

AVATARES DE LAS FLOTAS DE LAS INDIAS POR LAS COSTAS ONUBENSES:

por

CONCEPCION HERNANDEZ DIAZ

Las costas onubenses juegan un papel fundamental en la navegación entre España y América. Fueron decisivas en la preparación de las carabelas del Descubrimiento, viajes colombinos y primeros años de navegación con las Indias; pero esta situación fue cambiando a medida que los viajes se intensificaron y el sistema de navegación de los mismos fue evolucionando.

Al principio las naves solían marchar completamente solas, con gran peligro, puesto que los corsarios las estaban acechando. En 1521 los continuos ataques hicieron ver la necesidad de proteger la navegación indiana, como fue solicitado insistentemente por los mercaderes. Así fue creada una Armada de Averías, origen de la Armada Real de la Guardia de la Carrera de Indias. Surge el tráfico protegido, y luego, en 1526, el reunido y protegido. Los barcos navegaban entonces en convoy y escoltados. Una armada defensora, conocida por la Armada de la Mar Océana, escoltaba a los navíos hasta que salían de la zona pirática. (1).

En 1547, se organiza el sistema de navegación en conserva en tiempos fijos y con tonelajes estipulados. Se había comprobado en atención al clima y estaciones americanos que una época era mejor que otra para navegar y que unos navíos eran también mejores

1. Torres Ramírez, Bibiano. *La Armada de Barlovento*. E.E.H.A., Sevilla, 1981.
Chaunu, Huguette et Pierre. *Séville et l'Atlantique*. París, 1955.

que otros. Los meses de marzo y septiembre se consideraron los mejores para zarpar y los barcos con cien toneladas.

Después de intentar la navegación con los barcos reunidos con armada de protección, se llegó al sistema de flotas, primero comunes y luego diferenciadas. El sistema de Flotas quedó organizado en 1561 hasta 1747, bajo el mando de un General y un Almirante. La ruta y su defensa quedaba trazada.

Después de 1526, cuando surge el tráfico reunido y protegido, el complejo Huelva, Palos, Moguer es difícil que aparezca en la ruta de las flotas de Indias. Según Chaunu, por una sencilla razón: a la ida cuando se parte de Sanlúcar o de Cádiz, se aproa hacia el sudoeste para tomar cuanto antes los alisios. A la vuelta, pasado el Cabo de San Vicente y Lagos, la ruta se coge desde el Cabo de Santa María a la altura de Faro hasta Sanlúcar o Cádiz evitando la costa especialmente las Arenas Gordas, costa inhóspita y despoblada, en la que los navíos acaban encallando, como después veremos. Esta zona de Arenas Gordas o playa de Castilla, limitada por el Golfo de Cádiz, las Marismas, el Condado y el estuario del Tinto, primero se evitó por su despoblación e insalubridad a las mismas puertas de Sanlúcar, después, cuando comienza a debilitarse la defensa de la Carrera de Indias, porque el enemigo solía guarecerse allí.

El complejo portuario andaluz (2), comienza en el Cabo de San Vicente, a 250 kilómetros al oeste de la desembocadura del Guadalquivir, y su abordaje, siempre deseado, es aún más temido, ya que por ser un punto de paso necesario en la ruta de las Flotas, el enemigo siempre está al acecho de los navíos. Desde el Cabo se barre una vasta zona que abarca desde las Canarias hasta las Azores.

Los navíos, flanqueado el muro del citado Cabo y de su retaguardia de Lagos, entraban en una zona relativamente tranquila y bien protegida: las costas del Algarve, aunque el Algarve oriental, desde el Cabo de Santa María hasta la desembocadura del Guadiana se apartaba de la ruta de las flotas y también Ayamonte, que constituyó un aliado de los malos tiempos por sus conocimientos

2. Chaunu, Pierre. *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII*. Publicaciones de la Universidad de Sevilla. Sevilla, 1983. Pág. 21.

en las técnicas de navegación. (3).

El estuario del Tinto y el Odiel, ofrecía posibilidades superiores a las del estuario del Guadiana, para los navíos de escaso tonelaje y de poco calado. Huelva, Moguer y Palos, las capitales de la antigua Niebla, situadas en los orígenes del Descubrimiento y del monopolio, abasteciendo a la Carrera de Indias de marinos y de barcos, pronto se replegaron sobre Sevilla, Sanlúcar y Cádiz. Sus habitantes solían marchar a Sevilla a enrolarse en las ya famosas Flotas de Indias.

Las costas onubenses entre el estuario del Tinto y el Odiel y el complejo portuario de Sanlúcar eran evitadas por los navíos, especialmente la zona de Arenas Gordas, por las razones anteriormente citadas. Y con la llegada de los barcos a Sanlúcar o su seguimiento hasta la bahía de Cádiz, tenemos trazada la ruta de las Flotas por las costas onubenses y también por las portuguesas, que desde los años 1581 a 1665, formando parte de la Corona Española, jugaron un papel decisivo en la defensa de los intereses de España. Su pérdida, con sus convulsiones y luchas, fue fundamental en la vulnerabilidad de las Flotas de Indias.

El aprendizaje y el peligro de la navegación siempre va unido al marino. Desde el principio los viajes a las Indias fueron una peligrosa aventura, en la que naufragar era siempre una posibilidad inmediata. Las causas de estos naufragios, según Angeles Flores, son muchas y variadas, pero las más frecuentes y de mayores proporciones suelen ser por tempestades y por ineptitud de los pilotos. Las siguen las ocurridas por varadas, choque con escollos, sobrecarga e incendios. También por ataques de piratas o de enemigos, en tiempos de guerra. (4).

A pesar de que los naufragios son accidentes fortuitos, a veces se provocan de forma deliberada para evitar males mayores, o por una causa fraudulenta. La legislación procura evitarlos, o re-

3. Ibidem, pág. 23.

Moreno Alonso, Manuel. *América ante los pilotos de Ayamonte. El derrotero de las Indias de Benito Alonso Barroso*. IV Jornadas de Andalucía y América. Sevilla, 1984.

4. Flores Moscoso, M^a Angeles. *Naufragios en el Golfo de Cádiz*. II Jornadas de Andalucía y América. Tomo II. Sevilla, 1984, pág. 357.

A.G.I., Contratación 5135. Carta de Don Felipe Pesano a Don Pedro de Oreitia acerca de los navíos entre Ayamonte y San Vicente (Faro, 27-III-1685). 2 fols.

A.G.I., Contratación 5122. Carta del veedor Don Lorenzo Andrés García al Presidente de la Casa de la Contratación acerca de los barcos de Ayamonte. (Cádiz, 2-X-1656). 1 fol.

mediar las situaciones que originan. La Casa de la Contratación y su Real Audiencia eran las depositarias de la custodia de la justicia sobre los delitos cometidos en la Carrera de Indias (5) de forma tal que la ley dice que «*los jueces de la Casa conozcan de las pérdidas de navíos o mercaderías, o dieron causa de ellos*» (6). El Consejo de Indias, por supuesto además de la Casa de la Contratación conocería todos estos asuntos (7) y los comisionados de la Casa de la Contratación estarían por encima de «*los gobernadores de Cádiz, Sanlúcar y demás de estos reinos*». (8).

Las leyes más específicas sobre naufragios están en la Recopilación de las Leyes de Indias, tomo IV, título XXXVIII, en las leyes XXII, XXIII y XXIV, que se titulan «*De los navíos arribados, derrotados y perdidos*» que dicen así: «*Que la Hacienda de navíos perdidos se envíe con los autos y escrituras*» (Ley 22), «*que los bienes de navíos perdidos en las costas del norte de las Indias se traigan a Sevilla (Ley 23)*», y «*que el Consulado de Sevilla pueda nombrar quien acuda en Sanlúcar a los navíos perdidos*» (Ley 24). (9).

Ya el Emperador Carlos ordenó al Consulado, que se había creado en 1543, que tuviera un libro «*de las naos perdidas y de lo que se salvan de ellas, lo cual se traiga y reparta, como se ordena*» (10).

Todas estas específicas leyes sobre naufragios, y muchas otras sobre Flotas, Generales, Almirantes, etc., generaron una amplia documentación sobre la cual podemos apoyar la investigación sobre asunto de Flotas en general o cualquier naufragio en particular, como ya han sido citados por las investigadoras Angeles Flores y Denise C. Lakey (11), en sus trabajos sobre Naufragios en el Gol-

5. Porrúa, Miguel Angel. *Recopilación de las Leyes de Indias*. Libro IX, Título I, Tomo III. Pág. 132. Ley XVII.

6. Ibidem, Ley XX.

7. Ibidem, Ley XXII.

8. Ibidem, Ley XXV.

9. Ibidem, Libro IX, Tomo IV, Título XXXVIII, Ley XXII, XXIII y XXIV. Págs. 90-92.

10. Ibidem, Libro IX, Título VI, Tomo III, Ley 54. Pág. 173.

Trueba Gómez, Eduardo. *Jurisdicción marítima en la Carrera de Indias durante el siglo XVI*. «*Anuario de Estudios Americanos*», Tomo XXXIX. Sevilla, 1982.

11. Flores Moscoso, M.^a Angeles. *Naufragios...* Págs. 346-349.

Lakey C., Denise. *Shipwrecks in the Gulf of Cadiz: A Catalog of Historically Documented Wrecks from the Fifteenth Through the Nineteenth Centuries*. Sevilla, 1987.

fo de Cádiz. De todas maneras sería bueno recordar como los fondos documentales del Archivo General de Indias, de Sevilla son claves para el estudio de los navíos en cualquiera de sus manifestaciones.

Los denominados Libros de Registros de Ida y Venida, que son documentos pertenecientes a la Casa de la Contratación y son fundamentales y prioritarios en el estudio de Flotas. En ellos, se apoyaron Huguette y Pierre Chaunu para elaborar el magnífico estudio de «*Seville et l'Atlantique*», pero que solo abarcan hasta 1650.

Al ser la Casa de la Contratación, la base de toda la organización de la Carrera de Indias, toda su documentación es fundamental, como correspondencia de la Casa, Papeles de Armada, Cuentas de Maestres, etc.

La sección de Indiferente General tiene mucha documentación referente a Flotas, Armadas y Naufragios, que por sus características o importancia generaron una documentación específica.

Todas las Secciones de Audiencias tienen datos sobre los naufragios, por ejemplo la correspondencia de virreyes, gobernadores, presidentes, etc., pero comprenderemos como estos datos son especiales para estudiar las flotas en América, más si tenemos que hacer un estudio para las costas españolas en general, andaluzas o onubenses en particular, los documentos de la Contratación y Consulado son únicos. Las secciones de Contaduría y Justicia redondean todas estas investigaciones. Podríamos concluir este apartado de documentación haciendo hincapié en que en casi todas las secciones del Archivo de Indias se pueden encontrar datos preciosos sobre flotas o naufragios, además de resaltar el interés y apasionamiento de la documentación.

Habiendo expuesto la ruta de las Flotas y su seguridad por las costas onubenses, la configuración de estas costas, la legislación que la amparan y la documentación para su investigación, vayamos al estudio de los naufragios ocurridos en los lugares onubenses.

Todo lo referente a naufragios, salvamento, papel de los pilotos en las flotas especialmente sus actuaciones en los puntos claves de Sevilla, Sanlúcar y Cádiz, elementos climatológicos, sobrecarga de los navíos, la configuración de los puertos de salida, etc., etc., como motivos de naufragios, han sido tratados por los inves-

tigadores especializados en el tema, pero específicamente las costas onubenses han sido poco estudiadas con anterioridad. Las citadas investigadoras Angeles Flores y Denise C. Lakey al escribir sobre Naufragios en el Golfo de Cádiz, area que abarca desde el Cabo de San Vicente hasta la Bahía de Cádiz y el Estrecho de Gibraltar, citan naufragios en las costas de Huelva. (12).

En 1544 tenemos las primeras noticias de un naufragio en estas costas: el galeón de 180 toneladas, San Medel y San Celedón, que habiendo venido de Nueva España, naufraga en el Portil. De ahí hasta mediados del siglo XVIII vamos a citar naufragios en el siglo XVI, XVII y XVIII, mas esto no quiere decir tantos naufragios, tantos navíos, ya que al citar un naufragio en una fecha determinada, el hundimiento, pérdida o varamiento pudo ser de más de un navío, como por ejemplo en 1581, la llamada Armada de Magallanes, capitaneada por el general D. Diego Flores de Valdés, sufrió la pérdida de dos navíos en las costas de Huelva, uno en Arenas Gordas y otro en el Picacho, amén de otros en distintos lugares. (13).

En los naufragios del siglo XVI pudieron perderse unos 16 navíos, de los que seis ocurrieron en Arenas Gordas, tres en la costa portuguesa, uno, ya citado en el Portil en 1544, otro en las afuera de Sanlúcar, sin especificar donde, en 1551, dos en Palos, en 1563 y 1581, en el Picacho en 1581, en el Brazo de la Torre en 1582 y en Ayamonte en 1595. (15).

12. Lakey C., Denise: *Shipwrecks...* Págs. 40-41.

13. Chaunu, Huguette et Pierre. *Sèville...* Tomo III. Págs. 292-299.

Flores Moscoso, M.^a Angeles. *Naufragios...* Pág. 357.

Lakey C. Denise. *Shipwrecks...* Pág. 65.

14. Lakey C., Denise. *Shipwrecks...* Pág. 96. Cita otro galeón de la flota de Marcos de Aramburu que naufraga en el Cabo de San Vicente, que no hemos podido asegurar su pérdida. Asimismo cita otro galeón naufragado en el Cabo de San Vicente en 1601, y dos galeras que habían ido a ayudar al «galeón que venía en la Flota de Indias». Suponemos que sólo se perdió un galeón en Faro y una galera en el Cabo de San Vicente, que había ido a ayudar, en 1600 o quizás principios de 1601, de cuya fecha hay documentación.

15. A.G.I. Indiferente General 1093. Cartas al Consejo de Indias. Cartas de los Oficiales Reales a S.M. Fols. 117-218.

Fol. 20-21. Carta de los Oficiales Reales a S.M. acerca de la nao del maestre Juanes de Lubelza que viniendo de Nueva España, aportó en la costa de Huelva. (Sevilla, 25-I-1544), por un temporal y traía mucho oro y plata. Carta del Tesorero Francisco Tello (Sevilla, 26-II-1544). Habla con los alcaldes de Cartaya y Lepe.

Fol. 117: 1551.- «Traslado de dos capítulos de una carta que los oficiales reales escribieron a S.M. en 13 de junio de 1551: Reciban una carta de Sancho de Biedma, Capitán General de la Armada. A quince leguas de Sanlúcar una nao de la armada, cuyo maestre y señor

En el siglo XVII pudieron naufragar unos once navíos, de los que seis ocurrieron en las costas portuguesas: (14) dos en Arenas Gordas, uno en Carboneros en 1612, otro a 50 leguas de Cádiz, sin especificar donde, en 1621 (16) y otro en la barra de Huelva en 1657.

En el siglo XVIII citamos, al final del trabajo, cinco navíos que prácticamente todos naufragaron en sitios concretos de las costas onubenses como son dos en Ayamonte en 1733 y 1758, uno en la Torre del Asperillo en 1752, uno en la ribera de Huelva en 1755, amén de uno en 1747 que «*naufraga en la costa oeste de Sanlúcar*». Además de estos navíos, hay una gran cantidad de naos mercantes que naufragan en la zona inmediata a la salida de la barra de Sanlúcar, pero que ya no hemos recogido por no pertenecer al régimen de Flotas de Indias (17), sino a los navíos que navegan con la Ley del Libre Comercio.

De los citados en el siglo XVI, el galeón de 180 toneladas, San Medel y San Celedón, cuyo maestro era Juan de Lubelza, naufragó en El Portil, viniendo de Nueva España, y así está citado en los documentos, en cambio la nao Espíritu Santo en 1563, de 120 toneladas, cuyo maestro era Gaspar González, que venía de Santo Domingo, se dice «*junto a Palos*»; que no es el caso de la nao San Miguel de 400 toneladas, cuyo maestro era Martín de Lezoza, de la citada Armada a Magallanes, en 1581, que dice el Libro de Registro de Ida, que naufragó «*cerca de Palos en el paraje de Julianillo*».

De los naufragados en el siglo XVI, tenemos el navío La Concepción de 100 toneladas, en 1595, que a la venida de Santo Do-

era Alzola, se prendió fuego porque un grumete entró debajo de cubierta con una vela encendida al pañol del pan. Se prendió fuego y dio en la pólvora».

1568.- Petición del Adelantado Pedro Menéndez de Avilés ante los jueces y oficiales de la Casa de la Contratación de la artillería que se había salvado de tres galeones que se habían perdido en Arenas Gordas en 1568. (Sevilla, 12-1-1571).

Lakey dice que los tres galeones eran de la Armada de Avilés. El documento dice que pide la artillería para su armada. Remite la consulta al libro de Reynolds, Clark. *Command of the sea: The history and strategy of maritime empires*. Morrow, New York, 1974. Cita en 1560 los tres galeones, que son de 1568.

16. Lakey C., Denise. *Shipwrecks...* Pág. 104. Cita el navío San Ignacio naufragado en el Cabo de San Vicente en 1621. El libro de Registro lo da por perdido en el paraje de la Bermuda en 1622.

17. *Ibidem*, pág. 9. Cita una lista de navíos mercantes recogidos en el trabajo *Proyecto para mejorar la navegación del río Guadalquivir*. El Río 1985. Pág. 131.

mingo, solo, sin flota, llegó a este puerto de Ayamonte, o trató de llegar a él huyendo de navíos ingleses que lo perseguían para capturarlo.

En el XVII, en 1657, hallamos un naufragio en la barra de Huelva que genera una amplia documentación por sospecharse que fue premeditado o sea fraudulento, y por lo cual la Casa de la Contratación envía un comisionado a fin de averiguar los hechos. El navío era la urca holandesa La Fama Volante, que venía de Canarias, y entre otros géneros traía vinos que parece eran esperados por navíos franceses escondidos en la costa.

En el XVIII hallamos dos naufragios en Ayamonte, en 1733 y en 1758. El de 1733 es la fragata Ntra. Sra. del Rosario, San Vicente Ferrer y Santa Rosa alias La Isabela, cuyo dueño y maestre era Luis de Herrera, que de venida de La Habana naufraga en el citado puerto probablemente huyendo de un temporal. El maestre Herrera detalla en una carta a la Casa de la Contratación los pormenores del accidente.

El de 1758 es el navío San Bruno que naufraga «*en el paraje que llaman la Tuta*» (18), que efectivamente es una barra llamada así, Barra de Tuta, al este de la barra de la Higuerita, distante cinco millas. Un documento de Consulado dice que embarranca y que los géneros fueron llevados a tierra. El Libro de Registro es más explícito al decir que el navío San Bruno venía de Lima y al llegar a la altura de Ayamonte, «*huyendo de un navío de 50 cañones que le daba caza discurriendo fuera de argelinos fondeó en el paraje que llaman la Tuta, costa de Ayamonte, y habiéndole faltado el cable, varó, y lastimándose bastantemente... se alijaron sus caudales y la mayor parte de su carga... y después se supo que el navío que le dio caza... era inglés, y el dicho San Bruno se hizo pedazos en la barra de Ayamonte*». En manifestaciones orales nos puntualizan la Tuta enfrente de La Redondela.

En 1572 la polacra San Diego, alias La Esperanza, naufraga enfrente de la Torre del Asperillo, yendo a Cartagena de Indias cargada de géneros. Exactamente fue una varada que terminó en la pérdida del navío pero que dio lugar a que los géneros fueran re-

18. Madoz, Pascual. *Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico de España y Ultramar*. Madrid, 1848. Tomo IX. Pág. 262: Barra de Tuta: «*al este de la barra de la Higuerita, distante cinco millas, está formada por una punta de arena baja...*».

cogidos, para lo que se pidió ayuda a los arrieros de Moguer, Trigueros y Sanlúcar. La pérdida ocurrió la noche del 15 al 16 de enero y queda también una amplia documentación, con autos, sobre competencias en la recogida de los géneros, el visitador, los dueños de los géneros, los ministros de rentas de Moguer acerca de si debían declarar con el capitán y maestro, etc.

Por último citaremos un naufragio en la ribera de Huelva en 1755: El navío La Andalucía que venía de Cartagena de Indias.

NAUFRAGIOS EN LAS COSTAS DE HUELVA Y DE PORTUGAL ENTRE 1544 Y 1758

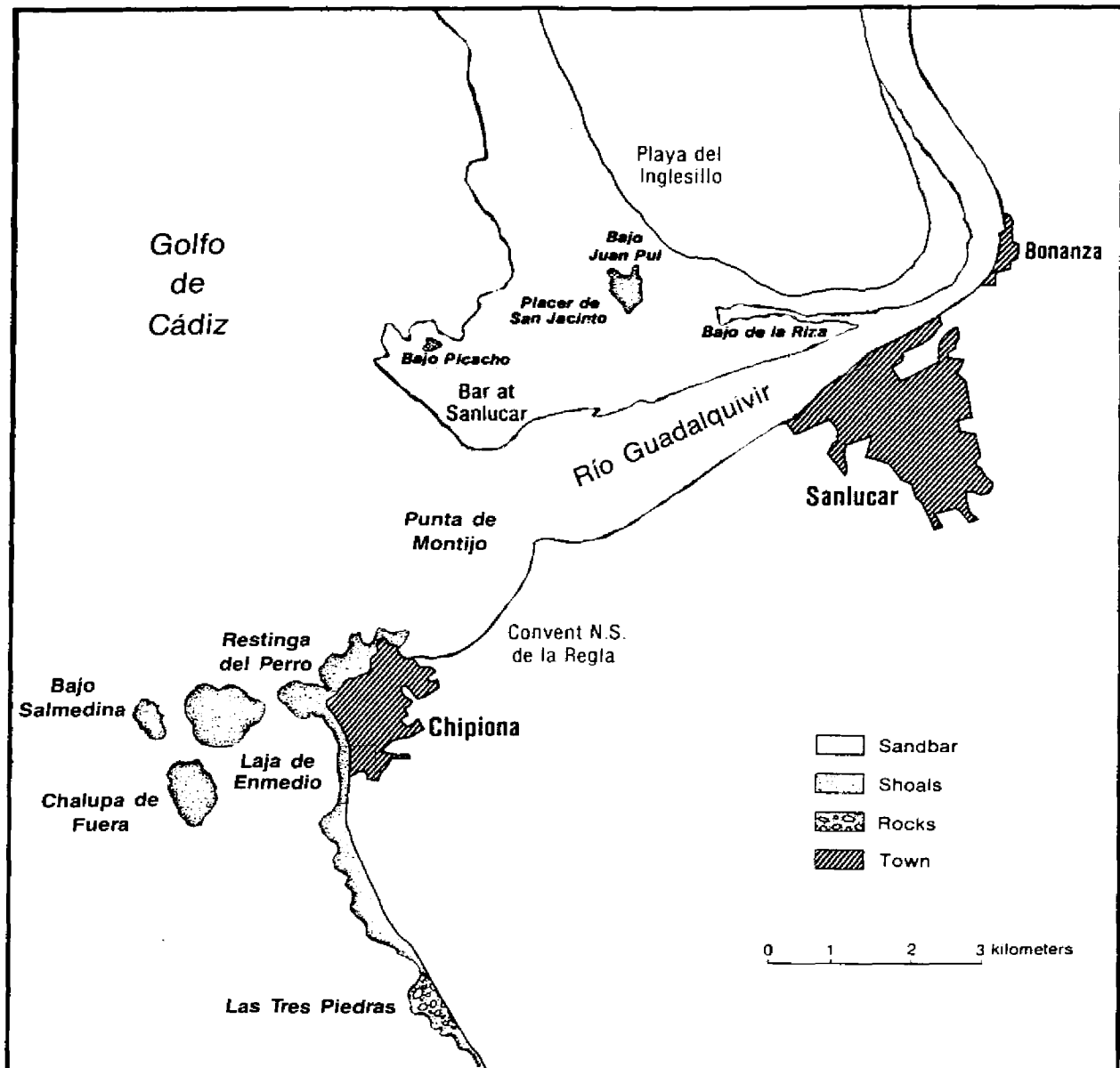
Años	Nafragio	Fuente
1544	El galeón San Medel Ccedón de 180 toneladas, cuyo maestre era Juanes de Lubelza, naufragó en El Portil viniendo de Nueva España. El armador era Bartolomé Soltero, recibió de Juan de Herrera 140 ducados de oro por los días que se ocupó con sus hijos en sacar las cajas de oro y plata de debajo del agua.	Chaunu, T. II, págs. 368-379. Lakey, pág. 52. Flores, pág. 355. A.G.I., Contratación 2898, fol. 27.
1551	La nao Santa Lucía de 120 toneladas, cuyo maestre era Miguel de la Borda, de venida de Puerto de Plata, naufragó en las Arenas Gordas.	Chaunu, II, pág. 474, 480. Lakey, pág. 53. Flores, pág. 355. A.G.I., Contratación 2898, fol. 171.
	La nao de nombre desconocido, cuyo maestre y propietario era Alzola, de venida de las Indias con la Armada de Tierra Firme de Sancho de Biedma, Almirante Hernando Blas y Flota de Nueva España y otros navíos en su compañía, naufragó a 15 leguas de Sanlúcar.	Chaunu, II, págs. 448, 474. Lakey, pág. 54. Flores, pág. 355. A.G.I., Indiferente General 1093, fol. 117.
1560	Tres galeones de nombres desconocidos, naufragaron junto a Arenas Gordas.	Lakey, pág. 58. A.G.I. Indiferente General 1093, fol. 218.
1563	La nao Espíritu Santo de 120 toneladas, cuyo maestre era Gaspar González, de venida de Santo Domingo, se perdió junto a Palos.	Chaunu, III, págs. 46, 51. Lakey, pág. 58. Flores, pág. 356. A.G.I., Contratación 2898, fols. 225v.-226.
1566	La nao San Antonio de 120 toneladas, cuyo maestre era Juan de Arce, viniendo de Puerto Rico, naufragó en Arenas Gordas.	Chaunu, III, págs. 88, 95. Lakey, pág. 60. Flores, 356. A.G.I., Contratación 2898, fol. 239.
	La nao de nombre desconocido, cuyo propietario era Juan Loriego, que salió de Cádiz, y se perdió en Arenas Gordas.	A.G.I., Contratación 5105.
1581	La nao San Miguel de 400 toneladas, cuyo maestre era Martín de Lezoya y su capitán Héctor Abarca, que partiendo hacia el estrecho de Magallanes con la Armada del General Diego Flores de Valdés, se perdió cerca de Palos, en el paraje de Julianillo.	Chaunu, III, págs. 292-299. Lakey, pág. 64. Flores, pág. 357. A.G.I., Contratación 2933, 5106A y 5168, Libro IV, fol. 130.
	La nao San Esteban de 500 toneladas, con destino al estrecho de Magallanes, se perdió en El Picacho.	Chaunu, III, págs. 292-299. Lakey, págs. 64-65. Flores, pág. 357. A.G.I., Contratación 2933, 5106A y 5168, Libro IV, fol. 130.
1582	La galeaza San Juan, naufraga, en el brazo de la Torre.	A.G.I., Contratación 5106B.
1587	La nao San Juan, cuyo maestre era Gonzalo Milano, que viniendo de la Margarita con la Flota de Tierra Firme y Nueva España, naufraga a 8 leguas de Lagos.	A.G.I., Contratación 5108.

Años	Nafragio	Fuente
1593	La nao Santa Ana, cuyo maestre era Juan Jiménez, viniendo de Honduras sin Flotas, se perdió en Lagos. Se salvaron las mercaderías.	A.G.I., Contratación 2899, fol. 103vº
1595	La nao San Francisco, cuyo maestre era Francisco Márquez, viniendo de Santo Domingo después de las Flotas, se perdió en el Algarve.	A.G.I., Contratación, 2899, fol. 113vº
	El navío La Concepción de 100 toneladas, cuyo maestre era Hernán Pérez, que venía de Santo Domingo sin flota, naufraga cerca de Ayamonte al huir de los ingleses.	Chaunu, III, págs. 546, 553. Lakey, pág. 80. Flores, pág. 358. A.G.I., Contratación 2989, fol. 130.
Siglo XVII		
1600	El galeón Ntra. Sra. del Rosario de 500 toneladas, cuyo maestre era Mateo de Pedrosa, había salido de las Indias con la Flota de Tierra Firme de Marcos de Aramburu, se perdió sobre Faro. La plata se salvó.	Chaunu, IV, págs. 108-109. Lakey, pág. 96. A.G.I., Contratación, 2899, fol. 122; y 5113. Indiferente General 746.
	Galera de nombre desconocido, que había sido enviada para ayudar al galeón de la plata del general Marcos de Aramburu, naufragó en el Cabo de San Vicente.	Chaunu, IV. Lakey, pág. 97. A.G.I., Indiferente General 746.
1612	El navío San Pedro y Las Angustias de 150 toneladas, cuyo maestre era Francisco de Uncibay, de venida de Puerto Rico, naufraga en Carboneros a tres leguas de Sanlúcar. (Carbonero está a cuatro millas de La Higuera y al lado de Salabal).	Chaunu, IV, págs. 376-382. Lakey, pág. 100. A.G.I., Contratación, 2899, fol. 286vº
	El galeón San Esteban de 400 toneladas, cuyo maestre era Bernardo de Andino, viniendo de Nueva España con la Flota de Antonio de Oquendo, naufraga probablemente en Arenas Gordas.	Chaunu, IV, págs. 378-383. Lakey, págs. 99-100. A.G.I., Contratación 2899, Libro III, fol. 355vº
	El navío Ntra. Sra. de la Consolación de 150 toneladas, cuyo maestre era Pedro de Urbina Cerbera, posiblemente de la Flota de Antonio de Oquendo, habiendo salido de Campeche con destino a España, naufraga en la barra de Sanlúcar o Arenas Gordas.	Chaunu, IV, págs. 380-381, 383. Lakey, pág. 100. A.G.I., Contratación 2899, Libro II, fol. 357.
1621	El navío San Ignacio de 750 toneladas, cuyo maestre era Simón de Beydazar, había salido para Veracruz con la Flota de Nueva España, naufraga en el Cabo de San Vicente.	Chaunu, V, págs. 10-15. Lakey, pág. 104. A.G.I., Contratación 2899, fol. 47.
	El patache de nombre desconocido, cuyo propietario era Hernando de Vargas, de Triana, iba con la Flota que había salido de Cádiz como registro de Campeche, naufraga a 50 leguas de Cádiz.	Chaunu, IV. A.G.I., Indiferente General 1142.
	La nao Santa Catalina de 270 toneladas, cuyo maestre era Alonso Sánchez, sale de Cádiz con la Flota de Fernando Sousa, con destino a Veracruz, naufraga en el Cabo de San Vicente.	Chaunu, V, págs. 8-9, 15. Lakey, pág. 104. A.G.I., Contratación 2899, Libro II, fol. 47.
1622	El navío Ntra. Sra. de Atocha y San Francisco, cuyo maestre era Bartolomé González, viniendo de Puerto Rico se perdió en la barra de Faro. El maestre salvó el registro y algunas partidas de reales.	A.G.I., Contratación, 2899, fol. 340.

Años	Nafragio	Fuente
1628	La fragata Ntra. Sra. de la Muela, cuyo maestre era Santiago Ramiro, que venía de aviso de Santo Domingo cargada de mercaderías, se perdió en el puerto de Lagos y se salvaron algunas mercaderías.	Chaunu, V. Lakey, pág. 107. A.G.I., Contratación 2900, Libro I, fol. 139vº
1657	La urca holandesa La Fama Volante, que viniendo de Canarias, naufraga en la barra de Huelva.	A.G.I., Contratación 5123.
1660	El navío Ntra. Sra. del Rosario, cuyo maestre era Sebastián de Salas, a la venida de Puerto Rico, naufraga en las costas de Arenas Gordas. La carga era de cueros.	A.G.I., Consulado 837 bis.
Siglo XVIII		
1733	La fragata Ntra. Sra. del Rosario, San Vicente Ferrer y Santa Ana alias La Isabela, cuyo dueño y maestre era Luis de Herrera, de venida de La Habana, naufraga en Ayamonte.	A.G.I., Contratación 2901, Libro II, fol. 286vº A.G.I., Contratación 5147.
1747	La fragata Ntra. Sra. de Begoña, cuyo maestre era Bernardo de Sousa, de salida de Veracruz hacia España, naufraga en la costa oeste de Sanlúcar.	Lakey, pág. 117. A.G.I., Contratación 2902A, Libro I, fol. 177. García Baquero, I, pág. 391.
1752	La polacra San Diego alias La Esperanza, cuyo capitán era Salvador Cruañas y propietario Salvador Arizón, de ida a Cartagena de Indias, naufraga enfrente de la Torre del Asperillo.	Lakey, 118. A.G.I., Consulado 856.
1755	El navío La Andalucía, cuyo maestre era Angel Malatesta, de venida de Cartagena de Indias, naufraga en la ribera de Huelva.	A.G.I., Consulado 856.
1758	El navío San Bruno, cuyo maestre era Antonio Larrea, de venida de Lima naufraga en la costa de Ayamonte, «en el paraje que llaman la Tuta».	Lakey, pág. 121. A.G.I., Contratación 2902A, Libro I, fols. 230-230vº
	El navío Ntra. Sra. del Rosario y Santo Domingo, alias el Veneciano, cuyo maestre era Juan González Valdés, habiendo salido de Cádiz con destino a Cartagena, naufraga enfrente del Asperillo.	Lakey, pág. 121. A.G.I., Contratación, 2902A, n.º 1, fol. 15vº Consulado 866.



F.1. Mapa del Golfo de Cádiz. Reproducido del libro de Denise Lakey «Shipwrecks in the Gulf of Cadiz».



F.2. Desembocadura del Guadalquivir. Reproducido del citado libro de Denise Lakey.