiento desgraciado surge tan de improviso, y de una forma tan inopinada que no se puede remediar,

---

1 Girard Albert: *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cadix jusqu'à la fin du XVIII siècle*. París-Bourdeaux, 1932.

resultando por ello bien la pérdida total del navío, bien la inutilización del mismo para navegar.

Es bien conocido que el peligro acompaña continuamente al navegante, y cuando éste surge hay que vencerlo de inmediato. Quizás la rapidez con que se ha de combatir, así como el pequeño espacio firme que es el barco en que el hombre tiene que afrontarlo, sean las causas de que las catástrofes en la mar adquieran mayores magnitudes que en la tierra. De todas formas, desde el comienzo, los viajes a las Indias fueron una peligrosa aventura en la que naufragar era la peor parte, pues naufragio casi siempre era sinónimo de muerte, sobre todo cuando ocurría alejado de las costas.

Las causas de que se produzcan estos desastres son muchas y muy variadas, pero las más frecuentes y de mayores proporciones suelen ser por tempestades y por ineptitud de los pilotos. Las siguen las ocasionadas por varadas, choque con escollos, sobrecarga o incendios.

También las hubo por destrucción por embarcaciones de piratas, y, en tiempo de guerra, por ataques del enemigo, aunque en menor escala que las anteriores.

A pesar de que los naufragios son accidentes fortuitos, a veces se provocan de forma deliberada para evitar males mayores, o por causa fraudulenta. De cualquier forma, a lo largo de todo este siglo, se producen con bastante frecuencia por lo que, casi desde el principio de la navegación a Indias, se ven obligados a crear una legislación que procure evitarlos, o haga remediar las situaciones que se originen.

## NAVEGACIÓN

El descubrimiento, independientemente de su trascendencia histórica, fue el que impulsó a la navegación definitivamente, dándole categoría de medio fundamental para el comercio. Pero como todo lo que está en vía de evolución y desarrollo, tuvo que pasar por un aprendizaje, y en este caso se pagó por ello un precio muy alto en vidas y en riquezas.

La costa atlántica andaluza, que se extiende desde la fron-

tera portuguesa hasta Gibraltar no es de fácil navegación para los marinos de esta época. Su dificultad estriba en la entrada y salida de sus puertos, que se reducen solamente a dos que por su importancia ostentan el protagonismo del momento: Cádiz y Sanlúcar como antepuerto de Sevilla.

Al darle el monopolio al puerto fluvial de Sevilla que reunía excelentes condiciones para las necesidades de los inicios de esta gran empresa mercantil, no previeron el auge que iba a alcanzar en un futuro muy próximo, y los problemas que se ocasionarían.

Durante la primera mitad del siglo XVI la travesía por el río Guadalquivir no ofrecía apenas obstáculos, ya que las naves que lo surcaban eran de muy poco tonelaje, pero a partir de 1540 que crecen considerablemente las importaciones y exportaciones entre España y el Nuevo Mundo, fue necesario sustituir estos navíos por otros de mayor calado. Así, a mediados de siglo, cuando cristaliza el sistema del flotas que oscila su composición entre 16 ó 20 barcos, cuando estas naos tenían que ser bastante grandes para dar cabida a cantidades de mercaderías y suficientemente fuertes para defenderse de las hostilidades de los corsarios, se vió que el puerto sevillano resultaba pequeño. No podía albergar simultáneamente gran número de embarcaciones que, como consecuencia, tenían dificultad para maniobrar. Es el momento en que Sanlúcar le reemplaza en ciertas actividades, aunque siempre bajo control de la Casa de la Contratación.

No obstante el paso de Sanlúcar también tenía sus problemas pues había que cruzar un banco de arena, conocido como la barra, y que entrañaba gran peligro. Se necesitaban, para tener éxito, unas condiciones favorables que muchas veces no se conjuntaban, y se veían obligados a echar ancla y esperar el momento oportuno o estar expuesto a algún desastre. Era imprescindible tener viento favorable, marea casi alta y un tiempo claro para ver las señales que servían de referencia. Este fue uno de los puntos negros de la navegación de esta costa.

En cuanto a Cádiz, aunque de forma preponderante no intervino antes de 1680, en lo que se refiere a carga y descarga, ni antes de 1717 con la transferencia de la Casa de la Contratación en cuestión administrativa, sin embargo, tuvo su importancia a lo

largo de todo este siglo, si bien siempre supeditada a las autoridades sevillanas.

Es un puerto de bahía, y está más vinculado al mar que a la tierra a la cual se une por medio de una franja estrecha de difícil acceso y comunicación con el resto del país. Posee una posición excelente para vigilar la costa y recibir las mercancías que vienen por vía marítima y distribuir, por el mismo sistema, las procedentes de América. Pero era vulnerable a los ataques de barcos enemigos y a un fuertísimo viento denominado Levante, por lo que a veces había que hacer una larga espera para evitar contratiempos, obstáculos ambos, que causaron gran número de pérdidas de naos.

La bahía en forma de concha, aislada del mar bravío por la isla de León que se une al continente por el puente de Suazo, es un buen cobijo para los navíos. La entrada y el surgidero de ella es hondo, con algo más de  $\frac{1}{4}$  de legua de boca, y por lo tanto de paso fácil a todas horas incluso de noche y con todo tiempo, sin estar supeditados a las mareas.<sup>2</sup> Abrigada por las rocas de los vientos, de aguas profundas, que no crean problemas con el tonelaje, los barcos pueden dar carenas con un gran margen de seguridad, aunque desde los Puntales hasta la altura de la ciudad de Cádiz, la bahía es más abierta y por lo tanto menos segura. Pero el puerto propiamente tiene un handicap que es que adolece de espacio suficiente para un tráfico marítimo de envergadura. Por ello Cádiz necesita utilizar los puertos aledaños de Rota, Puerto de Santa María y Puerto Real, pese a que las condiciones de utilización de estos no son siempre buenas, pues cambian su fisonomía a causa de las arenas y las mareas.

Todos estos inconvenientes hacen que esta zona esté a la cabeza de los lugares peligrosos para la navegación. Parece ser, según las estadísticas, que acusa el  $8\frac{1}{2}\%$  de número de navíos perdidos y el  $20\%$  de tonelaje contra un poco menos del  $7\%$  y un poco más del  $8\%$  respectivamente para el conjunto del bajo Guadalquivir.<sup>3</sup>

Como se vé, comparando los porcentajes, las pérdidas en

2 Informe de la ciudad de Cádiz. 1632. A.G.I., Indiferente General, 615.

3 Chaunu, Pierre: *Séville et l'Amérique XVI-XVII siècle*, París, 1977, pág. 43.

Cádiz son en proporción bastante más que en Sevilla, teniendo en cuenta que esta última posee un excesivo movimiento portuario.

Las consecuencias de los naufragios también adquieren mayor importancia en Cádiz, ya que es difícil recuperar lo perdido, mientras que en Sevilla con frecuencia se solía salvar casi la totalidad de la carga, y a veces incluso el mismo navío.

## PILOTOS

Considerando que un navío es un pequeño mundo cerrado conteniendo un número de vidas y riquezas confiadas al celo, a la pericia y al conocimiento de su oficialidad, y conocidas las circunstancias antes expuestas, se comprende la necesidad de que los pilotos que gobiernan las naos sean personas aptas para dicha misión. Pero muchas veces no sucede así por diversos motivos.

Se tenían que enfrentar a empresas nunca acometidas y situaciones que no eran constantes, pues en cada viaje solían presentarse de formas diferentes. Debían familiarizarse con las modificaciones que sufrían los navíos para adaptarse a las nuevas normas que les imponía el Atlántico, y sobre todo tenían que ampliar sus escasos conocimientos científicos. Todo esto contribuyó a que la navegación no fuera fácil.

Para remediar esta deficiencia surgió el nombramiento de piloto mayor examinador, y la orden de que fuera el barco que fuera debía ir dirigido por un piloto examinado en la Casa de la Contratación, después de haber pasado un año oyendo las leyes del arte de navegar y la cosmografía, período que se acortó más adelante.

La escasez de pilotos preparados hizo que las normas establecidas de la obligatoriedad de ser español para los oficiales y funcionarios reales que sirvían en los buques para la navegación a Indias, tuviera su excepción en este cargo. En muchas ocasiones procedían de Portugal o de Italia, pero pronto esta anomalía va hacer rectificadas, y una cédula del 2 de agosto de 1527<sup>4</sup> prohíbe que ningún extranjero pueda ejercer este oficio, ni poseer carta

<sup>4</sup> Recop. de Leyes de Indias, lib. IX, tit. 23, ley 14. Madrid, 1873.

de marear, ni descripción del Nuevo Mundo. De esta forma se evitaba que estos conocimientos pasaran a otros países, protegiéndose así los intereses económicos.

Una de las principales dificultades, que creó auténtica preocupación, fue el sacar las naves de Cádiz y de Sevilla hacia el mar abierto.

Las naos naufragaban fácilmente en los bajos del río Guadalquivir, y se necesitaba persona experta que sorteara con éxito los obstáculos que presentaba la travesía desde Sevilla a Sanlúcar. En estos 96 kilómetros que separa estos dos puertos había tres pasos de difícil acceso: el del Pilar, resto de un puente; el de Albayle, dos leguas de la ciudad, antes de llegar a Coria donde se divide el río en dos brazos quedando menos caudal en el principal; y el Naranjal a cuatro leguas, bajo y de poca agua. Aunque estos pasos estaban señalizados con boyas y marcas, cualquier error era causa de que la nao diese en seco y a la bajada de la marea quedara escorada. Al inclinarse ésta y caer sobre uno de los costados, se podía abrir y desgalibar, y por lo tanto entrar el agua; y una vez anegado el navío, las mercancías se perdían casi siempre.

De aquí la necesidad de que existieran pilotos de alta y de ríos. Estos últimos se especializaban en la travesía del Guadalquivir, conociendo cada bajo y cada recodo del mismo, evitándose con su pericia muchas pérdidas. Pero todos no era tan expertos y los desastres continuaban, aunque en menor escala. Sucedían casi siempre, por descuido de éstos, por eso era aconsejable se pasasen los pasos del río por la mañana, y si hubiera que hacerlo por la tarde se tuviera en cuenta que el piloto hubiera bebido poco.<sup>5</sup> Era vital que sus sentidos no estuvieran perturbados, pues si veía que tocaba en tierra la nao donde él iba, fuera del verdadero camino que debía llevar, todo por una equivocación suya, reaccionaba abandonando el navío por temor y vergüenza. Ante esta actitud la tripulación no sabía actuar, y la pérdida era segura, cuando quizás con una maniobra, se hubiera podido evitar.

También para intentar disminuir las tragedias en la entrada y salida de la peligrosa barra de Sanlúcar, se confiaba el barco a

---

5 Fernández Duro: *Disquisiciones náuticas*, Madrid, 1880, tomo V, pág. 429.

un práctico local denominado piloto de barra. Pero, en este caso, no bastaba la inteligencia, cuidado y vigilancia del que servía este oficio, sino que se necesitaba no dejar de ejercer para ser diestro y hábil. Estas cualidades eran imprescindibles, ya que de una hora a otra solía variar el fondo de la barra, de tal manera que por la parte y lugar que hoy sale una nao podría ser que no saliera mañana, y estando confiado dejarse en el banco de arena parte de la quilla, o perder todo el navío.

### LOS ELEMENTOS

El azote de la marina, desde su comienzo, han sido los elementos: tempestad, huracán, galera, etc., que hacen verdaderos estragos al descargar sus iras contra los navíos atracados en el puerto, o contra los que navegan en alta mar mucho más desvalidos por no poder recibir más ayuda que la de ellos mismos.

España, pionera en este tipo de navegación de alta, fue muy afectada, padeciendo en sus barcos estos accidentes.

Sin embargo, no todas las pérdidas sufridas en la lucha titánica con el temporal eran motivadas por éste, sino también por la ineficacia de quienes gobernaban la nao en ese momento de peligro, o por el mal estado de conservación en que ésta se encontraba, pues las que hacían el viaje a Indias solían ser viejas, y como tales incapaces de resistir el embite.

La causa de que se utilizaran en estas condiciones fue la expansión de los viajes, los muchos compradores y la demanda de barcos, lo que motivó la revalorización de éstos y su especulación.

La vida de una nao, no sufriendo contratiempo, solía durar de tres a cuatro años, por eso las ordenanzas reiteran se haga una fiscalización del estado de los barcos antes de zarpar. Como esto no se cumple, en 1534 se ordena que todos los navíos que no sean nuevos, antes de partir, se varen en tierra y se descubra la quilla para conocer sus faltas y repararlas.<sup>6</sup>

Esta corta vida se atribuía a la endeblez e imperfección de

---

6 Real Cédula. Palencia, 8 septiembre 1534. A.G.I., Indiferente General, 422.

construcción naval. Se utilizaban ligazones frágiles que con una simple varada en las tranquilas aguas del Guadalquivir bastaba para que se abriera y se anegara su casco. Mucho peor parado salían, con cualquier contratiempo, en alta mar.

Tanto se repetían los siniestros por este motivo, que el 27 de diciembre de 1573 se manda al asistente de Sevilla informe qué convendría hacer para evitarlos, y para que las naos tuvieran la perfección y fortaleza que era de desear.<sup>7</sup> Incluso se dió una cédula el 16 de junio de 1576 prohibiendo visitar ningún navío «cascado» que fuera a las Indias, aunque haya de dar al través, pues si sufría algún temporal se hundía, y si hacía buen tiempo el resto de la flota tenía que ir aguardándole a causa de su poca velocidad.<sup>8</sup>

Una modalidad que se usó con relativa frecuencia fue el «ir al través». Se designaba así la nave que por su estado de servicio iba por última vez a América para allí desguazarla y aprovechar de ella todo lo que fuera útil, jarcia, velamen, pernería, etc., para los cascos que allí se fabricaban por cuenta del erario.

Esta fórmula, en principio, parecía muy beneficiosa para su majestad, pero, precisamente por el mal estado de las naos, no fue fructífera ya que cualquier contingencia hacía que no llegaran a su último destino.

Todas estas causas influían para que cuando arreciaba el viento, los navíos surtos en el puerto de Cádiz o de Sanlúcar estuvieran expuestos a soltarse de amarras y perecer. Generalmente zozobraban varando en los bajos o chocando contra los escollos del litoral, y casi siempre en aguas poco profundas. En estos desastres las cargas, aunque se esparcían en zonas extensas, creaban problemas a la hora de rescatarlas, ya que las mareas arrastraban la arena y ésta las cubría totalmente.

## **SOBRECARGA**

Desde tiempo inmemorial era frecuente la práctica de sobrecargar los buques, ocasionando con ello gran número de naufr-

7 Fernández Duro: ob. cit., pág. 27.

8 Encinas, Diego de: *Cedulario Indiano*, Madrid, 1945-1946, tomo IV, pág. 150.

gio. Para evitar estos siniestros, ya en la época de la república de Venecia, las autoridades marcaban el francobordo de las naves, imponiendo sanciones a los contraventores.<sup>9</sup> En España también se dieron disposiciones para contrarestar estas anomalías, pero la adopción de las medidas convenientes estaba en manos de los armadores que eran los que indicaban el límite de carga, y éstos no cumplieron lo adecuado por obtener mayores beneficios.

La capacidad de carga de una nao estaba en función de su dotación, pues según el número de que estaba compuesta ésta, tenían que llevar de matalotaje. Teniendo en cuenta que se obligaba a tener víveres de reservas, por lo menos para 30 ó 40 días más de navegación,<sup>10</sup> en previsión de alguna emergencia, se calculaba que lo que restaba del peso muerto para carga era la tercera parte. Este espacio le resultaba pequeño a los mercaderes y a los dueños que querían sacarle el máximo producto al viaje, transportando la mayor cantidad posible de mercancías.

El comercio, que está en manos de particulares, sigue siendo vigilado por la corona. Por eso, antes de zarpar rumbo a Indias, se sometían a unos controles que llevaban a cabo los funcionarios de la Casa de Contratación. El navío no podía cargarse sin comunicarlo a dicha entidad que efectuaba la primera visita para averiguar si reunía las condiciones de seguridad mínima. Con la licencia que otorgaban se procedía a su carga, pagando al fisco el tributo debido, e introduciendo productos autorizados y registrados, todo lo cual se verificaba en una segunda visita. La tercera y última se hacía en Bonanza, cuando ya estaba terminada de cargar la nave.

No obstante estas precauciones, existía el fraude, y con él el peligro de perderse el barco.

El exceso de peso, y su mala distribución podía desestibar el navío, y por un temporal, grandes balanceos, o un accidente cualquiera, surgía de inmediato el desastre. Esto es característico de muchos de los naufragios acaecidos en Sanlúcar.

Para evitar los excesos, fruto de la codicia, se ordena poner guardas que vigilen las naos ya cargadas, con objeto de que no

---

9 Fariña, F.: *Historia de la navegación*, Madrid, 1950, pág. 596.

10 Chaunu, Pierre: *La España de Carlos V*, Barcelona, 1976, tomo II, pág. 75.

permitan entrar ninguna mercancía, y cuiden que no se saquen de ellas, artillería, armas, bastimentos ni otras cosas de las que tenían cuando se hizo la revisión.<sup>11</sup> Solían, una vez pasada la inspección, desembarcar cuanto podían para en su lugar cargar géneros sin registrar, y por lo tanto de contrabando. Esta sustitución era desastrosa para la seguridad de la navegación, ya que al no llevar con qué defenderse, y al ir sobrecargados, los barcos eran juguetes tanto en manos de los piratas si les atacaban, como del mar.

Todas estas irregularidades debían ser evitadas por los visitadores. Algunos cumplían las órdenes a sacar todo lo que llevaban en demasía, aunque burlando sus vigilancias la volvieran a subir a bordo durante la travesía del Guadalquivir o en Sanlúcar. Otros en cambio, disimulaban el que las mercancías sobrepasaban la cantidad permitida tanto dentro del casco como sobre cubierta.<sup>12</sup>

Como respuesta a esto en 1534 se da una orden en la que se especifica que «la cubierta regente debe estar libre de cualquier cosa que impida a los marineros maniobrar libremente, así como la banda de la amura donde vaya una pieza de artillería, y el tolda de arriba, que es la segunda cubierta».<sup>13</sup>

En cuanto al regreso de las Indias, los navíos venían mucho más cargados, pues el cargamento era muy valioso. En algunos casos el valor de lo embarcado, ilegalmente fue superior a lo registrado.

El contrabando de cargas, tanto en una como en otra dirección era un problema de difícil solución, hasta se llegó a pagar  $\frac{1}{3}$  del valor de cualquier tesoro a aquellos que lo denunciare. Pero esta medida no fue efectiva, y se seguían arriesgando, e incluso exponiendo sus vidas en aquellos viajes tan azarosos.

Con frecuencia volvían las naos maltrechas, y cualquier accidente les hacía perderse en las costas andaluzas, o se veían forzados a arribar a cualquiera de sus puertos que no fuera Sanlúcar. Esto llegó a ser bastante normal por lo que se quiso regu-

11 Recop. de Leyes de Indias, Lib. IX, tit. 15, ley 25.

12 Información de Pedro Ortiz de Matienzo. 1533. A.G.I., Justicia, 1.159.

13 Recop. de Leyes de Indias, Lib. IX, tit. 4, ley 18.

lar esta anomalía. Se dió una cédula el 10 de mayo de 1510 en la que se permitía a los navíos que del tornaviaje viniesen derrotados, y que no pudieran entrar en la barra de Sanlúcar, tomasen puerto en Cádiz,<sup>14</sup> para lo cual se destacó allí un juez oficial. Amparados en esta ley, hubo muchas arribadas maliciosas, haciéndose pasar por innavegables cuando en realidad solo querían descargar las mercancías que traían fuera de registro.

## SALVAMENTO

Cuando la tragedia se produce, el primer objetivo es el de salvar las vidas humanas, la carga y la nave para lo cual hay reglamentadas unas normativas a seguir.

El capitán, almirante o el oficial superior que sobreviviese tenía la obligación de hacer un informe detallado de lo sucedido, y en especial indicando la latitud y profundidad donde quedaba el buque. Esto último, en la práctica, o no se notificaba con demasiado pormenor, o no eran muy exactos los datos, quizás por ignorancia, descuido, o por confusión del momento.

Sin embargo cuando estos naufragios ocurrían próximos al litoral, se le podía dar más credibilidad al informe emitido, ya que regresaban al barco siniestrado cuantas veces podían para salvar lo máximo posible, y por lo tanto tenían una idea bastante clara de los hechos.

Correspondía también al capitán y al almirante encargarse de que en las chalupas que fueren en socorro para ayudar a la gente que aún permanecía en el navío y para sacar lo que se pudiese salvar, llevasen al mando una persona de confianza si no podía hacerlo un oficial.<sup>15</sup>

De esta forma se coordinaba la dirección del salvamento por persona entendida, y la vigilancia para evitar los hurtos que suelen haber en estas circunstancias, y trabajos.

Al veedor, si la nao siniestrada era la capitana o la almiranta

---

<sup>14</sup> *Ibíd.*, ley 1.

<sup>15</sup> Instrucción a los generales, almirantes, veedores y oficiales en las armadas. San Lorenzo, 7 junio 1597. A.G.I., Patronato, 260, núm. 1, Ramo 30.

le correspondía averiguar los bastimentos, armas y municiones que disponía el navío en el trágico momento, y poner a buen recaudo los documentos del escribano mayor y del de raciones.<sup>16</sup> Así se evitaba que los maestros y dueños, excusándose en que los libros y papeles se perdieron con todos los bastimentos, se eximieran y no dieran cuenta.

Conocida la noticia en tierra, las autoridades de la ciudad en cuya jurisdicción se hubiera perdido debían prestar ayuda, facilitando cuanto se necesitara para el socorro, y a su vez notificar el suceso a través de un correo a Sevilla. Se encargarían también de enviar a la Casa de la Contratación todo lo rescatado para que el Presidente y jueces oficiales de ella, por mediación de una persona destinada expresamente para ello hiciera el reparto y distribución de lo salvado a prorrato según los registros.

Si lo recuperado no correspondía a la totalidad de la carga se organizaban buceos para conseguir sacar el resto. Para ello había que tener licencia oficial que autorizara la búsqueda,<sup>17</sup> y que a su vez concediera la exclusiva. De esta forma el gobierno seguía teniendo el control.

Estas empresas eran emprendidas o por cuenta del real erario, las menos veces, o por particulares, o por los generales que era lo más corriente. Estos últimos solían ofrecerse a hacerlo a sus costas como mérito para una recompensa posterior, pero en realidad tenían una muy próxima: las ganancias del fraude.

Concedidos los trámites legales, se buscaba un barco y buzos para dicho trabajo. Estos casi todos eran pescadores de los pueblecitos de los alrededores de Sanlúcar o de Cádiz, y marineros aptos para esto.

Se destacaba por la Casa de la Contratación un juez de comisión que ayudado por un escribano y alguacil, vigilaba el rescate, y averiguaba los hurtos que se hubiesen hecho.<sup>18</sup> Dado que los navíos que se perdieron en estas costas solían hundirse donde las profundidades podían ser profanadas por los primeros busca-

---

16 *Ibidem.*

17 Real Cédula. Valladolid, 30 enero 1555. A.G.I., Contratación, 5.010.

18 Carta del Dr. Gutiérrez Flores a D. Francisco Tello. Sevilla, 18 julio 1596. A.G.I., Contratación, 5.187, fol. 186.

dores de tesoros, era fácil el saqueo y robo de éstos. Los implicados se trasladaban a Sevilla para ser juzgados como culpables.

Una vez en el lugar del naufragio, se comenzaba la localización del pecio, el cual si se encontraba se señalaba con boyas, y se comenzaba las imersiones. Todo lo que se sacaba era transportado a la playa donde permanecía vigilado por unos guardas de rivera hasta que el designado como depositario de las mercaderías las almacenaba en espera de llevarlas a Sevilla.

Para evitar los intrusos, también se ponían guardas que velaban el pecio de día y de noche. Estos corrían por cuenta de los buzos, a los que se remuneraban dándoles, en la misma especie y género de lo sacado, la mitad; y si eran mercancías perecedoras que había que vender, la mitad de lo procedido.<sup>19</sup>

Estas expediciones de salvamento, a veces, se llevan a buen término, otras, en cambio, hay que abandonar porque arrecia un temporal, porque los buzos están agotados, o por considerar que ya habían sacado bastante. En algunas ocasiones el abandono era por poco tiempo, en otras se tardaba en volver incluso años, y en otras no se regresaba más.

## FONDOS DEL ARCHIVO DE INDIAS

Durante esta época son tan numerosas y frecuentes las pérdidas que, ante semejante evento, se ordena al Consulado tenga un libro registro especial en el que se anotaran todos los navíos que se perdieran, así como el lugar donde había sucedido el hecho, y lo que se había salvado.<sup>20</sup> De esta forma se tendría un control estrecho, pero este registro por desgracia no se ha conservado, aunque se conoce su existencia hasta 1566.<sup>21</sup>

Por lo tanto la única fuente que nos queda es la estricta nota reseñando el suceso que se mencionaba en los registros de ida y venida de los navíos, existentes en la Casa de la Contratación.

---

19 Documentos sobre la flota de Luis Alfonso Flores. 1596. A.G.I., Consulados, 837 bis,

20 Recop. de Leyes de Indias, Lib. IX, tit. 6, ley 54.

21 Heredia Herrera, Antonia: *Historia de un depósito documental: el archivo del consulado de cargadores en Sevilla*. «Actas de las II Jornadas de Andalucía y América», Sevilla, 1982.

Se tenía el concepto que lo más importante de un naufragio era saber qué mercancías se habían perdido, si se había salvado algo, y qué cantidad se podía rescatar. La situación donde se produjo el hundimiento se consideraba de menor interés, por lo que muchas veces la información era escasa o errónea, llegándose a notificar en algunas ocasiones con la escueta noticia de «perdióse».

Revisando estos libros en la Sección de Contratación nos dan el nombre del barco, el del maestro, a veces el del dueño, su procedencia, su destino, y si ha sufrido algún revés, pero de forma escueta.

También en esta misma sección se encuentran anotados los informes que resultan de las tres visitas que se les hace a los navíos antes de partir para Indias, bajo el título de registros de ida. En ellos se refleja la descripción, e inventario de la nave, artillería, material y equipaje; tonelaje y la carga. Esta venía detallada, mencionando el consignante, el consignatario o a quien se le ha de dar en su ausencia, las marcas privadas que identifican cada cargamento, la mercancía que comprende, y su valor.

Estos datos no son siempre fidedignos e incluso a veces inducen a error.

El nombre del navío normalmente responde a una advocación de larga denominación, y se inscribe de todas las formas posibles. Así, Ntra. Sra. del Rosario y San Juan Bautista se encuentra tal cual, o como Ntra. Sra. del Rosario, San Juan Bautista, o San Juan. No es de extrañar que, atendiendo a esta costumbre, haya barcos con nombres repetidos hasta en un mismo convoy. Otras veces, además, tienen un sobrenombre o alias por el cual también se conocen, como la Trinidad que aparece como la Quintera porque su propietario era Alonso Quintero. Por lo tanto para localizar una nao es más seguro hacerlo por el nombre del maestro o del dueño.

En cuanto al tonelaje, desde el comienzo del tráfico con las Indias, ha estado muy unido al «sueldo» de los navíos, ya que estaba en proporción. Este era en lo que el Rey los arrendaba o requisaba, motivo más que suficiente para que en los registros se inflaran las toneladas. Otro factor era que, según los destinos

había unos topes oficiales a respetar, por ello era el aumentar o disminuir el tonelaje para estar dentro de lo legal.

En relación a la carga raramente respondía a la totalidad, ya que el fraude protagonizaba estas jornadas y casi siempre, por no decir siempre, iban mercancías sin registrar.

A los registros se agregaban los recibos de avería, almojarifazgo y cualquier otro gravamen que se hubiese de pagar en la aduana. Solo cuando se habían reunido estos papeles se presentaba el manifiesto al contador para que entrara a formar un todo con el resto de la documentación del buque. Con iguales características están los registros de venida.

Viendo la correspondencia de la Casa de la Contratación hallamos: cartas de los generales con la visión de los preparativos de flotas, equipamiento, de los navíos, relación de los viajes, y los tesoros traídos; cartas con reseñas de los comerciantes, marineros y soldados sobre las calamidades en el mar. También nos pueden dar muchos datos los libros copiadores de cartas dirigidas a Su Majestad y al Consejo; del Tribunal de la Casa a particulares, y del Tribunal a Su Majestad y al Consejo.

Los originales de todos estos documentos suelen estar en Indiferente General, en el apartado de Contratación, Consulados y Comercio. Pero la serie más abundante y rica de esta sección es la de los cedularios de donde se puede sacar toda la legislación relacionada con el tema de nuestro interés.

Todo lo referente al apresto de la armada, entrega de artillería, municiones, y otros pertrechos se refleja en la Contaduría del Consejo, ya que a ella iban para su revisión y aprobación las cuentas de todas las cajas reales de las Indias, de la Casa de la Contratación, del Consulado de Sevilla, de las armadas y flotas.

Nos da mucha luz la sección de Consulados, ya que guarda pleitos, autos y diligencias judiciales de su tribunal referentes a la averiguación de los culpables en las pérdidas de las naos; documentación sobre salvamento, relacionada con el comercio, y relativa a los diputados de flotas.

Para apelar estos pleitos se recurría al Real y Supremo Tribunal del Consejo, encontrándose todos ellos en Justicia o Escribanía, incluso aquellos que correspondían a cuando actuaba como

tribunal de primera instancia, como en los juicios de visitas y residencias que todos los cargos oficiales tenían que hacer, y por supuesto también los de la armada.

Como se ve, rastreando a través de las distintas secciones de estos fondos, podemos reconstruir los hechos, los cuales vamos a intentar exponer haciendo un breve relato de algunos de los naufragios.

### FLOTA DE RODRÍGUEZ FARFÁN

El desastre de la flota de Tierra Firme en 1555 es uno de los más característico, ya que en él concurren unas series de circunstancias, antes expuestas, que nos incita a su estudio.

En noviembre de 1554 sale de Nombre de Dios esta flota de regreso a España, al frente de la cual va como general, Cosme Rodríguez Farfán. Siguiendo la ruta normal, hace escala en Cartagena de Indias, y pone rumbo a La Habana donde se reúne con los navíos procedentes de Nueva España. Todo el convoy, formado por 18 naos<sup>22</sup> navega siguiendo la corriente del golfo de la Florida, hacia el norte para poder aprovechar los vientos del oeste que les impulsaran a España. Pero el 8 de diciembre al pasar por el canal de Bahama, lugar en que, por su situación geográfica se desatan las furias de los vientos con facilidad, sufre los efectos de un huracán y surge la primera pérdida: la nao capitana San Andrés se abrió, y el resto de la formación quedó maltrecha y dispersa.

El general Farfán que viajaba en la capitana pudo ser rescatado, así como 40 soldados, por el navío «La Bretedona»; otros buques consiguieron recoger a otros 60 hombres más, no teniendo la misma suerte los 20 restantes de la dotación que se ahogaron. Con el navío se hundió toda la artillería, munición y bastimentos que traía.

Al día siguiente, vuelta la calma, se comprueba que la mayoría de las naos están desarboladas, por lo que algunas se ven

---

22 Carta del presidente del Consejo a Su Majestad. Madrid, 16 marzo 1555. A.G.I., Indiferente General, 737.

obligadas a refugiarse en los puertos cercanos, mientras otras continúan en la flota. Pero no por mucho tiempo, pues a pocas leguas, después de desembocar el canal de Bahama, vuelven a separarse. Solamente siguen unidas «La Bretedona», que había tomado el puesto de la capitana hundida; la de Alonso Pérez Granillo y la de Martín García,<sup>23</sup> que prosiguen el viaje con dificultad, pues su velocidad normal, que era de 20 a 30 leguas, se ve bastante reducida.

Así, en compañía, llegaron hasta 100 leguas de las Bermudas donde de nuevo tuvieron un infortunio. La nao de Alonso Pérez no resistió más y se hundió. Todo el oro y plata, tanto de la corona como de particulares, fue transbordado al navío de Martín García, así como los pasajeros. Más tarde, ésta se va a separar para arribar en solitaria al puerto de La Rábida.<sup>24</sup>

El 6 de enero de 1555, estando «La Bretedona» al norte sur con la isla de Flores zozobró, no dando tiempo para salvar nada más que 4.000 ó 5.000 pesos de particulares. Esta suma lo mismo que los hombres que escaparon fueron recogidos por Buitrón que se había incorporado con su nao Santa Cruz, días antes. De este nuevo desastre se salvaron 400 personas, entre los que se encontraba Rodríguez Farfán, y perecieron 30.<sup>25</sup>

A duras penas, manteniéndose a flote la nave de Buitrón divisa las costas españolas, aunque no consigue llegar a puerto. El 22 de enero sufren un nuevo temporal y en sus condiciones es difícil resistir, naufragando en la playa de Zahara (Cádiz) entre Tarifa y Vejer.

El balance de esta nueva tragedia arrojó la desaparición bajo el mar de 150.000 pesos según lo registrado legalmente; y 200 muertos entre los cuales se encontraban Pedro Heredia, adelantado de Cartagena, Sancho Clavijo, gobernador de Tierra Firme, dos licenciados del Nuevo Reino de Galicia, y Francisco Alvarez de Arce.<sup>26</sup> También hubo algunos supervivientes, y de nuevo, una vez más, entre ellos estaba el general Farfán.

---

23 Carta de Rodrigo de Avila. 22 enero 1555. A.G.I., Patronato, 265. Ramo 4, fol. 1 vto.

24 *Ibidem*.

25 Carta de Rodríguez Farfán. Jerez, 27 enero 1555. A.G.I., Patronato, 265. Ramo 4.

26 *Ibidem*.

Las autoridades comarcales comunicaron este naufragio a la Casa de la Contratación a finales de enero, y con intervalo de días se inicia la investigación sobre los acontecimientos, así como la gestión del rescate del cargamento con la licencia obtenida mediante cédula del 30 de este mismo mes.<sup>27</sup>

La nao de Buitrón, de 220 toneladas, había hecho varios viajes a Indias, con las penalidades propias, y esta vez venía, además, cargada en exceso, y no pudo resistir a los elementos. Bien es verdad que, de siempre, era frecuente la práctica de sobrecargar los buques, pero esta vez se excedieron. Transportaba en oro y plata para Su Majestad 75.000 pesos, productos de tres partidas aunadas: 25.000 pesos que el mismo Buitrón recibió en Tierra Firme; 25.000 que son los que la carabela de Honduras de la armada de Carreño trajo a La Habana y fueron embarcados en esta nave, y otros 25.000 transbordado cuando la capitana se hundió.<sup>28</sup> El resto de la hacienda declarada pertenecía a particulares. Había que sumarle lo que venía sin registrar o por registrar.

Al decir de Farfán no se perdería nada de lo registrado, ya que estando la nao a una braza en bajamar<sup>29</sup> era fácil sacar a la playa todo el tesoro.

Para recobrar este precioso cargamento y averiguar sobre los hurtos y rapiñas, que ya habían comenzado, se trasladó Francisco Tello, tesorero de la Casa de la Contratación a Tarifa, término al que pertenecía Zahara.

Pero el salvamento no era tan sencillo como decía el General, y según los buzos, expertos procedentes de Cádiz, Sevilla y pueblos aledaños, era laborioso y de muchos días. Las inmersiones explorativas que se hicieron, dieron como resultado el estar todo enarenado. Para esta situación se necesitaba otra técnica. Era necesario tiempo bonancible, y utilizar el rastro y hombres suficientes que manejaran los cabrestantes para sacarlo a tierra.<sup>30</sup>

Sin embargo poco a poco fue recuperándose el tesoro, y se

---

27 Real Cédula. Valladolid, 30 enero 1555. A.G.I., Contratación, 5.010.

28 Relación de los navíos en que venía el oro y plata de S. M. Sevilla, 10 febrero 1555. A.G.I., Indiferente General, 737.

29 Carta de Rodríguez Farfán. Jerez, 27 enero de 1555. A.G.I., Patronato, 265, Ramo 4.

30 Cuadernos de las partidas tomadas a pasajeros y particulares en el naufragio de Zahara. 1557. A.G.I., Contratación, 58, fol. 103 vto.

dió la circunstancia que el valor de lo salvado excedía en mucho a lo que constaba en los registros, lo cual estimuló a la ampliación de las diligencias hasta poner en claro haberse embarcado con 150.000 pesos con requisitos legales y 350.000 sin ellos.

Caso curioso de este salvamento fue la forma en que los náufragos que intentaban alcanzar la orilla a nado, ocultaban pequeñas cantidades en pañuelos, que se ceñían a la frente, o en los cintos.<sup>31</sup> Aún fue más notorio la cantidad de personas, que, procedentes de Tarifa y Vejer, acudieron a la playa con la idea de ayudar, pero al decir de los oficiales de la Casa se dedicaron a registrar a los muertos e incluso a los vivos, llevándose un total de 80.000 ducados.<sup>32</sup>

Esta mala costumbre de llevar exceso de peso se ha seguido haciendo a través de los siglos, al igual que se han seguido dictando las reglas que lo prohíben. No obstante, siempre hay alguien que vulnera las leyes, merma la posibilidad de defensa del navío, y a veces sucede el desastre con pérdidas humanas.

## FLOTA DE LUIS ALONSO FLORES

Otro naufragio característico por su importancia y magnitud fue el de la flota del general Luis Alonso Flores al ser atacada en Cádiz por los ingleses.

Desde primero de 1596 la armada y flota de Nueva España se estaba preparando para su salida, pero ésta se iba demorando a causa de las dificultades que alegaban los maestros y cargadores, y dió lugar a ser sorprendida por la armada inglesa.

Surtos en la bahía de Cádiz estaban ocho galeones de la armada de la guarda de las Indias, tres fragatas y la flota de Tierra Firme, lista para darse a la vela, escoltada por la capitana y almiranta. Hacían un total de 43 a 50 naves, más 18 galeras, las cuales se iban a tener que enfrentar pronto al enemigo.

El 26 de junio llega un correo procedente de Lagos, portando una carta de Melchor Pinto, factor de Su Majestad en el

31 Carta de Tello Guzmán. Cádiz, 5 enero 1555. A.G.I., Contratación, 58, fols. 49-49 vto.

32 Fernández Duro: *La armada española*, Madrid, 1895, tomo I, pág. 215.

Algarve, con otra de Bernal del Castillo, ratificando la noticia, por haberla ido a comprobar, de haber descubierto 60 velas inglesas a la altura del Cabo San Vicente.

Estas cartas traen la incertidumbre, la cual va en aumento a medida que van llegando más, pues unas dicen que son 60 velas, otras 80, 112 e incluso 140. Se teme que se repita el ataque de Drake de 1586, y se hacen las gestiones para poner remedio y estar preparados.

Como los altos jefes están ausentes, y no quieren reconocer superior jararquía ninguno de los generales presentes, decidieron juntarse el capitán general Luis Alonso Flores, y los interinos don Juan de Portocarrero y el almirante Diego de Sotomayor, y acordaron defender la entrada de la bahía.

Optaron por reagrupar las naves, haciendo que las mercantes se fuesen al puerto, poniendo las mayores a la entrada de él y en vanguardia los galeones de Su Majestad capitana y almiranta; y las galeras desde Santa Catalina a las Puercas. Esta formación se completaba con algunos barcos vigías que avisarían lo que descubrieran en el mar.

En cuanto a tierra pidieron socorro al corregidor de Jerez, y solicitaron refuerzos al Duque de Arcos, a la ciudad de Córdoba y a los marqueses de Ayamonte y Pliego.

Con todas estas medidas tomadas se consideró estar a salvo de cualquier acometida; pero no fue así. El 29 de junio los ingleses comenzaron a cañonear seis buques de la flota que de Chippingona iban a refugiarse en la bahía, resultando uno de ellos varado sobre la almadraba, otro perdido en la barra, y un tercero abordado en Barrameda.<sup>33</sup>

A la mañana siguiente, el enemigo se presentó a la entrada de la bahía y vista la disposición de las embarcaciones se mostraron indecisos, y se hubieran alejado sin arriesgar sus fuerzas rumbo a las Azores, si la indecisión no hubiera hecho también mella en los españoles. Estos, falto de autoridad y presionados por el interés de los armadores de la flota, cuyo cargamento se calculaba en más de cuatro millones, retiraron las naos al Puntal. De esta

---

<sup>33</sup> Carta del Dr. Gutiérrez Flores al gobernador de Canarias. Sevilla, 16 julio 1596. A.G.I., Contratación, 5.187, fol. 180 vto.

forma se descompuso la formación, y se dejó franco y libre el acceso a la ensenada.

Se pretendió asegurar la armada y flota, pero el inglés creyó que se retiraban y con ello se les alentó a atacar.

Los galeones le hicieron frente sacundados en la retaguardia por las galeras, de manera que hundieron dos navíos, e incendiaron a otro, contándose entre las bajas, Sir Walter Raleigh. Así duró la pelea durante cuatro o cinco horas. Pero los españoles, no pudiendo resistir la furia del enemigo se quisieron meter más adentro del Puntal embarrancando en tierra cuatro galeones. La tripulación de San Felipe lo incendió antes de abandonarlo, las de San Matías y San Andrés no se detuvieron en imitarlo, dejando que los ingleses se apoderaran de los dos únicos barcos que iban a aprovechar, ya que el resto siguió el ejemplo del San Felipe. El adversario después de saquear Cádiz se alejó.

De este desastre sólo quedaron enteras seis naos de la flota con otras once que iban a las islas de Barlovento y a Honduras.<sup>34</sup>

Una vez vuelta la tranquilidad se comenzaron los buceos para rescatar las mercancías. Llevaban vino, hierro, herramientas para el campo, cera, azogue, y ropa. De este último artículo se salvó gran parte por no estar a bordo cuando atacó el inglés, otra parte fue hurtada aprovechando el momento de confusión. Para recuperar lo perdido por este último procedimiento, se pregonó que aquellos que voluntariamente se presentasen con lo sustraído, dentro de tres o cuatro días, se les perdonaría el delito, e incluso se le premiaría con un 6 % del valor de lo robado. De igual manera, a los que denunciaren a otros se les daría del 15 al 20 %.<sup>35</sup> No fue demasiado efectivo.

Durante todo este año y parte de 1597, se estuvo ocupado sacando de los pecios artillería y mercaderías; y descubriendo fraudes. Este trabajo tuvo su fruto, consiguiéndose salvar géneros por valor de 8 cuentos 873.089 maravedíes, aunque los gastos de este salvamento ascendieron a 7 cuentos 746.105 maravedíes.<sup>36</sup>

---

34 Carta del Dr. Gutiérrez Flores. 1596. A.G.I., Contratación, 5.187, fol. 184.

35 Carta del Dr. Gutiérrez Flores a D. Diego de Armenteros. Sevilla, 23 julio 1596. A.G.I., Contratación, 5.187, fol. 187 vto.

36 Relación de las partidas sacadas. 2 octubre 1597. A.G.I., Consulados, 835, Ramo 5, fol. 42.

## NAUFRAGIOS EN EL GOLFO DE CÁDIZ EN EL SIGLO XVI

Años	Nafragio	Fuente
1525	Cuatro naves y un galeón de los corsarios franceses zozobraron en los bajos de Chipiona.	Fernández Duro: "Armada Española". Tomo I, pág. 204, Madrid, 1895.
1541	La nao Trinidad, cuyo maestre era Juanes de Ipesticu, viniendo de Indias se perdió en la barra de Sanlúcar.	A. G. I. Contratación, 2898. Fol. 121 vto.
1544	La nao Santa María de Raíces de 130 toneladas, cuyo maestre era Juan Quintero, con destino a Nueva España, se perdió en este reino.	A. G. I. Contratación, 2898. Fol. 127.
—	El galeón S. Medel y Celedón de 180 toneladas, cuyo maestre era Juanes de Lubelça, viniendo de Nueva España, naufragó en Huelva.	Chaunu, Huguette et Pierre: "Séville et l'Atlantique". Tomo II, pág. 368, París, 1955.
1546	La nao S. Antón de 130 toneladas, cuyo maestre era Manuel Gómez, estando preparada para ir a Indias, se quemó en estos reinos.	A. G. I. Contratación, 2898. Fol. 137 vto.
1551	La nao Santa Lucía, cuyo maestre era Miguel de la Borda, de venida de Puerto de la Plata se perdió en las Arenas Gordas.	A. G. I. Contratación, 2898. Fol. 171.
1553	La nao Anunciada de 120 toneladas, cuyo maestre era Pedro Camino, viniendo de Montecristi, se hundió en Rota. Se salvó lo que venía en ella.	A. G. I. Contratación, 2898. Fol. 184 vto.; Indiferente General, 2000. Fol. 102 vto.
—	La nao S. Bartolomé, cuyo maestre era Marcial de Villafaña, viniendo de Puerto Rico tuvo que arribar a Lisboa. El oro se llevó a Sevilla, y el navío que lo transportaba se perdió junto a Coria. Se salvó la mayoría de la mercancía.	A. G. I. Contratación, 2898. Fol. 185 vto.
1555	La nao Santa Cruz de 220 toneladas, cuyo maestre era Juan de Mondragón y su dueño Cosme Buitrón, viniendo de Tierra Firme se perdió en la playa de Zahara. Se salvó todo lo que traía.	A. G. I. Contratación, 2898. Fol. 192; Indiferente General, 737.

## NAUFRAGIOS EN EL GOLFO DE CÁDIZ EN EL SIGLO XVI

Años	Naufragio	Fuente
1557	La nao Trinidad de 200 toneladas, cuyo maestre era Sebastián Quesada, saliendo con la flota de Tierra Firme del capitán Pedro de las Rocas, se perdió en la barra de Sanlúcar.	A. G. I. Contratación, 2898. Fol. 200 vto.
1561	La nao S. Antonio de 120 toneladas, cuyo maestre era Francisco Hernández, viniendo de Indias se perdió junto a los pilares del río Guadalquivir, cerca de S. Juan de Aznalfarache.	A. G. I. Contratación, 2898. Fol. 216 vto.
1563	La nao Espíritu Santo de 120 toneladas, cuyo maestre era Gaspar González, viniendo de Santo Domingo, se perdió junto a Palos con todo lo que en ella venía.	A. G. I. Contratación, 2898. Fol. 225 vto.
—	Estando lista para salir de Cádiz la flota de Indias, 15 naos rompieron los cables a causa de un violento levante, y se perdieron en la costa. Hubo muchos ahogados.	Fernández Duro: "Armada Española". Tomo II, pág. 495, Madrid, 1896.
1565	La nao S. José de la Flota de D. Cristóbal de Eraso, se perdió a la salida de Sanlúcar. Iba a bordo el adelantado de Costa Rica: Juan Vázquez Coronado.	Ibídem.
—	La nao Santa Lucía de 120 toneladas, cuyo maestre era Pedro del Corro, viniendo de Nueva España, se perdió en el río Guadalquivir. Se salvó parte del oro y plata.	A. G. I. Contratación, 2898. Fol. 234 vto.
1566	La nao Trinidad de 450 toneladas, cuyo maestre era Vicente Paje, viniendo de Tierra Firme, se perdió remontando el río Guadalquivir. Se salvó el oro y la plata.	A. G. I. Contratación, 2898. Fol. 238.
—	La nao S. Antonio, cuyo maestre era Juan de Arce, viniendo de Puerto Rico, se perdió en Arenas Gordas.	A. G. I. Contratación, 2898. Fol. 239.
—	La nao S. Antonio de 120 toneladas, cuyo maestre era Benito Pérez Carrasco, viniendo de Santo Domingo, se perdió en Sanlúcar.	A. G. I. Contratación, 2898. Fol. 239.
1570	La urca Nuestra Señora de Begoña, cuyo maestre era Juan Griego, se perdió en Chipiona.	A. G. I. Justicia, 898.
1573	La fragata S. Miguel de 80 toneladas, cuyo maestre era Francisco Ruiz, saliendo para Tierra Firme, naufragó en la barra de Sanlúcar.	A. G. I. Contratación, 2898. Fol. 266.

## NAUFRAGIOS EN EL GOLFO DE CÁDIZ EN EL SIGLO XVI

Años	Naufragio	Fuente
1574	Uno de los galeones de la armada de Pedro Menéndez de Avilés, con destino a Tierra Firme, se perdió saliendo del Guadalquivir.	Chaunu, Huguette et Pierre: "Séville et l'Atlantique". Tomo III, p. 194, Paris, 1955.
—	Varias naos de la flota de Tierra Firme al salir de la bahía de Cádiz se perdieron a causa de un temporal.	Fernández Duro: "Armada Española". Tomo II, pág. 496.
1581	La nao S. Esteban de 500 toneladas, con destino al estrecho de Magalfanes, se hundió en estos reinos.	Chaunu, Huguette et Pierre: "Séville et l'Atlantique". Tomo III, p. 292.
—	La nao S. Miguel de 400 toneladas, cuyo maestro era Martín de Licoya, se perdió en el paraje de Julianillo, cerca de Palos.	A. G. I. Contratación, 2933.
—	La fragata Guadalupe de 80 toneladas, naufragó en Cádiz.	Chaunu, Huguette et Pierre: "Séville et l'Atlantique". Tomo III, p. 292.
1584	La Magdalena, capitana de la armada que va a Nueva España, de 600 toneladas y cuyo maestro era Bartolomé González, naufragó en Sanlúcar. Se sustituye por el galeón del Marqués de Santa Cruz: La Concepción.	A. G. I. Contratación, 2942.
—	La nao Concepción de 400 toneladas, cuyo maestro era Rodrigo Rizo, con destino a Nueva España, se pierde en la barra de Sanlúcar. Transportaba 189 quintales de mercurio.	A. G. I. Contratación, 2942 y 892.
1586	La nao del maestro Gaspar Núñez que se quemó en Sanlúcar y por no ayudarle sus compañeros se hundió con una gran carga de hierro.	A. G. I. Contratación, 5108. Carta sobre naos quemadas. Sanlúcar, 16 de febrero de 1586.
—	El galeón del Marqués de Santa Cruz: La Concepción, se fue a pique en Sanlúcar la misma noche que se quemó.	Ibídem.
1587	De la flota de Tierra Firme al entrar en la barra de Sanlúcar, se perdieron 6 naos. Se salvó la gente y el tesoro.	Fernández Duro: "Armada Española". Tomo II, pág. 498.
1588	El galeón La Trinidad, que viniendo de Tierra Firme, se perdió en la barra de Sanlúcar.	A. G. I. Contratación, 5169. Fol. 257 vto.

## NAUFRAGIOS EN EL GOLFO DE CÁDIZ EN EL SIGLO XVI

Años	Nafragio	Fuente
1589	La nao S. Miguel de 250 toneladas, cuyo maestre era Diego Osorio, con destino a Tierra Firme, se hundió en la barra de Sanlúcar. Sus mercancías se trasladaron a la nao de Alonso Maldonado, San Pedro.	A. G. I. Contratación, 1088.
—	La nao S. Pablo de 250 toneladas, cuyo maestre era Francisco Márquez, con destino a Tierra Firme, se perdió en la barra de Sanlúcar.	A. G. I. Contratación, 2899. Lib. I. Fol. 21.
—	La nao Nuestra Señora de la Concepción de 120 toneladas, cuyo maestre era Antonio Hernández, viniendo de Puerto Rico se hundió en Sanlúcar.	A. G. I. Contratación, 2899. Lib. I. Fol. 114 vto.
1590	La nao S. Nicolás de 500 toneladas, cuyo maestre era Bartolomé González, con destino a La Habana, se perdió en Sanlúcar.	A. G. I. Contratación, 1090 y 4855.
1592	La nao S. Alberto de 250 toneladas, cuyo maestre era Pedro Márquez, con destino a Tierra Firme, se perdió en la bahía de Cádiz. La mercancía fue embarcada en el navío de Hernando de Ojeda.	A. G. I. Contratación, 1098 y 5110.
1593	La nao Nuestra Señora de la Vitoria de 550 toneladas, cuyo maestre era Alonso Hidalgo, con destino a Nueva España, se quemó en Cádiz.	A. G. I. Contratación, 2899. Lib. I. Fol. 32 vto.; 5187, Lib. V, Fol. 303 vto.
—	La nao S. Martín de 550 toneladas, cuyo maestre era Juan Chaves con destino a Nueva España, se hundió a la salida de la barra.	A. G. I. Contratación, 2899. Lib. I, Fol. 33.
1595	El filibote Santa Bárbara de 160 toneladas cuyo maestre era Juan Bautista Justinian, se quemó en Cádiz. Transportaba 210 quintales de mercurio.	A. G. I. Contratación, 1112. — Fernández Duro: "Armada Española" Tomo II. pág. 499.
—	El navío La Concepción de 100 toneladas, cuyo maestre era Hernán Pérez, viniendo de Santo Domingo, se hundió cerca de Ayamonte huyendo de los ingleses. Se salvó parte de la mercancía.	A. G. I. Contratación, 2899. Lib. I, Fol. 130.
1596	La armada y flota de Nueva España del capitán general D. Luis Alfonso Flores, que fue destruida por los ingleses en Cádiz cuando se disponía a salir. Se perdieron:	A. G. I. Contratación, 2899. Lib. I, Fol. 47 vto.

## NAUFRAGIOS EN EL GOLFO DE CÁDIZ EN EL SIGLO XVI

Años	Naufragio	Fuente
	La nao capitana de 700 toneladas, cuyo maestre era Juan de Lambarri.	
	La almiranta de 700 toneladas, cuyo maestre era Miguel de Alçate.	
	La nao Nuestra Señora de la Concepción de 520 toneladas, cuyo maestre era Bernardo de Mata.	
	La nao La Trinidad de 460 toneladas, cuyo maestre era Luis de la Cruz.	
	La nao S. Juan Bautista de 365 toneladas, cuyo maestre era Cristóbal de Zuleta.	
	La nao Nuestra Señora del Rosario de 500 toneladas, cuyo maestre era Pedro Balmaseda.	
	La nao Santa María de San Vicente de 150 toneladas, cuyo maestre era Gaspar Martínez de Jáuregui.	
	La nao La Concepción de 310 toneladas, cuyo maestre era Pedro de Madariaga.	
	La nao Santo Toribio de 220 toneladas, cuyo maestre era Bartolomé González.	
	La nao Santa María de 550 toneladas, cuyo maestre era Gaspar de Vera Maldonado.	
	La nao El Espíritu Santo de 190 toneladas, cuyo maestre era Cristóbal García de la Vega.	
	La nao La Purificación de 300 toneladas, cuyo maestre era Pedro Sánchez de Figueroa.	
	La nao La Concepción de 350 toneladas, cuyo maestre era Francisco Hernández.	
	La nao El Buen Jesús de 400 toneladas, cuyo maestre era Juan Martín Villerán.	
—	El filibote Santa María del Jesús de 140 toneladas, que viniendo de Santo Domingo se perdió en la barra de Sanlúcar.	A. G. I. Contratación, 2899. Lib. I, Fol. 124 vto. y 1109.
1600	La nao Santa Bárbara de 400 toneladas, cuyo maestre era Melchor Palomo, con destino a Nueva España, se perdió a la salida de la barra.	A. G. I. Contratación, 2899. Lib. I, Fol. 54. Consulados, 837.