

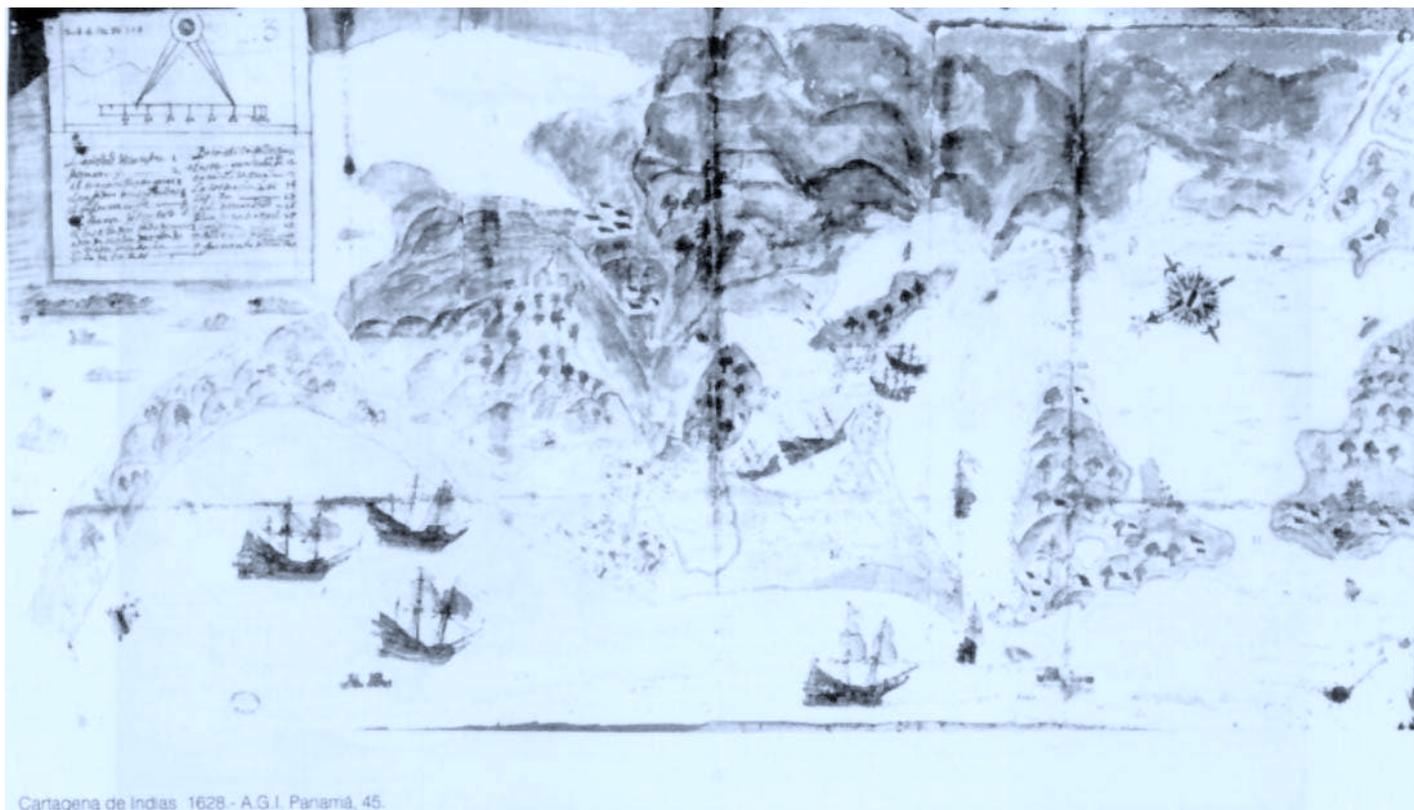
# **ESCUADRA DE 1656: UN COMBATE NAVAL EN LA BAHIA DE CADIZ**

Montserrat Fernández Martínez  
Victoria Stapells Johnson

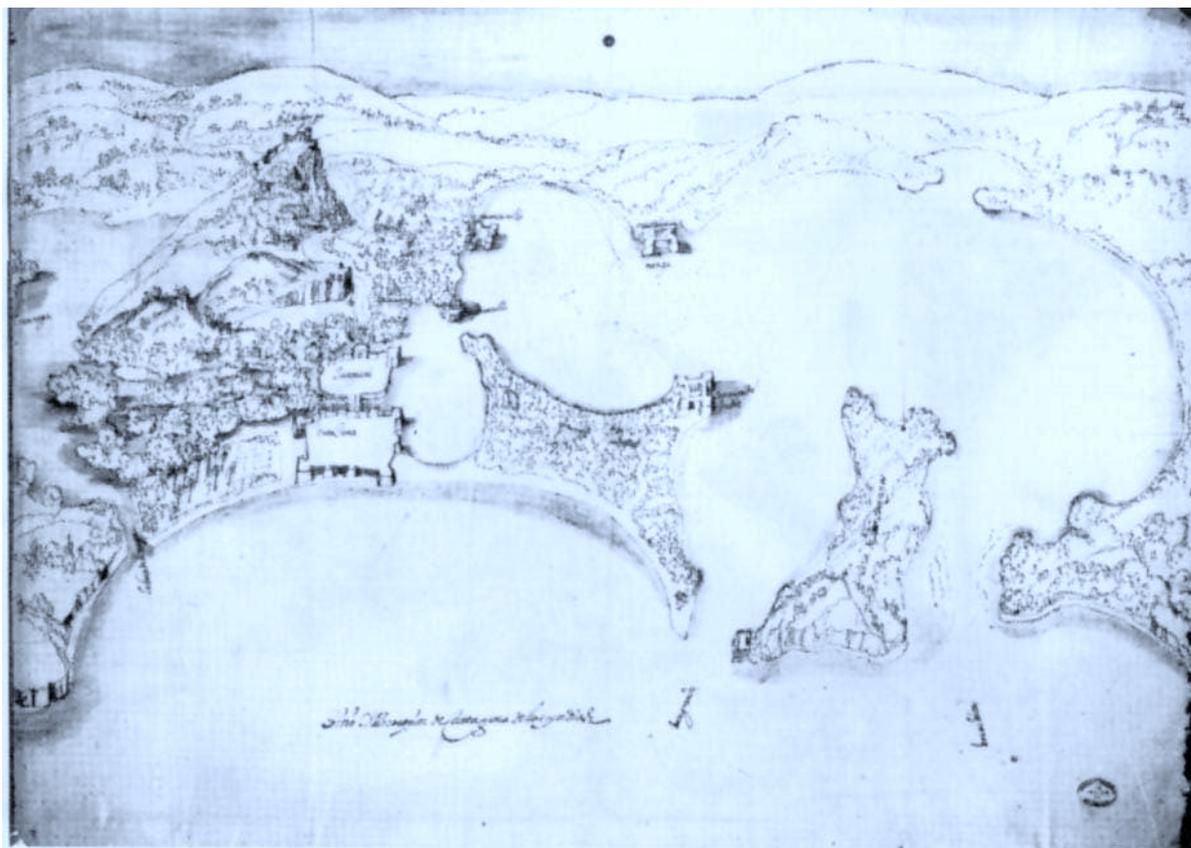
---

---

RIEV. Revista Internacional de los Estudios Vascos  
Año 40. Tomo XXXVII. N.º 1 (1992), p. 113-165  
ISSN 0212-7016  
Donostia: Eusko Ikaskuntza



Cartagena de Indias 1628 - A.G.I. Panamá, 45.



Cartagena de Indias 1665.- A.G.I. Panamá 76.  
Dos entradas a la bahía, la ciudad, y fuertes.

Este relato quiere ser un homenaje a los hombres que fueron capaces de entregar sus vida por una causa de estado; y a una ciudad, Cádiz, cuyos habitantes fueron testigos de excepción de la batalla naval anglo-española de 1656, que plegaron y rogaron a Dios por el buen fin de la contienda y por las almas de quienes tan ardentemente defendieron el honor de la monarquía.

## **INDICE GENERAL**

### INTRODUCCION

### MOMENTO HISTORICO

### PREPARATIVOS DE LA ESCUADRA DE 1656

Los barcos de la flota.- Tripulación y pasaje de la flota.- La carga de la flota.- Los hombres de la flota

### VIAJE Y COMBATE

### CONCLUSIONES

### APENDICES DOCUMENTALES

- Relación de la tripulación de la Escuadra de 1656
- Escritura de fletamento de la urca Nuestra Señora del Rosario y San Antonio. Dueño el Capitán Diego de la Torre
- Declaración de Diego Portachuelo Rivadeneira dando testimonio del viaje y combate de la Escuadra de 1656
- Carta de Pedro Alejandro Félix al Consulado sobre la situación del comercio en 1656
- Narración inglesa, versificada, del combate naval anglo-español de 1656. Traducción al castellano y versión original

### FUENTES DOCUMENTALES

## INTRODUCCION

El "Proyecto Galeón", dentro del marco de trabajos que para la conmemoración del V Centenario está desarrollando actualmente la Sociedad Estatal Expo-92, significó una iniciativa importante para rescatar en aguas españolas embarcaciones que, por diferentes causas, sufrieron un naufragio.

El patrimonio cultural español necesitaba emprender este camino, ya que los rescates submarinos en costas peninsulares han sido poco numerosos. Quizás ha repercutido en ello la asociación que normalmente se hace entre la recuperación de un barco hundido y el pillaje incontrolado de la riqueza submarina, lo cual ha originado no pocas campañas de prensa desfavorables a actuaciones cuyo único objetivo es el incremento de nuestro patrimonio histórico artístico<sup>1</sup>.

Al amparo, pues, de este "Proyecto Galeón", con la localización de pecios que revivieran acontecimientos pasados, se ponía en marcha un engranaje que supone un incentivo para historiadores, arqueólogos, técnicos, especialistas y ciudadanos en general que muestren interés por los temas del mar.

El papel que juega la investigación histórica, en el hallazgo y posterior excavación de los pecios marinos, es esencial. La tradición oral, en determinados países del mundo, es la fuente primordial para conseguir ubicar el lugar de un naufragio y reconstruir su historia a partir de los restos hallados<sup>2</sup>. Sin embargo, para el caso español, y más teniendo en cuenta que la búsqueda se centró en barcos que hicieron la ruta Tlasatlántica a partir de 1492 hasta el siglo XVII, podemos recurrir a fuentes escritas que han dejado constancia de un hecho irreparable: el naufragio. Estas fuentes escritas son, en algunos casos, contradictorias y difíciles de interpretar, por lo cual es necesario contrastar diferentes testimonios que nos acerquen a unos datos más reales y fiables.

Estas fuentes sobre naufragios de embarcaciones de la época colonial se hallan fundamentalmente en el Archivo General de Indias de Sevilla.

Son muchos los naufragios acontecidos en las costas andaluzas a lo largo de los siglos XVI y XVII<sup>3</sup>. El "Proyecto Galeón" pretendía el rescate de aquellos cuyo interés científico fuera más relevante y pudiera aportar una mayor cantidad de datos sobre los barcos y hombres que participaron en la Carrera de las Indias. Por lo cual, tras la cata inicial, bibliográfica y documental, en el Archivo General de Indias, se seleccionaron seis naufragios: El Santi Espíritu (1551), el Santa Cruz (1555), Nuestra Señora de la Caridad (1616), el San Pedro y San Pablo (1641), el San Francisco Javier (1656) y el San Juan Bautista (1660).

La selección se realizó en función de:

1.- La localización de los yacimientos: naufragios ocurridos en las costas de Huelva y Cádiz, eje de las comunicaciones España-América, junto con Sevilla.

2.- El volumen de la documentación: era imprescindible contar con una información histórica de calidad, que permitiera conseguir argumentos sólidos para realizar la excavación y posterior identificación de los restos hallados. El volumen documental viene dado, preferentemente, en los barcos que efectuaron el viaje de regreso a la Península, al conservarse los trámites de llegada y salida de los diferentes puertos americanos. Las seis embarcacio-

---

1.- Recordemos que, el 14 de junio de 1988, el Gobierno español adquirió, para el Museo de América de Madrid, en la subasta celebrada en el Christie's de Nueva York, diecisiete piezas procedentes del Galeón Atocha, naufragado en la costa de Florida en 1622, a un elevado coste.

2.- Un ejemplo de fuente oral ha sido el hallazgo, en la costa de Turquía, de un barco fenicio. Encabezada la expedición el prestigioso arqueólogo estadounidense George Bass.

3.- Lakey, Denis C.. *Shipwrecks in the Gulf of Cadiz: a catalog of historically documented wrecks from the fifteenth through the nineteenth centuries. Final Report*. Comité Conjunto Hispano-Americano. Mayo, 1987 by Instituto of Nautical Archaeology.

nes seleccionadas realizaban su viaje de vuelta desde las Indias que, junto a una documentación de más calidad, ofrecen unas características de carga y pasaje más interesantes que aquellos que hicieron el viaje de ida.

3.- La variedad e importancia de los navíos hundidos: para tener una visión más completa de las embarcaciones de la Carrera de las Indias se tuvo en cuenta la diversidad de origen de las mismas y se seleccionaron barcos procedentes de Nueva España, de Cartagena y Panamá y de Honduras. Paralelamente se han escogido distintos tipos: tres buques insignias —“capitanas” o “almirantas” de flota— y otros tres mercantes ordinarios.

4.- La variedad e importancia de la carga: preferimos los buques que realizaban el viaje de regreso a España, ya que además del cargamento común de los que ejecutaban el viaje de ida, llevaban también metales preciosos. Y en el viaje de vuelta regresaban personajes de élite o altos funcionarios que viajaban con sus enseres personales y la riqueza acumulada en los años de estancia americana. Estos ajuares de pasaje y tripulación pueden ampliar nuestros conocimientos sobre la vida cotidiana de la época colonial hispanoamericana<sup>4</sup>.

5.- La existencia de rescates anteriores: se trata de un elemento capaz de influir en un doble sentido. Por una parte, si el buque naufragado fue objeto de un rescate intensivo en épocas anteriores, queda descartado como posible objeto de una excavación científica. Ahora bien, si dicho rescate fue solo parcial, el propio hecho de la existencia de un intento de recuperación en la época nos da pistas del interés que despertaba para los contemporáneos el buque y su cargamento, además de proporcionarnos datos de ubicación muy concretos.

6.- La profundidad del naufragio: localizar zonas donde la excavación fuera factible, tanto por la profundidad como por los condicionamientos naturales de la costa.

7.- La conservación del casco: la recuperación de la estructura de la embarcación, era un objetivo prioritario, y aunque se seleccionaron pecios hundidos a una profundidad de 20 a 30 metros, en uno de los casos ésta es bastante inferior, pero hay pruebas documentales que el casco quedó “enarenado” y puede que quede intacta su estructura.

El rastreo de la documentación para llegar a tejer el entramado de un naufragio es algo que nos va dando la experiencia y el azar. Hasta ahora pocos son los historiadores que han planteado, para estos navíos de la época colonial, una metodología concreta con fines arqueológicos. Entre estos pocos especialistas tenemos al profesor Eugene Lyon y a la investigadora Angeles Flores<sup>5</sup>. Porque, en la mayoría de los casos, la investigación ha corrido a cargo de los propios buceadores, precisamente sin mucho interés por el método histórico, que se vieron en la necesidad de acudir a las Bibliotecas y a los Archivos para buscar la gallina de los huevos de oro, su barco preferido que les diera riqueza, fama y laureles.

No pretendemos dar unas notas definitivas de metodología, pero sí queremos apuntar una serie de aspectos que puedan ser de utilidad a quienes estén interesados en el tema. La experiencia sobre naufragios, en el Archivo General de Indias de Sevilla y centros nacionales con información histórica manuscrita e impresa de la época colonial, nos ha puesto

4.- Interesantes resultados se han conseguido en este aspecto, recientemente, con el rescate del Kronan, un navío de 1676, en aguas del Báltico Franzén Anders: *Remantes of a Warships Past*. En “National Geographic”, vol. 175, n.º 4, abril 1989.

5.- Lyon, Eugene: *The Search for the Atocha*. Florida Classic Library, 1985. Flores Moscoso, Angeles: *Naufragios en el Golfo de Cádiz*. En “Actas de las II Jornadas de Andalucía y América”, Tomo I, Sevilla, 1983, págs 333-359

de manifiesto que cada naufragio tiene sus propias características, y la misión del investigador es llegar a ser un detective sin normas establecidas, pero manteniendo siempre como eje primordial de trabajo un riguroso criterio científico. Conocer los mecanismos de las Instituciones que fraguaron la historia de una época y la retrataron en los documentos es fundamental.

A modo de ejemplo, vamos a señalar el proceso seguido con uno de los pecios seleccionados. Partimos del estudio histórico de un acontecimiento de la historia marítima española: el combate naval de 1656 en Cádiz y en cuya cotienda naufragó la ALMIRANTA SAN FRANCISCO JAVIER que formaba parte de la escuadra española que combatió contra los ingleses.

Los primeros datos sobre este naufragio los encontramos en un pequeño artículo publicado, en 1967, por el historiador Domínguez Ortiz, y en el cual pone de manifiesto la escasa documentación que sobre esta confrontación bélica existe en el Archivo General de Indias de Sevilla<sup>6</sup>. A la par aparecía, de modo fortuito, un pequeño documento, pero con mucha esencia, en el que se especificaba con bastante precisión el lugar del naufragio del SAN FRANCISCO JAVIER. A partir de aquí nos fue interesando cada vez más un barco, que a pesar de venir sirviendo el papel de Almiranta de una flota<sup>7</sup>, no había recibido en la bibliografía especializada demasiada atención.

Una vez averiguada la flota a la que pertenecía, buceamos en inventarios y catálogos del Archivo General de Indias todo aquello que pudiera pertenecer al año 1656 y siguientes, para encontrar alguna pista sobre los hechos que llevaron a su pérdida. Tenía que haber algún testimonio que nos ofreciera toda la información necesaria para localizar un buen pecio.

Cual no sería nuestra sorpresa cuando vimos, que la documentación escasa y dispersa del inicio se convirtió en un arsenal de papeles que poco a poco nos regalaban todo el conglomerado de una historia que comenzó en 1655, un año antes del naufragio.

En primer lugar consultamos la documentación general que generaban las Instituciones que controlaban el tráfico marítimo entre España e Indias: correspondencia y registros de la Casa de la Contratación, del Consulado y de la Contaduría General.

Esto significó tener el núcleo central de la historia, ya que esas cartas y comunicados oficiales nos iban dando pistas sobre los hechos y hombres que participaron en esta empresa naval de triste final, y que para la Corona no podía pasar desapercibida. Tenía que haber pleitos, interés por las autoridades de esclarecer las causas de la desgracia, así como de realizar rescates para salvar de las profundidades del mar lo que tanto necesitaba la Hacienda española. Nuestras sospechas se confirmaron al hallar en la sección Escribanía de Cámara, el pleito que acusaba a la máxima autoridad de la flota, el Capitán General Marcos del Puerto, de negligencia. En este auto, de 1657, se recogen las declaraciones de los testigos presenciales que salieron con vida de la contienda, entre ellos la del piloto del SAN FRANCISCO JAVIER, y que fueron determinantes para conocer el derrotero e incidencias del viaje, y del combate.

---

6.- Domínguez Ortiz, A. *Una relación de la pérdida de la armada de don Juan de Hoyos* En "Revista Hispalense", Tomo 141-146, Sevilla, 1967, págs. 299-307

7.- La Almiranta, junto con la capitana, eran los dos buques insignias, que tenían que velar por la seguridad de la flota. La capitana encabezaba el convoy y la almiranta ocupaba la retaguardia.

Otro aspecto que ocupaba nuestra atención era la carga enviada desde Perú, Panamá, Cartagena y La Habana. Los oficiales reales daban buena cuenta de ello en registros, cargos, datas y cartas cuentas que debían remitir anualmente a España, y en la correspondencia de virreyes y gobernadores. Todo ello se encuentra en las secciones de Contratación, Contaduría y Audiencias de Panamá, Santa Fe y Santo Domingo.

La carga y enseres de tripulación y pasaje no eran menos interesantes. Los herederos de algunos de ellos reivindicaron los objetos personales o mercancías que sus familiares portaban en el momento del naufragio. Los memoriales y peticiones que se expidieron con tal fin llegaban al Rey, a través del Consejo de Indias, de la Cámara o de la Junta de Guerra, en forma de "Consulta", y este tipo documental cuenta con una larga serie en la sección Indiferente General. Finalmente la serie "bienes de difuntos" de la sección Casa de la Contratación guarda inventarios que, en algún momento, nos fueron de gran utilidad<sup>8</sup>.

Conseguido todo ésto, teníamos que saber las características de los barcos que integraron la flota, fijándonos inicialmente en la ALMIRANTA SAN FRANCISCO JAVIER, nos preguntábamos ¿cuándo se había construido? ¿qué características tenía? ¿qué misión desempeñaba? Tuvimos que remontarnos al año 1646 para saber que ejerció de guarda costas de Cartagena de Indias. Consultamos entonces la correspondencia de los gobernadores de la plaza —Audiencia de Santa Fe— y el juicio de residencia de éste<sup>9</sup>—Escribanía de Cámara— que aportó los datos sobre la formación de la escuadra de 1656, y el ambiente general que se vivía en América en estos años críticos del sistema de comunicaciones marítimas.

El apresto de la escuadra, incluida por supuesto la ALMIRANTA SAN FRANCISCO JAVIER, era ofrecido por las cuentas de los maestros, libros de cartas y relaciones de pertrechos de guerra y mercancías remitidas a la Casa de la Contratación. Así como bastimentos, medicinas y todo lo necesario para atravesar el Atlántico. Los sueldos de la tripulación que integraban la escuadra estaban detallados en los Papeles de Armada de la Contratación de las Indias.

Toda esta documentación fue completada con investigaciones realizadas en Madrid en La Biblioteca Nacional, Museo Naval y Archivo Histórico Nacional.

Conjuntamente, la consulta bibliográfica era obligada, siendo indispensable la obra de Cesáreo Fernández Duro: Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón. Los centros frecuentados fueron: La Biblioteca del Archivo General de Indias de Sevilla, la Biblioteca de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, y la Biblioteca del Rectorado de la Universidad Hispalense.

Contábamos, pues, con la versión española de los hechos. Pero en el caso que nos ocupa, el naufragio de la ALMIRANTA SAN FRANCISCO JAVIER, hubo más participantes, los ingleses, que podían darnos otra visión del suceso de Cádiz. Así fue como recurrimos a Car-

8.- Son relaciones de de las personas naturales de los reinos de España que fenecieron en Indias, y cuyos legados han de pasar a sus legítimos herederos en España. Heredia Herrera, Antonia. *La "carta de diligencia" de bienes de difuntos*. En Revista, "Archivo Hispalense" Sevilla, n.º 174.

9.- "Llamáanse Juicio de Residencia o simplemente Residencia, a la cuenta que se tomaba de los actos cumplidos por un funcionario público al terminar el desempeño de su cargo. El juicio contaba con dos partes en la primera se investigaba de oficio la conducta del funcionario, en la segunda se recibían las demandas que interponían los ofendidos para obtener satisfacción de los agravios y vejaciones que habían recibido del enjuiciado". Mariluz Urquijo, J. M.: *Ensayo sobre los Juicios de Residencia*. Sevilla, 1952, pág. 3.

mellan Research y al Dr. David Hebb, que consiguieron la versión oficial inglesa en la Bodleian Library de Oxford y en la Cambridge University Library. Esto corroboró, en algún momento, la versión española y sirvió para retrar la euforia de una victoria vivida por el Protectorado inglés.

Con todo lo expresado anteriormente, creemos que queda claramente de manifiesto, que el trabajo que ahora se resume en esta publicación es el resultado de un largo proceso de investigación que ha supuesto más de dos años de trabajo; más de doscientos legajos de documentación revisados, e innumerable bibliografía consultada.

Desde aquí expresamos nuestro agradecimiento a las Instituciones, Centros y personas que pusieron a nuestra disposición todo lo que estuvo en sus manos para alcanzar nuestros fines.

## MOMENTO HISTORICO

El momento histórico en el que se desarrolló el desafortunado viaje de la ALMIRANTA SAN FRANCISCO JAVIER (1656), coincide con el reinado de Felipe IV (1621-1665).

Felipe IV intentó a toda costa, mantener la hegemonía española heredada de sus antepasados y enfocó la política exterior, asesorado primero por el Conde Duque de Olivares y después por don Luis de Haro, como una continuada defensa que le librase del acoso que los estados europeos —Holanda, Francia e Inglaterra— estaban realizando, con la intención de mermar la supremacía del Imperio Hispano.

La historia militar española vive un espléndido momento en 1625, año en el que se consiguen las victorias sobre los ingleses en Cádiz, sobre los franceses en Génova y sobre los holandeses en Bahía y Breda<sup>10</sup>. Pero tanto gasto llevaría a la bancarrota de 1627.

A partir de entonces, y sobre todo en la década de los años cuarenta, la monarquía inicia un vertiginoso declive, palpable en las derrotas que van sumando las armadas y tercios en las campañas de los diferentes frentes y que finaliza con la firma, en 1648, de la Paz de Westfalia y la independencia de las Provincias Unidas de Holanda. Añadamos a ésto los levantamientos que se producen en el interior: Portugal (1640), Andalucía (1641) y Cataluña (1642).

En 1640 la Hacienda Pública entra en una profunda agonía. No hay dinero para financiar los gastos bélicos y los generados por los acontecimientos sociales que se originan en la Corte: matrimonios, nacimientos, lujo y boato. ¿Cómo sanear la situación? la solución es práctica: imponer nuevos arbitrios, mantener los antiguos, y solicitar donaciones y préstamos voluntarios a particulares, a cambio de privilegios de carácter social o altos intereses, con lo cual la deuda de la Hacienda es cada vez mayor, con nueva bancarrota en 1647<sup>11</sup>

Otra fuente de ingresos fundamental, y que hasta ahora había llegado más o menos puntualmente, eran las aportaciones procedentes de América. Pero las flotas de la Carrera de

---

10.- En el Palacio del Buen Retiro la estancia más significativa era el Salón del Reino, en ella sólo se recogían las obras pictóricas que representaban de las grandes victorias del ejército de Felipe IV. Elliot y Brown: *Un Palacio para el Rey. El Buen Retiro y la Corte de Felipe IV*. Madrid, Alianza Editorial, 1981, págs. 170-202

11.- Ver, Domínguez Ortiz, A.: *Política y Hacienda de Felipe IV* 2.<sup>ª</sup> ed., Madrid, ed. Pegaso, 1983. Del mismo autor: *Los caudales de Indias y la Política Exterior de Felipe IV*. En "Anuario de Estudios Americanos", n.º 13, 1956, págs. 311-383 Y el artículo de Caracuel Moyano, R.: *Los mercaderes del Perú y la financiación de los gastos de la Monarquía, 1650-1700*. En "XXXVI Congreso Internacional de Americanistas 1964", Vol. 4 Sevilla, 1966. Págs 335-343

las Indias no siguen el ritmo periódico, no llegan en el momento deseado o sufren alguna desgracia cuando más se necesitan.

Esta agonía de la España del siglo XVII tiene su punto álgido en la década de los cincuenta, cuando Holanda, Francia e Inglaterra arremeten con eficacia contra el gran coloso de los pies de barro. Saben que la Monarquía Hispánica es el obstáculo a salvar para consolidarse, a los ojos del mundo, como máximas potencias.

Pero ¿por dónde atacar? ¿Qué podía hacer más daño al coloso herido? Era evidente que los países europeos —Holanda, Francia e Inglaterra— no habían estado a la altura de las circunstancias en el siglo anterior. No contaban con un despliegue de medios que les llevara a conseguir el dominio en el mar. Ahora, en pleno siglo XVII, los medios y los recursos para conseguirlo existían, y era España la que se veía obligada a mantener un sistema de comunicaciones marítimo-defensivo, anticuado, anquilosado y deficitario. El objetivo, por tanto, de las naciones extranjeras era el dominio del tráfico marítimo, que suponía un control del mar y de la actividad económica que desataba: el comercio. Así pues, a lo largo de los años cincuenta tienen lugar una serie de hechos protagonizados por los países europeos, que van estrechando el cerco de esa España decrepita y cuyo escenario será Europa y América.

En Europa se viven momentos de Alianzas, Inglaterra firma tratados con Portugal y Francia. Las tropas españolas logran su última victoria en el viejo continente en Valencienn, en 1656, y en 1658 llega el deterioro naval con la pérdida de Dunkerque en la batalla de Dunas. La Paz de los Pirineos, en 1659, convierte a Francia en primera potencia<sup>12</sup>

El continente americano es el otro gran escenario de la lucha hegemónica

Holanda, desde la primera mitad del siglo XVII, cuenta con bases de operaciones en el Caribe, en las pequeñas Antillas: San Eustaquio, Saba, Bonaire, Aruba, Curaçao. Desde estos enclaves consuma la actuación pirática.

Francia, con Luis XIV, logra situarse en el Caribe y Canadá, y realiza la expansión hacia Luisiana. A la vez se introduce en las redes comerciales indianas, y la colonia de comerciantes franceses en Cádiz es la más numerosa de aquella ciudad<sup>13</sup>. En 1659 se instala en la parte oeste de la isla Española, en el actual Haití.

Inglaterra, en 1651, promulga “El Acta de Navegación”, ley proteccionista por la cual las mercancías procedentes de los cuatro continentes debían ser transportadas en barcos ingleses o del país de origen de los productos comercializados. En 1653, con la subida al poder de Oliverio Cromwell, el Lord Protector emprende una política exterior hacia el Atlántico la “Western Design”; sin olvidar la importancia del Mediterráneo e incluso llega a sugerir la conquista de Gibraltar<sup>14</sup>. Para ganar posiciones el gran Protector no se anda por las ramas y envía a América una gran escuadra que conquista, en 1655, la isla de Jamaica, enclave de vital importancia para su actuación en el Caribe”. Declarada la guerra a España, el ataque a los puertos, flotas y armadas en América y en la Península, será una constante.

La estrategia, que daría mejores resultados a la Inglaterra puritana y un mayor número de sinsabores a la España católica, fue la de los bloqueos, que cada vez eran más numero-

12.- Alcalá Zamora y Queipo de Llano: *Razón y crisis de la política exterior de España en el reinado de Felipe IV*. Madrid, 1977

13.- Pérez Mallaina, P. E.: *La Política Naval Española en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla, E.E.H.A., 1982, págs 193-194.

14.- Woodward, E.L.: *Historia de Inglaterra*. Madrid, Alianza, 1974, págs. 126-138

15.- Morales Padrón, F.: *Jamaica Española*. Sevilla, E.E.H.A., 1952, págs 253-256.

sos y exitosos. Hasta el sentir popular reconoce la efectividad de los mismos, como se comprueba en esta coplilla de la época:

“Que el inglés acá ni allá  
no deja pasar barquilla  
de la plata es la polilla...”<sup>16</sup>

Entre los muchos bloqueos protagonizados por las escuadras inglesas, podemos mencionar los realizados por Robert Blake en la Bahía de Cádiz a la flota de Tierra Firme en 1656, y en Tenerife a la flota de 1657. Ambos, con graves pérdidas para la Corona española y el comercio<sup>17</sup>.

Todos estos asentamientos holandeses, franceses e ingleses en el Caribe y en el propio continente, son una auténtica incertidumbre para el tráfico indiano. El Caribe es la puerta del comercio trasatlántico e intercontinental. Las flotas sufren el acecho de los enemigos a la salida de América y en la ruta hacia España.

Los dos despachos anuales de flotas dejan de ser lo habitual. El año 1654 supuso el inicio de una falta de puntualidad en la salida de los convoyes<sup>18</sup>. Y si esto era ya un mal síntoma, nos encontramos que entre 1655 y 1656, las dos flotas que se despachan desde Indias sufren unas pérdidas valoradas en: 14.300.000 pesos de plata del Rey y particulares, 11 navíos, 262 piezas de artillería, 1.400 hombres y había quedado desarmada Cartagena de Indias de gente de guerra, artillería, pólvora y municiones, ya que se recurría a los hombres y pertrechos existentes en puertos americanos para pertrechar esas flotas carentes de medios. Este desastre no sólo fue debido al enemigo que atacó a nuestra flota en Cádiz en 1656, sino también a causas naturales que desmantelaron, en el Caribe, a la flota del Marqués de Montealegre<sup>19</sup>.

Para sanear las calamidades financieras, la Corona no pudo contar con el habitual apoyo de los particulares. Los comerciantes afectados por el deterioro del comercio indiano van a la quiebra, aceptan el fraude como forma de salir de la crisis o solicitan la suspensión de pagos de escrituras, vales y otros instrumentos. La bancarrota de 1656 fue evidente<sup>20</sup>.

Por tanto, vemos como el sistema que tan pingües resultados había dado en la comunicación con América entra en crisis. ¿Cuál fue el motivo? habría que achacarlo a la falta de previsión y puesta al día de una infraestructura que se generó en el siglo XVI, con Felipe II, y cuyos presupuestos eran válidos para una época en la que España dominaba la política internacional, pero no para un siglo XVII en el que los países extranjeros adquirieron protagonismo en tierra y mar.

En la segunda mitad del siglo XVI se creó un sistema de comunicaciones que se basaba en un principio estratégico básico: la delimitación de un espacio estratégico que había que defender, aún a costa de dejar indefensos los demás. Se protegía la zona de alta producción de plata y los convoyes que la transportaban. Si ésto se hacía con efectividad —pensaban

16.- “Avisos de don Jerónimo de Barrionuevo, 1654-1658”, en Colección de Escritores castellanos. Madrid, 1894. Tomo III, pág. 53.

17.- Fernández Duro, C.: *La Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Madrid, 1973, Tomo V, págs. 19-30.

18.- Memorial de Bartolomé Antonio Garrote /1705/. Recogido por Pérez-Mallaina: op. cit. pág. 182.

19.- “Relación de los Sucesos de 1656”, Biblioteca Nacional de Madrid. Manuscritos 2384, f.º 360-363.

20.- Carta de Pedro Alejandro Félix al Consulado, Cádiz 23 de septiembre de 1656 Archivo General de Indias (A.G.I.). Consulado, 124 Ver apéndice documental.

los estrategas españoles— ningún interés económico tendrían los extranjeros en el continente y lo abandonarían. Pero en el siglo XVII se rompió, como hemos visto, la exclusividad territorial española y el Caribe se convirtió en base de ataque y fuente de contrabando. Desde las zonas cuya protección había descuidado España los nuevos asentamientos enemigos contrabandeaban con las colonias hispanas y hacían rentable la comercialización de otros productos, además de la plata: azúcar, tabaco, cacao, esclavos. Para mantener el sistema de convoyes, España necesitaba exclusividad territorial en América, dominio del mar y que el interés económico que despertaba el Nuevo Mundo en los mercados europeos se circunscribiera a los metales preciosos. Todo esto fue cambiando en el XVII y por eso las flotas sufrieron serios problemas para mantener el ritmo anual que las Leyes de Indias fijaban.

En conclusión, podemos decir que las causas de tantos agobios económicos que afectaron y mermaron a la España de la segunda mitad del siglo XVII no hay que buscarlas, como hace Felipe IV en su testamento: “en aquellos contra los que combatieron”<sup>21</sup>, sino en los propios planteamientos de la Política de Estado, primando por encima de todo la gloria y el honor de la monarquía, dedicándose a combatir, y olvidando que un estado crece y se fortalece con una política de conjunto que apoye los avatares militares.

Los observadores políticos coetáneos fueron conscientes de ello, y entre esas carencias mencionan la “falta de un Política Naval”, como recuerda al monarca el pensador y diplomático Saavedra Fajardo: “es la navegación la que sustenta la tierra con el comercio y la que afirma el dominio de las Armas”<sup>22</sup>.

LA ALMIRANTA SAN FRANCISCO JAVIER, cuya pérdida acontece en 1656, junto con la escuadra a la que pertenece, es el símbolo de ese ocaso, el reflejo del fracaso de las comunicaciones entre España y América, y claro ejemplo de la inexistencia de una política naval. reemplazada por una política exterior de guerra que supeditó la política económica a conseguir los máximos recursos en la Península e Indias para mantener sus dominios.

## PREPARATIVOS DE LA ESCUADRA DE 1656

Las leyes, normativas, instrucciones y ordenanzas que regulaban el sistema de tráfico marítimo establecían la salida de dos flotas anuales, una la de Nueva España y otra la de galeones de Tierra Firme.

En el siglo XVII la autoridad encargada de la preparación y despacho de las mismas era una Comisión del Consejo llamada Junta de Guerra y Armada de Indias, cuyas decisiones se ponían en práctica a través del Consulado y de la Casa de la Contratación. Las flotas quedaban formadas y constituidas en la Península para realizar el viaje de ida y vuelta a América<sup>23</sup>. Pero este sistema va deteriorándose poco a poco, la periodicidad en la navegación deja de ser una constante que tiene su año de inflexión en 1654. A partir de esa fecha y según algunos escritores de la época, nunca más se volvió a lograr el envío anual de dos expediciones a Indias<sup>24</sup>.

21.- Alcalá Zamora. op. cit., pág. 39.

22.- Cervera Pereyra: *Dos facetas navales del reinado de Felipe IV*. En “Revista de Historia Naval” Año I, 1983, n.º 3, págs. 154-157.

23.- García Fuentes, Lutgardo: *El comercio español con América, 1650-1700*. Sevilla, E.E.H.A., 1980, págs 159-207.

24.- Este dato lo confirma Bartolomé Antonio Garrote en /1705/ en un interesante memorial que remite al rey. Recogido por Pérez-Mallaina: op. cit, pág. 182. Ya en 1640 se había producido un hecho significativo, que no llegó a la Península ningún galeón de Indias, y en este mismo año el Consulado se declara en quiebra y el Estado tiene que hacerse cargo del apresto de las flotas y galeones Dominguez Ortiz: *Política y Hacienda de Felipe IV*, págs 275-278

Como hemos visto, en páginas precedentes, el sistema marítimo no tiene la atención debida y las necesidades financieras de la Monarquía Hispánica eran acuciantes en la segunda mitad del siglo XVII. Cualquier medio o forma tenía validez para que a las esquilmas arcas de la Corona llegara el socorro indiano. Para darnos una idea de cual era la situación baste señalar que, en esa segunda mitad del siglo XVII, el promedio de embarcaciones que regresaron de América fue aproximadamente de dieciséis navíos anuales, mientras que en la segunda mitad del siglo XVI lo habían hecho alrededor de cincuenta<sup>25</sup>.

Dentro de este contexto, la escuadra de 1656, objeto de estudio, reúne todas las características de una flota atípica que no responde a los presupuestos que marcaban las leyes, prevaleciendo por encima de ellas la improvisación y las decisiones inmediatas.

Todo comenzó a raíz de la Real Cédula de 15 de mayo de 1655 dirigida al Gobernador de Cartagena de Indias, don Pedro Zapata, en la que se ordena enviar a la Península la plata de Su Majestad por el mes de noviembre de ese año. El encargado de hacer llegar el real despacho a la autoridad indiana fue el guipuzoano Marcos del Puerto que, capitaneando el patache "San Francisco y San Diego", partió de la Bahía de Cádiz el 27 de mayo y arribó a Cartagena de Indias el cinco de julio de 1655.

Cuando la Real Cédula llega a manos del gobernador Zapata, este hombre, de reconocido prestigio a nivel de la administración, se encuentra con múltiples obstáculos para que se cumplan los deseos del Rey<sup>26</sup>. Toda la documentación surgida al efecto muestra los grandes esfuerzos realizados por Zapata para llevar a buen fin los objetivos previstos.

De entrada, no cuenta con una flota que venga ya pertrechada y preparada desde España. La urgencia obliga a que la escuadra se forme en Cartagena de Indias, con lo cual tendrá que recurrir a barcos, pertrechos, municiones, artillería y hombres cuyas funciones no eran precisamente las de los viajes trasatlánticos. A parte de estas dificultades de preparación material de la flota, la misión suponía también conseguir los metales preciosos y mercaderías, esenciales, en definitiva, en el tráfico indiano. Finalmente estaba la financiación de la misma, ya que entre gastos de carena, pertrechos, municiones, armas, víveres y sueldos de la tripulación su coste se cifraba en 70.000 pesos.

## Los barcos de la flota

Los buques que formaron la flota fueron elegidos por el gobernador entre aquellos que se hallaban disponibles en Cartagena de Indias, aunque no reunieran las características mínimas exigidas.

La Capitana "San Francisco y San Diego", era un patache de 380 toneladas, construido en América y propiedad de don Diego Giraldo<sup>27</sup>. En 1654 había formado parte de la flota de Nueva España del General Diego de Portugal, y en 1655 regresó a América al mando del capitán Marcos del Puerto con la Real Cédula que daría pie a la formación de la escuadra. Así pues, un buque correo se convierte en un buque insignia de flota con 20 cañones.

La elección del otro buque insignia de la flota, la ALMIRANTA, recayó sobre el navío "NUESTRA SEÑORA DE LA POPA Y SAN FRANCISCO JAVIER", que cumplía la función de capita-

25.- García Fuentes, L. Op. cit. pág. 52. Palacio Atard, Vicente: *Derrota, agotamiento y decadencia de la España del siglo XVII*. Madrid, 1949, pág. 76. Moreyra y Paz Soldan, M.: *Estudios sobre el tráfico marítimo en la época colonial. Relación de las Armadas de Tierra Firme*. Lima/ 1944, págs. 67-87;

26.- Herraiz, J.: *Don Pedro Zapata de Mendoza, Gobernador de Cartagena de Indias*. Sevilla, E.E.H.A., 1976.

27.- Carta de la Casa de la Contratación a S. M. Sevilla, 18 de septiembre de 1657. A. G. I.: Contratación, 5178.

na de la arnadilla guardacostas de Cartagena<sup>28</sup>. Se acabó de construir en diciembre de 1646 con un coste de 15.665 pesos. Dos años más tarde, en 1648, por ser "navío nuevo, criollo (=construido en América) de buena fábrica y madera", se advierte que esta capitanilla guardacostas, de 350 toneladas, era de porte excesivo para recorrer el Caribe y entrar en las ensenadas donde se retiran los piratas, costaba mucho mantenerla y no era adecuada para esa misión. Por todo ello se solicitó que se realizaran importantes reformas consistentes en correrle el puente para que pasase a ser un buque de 500 toneladas, ya que de esta forma sería muy a propósito como galeón de plata y prestaría servicios en la Armada de la Carrera de las Indias. En 1650 es nombrado para su mando el capitán don Francisco de Esquivel y Zárate.

Así pues, y como podemos ver, los barcos insignia que habrían de cruzar el Atlántico, bajo el pomposo nombre de Armada de Tierra Firme, no eran otra cosa que patache y guardacostas reformados, inadecuados para una misión de tanta responsabilidad. Pero antes de partir hacia España la capitanilla SAN FRANCISCO JAVIER realizó un viaje de ida y vuelta a Veracruz para llevar a México al visitador de la Inquisición, don Pedro Medina Rico. Por su parte, las obras de reestructuración de la ALMIRANTA no estuvieron listas hasta noviembre de 1654 y cuando concluyeron NUESTRA SEÑORA DE LA POPA y SAN FRANCISCO JAVIER era un galeón de 500 toneladas. Finalmente en marzo de 1656 se realizó el apresto definitivo, antes de salir para España, empleándose municiones, armas y 24 cañones, dieciocho de los cuales pertenecían al Fuerte de la plaza de Cartagena. Navío, artillería y pertrechos estaban valorados en 70.000 pesos.

Como buques escolta de Capitana y Almiranta se recurrió a tres urcas de particulares surtas en el puerto de Cartagena de Indias. Por febrero de 1656 se hacen los asientos de fletamento por cuenta de Su Majestad<sup>29</sup>. Según las escrituras firmadas, corría a cargo de los dueños el pertrecho, aparejo, artillería y hombres, así como los gastos por riesgos de mar, incendios y ataques enemigos; y por cuenta de Su Majestad los gastos de sueldos y raciones de la gente de mar y guerra y municiones. Por el fletamento se entregarían a sus dueños 8.000 pesos.

Las tres urcas eran:

— "Nuestra Señora de la Victoria y San Francisco de Paula" de 450 toneladas y con 30 piezas de artillería. Al mando de Juan Rodrigo Calderón y dedicada al tráfico de esclavos. El valor del casco, artillería y pertrechos ascendía a 70.000 pesos.

— "Nuestra Señora del Rosario y San Antonio" por otro nombre Profeta Elías, de 450 toneladas y con 29 piezas de artillería. Era propiedad de Diego de la Torre y estaba dirigida por Juan de la Torre. El valor del casco y pertrechos era de 60.000 pesos.

— Y por último la urca de José de Paredes "Nuestra Señora del Rosario y San Diego".

Los pertrechos, municiones y cañones de estos barcos salieron del Fuerte de Cartagena y de La Habana. El abastecimiento de los víveres se hizo en Cartagena, a la salidad de la

28.- La Almiranta se conocía con el nombre de San Francisco Javier, aunque su denominación completa Incluyera el de Nuestra Señora de la Popa.

Toda la información recogida sobre este navío procede del A.G.I.: Contaduría, 1432, Carta de Zapata a S. M. 1648: Santa Fe, 42, Carta de los Oficiales Reales Cartagena 22 de noviembre de 1648 y cartas del Gobernador de Cartagena al Rey de 28 de diciembre de 1648, 27 de abril de 1650, 20 de marzo de 1654 y 21 de diciembre de 1654; Contratación, 4097, Inventario del navío San Francisco Javier, 1656.

29.- Escritura de fletamento de la urca Nuestra Señora del Rosario y San Antonio, 1656. A.G.I.: Contratación, 3759. Ver apéndice documental.

flota, y se completó en la arribada que, en la ruta hacia España, debían realizar en La Habana, así como la aguada. La dieta de la tripulación se componía de carne de vaca fresca, pescado, tortuga salada, bizcocho, puerco salado y cazabe<sup>30</sup>.

Posteriormente se unió a esta flotilla el galeón de don Juan de Hoyos el “Jesús María y José”. Esta embarcación era una de las supervivientes de la desdichada flota del Marqués de Montealegre, la cual fue deshecha por una tormenta en el canal de la Bahama. El “Jesús María y José” consiguió regresar a Cartagena de Indias tras 63 días de navegación, trayendo consigo a varios náufragos de la almiranta de la flota de Montealegre, el galeón “Nuestra Señora de las Maravillas”, el cual habría de hacerse famoso por haber sido objeto de un rescate submarino en pleno siglo XX<sup>31</sup>.

Tipológicamente hablando, los barcos de la armadilla constituían un conglomerado varriopinto: un patache y un guardacostas, el cual tras sufrir intensas reformas y ampliarse su tonelaje, habría adquirido las formas típicas de los galeones tradicionales de la Carrera de Indias. Junto a ellos, la presencia de las urcas nos habla de la influencia de la construcción naval holandesa en esta época. En efecto, este tipo de embarcaciones las habían impuesto los armadores de los Países Bajos por sus inmejorables condiciones para llevar gran cantidad de carga a bajo coste. Sus líneas redondeadas y sus fondos planos los convertían en excelentes navíos de transporte, pero no eran lo más adecuado para formar una armadilla militar<sup>32</sup>.

#### BUQUES DE LA ESCUADRA DE 1656

BUQUE	FUNCION	TIPO	TONELAJE	ARTILLERIA	COSTO*
“San Francisco y S. Diego”	Capitana	Patache	380	20 cañones	
“Ntra. Sra. de la Popa y S. Francisco Javier”	Almiranta	Galeón	500	24 “bronce	70.000 pesos
“Ntra. Sra. de la Victoria y San Francisco de Paula”	Escolta	Urca	450	26 “hierro 4 “bronce	70.000 pesos
“Ntra Sra. del Rosario y S. Antonio” alias Profeta Elías	Escolta	Urca	450	18 “hierro 11 “bronce	60.000 pesos
“Ntra. Sra. del Rosario y S. Diego”	Escolta	Urca			
“Jesús María y José”	Procedía de la flota del Marqués de Montealegre	Galeón	500	26 cañones de bronce	80.000 pesos

\*.- Biblioteca Nacional de Madrid, Manuscritos, 2384, fº 360-363

30.- Se incluían también gallinas, huevos, azúcar, habas, sal, vinagre, aceite y vino.

Relaciones de viveres de la Flota de 1656. A.G.I.: Contratación, 3759.

31.- Carta de Diego de Arana a S. M., 19 septiembre 1656. A.G.I.: Contratación, 5122.

Dominguez Ortiz, A.: Una relación de la pérdida de la Armada... op. cit.

32.- Sobre las características de los navíos de la Carrera de las Indias ver. Haring, C.: *Comercio y navegación entre España y las Indias*. Méxocp, 1979, págs 321-339 Y Castro y Bravo, F.: *Las naos españolas en la Carrera de las Indias, Armadas y flotas en la segunda mitad del siglo XVI*. Madrid, 1927.

### Tripulación y pasaje de la flota

Fue nombrado General de la Armada el capitán Marcos del Puerto, que venía ya designado desde España, y para Almirante se eligió a don Francisco de Esquivel y Zárate, que desde hacía varios años, había sido puesto al mando del NUESTRA SEÑORA DE LA POPA Y SAN FRANCISCO JAVIER, cuando era guardacostas de Cartagena.

La flota llevaba un veedor, un auditor y siete entretenidos que eran los oficiales mayores, embarcados en la Capitana, y que auxiliaban al General en los diversos servicios de la flota. Eran cargos codiciados, bien por los salarios y retribuciones que gozaban, o porque podían servir de trampolín para cargos de mayor relevancia. Los oficiales de guerra en cada navío eran: el capitán, el alférez, un sargento, dos tambores, un pífano y, en algún caso, un abanderado. Los oficiales de mar eran: el contra maestre, el maestre, calafate, carpintero, piloto principal y secundario y un cirujano.

El total de la tripulación, entre oficiales mayores, oficiales de guerra, oficiales de mar, infantería, marineros, grumetes, pajes y artilleros, ascendía a 737 hombres, en las seis embarcaciones. El piloto era el sabio de la nave y contaba con los siguientes instrumentos de navegación: una brújula, seis relojes de arena de media hora cada uno de ellos, un portulano o mapa de la ruta, un astrolabio, una ballestilla, 54 brazas de sonda y tres plomos.

TRIPULACION DE LA ESCUADRA DE 1656\*

BUQUE	Oficiales de guerra	Infantería	Oficiales de mar	Marineros	Grumetes	Pajes	Artilleros	TOTAL
"S. Francisco y S. Diego"	6	55	10	20	17	7	22	146**
"Ntra. Sra. de la Popa y S. Francisco Javier"	7	51	10	14	10	7	18	117
"Ntra. Sra. de la Victoria y S. Francisco de Paula"	7	41	8	15	5	5	14	95
"Ntra. Sra. del Rosario y S. Antonio" alias Profeta Elías	7	42	8	11	10	5	14	97
"Ntra. Sra. del Rosario y S. Diego"	6	40	8	15	7	2	10	88
"Jesús María y José"	6	62	14	48	22	13	29	194
<b>TOTAL</b>	<b>39</b>	<b>291</b>	<b>58</b>	<b>123</b>	<b>71</b>	<b>39</b>	<b>107</b>	<b>737</b>

\*.- Ver apéndice documental

\*\*.- Se incluyen en el total el veedor, el auditor y los siete entretenidos de la armada

Los sueldos que gozaban las personas que sirvieron en esta armada de 1656 fueron<sup>33</sup>:

— El Gobernador Marcos del Puerto .....	40	escudos	al mes
— Los capitanes de infantería .....	40	"	"

33.- Relación de los sueldos de la armada de 1656. A.G.I.: Contratación, 3759.

Equivalencias: 1 ducado = 375 maravedis; 1 escudo: 350 maravedis; 1 real = 34 maravedis

— Veedor y contador.....	500	ducados	por 6 meses
— Entretenidos.....	30	escudos	mes
— Sargento mayor.....	25	"	"
— Alférez.....	15	"	"
— Argento.....	8	"	"
— Soldados aventajados.....	5	"	"
— Mosqueteros.....	6	"	"
— Sencillos y del tercio de arcabuces.....	33	reales	mes
— Tambores.....	6	escudos	"
— Pífano y pajes.....	3	"	"
<b>Gente de mar</b>			
— Pilotos.....	350	ducados	viaje
— Ayudantes del piloto.....	300	"	"
— Contramaestres.....	60	"	"
— Maestres.....	20	escudos	al mes
— Guardianes.....	50	ducados	viaje
— Despensa.....	40	"	"
— Los demás oficiales.....	50	"	"
— Marineros y artilleros.....	40	"	"
— Capellán.....	6	"	mes
— Condestables.....	50	ducados	
— Grumetes.....	30	"	
— Pajes.....	15	"	

Todos los buques de la flota de Tierra Firme de 1656 se empleaban como embarcaciones mixtas de guerra-carga y pasaje. Por ello a las tripulaciones compuestas por marineros y soldados había que sumar un buen número de pasajeros con destino a los reinos de España.

BARCO	Tripulación	Pasaje	Total
Capitana "San Francisco y San Diego"	146	—	—
Almiranta "NTRA. SRA. DE LA POPA Y SAN FRANCISCO JAVIER"	117	93	200
"Nuestra Señora de la Victoria y S. Francisco de Paula"	95	105	200
"Ntra. Sra. del Rosario y San Antonio"	97	43	140
"Ntra. Sra. del Rosario y San Diego"	88	—	—
"Jesús María y José"	194	86	280

Como puede comprobarse, en algún caso, el pasaje supera a la tripulación y en otros supone el 80% de las personas embarcadas. Entre los pasajeros ilustres se encontraba el ex-gobernador de Chile, Marqués de Baydes, y el ex-gobernador de La Habana, don Diego

de Villalva. La Capitana, la ALMIRANTA y el galeón "Jesús María y José" traían a la Península, también, prisioneros de guerra ingleses y holandeses de la isla Tortuga<sup>34</sup>.

### La carga de la flota

Si laborioso fue conseguir las embarcaciones que constituyesen la flota, no lo fue menos lograr reunir la carga que transportase. Así que, paralelamente a los preparativos de los buques, se organiza la consecución del millón de pesos de plata que tan ansiosamente se esperaba en España. Reunir esta cantidad desencadenaba todo un complicado proceso económico-administrativo.

El envío de metales preciosos se hacía desde Perú vía Panamá, y desde este último puerto, localizado en el pacífico, se llevaba por tierra a Portobelo, donde eran embarcados en la flota anual. El viaje desde el Callao a Panamá suponía salvar los inconvenientes que conllevaba la navegación por el Mar del Sur: amenaza de piratas, falta de barcos en buenas condiciones de navegabilidad y fundamentalmente adecuarse a la fecha de partida de la armada<sup>35</sup>. Cuando faltaba uno de estos requisitos los resultados podían ser desastrosos, como en 1654 que la capitana del Mar del Sur naufraga a la altura de Guayaquil, con la plata destinada a la flota de 1655<sup>36</sup>.

En 1655, el virrey del Perú, Conde de Alva de Aliste, recibe la orden de remisión del millón de pesos de plata para la flota que debía partir en noviembre de Tierra Firme. Cuenta con poco tiempo para conseguir tan importante cantidad, pero en ocho días logra reunir la remesa, pese a dejar a las Cajas de Lima en números rojos y sin poder hacer frente a las deudas de la Hacienda; sin embargo, como fiel servidor de la causa, argumenta que es mejor ésto que no ayudar a solventar los innumerables problemas que tiene la Corona<sup>37</sup>.

El millón de pesos queda registrado el 16 de septiembre de 1655 en el galeón San Francisco Solano, almiranta de la Armada del Mar del Sur, con destino a Panamá<sup>38</sup>. Mientras esta embarcación surcaba el pacífico, al otro lado del istmo panameño otros buques surcaban el Caribe para ir a su encuentro. Así, el 11 de noviembre de 1655 sale de Cartagena de Indias la capitana "San Francisco y San Diego" y la ALMIRANTA SAN FRANCISCO JAVIER para recoger el millón de Su Majestad. Llegan a Portobelo el 20 de noviembre y los oficiales reales le hacen entrega a Marcos del Puerto de las 1.010 barras y barretones de plata ensayadas y marcadas con la Real de Su Majestad, equivalentes a 1.273.000 pesos, más las aportacio-

34.- Pagos hechos a la tripulación de 1656, A.G.I.: Contratación, 3759.

Pleito de Marcos del Puerto. "El Sr Fiscal contra el Capitán Marcos del Puerto, sobre la forma que cumplió las órdenes dadas para el viaje que hizo el año de 1655 a la Provincia de Tierra Firme y de ellas a estos reinos para conducir el millón de su Majestad 1657", A.G.I.: Escribanía de Cámara, 1028-A.

Y Manuscrito n.º 2384, fos 360-363, Biblioteca Nacional de Madrid.

35.- Sobre remisión de metales preciosos puede verse: Bancora Cañero, Carmen. *Las remesas de metales preciosos desde el Callao a España en la primera mitad del siglo XVII*. Separata "Revista de Indias", XIX, n.º 75, 1959. Domínguez Ortiz, A. Los caudales de Indias y la política... op. cit. Y Rodríguez Vicente, E.: *Los caudales remitidos desde el Perú a España por cuentas de la Real Hacienda. Serie estadística, 1651-1738*. En "Actas del XXXVI Congreso Internacional de Americanistas 1964" Sevilla 1966, págs 317-333

36.- Pérez-Mallaina, P. E y Torres Ramírez, B.: *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, E.E.H.A., 1987, págs. 189-242 Los autores hacen una narración de las rutas y navíos de la Armada del Mar del Sur.

37.- Carta del Virrey del Perú a S. M., Lima, 15 de septiembre de 1655. A.G.I.: Lima, 59.

38.- Carta de los oficiales reales de Lima. Callao, 18 de septiembre de 1655. A.G.I.: Contaduría, 1788

Carta cuenta de los oficiales reales de la ciudad de los Reyes, 1656. A.G.I.: Contaduría, 1473-B

nes de las Cajas de Panamá: 68 barras de plata valoradas en 84.642 pesos y 7.067 pesos en monedas de columna ¡Los famosos pesos columnarios adornados con las columnas de Hércules y la leyenda "plus ultra"! De los 84.642 pesos, 70.000 eran para la financiación de la flota y los 14.642 restantes para el sustento de las galeras de Cartagena. La Capitana de Marcos del Puerto transportaría 600 barras y la ALMIRANTA 410<sup>39</sup>

Todo parecía sencillo, el registro era ya un hecho, pero en Portobelo hay noticias de enemigos y las dos embarcaciones, Capitana y ALMIRANTA, tienen que ir a desalojarlos de la isla Fuerte. La operación constituía un riesgo para la plata ya embarcada, pero aun así el General Marcos del Puerto prefirió llevarla consigo, en la operación contra los piratas, que dejarla depositada en tierra. Una vez que regresan de isla Fuerte a Portobelo, salen el 11 de enero de 1656 hacia Cartagena para reunirse con el resto de la escuadra<sup>40</sup>.

De enero a abril se hacen los últimos preparativos para la vuelta a España, pero todavía, en el mes de marzo, Marcos del Puerto debe ir al río Chagre para traer un navío, recién construido, que podía ser destruido por los piratas. Finalmente, el 26 de abril queda lista para zarpar la flota, con el registro siguiente:

La Capitana, con 381 barras de plata  
 La ALMIRANTA, con 424 barras de plata  
 El Galeón de Hoyos con 200 barras de plata.

El resto de la carga pertenecía a haciendas de particulares, con plata en moneda y labrada, carga comercial de cueros, tabaco, cacao, azúcar y otras mercaderías. Esta carga se incrementa en La Habana, puerto escala, por mayo-junio, y cuyo destino era el comercio de Sevilla y Cádiz. A este cargo hay que unir la hacienda y ajuares personales de la tripulación y el pasaje, que en ocasiones era cuantiosa y apreciable. Es el caso del ilustre pasajero que navegaba en la ALMIRANTA SAN FRANCISCO JAVIER, el Marqués de Baydes, ex-gobernador de Chile, y cuyos enseres se calcularon entre los 500.000 y 800.000 pesos. Además, y fuera de registro, como siempre, un importante volumen de plata de contrabando que lograría así burlar a los voraces recaudadores de la Real Hacienda.

Debido quizás a la precipitación con que se formó esta flota, resulta peculiar hasta por los graves defectos de forma y contenido de los registros oficiales que se hicieron durante su despacho. Los propios oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla insistían en esta circunstancia ya que, por ello, no podían saber con exactitud el contenido de la carga de los navíos:

"No se han formado en esta ocasión relaciones generales en el estilo que se acostumbra, porque el dicho registro que trae Marcos del Puerto no contiene más partidas que las de las dichas 381 barras"<sup>41</sup>

## Los hombres de la flota

Hasta ahora nos hemos ocupado simplemente de los aspectos formales y materiales de la escuadra de 1656. Ya constituida, no podemos dejar al margen el factor humano, los

39.- Carta del Gobernador Zapata a S. M. Cartagena, 21 de enero de 1656 A.G.I.: Contratación, 3122. Y en Pleito del General Marcos del Puerto, 1657, A.G.I.: Escribanía de Cámara, 1028-A.

40.- Traslado de Junta celebrada el 9 de enero de 1656 A.G.I.: Contaduría, 1480.

41.- Dos cartas de los oficiales de la Casa de la Contratación a S. M. fechadas en Sevilla en 10 y 17 de octubre de 1656. A.G.I.: Contratación, 5177.

hombres que, para bien o para mal, llevaron las riendas de ese viaje y cuyas actuaciones fueron decisivas en esta travesía trasatlántica.

Elegimos entre ellos, para ver cual era su trayectoria, al General de la Flota don Marcos del Puerto, al Almirante don Francisco de Esquivel y Zárate, al capitán entretenido don Antonio de Quintana, y al piloto de la ALMIRANTA SAN FRANCISCO JAVIER, Gaspar González; y a uno de los pasajeros distinguidos don Francisco López de Zúñiga, Marqués de Baydes que, sin ser parte de la tripulación, participó en las Juntas de Oficiales que tenían que tomar decisiones a lo largo del viaje.

El General Marcos del Puerto era natural de Oñate (Guipúzcoa), vecino de Cádiz y Caballero de la Orden de Santiago. En 1656, con 48 años de edad, llevaba treinta sirviendo en la Carrera de las Indias y había hecho a América doce viajes. Participó en la defensa de la monarquía, en la isla de San Martín, luchó contra los holandeses en La Habana y en 1640 combatió contra los franceses en Cádiz. En 1650 es nombrado Capitán de Guerra y Mar de la Carrera de Indias, y estuvo en el sitio de Barcelona en 1652. Sus ascensos en la escala marinera cuentan con el apoyo y recomendación del propio don Juan José de Austria. Marcos del Puerto, hombre forjado en el mar, cuando hace peticiones de puestos o mercedes nunca menciona los méritos de sus antepasados más directos, sino que siempre recurre a los de su suegro, don Gaspar Sáez, vecino de La Habana<sup>42</sup>.

El Almirante don Francisco de Esquivel y Zárate, era natural de Sevilla y vecino de Cartagena de Indias. En 1656 llevaba sirviendo en la armada 32 años. En 1625 luchó contra los ingleses en Cádiz, y en 1636 fue nombrado castellano del fuerte de Santa Cruz de la Punta del Judío en Cartagena de Indias. En 1650 toma el mando de la Capitanilla de Cartagena, el SAN FRANCISCO JAVIER, y al convertirse este navío en ALMIRANTA de la Flota de 1656, pasó a desempeñar el cargo de Almirante de la escuadra. Era hijo del gobernador don Pedro de Esquivel que sirvió más de cincuenta años en la armada. La familia Esquivel pertenecía a uno de los muchos clanes familiares con profundas raíces marinera, tradición que continuarían los hijos de don Francisco, dos de los cuales formaban parte de la tripulación en el barco capitaneado por su padre en 1656<sup>43</sup>.

Don Antonio de Quintana, capitán entretenido de la ALMIRANTA SAN FRANCISCO JAVIER, comenzó a servir en la Armada en 1627 y estuvo con don Antonio de Oquendo luchando contra los holandeses en el Mar del Sur y ejerciendo, en los años cincuenta, su oficio en la armadilla guardacostas de Cartagena de Indias. Era Caballero de la Orden de Santiago. Finalmente, del primer piloto de la ALMIRANTA SAN FRANCISCO JAVIER, don Gaspar González, sólo sabemos que era vecino de la ciudad de Sevilla, en el barrio de Triana.

Don Francisco de Zúñiga, Marqués de Baydes, nació en Valladolid. En 1616 estuvo en la campaña de Flandes y en 1635 pasa a América como Gobernador de Santa Cruz de la Sierra, en el Alto Perú. Entre 1639 y 1646 fue Gobernador de Chile, con una actuación de reconocidos méritos, se le consideró como uno de los funcionarios más honestos que tuvo la administración española en Indias. En 1646 pasa a Perú y regresa a la Península, en la flota de 1656, a bordo de la ALMIRANTA SAN FRANCISCO JAVIER en compañía de su

42.- Relación de méritos y servicios de Marcos del Puerto, 1653. A.G.I.: Indiferente General, 115, Memorial de Marcos del Puerto, 1658. A.G.I.: Indiferente General, 1861; Consulta de la Junta de Guerra, Madrid 11 de septiembre de 1657. A.G.I.: Indiferente General, 1876

43.- Relación de méritos y servicios de Francisco de Esquivel, 1646. A.G.I.: Indiferente General, 111, n.º 196-A. Y testamento de Francisco de Esquivel, 25 septiembre 1654. A.G.I.: Contratación, 114-B.

esposa, sus siete hijos, personal de servicio y sus bienes muebles y semovientes. El título de Marqués de Baydes se concede a su padre en 1622 y perdura, como tal, hasta el momento actual<sup>44</sup>.

## VIAJE Y COMBATE

### Viaje

Después de los largos preparativos para la consecución de unos barcos, unos hombres y una carga, la flota del General Marcos del Puerto sufrirá la demora de varios meses hasta su llegada a la Península, por una serie de eventualidades propias y ajenas al mismo viaje.

La escuadra sale de Cartagena de Indias el 27 de abril de 1656, y llega al puerto de San Cristóbal de La Habana entre el 21 y el 25 de mayo. En este trayecto, Cartagena-La Habana, fueron en su compañía seis fragatillas para realizar el buceo de la plata de la almiranta “Nuestra Señora de las Maravillas”, perdida en los Mimbres —Canal de Bahama— el cuatro de enero de ese año, y perteneciente a la flota del Marqués de Montealegre<sup>45</sup>.

Las órdenes que tenía el General Marcos del Puerto eran claras y concretas: esperaba el rescate de la plata de los Mimbres y a la flota de don Diego de Eques que, como era la costumbre, estaba a punto de salir de Veracruz para unirse a ésta de Tierra Firme, y hacer juntas el viaje de regreso a la Península. Esta espera, según la instrucción, no debía sobrepasar el verano<sup>46</sup>.

En julio no se tienen noticias de la flotilla que fue al rescate de los Mimbres, pero sí se sabe, por los avisos de Nueva España, que la flota de Eques arribará a la Habana por el mes de agosto. Marcos del Puerto, tras una convalecencia por enfermedad, haciendo oídos sordos a órdenes y avisos decide, en Junta de Oficiales, partir el doce de julio, aunque se retrasará hasta el día 24 justificando que la carne para el viaje no estaba todavía curada. Deducimos que la razón que impulsó a Marcos del Puerto a zarpar, sin esperar a la flota de Nueva España, fue su temor a pasar a un segundo plano y no ser el protagonista principal de un posible viaje exitoso; ya que, en caso de unión de las dos flotas, Diego de Eques detentaría el cargo de General de ambas, y recibiría los honores y gratificaciones a su llegada a España.

En el transcurso de los meses que permanecen en La Habana, de mayo a julio, se dan los toques finales de carena, pertrechos, y bastimentos a los buques del convoy. Y se une a él el patache aviso de Nueva España “Nuestra Señora de la Concepción”<sup>47</sup>.

El 24 de julio los siete navíos salen del puerto de San Cristóbal de La Habana, y aunque se había advertido al General de la presencia de enemigos en el Caribe, él persistente se disculpa diciendo:

“...que el 24 de julio era menguante de luna y dicho tiempo no podía traer las arcas del enemigo que se avisaban y porque saliendo el suso dicho y estando a barlovento iba libre de encontrarlos...”<sup>48</sup>

44.- Sentencia de la Residencia del Marqués de Baydes como Gobernador de Chile, 1649 A.G.I.: Escribanía de Cámara 1189 Y la obra de Moreyra y Paz Soldán, M Estudios sobre el tráfico... op. cit., pág. 78.

45.- Carta de Diego de Arana a S. M. 19 septiembre 1656 A.G.I.: Contratación, 5122.

46.- Declaración de testigos en el pleito del General Marcos del Puerto, 1657. A.G.I.: Indiferente General, 2667.

47.- Carta de Diego de Arana a S. M. 19 de septiembre de 1656. A.G.I.: Contratación, 5122.

48.- Pleito del General Marcos del Puerto, 1657. A.G.I.: Escribanía de Cámara, 1028-A.

El 25 de julio se comunica, al Almirante de la escuadra, el derrotero oficial del viaje de La Habana a España:

“Ha de ser desde 29.<sup>o</sup> gobernar hasta 35.<sup>o</sup>-36.<sup>o</sup> por la banda norte de la Bermuda y ahí conforme a los vientos irá prosiguiendo hasta estar en el paraje de las Flores que pudiendo pasar por la banda Sur de ellas será la derrota de 36.<sup>o</sup> y por 35.<sup>o</sup> y medio a buscar la costa de Larache y si el tiempo no diera lugar sino para pasar por la banda norte de la dicha isla ha de ser de 41.<sup>o</sup> sin dar vista y luego disminuir de golpe hasta los 35.<sup>o</sup> y medio que es el que se ha de proseguir hasta ver la tierra y en todo caso atender o cuidar la derrota de la capitana que deseará acertar los que lo gobiernan y los que le parecieren lo contrario, de que va con mala derrota, avisarán...”

Marcos del Puerto desde la Capitana<sup>49</sup>

El 28 de julio estaban en Cabeza de los Mártires, donde el galeón de don Juan de Hoyos sufre un pequeño percance, pide ayuda a la urca de Juan de la Torre, y ambos quedan descolgados de la flota. Un día más tarde, tras superar el incidente, se unen nuevamente a ella. Con tiempo bonancible continúan viaje y estando a diez leguas de la isla Tercera descubren una carabela que resulta ser portuguesa. La información proporcionada por la tripulación de esta presa fue decisiva, ya que aseguraban que los navíos enemigos ingleses habían sido derrotados por los españoles y que en julio estaban, en la costa de Lisboa, con el Embajador de Inglaterra, firmando la Paz con Portugal<sup>50</sup>

Marcos del Puerto sabedor de estas nuevas no sigue el derrotero oficial. En lugar de hacer la ruta de la Berbería, buscando la costa de Larache, y cerciorarse de la posible presencia de enemigos en Cádiz, continúa la navegación hasta Monte de Figos, en Portugal, y el 18 de septiembre pasan Ayamonte, Huelva y Arenas Gordas. Al ponerse el sol llegan a la altura del Monasterio de Nuestra Señora de la Regla (Chipiona), la capitana da salvas de artillería, enciende faroles y se atraviesa “poniendo cabeza a la mar” haciendo lo mismo los demás navíos. El 19 de septiembre viran la vuelta de Cádiz, y al amanecer, a unas cuatro o cinco leguas de la ciudad, se topan con seis u ocho velas que creen son de pescadores<sup>51</sup>.

## Combate

La escuadra inglesa llevaba tiempo en Cádiz esperando la llegada de la flota de Tierra Firme, pero ante el retraso de ésta el Comandante Robert Blake, en septiembre de 1656, decide irse a Lisboa, dejando en la costa española al capitán Richard Stayner con seis u ocho navíos, de los cuales conocemos los nombres de cinco<sup>52</sup>:

49.- Ibid.

50.- Declaración de don Juan de la Torre, enero 1657. A.G.I.: Indiferente General, 771 y Contratación, 607.

51.- Declaraciones de varios testigos en el pleito del General Marcos del Puerto, 1657. A.G.I.: Escribanía de Cámara, 1028-A

52.- y 53.- Todo el relato del combate está basado en las declaraciones de los testigos españoles. A.G.I.: Escribanía, 1028-A. La obra de Fernández Duro *La Armada Española*, Tomo V págs. 23-24. Y los testimonios de los ingleses en la obra de C.H. Firth: *The last years of the Protectorate, 1656-1658*, London, 1909, vol. I. págs. 49-57; y en “A True Narrative of the late Success which it hath pleased God to give to some part of the fleet of this Commonwealth upon the Spanish coast against the king of Spain's West-India fleet in its return to Cadiz” [Published and Printed by the Parliament], London, 1656.

Fragata	Capitán	Cañones
Speaker	R. Stayner	52
Bridgwater	A. Earning	52
Providence	Mackey	32
Plymouth	Littlejohn	50
Tredagh	Harman	50

Los ingleses estaban resguardados al abrigo de la costa de Rota, para atacar por sorpresa a la escuadra española. Sin embargo el viento del oeste, que sopla la noche del 18 de septiembre, les obliga a salir hacia el mar quedando su escuadra dividida en dos bloques, y a cuatro o cinco leguas de Cádiz ven a la flota española.

Al amanecer del 19 de septiembre entran en combate tres de las fragatas inglesas: Speaker, Bridgwater y Plymouth, quedando el resto a la retaguardia<sup>53</sup>. Cuando esto sucede la disposición de la escuadra española era en línea de fila: a la cabeza la Capitana, a sotavento de la Capitana la urca de Rodrigo Calderón y el galeón de Juan de Hoyos, desviada de la Capitana y también a sotavento, la ALMIRANTA SAN FRANCISCO JAVIER; y por la popa y a cierta distancia la urca de Juan de la Torre.

Las fragatas inglesas unas por barlovento y otras por sotavento pasan dando cargas de artillería a los tres primeros navíos de la estela española, a la vez que los barcos ingleses que habían quedado a la retaguardia capturan a la urca de Juan de la Torre, que se hallaba cerrando la línea de fila. En el transcurso del combate la amiranta inglesa con otra fragata se aproximó a la ALMIRANTA SAN FRANCISCO JAVIER, una por barlovento y la otra por sotavento. Al observar la crítica situación de su ALMIRANTA, Juan de Hoyos lanzó su galeón en defensa de SAN FRANCISCO JAVIER. También el General Marcos del Puerto, que se encontraba por la proa de la ALMIRANTA, hizo un amago de acudir en su ayuda, pero viendo que el SAN FRANCISCO JAVIER y la urca de Calderón estaban ya en llamas, decidió refugiarse en la Bahía de Cádiz y ordenó a Juan de Hoyos que lo siguiera. Este no obedeció las órdenes, mantuvo el combate y terminó rindiéndose. El navío de Steyner captura a Hoyos mal herido, y ambos buques maltrechos se dirigen a Lagos.

La batalla duró cinco horas, desde las siete de la mañana hasta la una de la tarde, enfrente de la playa de Vendaval, banda sur de la ciudad de Cádiz. En la confusión del combate, barcos luengos salen del fuerte de San Sebastián, para reforzar la defensa española, y permanecen en la lucha hasta que se retira el General Marcos del Puerto, con la derrota ya consumada<sup>54</sup>.

Esta es, en resumen, la breve síntesis de la contienda naval de 1656, pero quizás la aproximación más real al suceso nos la dan los mismos participantes en la batalla, y que nos hacen ver las calamidades que padecieron. A continuación recogemos los testimonios del piloto y capitán entretenido de la Almiranta SAN FRANCISCO JAVIER:

"Y luego que amaneció los dichos navíos españoles venían navegando... buscando la bahía de Cádiz... en derechura de la santa iglesia de dicha ciudad y descubrieron siete velas... y a poco rato reconocieron los navíos de alto bordo, y con ellos venía un patachuelo, con lo cual la dicha Almiranta [San Francisco Javier]... se puso en armas alisando la artillería y demás armas, y poniendo la gente en sus puestos. se fueron viniendo [las fragatas inglesas] y llegaron a la dicha Almiranta dos navíos [Speaker y Bridgewater] el uno por sotavento, que disparó una pieza con bala de la proa y fue cortando a tomarles el barlovento

54.- Memorial del capitán don Diego de Mendiguen. Cádiz. 28 de febrero de 1660 A.G.I.: Indiferente General, 2010.

to y no pudiéndolo hacer se quedó peleando con la dicha Almiranta por sotavento, y el otro por barlovento dándoles muy fuertes cargas de artillería y la dicha Almiranta a ellos, y la dicha nao de sotavento dio dos ó tres cargas y con las que se le daban de la Almiranta la rechazaron... obligándola a arribar sobre los otros navíos... pelearon con la dicha Almiranta y ella con ellos dándose muy fuertes cargas... que de 190 personas que la dicha Almiranta traía solo escaparon con vida 39 ó 40 hombres y muchos de ellos heridos como lo fue este testigo que... una bala de mosquete le atrevesó el molledo a la espalda izquierda y estando... curando la herida oyó decir que se quemaba el navío y subió arriba y vio que estaba ardiendo y que el fuego llegaba al árbol mayor...<sup>55</sup>

“... al amanecer del día miércoles 19 del mes de septiembre se hallaron a tres ó cuatro leguas... de Cádiz... para entrar en la bahía... y a la misma hora del amanecer... descubrieron siete navíos y un patache de venían... de la mar reconociendo ser navíos ingleses, y en la dicha Almiranta [San Francisco Javier] se puso la gente en sus puestos porque no había diligencia que hacer respecto de venir listos... y por sotavento de dicha Almiranta pasó una fragata inglesa [Bridgewater] y le disparó cinco ó seis piezas... y luego que igualó con la dicha Almiranta le dieron con toda la artillería y mosquetería y haciendo viaje ambos navíos [La Almiranta y la fragata Bridgewater] la vuelta de Cádiz, se fueron cañoneando... y el dicho navío inglés salió de la proa de la dicha Almiranta... y se puso a la banda de babor de la dicha Almiranta y de un navío a otro se dieron cuatro ó cinco cargas... poniéndola tan maltratada que no tenía cabo que pudiese servir, porque estaban por muchas partes rotos de balazos y últimamente la dicha fragata inglesa baleó a la dicha Almiranta... y las velas de uno y otro navío se tocaban, y dela dicha fragata [inglesa] dijeron que abatiesen la bandera; y este testigo respondió que llegasen ellos a abatirla, que él no lo hacía de la bandera de Su Majestad. Y en este tiempo dieron a este testigo un balazo de mosquete por los riñones, que le pasó de un lado a otro con lo cual se suspendió un poco. La dicha fragata se fue quedando por la popa de la Almiranta no cesando de disparar su artillería y mosquetería, con cuyas cargas le llevó el timón a la Almiranta [San Francisco Javier]... Don Francisco de Esquivel [Almirante del San Francisco Javier] por su mano dio fuego al navío y se comenzó a quemar. Y este testigo se curó con toda prisa y volvió a subir arriba a avivar el fuego... dijo al Marqués de Baydes, que venía embarcado en dicho navío, y la demás gente que había quedado que se echasen al agua... y por estar los baldes con que se llenaban las tinas de agua en el combés, los echó al agua porque en caso de entrar el enemigo a apagar el fuego no tuviese con que hacerlo. Con lo cual se fue echando a la mar alguna gente, y otros se quemaron por estar entrecubiertas sin brazos y piernas, y no poder nadar ni salir, y este testigo se quedó en el navío hasta que llegó el fuego al árbol mayor... y cayó al agua, y viendo que el enemigo no se podía aprovechar del navío, ni de la plata que traía se fue a echar al agua y en el costado [del San Francisco Javier] halló una esclava del Marqués de Baydes con un niño de un año en los brazos, hijo del dicho Marqués, la cual quitó el niño, con él se echó al agua (nadando con un brazo y el otro con el niño en alto) y le cogió una lancha del enemigo con el dicho navío. Y volviendo la cara al navío [San Francisco Javier] vio al Almirante Don Francisco Esquivel que estaba colgado de un cabo y ahogándose en el agua, y dijo a los ingleses que fueran a recogerlo y estos le respondieron que no querían y este testigo les dijo que les daría plata y, pidiéndosela, se quitó una reliquia del Santísimo Sacramento y Nuestra Señora de la Concepción que traía al cuello, engarzada en oro, y se la dio. Los ingleses dieron la mano al Almirante Esquivel y entre cuatro lo metieron en la lancha, porque estaba ya tal así del fuego del navío, como de lo que había batallado en la mar que estaba casi muerto. Y los llevaron a bordo de una nao inglesa en la cual se subió este testigo, y el dicho Almirante no pudo y la lancha se desatracó y se lo llevó. Y este testigo se quedó con el niño, hijo del Marqués, al cual metió en el navío por la puerta de una pieza<sup>56</sup>

## CONCLUSIONES

Después de la batalla naval de 1656 ¿Cuál fue el destino de los barcos, de la carga y de los hombres que configuraron la flota española de Tierra Firme?

55.- Declaración de Gaspar González, piloto mayor de la Almiranta S. Francisco Javier. Pleito del General Marcos del Puerto, 1657. A.G.I.: Escribanía de Cámara, 1028-A, Pieza 6.ª, F<sup>o</sup> 123v-124v.

56.- Declaración de Antonio Quintana, capitán entretenido de la almiranta San Francisco Javier. Ibid. fos. 126-128

Un combate naval tan encarnizado como el relatado no pudo dejar un saldo positivo para la Corona española. Seis de sus navíos se perdieron: LA ALMIRANTA SAN FRANCISCO JAVIER y la urca “Nuestra Señora de la Victoria” naufragaron; la urca “Nuestra Señora del Rosario y San Diego” y el patache “la Concepción”, aviso de Nueva España, encayeron en Santi Petri; y el galeón “Jesús María y José”, de Juan de Hoyos, y la urca “Nuestra Señora del Rosario y San Diego”, de Juan de la Torre, fueron hechas prisioneras por los ingleses. Solo lograron salvarse la Capitana de Marcos del Puerto y la carabela portuguesa, que llegaron maltrechas de la Bahía de Cádiz. En un recuento aproximativo de las pérdidas, éstas pueden cifrarse en más de 400.000 pesos que valdrían los cascos, artillería y pertrechos de los navíos.

Pero además de los barcos, se había perdido también una muy rica carga. Los británicos cifraban en nueve millones de pesos el valor de la plata, mercancías y haciendas de particulares<sup>57</sup>. Nosotros creemos que una cifra más acorde con la realidad esté entre cuatro y seis millones de pesos, de los cuales una parte se hundió en el mar y otra se la llevaron los ingleses como botín de guerra. Sólo se salvó, del millón registrado para Su Majestad, las 381 barras de plata que transportaba la Capitana de Marcos del Puerto así como las mercancías que traía.

La ALMIRANTA SAN FRANCISCO JAVIER y la urca “Nuestra Señora de la Victoria”, hundidas, fueron objeto de rescate y buceos a los pocos días del naufragio, lográndose sacar alguna plata y objetos personales pertenecientes, casi todos, a la hacienda del Marqués de Baydes. Por otra parte algunos cajones fueron echados por el mar a la playa<sup>58</sup>.

Si difícil es dar números sobre las pérdidas del registro, no menos imposible es hacerlo de los hombres que perecieron en el transcurso de la batalla. Pero sí resulta interesante mencionar el trato que los ingleses dieron a los prisioneros españoles que fueron llevados a Lagos. Aquellos cuya categoría social no era muy importante, por el mes de octubre-noviembre de 1656, fueron liberados y llegaron por tierra o mar a España. Mientras que los que tenían un cierto prestigio de cargo o ennoblecimiento social, fueron llevados a Lisboa y desde aquí viajaron a Inglaterra. Este es el caso de don Diego de Villegas, ex-gobernador de la Habana, y de dos hijos del Marqués de Baydes, a los que trataron con suma educación y cortesía. El hijo mayor del Marqués mantuvo conversaciones en latín con Blake y Montegu, les contó muchas cosas sobre el Perú y, en su inocencia —tenía 17 años—, les reveló que la flota de Nueva España estaba en la Habana y llegaría a España por el mes de diciembre<sup>59</sup>.

La familia del Marqués de Baydes quedó totalmente destrozada. Los cuerpos sin vida del Marqués y la Marquesa fueron arrojados por la mar a las playas de Rota. También murieron una hija de 14 años, y un hijo de ocho. Del resto de la familia, solo dos de las hijas, Josefa y Catalina, y un niño de corta edad pudieron ponerse a salvo en Cádiz, mientras que los dos hijos mayores Francisco y José, fueron hechos prisioneros. Los británicos pretendían cambiarlos por dos ingleses que se hallaban en el presidio de Cádiz, uno de los cuales, Isidro Blake, era sobrino del almirante Blake.

Como el intercambio se retrasó, los hijos de los Marqueses fueron llevados a Inglaterra y allí estuvieron como huéspedes de Blake, y hasta el propio Oliverio Cromwell hizo referen-

57.- C.H. Fith: Op. cit. Vol. I. pág. 53.

58.- Relación del rescate de la hacienda del Marqués de Baydes, octubre 1656. A.G.I.: Indiferente General, 770. Relación de rescates, 1656, A.G.I.: Contratación, 5122, 5123 y 5191

59.- Beardon, Roger H.: *Robert Blake, sometime commanding all the fleets and naval forces of England*. London 1935. “A Collection of the State Papers of John Thuilac, Esq.; Secretary First to the Council; of State, afterwards to the Two Protectors, Oliver and Richard Cromwell”. London, ed. T. Birch. 1742, vols. 4 a 6 años 1653-1657.

cia a su presencia en Londres<sup>60</sup>. A la vuelta de su cautiverio, los huérfanos se dirigen al Rey pidiéndole mercedes que les compensasen de sus desgracias, y solicitando que todo lo salvado del naufragio pasase a ser de su propiedad<sup>61</sup>.

Un suceso tan luctuoso como el acontecido a la escuadra de 1656, no podía quedar olvidado. Había que encontrar las causas que llevaron a tan fatídico desenlace, aunque hubiera reparos en esclarecer los hechos por parte de los afectados y de los espectadores que participaron y contemplaron la contienda, como lo muestra el comunicado que desde Madrid se envía a Cádiz:

“Es de manera el sentimiento general que ha habido en esta Corte de la desgracia de la Almiranta y galeón de Juan de Hoyos y demás navíos que la verdad del suceso pocos se atreven a contarla como sucedió por no echar juicios quienes pueden ser culpados en esta desdicha”<sup>62</sup>

Las autoridades españolas realizan las averiguaciones pertinentes sobre las causas del desastre. En 1657 es juzgado al máximo responsable de la escuadra, el General Marcos del Puerto, sobre el que recaen, entre otras, las siguientes acusaciones<sup>63</sup>:

- Haber salido de La Habana sin aguardar a la flota de Nueva España de Diego de Eques
- No haber seguido la derrota de la Berbería
- Encender faroles en lugares donde podían ser vistos por el enemigo.
- No haber tomado noticias del enemigo en Ayamonte.
- Por traer mucha cajonería extra y venir la artillería embarazada.

Todos los cargos que se le imputan, según los testigos presenciales que salieron con vida, confirman las negligencias y decisiones personales tomadas por Marcos del Puerto en el viaje y combate. Pues bien, Marcos del Puerto, contando con un buen abogado defensor consigue salir libre de todo cargo, y nombrado en 1659 Gobernador de Santa Marta. Pero el triste suceso de 1656 no le sirvió de escarmiento y cuando se le toma el Juicio de Residencia por su actuación en Santa Marta, también se le culpó y condenó por su actuación personalista. Para su suerte, Marcos del Puerto murió en 1668, antes de que la sentencia condenatoria pudiera cumplirse<sup>64</sup>.

Aunque sea difícil comprender su absolución, tras el desastre de la flota de 1656, hay que tener en cuenta que aunque Marcos del Puerto había incumplido órdenes, también había luchado con bravura y había logrado salvar una parte muy importante del tesoro real. El valor había que premiarlo, y ésto puede responder a los presupuestos que imperaban en la época y que Su Majestad Felipe IV expresó refiriéndose a la flota del General Benavides, apresada íntegramente por los holandeses, en 1629:

“... os aseguro que siempre que hablo /de ello/ se me revuelve la sangre en las venas, no por la pérdida de la hacienda, que de esa no me acuerdo, sino por la

60.- Thurloe State Papers.

61.- Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 19 de enero de 1657, A.G.I.: Indiferente General, 771; Petición de los herederos del Marqués de Baydes, 1656. A.G.I.: Contratación, 970.

62.- Carta de Juan de Salazar, Madrid 26 de septiembre de 1656. A.G.I.: Consulado, 124.

63.- Pleito del General Marcos del Puerto, 1657. A.G.I.: Escribanía de Cámara, 1028-A.

64.- Residencia del Gobernador Marcos del Puerto, 1664. A.G.I.: Escribanía de Cámara, 746-B y 1191.

reputación que perdimos los españoles en aquella infame retirada causa del miedo y de la codicia...”<sup>65</sup>

Oficialmente no se le echa la culpa a unos hombres, ni se pone en duda su eficacia, sino que los designios del Todo Poderoso eran los que regían las desdichas de la monarquía<sup>66</sup>. Mientras que, de igual modo, para los ingleses ese Todo Poderoso les había puesto en el camino de la victoria, como expresa el título del informe oficial que pasa al Parlamento inglés en octubre de 1656: “A True Narrative of the late Sucess which it hath pleased God to give to some part of the fleet of this Commonweath upon the Spanish Coast against the king of Spain’s West-India fleet in its return to Cadiz”<sup>67</sup>.

Si estas son las causas esgrimidas desde el punto de vista oficial, desde nuestro punto de vista las causas reales habría que buscarlas en los puntos siguientes:

1.- Era evidente que la escuadra enemiga reunía todas las características de una armada de guerra, con fragatas de fácil maniobrabilidad y bien armadas, con un promedio de 50 cañones. Los barcos españoles eran buques de carga y pasaje, que tuvieron que servir de buques de guerra, y por ello de mayor calado, menos ágiles y con escasa artillería, 30 cañones el que más.

2.- El número de barcos de ambos bandos estaba bastante equilibrado. Si Marcos del Puerto hubiera esperado a la flota de Nueva España, quizá la mayor capacidad numérica hispana hubiera podido cambiar la situación. Precisamente, por ello estaba establecida la venida en conserva de las dos flotas, pero quizás la codicia del General Marcos del Puerto le hizo olvidar las consecuencias posteriores.

3.- La falta de estrategia militar de la escuadra española era clara. Las únicas prevenciones que se hicieron por el General a la salida de Cartagena de Indias para casos de batalla eran:

“... que para cualquier caso de pelea así a la bolina como en viento a popa y en caso de abordarle el enemigo y para que no les llevase la plata estuviesen dispuestos cuatro hombres con hacha para que haciendoles seña abriesen un rumbo por el costado de abajo del agua con que el navío se fuese a pique...”<sup>68</sup>

Además, la excesiva cajonería que llevaban los navíos no dejaba un manejo rápido de la artillería.

Los ingleses poseían la estrategia del combate, sus barcos tenían ese destino y los hombres que dirigían las maniobras contaban con un buen adiestramiento militar. Sin embargo resulta curioso que los oficiales ingleses, caso de Blake o Steyner, eran hombres de tierra que en el momento de la batalla llevaban pocos años en el mar<sup>69</sup>. Por contra, los oficiales españoles tenían la experiencia marinera, algunos con más de 30 años en la Armada, y habían adquirido sus conocimientos a fuerza de perseverancia en las luchas y contiendas de la defensa de la Monarquía. Los nombramientos de oficiales se hacían por la acumulación

65.- Domínguez Ortiz, A. Política y Hacienda... op. cit. pág. 272

66.- Carta de Juan de Salazar, Madrid, 3 octubre 1656 A.G.I.: Consulado, 124.

67.- “Una narración real del último éxito, por la Gracia de DIOS, de una de las flotas de este reino en la costa española, contra la flota de Indias del Rey de España a su llegada a Cádiz” Ver nota 53.

68.- Declaración de testigos en el pleito del General Marcos del Puerto. A.G.I.: Escribanía de Cámara, 1028-A.

69.- Ver Curtis, C.D. Blake, *General-at-Sea*. Tauton, 1934; Dixon W.H.: *Robert Blake, admiral and general at sea*. London, 1852; “The Letters of Robert Blake”, ed. J. R. Powell, Naval Record Society Publications. Vol. LXXVI (London, 1937)

de servicios prestados al Rey y las recomendaciones eran tenidas muy en cuenta. De hecho el Gobernador de Cartagena de Indias, don Pedro Zapata, informa al Rey que el nombramiento que le hizo a Marcos del Puerto de General de la flota le resultaba un poco inadecuado ya que, siendo buen soldado y valiente, no reunía dotes para dirigir una escuadra y que había hombres más preparados y dispuestos en la materia<sup>70</sup>.

4.- Tampoco puede decirse que las defensas y refuerzos que había en el puerto de Cádiz fueran suficientes para auxiliar a las flotas que llegaban de Indias. Los navíos que salen no pueden combatir al enemigo.

Las consecuencias más inmediatas de estos hechos consumados fueron:

— Pérdida de barcos para la Armada Real. Esta, que había sufrido en pocos años una merma muy considerada debido a accidentes de mar y asaltos de enemigos, veía ahora como se perdían unas cuantas embarcaciones más, mientras que la decadencia de los astilleros no podía reponer tales pérdidas<sup>71</sup>.

— Los metales preciosos y las mercancías arrebatadas por el enemigo en 1656 se valoraron entre los cuatro y los seis millones de pesos. Los ingleses calcularon su botín en unas 250.000 libras<sup>72</sup>. Este botín suponía un estímulo para el agresor y más recursos para conseguir mejores buques y continuar el acoso. Para la Corona española era mermar las fuentes de financiación de los gastos de la hacienda<sup>73</sup>.

Los particulares se vieron, también, afectados y las pérdidas del comercio de Sevilla y Cádiz eran sustanciales<sup>74</sup>. La flota de 1656 se esperaba ansiosamente, y la situación en Andalucía en este año no era muy jubilosa que digamos:

“casi todos los hombres de negocios y tratantes de toda Andalucía han quebrado, estando llena la iglesia de retraídos y los pueblos y gente con desconsuelo que andan por las calles como locos y embelesados”<sup>75</sup>.

— Por otro lado, la preparación de la flota de 1656 había dejado bastante desabastecidos los fuertes y defensas de Cartagena de Indias. Tal es así, que desde Cartagena, en 1673, se solicitan los 18 cañones que se sacaron del Fuerte para la ALMIRANTA SAN FRANCISCO JAVIER<sup>76</sup>.

— Y por último, el enemigo no sólo había conseguido el botín, sino también capturar a prisioneros de lujo que les dieron información detallada sobre la flota de Nueva España de Diego de Eques, y a la que atacaron en Tenerife, en febrero de 1657.

Esta historia, real y dramática, del combate naval anglo-español, tiene su punto de romanticismo, de nostalgia contagiosa y exaltación de unos valores que imponía la mentalidad de la época.

70.- Carta del Gobernador Zapata a S. M., Cartagena, 9 noviembre 1655 A.G.I.: Contaduría, 1480.

71.- Sobre construcción de navíos en la segunda mitad del siglo XVII, se puede consultar la obra de Serrano Mangas, F.: *Los galeones en la Carrera de Indias, 1650-1700*. Sevilla, E.E.H.A., 1985.

72.- Beardon, Roger H.: op. cit.

73.- Céspedes del Castillo: *La avería en el comercio de Indias*. Sevilla, 1945, pág. 22.

74.- Carta de Pedro Alejandro al Consulado, Cádiz, 23 septiembre 1656 A.G.I.: Consulado, 124. Ver apéndice documental.

75.- “Barrionuevo, Avisos 1654-1656”. Recogido por Domínguez Ortiz, A.: *Orto y ocaso de Sevilla*. Sevilla, 1981, pág. 121

76.- Carta de la Casa de la Contratación a la Reina. Sevilla, 23 octubre 1673 A.G.I.: Santa Fe, 224.

La consternación, entre la población española e inglesa de la batalla, fue la nota dominante. Los cronistas cuentan las hazañas de lo sucedido. Hay versiones para todos los gustos y la literatura popular recoge la actuación de alguno de los marinos españoles, que llegan a convertirse en los personajes del año.

Don Juan de Hoyos es quizás el personaje con más éxito popular, pues se decía, que su gallarda actuación de volver con su nave en defensa del SAN FRANCISCO JAVIER y pelear hasta ser apresado, estaba motivada por el amor que sentía por una de las hijas del Marqués de Baydes e intentar salvar a la madre de ésta. El ingenio popular le dedicó esta copla, en la cual queda resaltado el honor, la honra y los amores que hacían furor en las representaciones calderonianas del momento:

“En defensa de su dama  
Don Juan de Hoyos se empeñó;  
En su nombre tropezó:  
Mullida estaba la cama  
El inglés puso la llama  
El amor avivó el fuego,  
Hallose en el agua ciego,  
Mojaronse las alas,  
Y en viendo que llueve balas  
se dio por perdido luego...”<sup>77</sup>

Las noticias que corren en Londres de la batalla son de júbilo por la victoria y el botín conseguido, pero el coraje y valor esgrimido por los hombres españoles era objeto de halago y respetuosos calificativos a la hora de enjuiciar una rendición que les costó horas de combate, pérdidas de hombres y deterioro de fragatas. El pueblo inglés, sensible al dramatismo de la contienda, queda sumamente impresionado por el triste final de los Marqueses de Baydes, ejemplo de un profundo amor que les llevó a una muerte compartida y que relatan en este poema:

“El Marqués, que deseaba ver al fuego destruir  
la riqueza, antes que la disfrutara el adversario,  
de su nave que ardía echó a sus hijos  
a penar en un más manso elemento.  
  
Entonces se tendió junto a su esposa en llamas  
y, pues que no podía salvarla, allí murió con ella.  
Especias y gomas fundíanse en derredor,  
y, como el Fénix, en aquel rico nido perecieron.  
Si amarga es la muerte, por lo que dejamos atrás,  
grato es llevarnos todo cuanto amamos:  
¿qué más podría querer, llegado de su vivir el término,  
que retener su tesoro de Indias y su esposa, aún más preciada?  
  
Vivos, en llamas de mutuo amor se consumieron,  
y, juntos, ahora son sólo cenizas,  
cenizas de más valor que sus funerales,  
que el vasto tesoro que se perdió con ellos.

---

77.- “Avisos de don Jerónimo de Barrionuevo, 1654-1656” Tomo III, pág. 52-53

Estos amantes que mueren, y sus hijos a flote,  
detienen la huida y silencian nuestras armas.  
La belleza y la juventud, a punto de morir,  
tanta piedad inspiran a los bravos ingleses  
que, olvidando el rico suelo y el botín, todos ahora  
luchan por salvar a sus enemigos<sup>78</sup>.

---

78.- *The History and Life of Robert Blake, Esq.; of Bridgewater, General and Admiral of the Fleets and Naval Forces of England.* Written by a Gentleman bred in this Family. London, 1740. Págs. 97-98. Ver apéndice, poema completo.

## APENDICE DOCUMENTAL

- Relación de la tripulación de la escuadra de 1656.
- Escritura de Fletamento de la urca Nuestra Señoral del Rosario y San Antonio. Dueño el Capitán Diego de la Torre.
- Declaración de Diego Portachuelo Rivadeneira dando testimonio del viaje y combate de la Escuadra de 1656.
- Carta de don Pedro Alejandro Félix al Consulado, sobre la situación del comercio en 1656.
- Narración inglesa, versificada, del combate naval anglo-español de 1656.

## APENDICES DOCUMENTALES

### RELACION DE LA TRIPULACION DE LA ESCUADRA DE 1656\*

Patache San Francisco y  
San Diego, capitana

Capitán Marcos del Puerto  
Alférez Francisco Manzano  
Juan Martínez de Palacios sargento  
Francisco Fernández abanderado  
Sebastián Rodríguez tambor  
Pedro de Valdés asimismo tambor  
Juan Moreno negro pífano

—Infantes—

Don Gaspar del Puerto cabo principal  
Juan Ugarte  
Francisco de Carapia  
Pedro de Lizalde  
Manuel Pérez de Mesa  
Manuel Aguado  
José de Miranda  
Juan Gómez Barraquero  
Estebán de Sagarssazu  
Juan de Celmes  
Marcos Ruíz  
Pedro de Zúñiga  
Gaspar Velázquez  
Juan de Rojas  
Pedro Suárez  
Cristóbal de Medina  
Francisco Muñatones  
Juan Bermudo  
Sebastián XII  
Tomas Ponce  
Vicente Moreno  
Diego Romero  
Toribio García

Juan de Molina Bejarano  
Alonso Fernández Muñoz  
Juan Vázquez  
Diego Palomino  
Sebastián Angel  
Miguel José  
Cabo de escuadra Juan Fernández  
Benito de Carmona  
Domingo Navarro  
Cabo de escuadra Ignacio de Ugasquera  
Cristóbal de Bustos Palomino  
Francisco Marín  
Martín de la Pedrera  
Juan Lopez Ranxel  
Don Juan Sánchez Muñoz  
Juan de Acipres  
Juan de Aguilar  
Antonio Fernández de Velasco  
Antonio Ruiz  
Pedro de Gálviz  
Juan de Villarreal Guerrero  
Matías de Aguilar  
Juan de Ocampo  
José de Santiago  
Pedro Carpintero  
Francisco Pérez Montoro  
Francisco de Arenas  
Tomás de la Barrera Padilla  
Alonso de Toro Baena  
Francisco Alvarez  
Juan de Aranda  
Rodrigo Gómez del Clavo

---

\* A.G.I.: Contratación, 3759

—Oficiales y gente de mar—  
 capellán Don Carlos Guerrero  
 Diego Palmero cirujano  
 Bartholomé Ibáñez carpintero.  
 Juan Bautista Untado carpintero.  
 Blas de Santa María galafate  
 Pedro de Bibas tonelero  
 Cristóbal de Silva  
 Gaspar de Tendilla piloto principal  
 Sebastián Durán su acompañado  
 Juan de Beitia maestre de raciones

—Marineros—  
 Juan Martín  
 José Antonio  
 Manuel Duarte  
 Isidro Cordones  
 Pedro Guerrero  
 Nicolás Méndez  
 Petri Moreno  
 Domingo Terrón  
 Adrián Antonio  
 Mateos Copín  
 Alberto Simón  
 Gerónimo de Noban  
 Antonio Bellorino  
 Pedro de la Febre  
 Gregorio Cortés  
 Pedro García  
 Juan de la Cruz  
 Juan de Barrios  
 Martín Benítez  
 Agustín Bermúdez

—Grumetes—  
 Pedro Gómez  
 Pedro de Avila  
 Juan Riquelme  
 Gabriel Bellorín  
 Andrés Hernández  
 Juan Bernal  
 Guillermo Gaug  
 Francisco Romero

Pedro Cintado  
 Francisco Leal  
 Marcelo de Medina  
 Francisco Beltrán  
 Manuel Lorenzo  
 Alonso Marias  
 Francisco Martín  
 Bernardo de Aguilar  
 Sebastián Román

—Pajes—  
 Gregorio Palermo  
 Miguel Hernández  
 Juan Rodríguez  
 Alonso Muñoz  
 Juan González  
 José Joaquín  
 Andrés de Góngora

—Artilleros—  
 Capitán Juan Román condestable.  
 Juan Pérez de Mendarte  
 Juan de Niche  
 Juan de Maya  
 Miguel de Quintanilla  
 Juan de Quintanilla  
 Diego de Ciguenza  
 Juan de Alvarado  
 Fernando Tenorio  
 Juan Escudero  
 Juan Mateos  
 Marcos de Aragón  
 Juan Fernández Pettitte  
 Martín Rubio  
 Francisco Díaz  
 Manuel Marín  
 Juan Domínguez  
 Alonso Benítez  
 Domingo López  
 Manuel Rodríguez  
 Feliciano García  
 Alonso de Estrada

Galeón San Francisco Javier, Almiranta

—Oficiales de Guerra—  
 Capitán Don Francisco de Esquivel y Zárate almirante de esta escuadra  
 Alférez Don Alonso de Esquivel y Zárate.  
 Sargento Juan de Alarcón  
 Salvador negro tambor  
 Pedro Angola negro tambor  
 Bernardo negro pífano  
 Gabriel de Munguía

—Infantería—

Juan de Trujillo cabo de escuadra  
Juan de Pantoja cabo  
Laureano Hernández  
Alonso de Espinal  
Baltasar Rodríguez  
Nicolás Jiménez  
Juan de Montenegro  
Juan de Suasso  
Cristóbal Barba  
Don Pablo de Urreta cabo principal  
Ignacio de Morales  
Diego Jacome  
Esteban Hernández  
Ambrosio de Paredes  
Juan de Vargas  
Alonso Montero  
Juan de Carmona  
Luis de Galagarza  
Martín Fernández de Soto  
Don Luis de Luna Izquierdo  
Jacinto Roque Molano  
Isidro de Ocampo  
Juan de Binagorta  
Gaspar de Quirós  
Dionisio de Gaona  
Sebastián de Umaña Sotelo  
Andrés Jiménez  
Hernando Rodríguez  
Diego Murillo  
Juan de Veles  
Antonio de Galvis  
Marcos Guerrero  
Juan de Massariegos  
Baltasar Enríquez  
Jacinto de Soto  
Tomás de Laberde  
Francisco de Ochoa  
Salvador Sánchez  
Nicolás Sánchez  
Bartolomé Serrano  
Bernavé Sanguino  
Sebastián de Rueda  
Juan Pulido  
Bernabé Sánchez  
Salvador de Morales  
Cosme Damián  
Andrés Hernández de León  
Julián de Aguilar  
Francisco Ruiz  
Lorenzo Ruiz  
Antonio Gómez de Sandoval

—Oficiales de Mar—

Alvaro del Río contramaestre  
Pedro de Caxas calafate  
Simón Rodríguez carpintero  
Gaspar González piloto principal  
Francisco Núñez su acompañado  
Padre fray Juan de Cobos  
Albertos Clampin Cirujano  
Juan Caravallo  
Francisco de los Reyes carpintero  
Nicolás de Biacava maestre

—Marineros—

Gabriel Hipólito  
Felipe de la Peña  
Enrique de Holanda  
Juan Carrasco  
Miguel de la Cruz  
Sebastián Martín  
Domingo Hernández  
Augustín Barón  
Juan González  
Luis Beltrán  
Francisco de los Santos

—Grumetes—

Juan Francisco  
Nicolás de Quintana  
Tomás de Luarca

—Pajes—

Antonio criollo moreno  
Francisco Ramos  
Antonio González  
Antonio Núñez  
José de Cabrera  
Gonzalo de Alcántara  
Juan de Aranguren

—Artilleros—

Andrés Fernández condestable  
Domingo de la Paz  
Francisco García  
Juan de Silva  
Manuel de Silva  
Juan Toscano  
Ciprián Salguero  
Francisco Martín  
Francisco González  
Julián López  
Martín de Soto  
Manuel de Sossa  
Antonio Rodríguez  
Domingo Noratto  
Juan de Peña

Juan Solino  
 Juan Diaz de Salde  
 Juan Martín

Galeón Jesús María y José

Capitán Don Juan de Hoyos caballero de la orden de Alcantara  
 Bartolomé Arias su alférez  
 Juan Gómez Valdés sargento  
 José Pérez abanderado  
 Miguel Fernández tambor  
 Francisco de Cabrera tambor

—Infantería—

Don Francisco de Hoyos cabo principal  
 Don Diego Altamirano cabo de escuadra  
 Diego Christian cabo  
 Francisco Palomino cabo  
 Gerónimo Moreno cabo  
 Don Leonis de Gusmán  
 Antonio Rodríguez  
 Sebastián de Avila  
 Francisco de Velasco  
 Francisco de Cobos  
 Francisco Rodríguez  
 Juan de Avila  
 Pedro González  
 Juan Pérez de Mesa  
 Domingo Calderón  
 Juan de Mesa  
 Antonio Cerón  
 Miguel de Silva  
 Don Jacinto de Abarca  
 Diego Gallego Muriano  
 Don Diego Gutiérrez  
 Diego Caballero Gallardo  
 Tomás Bautista  
 Juan de Cuenca  
 Pedro de Robles  
 Juan Ibáñez  
 A Diego de León  
 Don José de Olaetta  
 Juan López  
 Augustín de la Parra  
 Don Alonso de Paz  
 Juan de Bazave  
 Pedro de Luque  
 Lázaro Coronado  
 Jayme Badel  
 Don Manuel de Segovia  
 Salvador de Góngora  
 Gaspar González  
 Diego del Rivero

Dionis de Ricondia  
 Gonzalo Gasuco  
 Jacinto de Urquia  
 Nicolás de Vargas  
 Miguel Gil  
 Miguel Ferrer  
 Gaspar Rodríguez  
 Cristóbal González  
 Pedro González Barea  
 Antonio de Morales  
 Don José Montes  
 Marcos Navarro  
 Juan Martín Nicolás Anzures  
 Andrés Rodríguez de Medina  
 Diego de Santiago  
 Diego de Peredo  
 Salvador Bermudo  
 Francisco Perdomo  
 Juan Rangel  
 Diego Sánchez Canabaca  
 Don Miguel de Salcedo  
 Julián García

—Oficiales de Mar—

Jacinto del Valle Angulo maestre  
 Licenciado Don Juan de Espinosa capellán  
 Pedro de Castro cirujano  
 Capitán Juan de Noriega piloto principal.  
 Diego Pérez de Vargas su ayudante  
 Alonso Treviño Guerrero contramaestre.  
 Matias Moreno guardián  
 Francisco Balverde despensero  
 Mateo Espinola alguacil de agua  
 Pedro de Cajas calafate  
 Francisco Palomino carpintero  
 Francisco Muñoz carpintero  
 Francisco Vello tonelero  
 Augustín Francisco tonelero

—Marineros—

Pedro Ramos  
Juan de Huerta  
Martín Megía  
Juan Centeno  
Alonso Gómez  
Juan Estebán  
Antonio Cuello  
José Pinilla  
Francisco Colpas  
Bernardo Enríquez  
Enrique Xelt  
Cebrián Antonio  
Pedro Balze  
Andrés Matías  
Antonio Juan  
Juan Andrés  
Santiago Hernández  
Pedro Longa Espada  
Antonio de Ayala  
Francisco Robertto  
Diego Juan  
Luis Andrés  
Jorge Corfalon  
Juan Francisco de los Reyes  
Juan Pedro  
Eduardo  
Felipe Gondez  
Manuel Hernández  
Francisco Mecina  
José Palermo  
Cristóbal Centeno  
Juan Rodríguez  
Juan de la Merced  
Andrés Morante  
Manuel Rodríguez  
Agustín Ganduquio  
Manuel Rodríguez Madera  
Nicolás Estevan  
Leonardo Leonasolo  
Mauricio Clas  
Mateo Juan  
Tomás Jacome  
Cornelis Juan  
Guillermo Roldán  
Nicolás Petri  
Nicolás Rult  
Juan Vicente  
Juan García

—Grumetes—

Andrés de Herrera  
Mateo Cuello  
Domingo Bidal

García Sánchez  
Diego Martín  
Juan Gómez  
Antonio Ramón  
Benito de Santiago  
Gaspar Hernández  
Alonso Franco  
Diego de la Cruz  
Pedro de Noboa  
Diego Pérez  
Alonso González  
Juan Muñiz  
Juan Muñoz  
Diego de Soto  
José González  
Pedro Rodríguez  
Lucas Camacho  
Simón López  
Pablo Bermudo

—Pajes—

Luis de la Torre  
Roque de Villa Cevallos  
Juan Nicolás  
Andrés de los Reyes  
Alonso de la Vega  
Diego Trujillo  
Pedro de Peña  
Pedro de la Merced  
Francisco Ramírez  
Juan Camacho  
Domingo Gandulla  
Diego Lagares  
Juan de Salazar

—Artilleros—

Juan Ruiz condestable  
Antonio de Fuentes armero  
Sebastián de Tejada  
Juan Escudero  
Sebastián Ruiz  
José Martín  
Juan López  
José Hernández  
Juan Bellorín  
Gerónimo de Torres  
Francisco Solano  
Nicolás García  
Alonso de San Martín  
Juan Díaz  
Juan Espitte  
Benito Díaz  
Jacome Juan  
Leonardo de Mezina  
Juan Pedro

Francisco Grajales  
 Simón de Lugo  
 Sebastián de Chaves  
 Juan Caravallo  
 Pedro Galaz  
 Lázaro García  
 Juan de Mesa  
 Juan Aguado  
 Mauricio del Pozo  
 Manuel Ibáñez

Urca Nuestra Señora de la Victoria

Capitán Juan Rodrigo Calderón  
 Don Francisco Camacho su alférez  
 Sebastián Salguero sargento  
 Gaspar Angola negro tambor  
 Miguel de la Cruz tambor  
 Domingo negro abanderado  
 Salvador Moreno pífano

—Infantería—

Pedro de Acosta soldado  
 Antonio Bravo  
 Juan de Luna  
 Francisco Martín  
 Esteban Bale  
 Alonso Domínguez de Vargas  
 Juan Perea de Bonilla  
 Benito Domínguez  
 Juan Pérez  
 Juan de Trexo  
 Gerónimo del Castillo  
 Miguel González  
 Felipe de Ayllón  
 Felipe García  
 Esteban de Espinosa  
 Adrián Jiménez  
 Juan García Yorro  
 Alonso de Basaguera  
 Juan de Salazar  
 Juan Antonio de Rosas  
 Sebastián Rodríguez  
 Luis de Colmenares  
 Rodrigo de Escavias  
 Juan Serrano  
 Diego de Porras Pacheco  
 Juan de los Reyes  
 Juan de Cifuentes  
 Favian de Mendoza  
 Andrés de Chaves  
 Bernavé de Umaña  
 Leonardo Moreno

Pedro Jaimes  
 Diego Guerrero  
 Pedro Romero  
 Juan Beltrán  
 Manuel de los Santos  
 Antonio Moreno  
 Sebastián Camacho  
 Esteban de Tapia  
 Pedro de Arteaga cabo principal  
 Don Juan Fernández de Salvador

—Oficiales de Mar—

Simón Fernández piloto principal  
 Juan Pérez Pintado su acompañado  
 Andrés González contramaestre  
 Tomás Rodríguez carpintero  
 Padre fray Luis Camacho capellán  
 Francisco Bravo cirujano  
 Antonio Rodríguez calafate  
 Alejandro Gómez de Orosco

Marineros

Michael Enríquez marinero  
 Sebastián Reymundo  
 Juan Pimentel  
 Francisco Escudero  
 Francisco Rodríguez  
 Juan Alvarez de la Cruz  
 Alonso de Castilla  
 Lorenzo de Olivera  
 Juan de Guzmán  
 Diego Juan

José González  
Juan Mateo  
Francisco Rodríguez  
Juan de Billena  
Diego de la Peña

—Grumetes—

Pedro de León  
Gaspar Alfonso  
Juan de Rosa  
Pedro Bernal  
Sebastián Gerónimo

—Pajes—

Francisco Antonio  
Juan González  
Luis Alvarez  
Antonio Núñez  
Andrés de Aguilar

—Artilleros—

Esteban Rodrigo Calderón condestable  
Duarte Brettón  
José Ygo  
Juan González  
Francisco Maldonado  
Andrés Fernández  
Martín de Vega  
Alonso de Vega  
Juan Ponce  
Felipe Yáñez  
Francisco Mateo  
Gregorio Jiménez  
Marcos Rodríguez  
Jines Marques

Urca Nuestra Señora del Rosario y San Diego

Capitán don José de Paredes  
Don Antonio Román su alférez  
Agustín de los Reyes tambor  
Juan Hurtado de Mendoza tambor  
Lorenzo Pérez pífano  
Francisco Martín abanderado

—Infantería—

Juan Bautista de la Oliva cabo principal  
Francisco Quintero  
Pablos Esteban  
Pedro Ruiz Romero  
Blas de Valencia  
Alonso Cid  
Pedro de Lara Morán  
Diego Rodríguez de Gandia  
Juan de Peralta Guzmán  
Simón Robay  
Pedro Cubides  
Sebastián Flores  
Gaspar de Aranda  
Juan Cano  
Gregorio de Medina  
Manuel Durán  
Juan de Lombana  
Gaspar Enríquez  
Juan de Ribera  
Juan Romero  
Bartolomé José  
Gregorio de Vargas  
Francisco Fernández Santos  
Baltasar Barrasa  
Juan de Barrios

Domingo Muñoz  
Lorenzo Merino  
Diego de Isaleco  
D. Agustín de Porras cabo  
Gabriel Gutiérrez cabo  
Juan de Torres  
Antonio Hernández  
Juan Rodríguez de Oviedo  
Pedro de Montalván  
Atanasio Bautista  
José Rodríguez  
Felipe de Bibanco  
Domingo Yáñez  
Pedro de Escobar  
Don Dionisio Chirinos

—Oficiales de Mar—

Juan de Gomendio Urrutia maestre  
Antonio Sánchez contramaestre  
Juan de Cotto guardián  
Nicolás Enríquez carpintero  
Cristóbal Fajardo calafate  
Diego Farto ayudante de piloto  
Pedro Bravo cirujano  
Padre fray Miguel de Medina capellán

—Marineros—

Pablos de Asiente  
 Gonzalo Ortiz  
 Nicolás Alfonso  
 Carlos de la Oya  
 Roque Martín  
 Laureano Hernández  
 Diego de León  
 Diego Martín Hernández  
 Diego de Montesdoca  
 Diego de Figueroa  
 Juan García Campero  
 Nicolás Ruiz  
 Guillermo Cornelis  
 Abraham Lorenzo  
 Rodrigo González

—Grumetes—

Juan Hernández  
 Pedro González  
 Pascual Benito  
 Salvador de Oviedo  
 Lucas Gutiérrez  
 Juan del Castillo  
 José Izquierdo

—Pajes—

Benito Mateo  
 Julián de la Torre

—Artilleros—

Juan de Fofa  
 Jorge Rodrigo  
 Antonio de la Parra  
 Antonio Sánchez  
 Juan de la Fuente  
 Cornelio Corneli  
 Lucas Martín  
 Guillermo Guillermo  
 Alonso Díaz  
 Vicente Ferrera

Urca Nuestra Señora del Rosario y San Antonio

Capitán Juan de la Torre Cantillana

D. Francisco Zapata de Ojeda su alférez  
 Diego Muñoz sargento  
 Pedro Romero abanderado  
 Cristóbal Zambrano tambor  
 Juan Valdés tambor  
 Martín Díaz pífano

—Infantería—

Diego Fernández de Figueroa  
 Francisco de Rivera cabo  
 Juan de Pineda  
 Francisco Fernández de Córdova  
 Sargento Don Matías de Moya  
 José Alvarez de Aviles  
 Marcos García  
 Juan López  
 Francisco de Zamora  
 Pedro Román  
 Don Antonio de Heredia  
 Lucas Camacho  
 Juan Salgado  
 Diego de la Peña  
 José Sánchez  
 Domingo Díaz  
 Antonio García  
 Nicolás de Mendoza

Marcelo Baltero  
 Gabriel de Otalora  
 Pascual Hernández  
 Agustín Rodríguez  
 Agustín de Rojas  
 Roque Gualteros  
 Felipe de Aranburu  
 José de Figueroa  
 Pedro de Medina  
 José Guerrero  
 Gerónimo González  
 Antonio de Leyva  
 Diego de Aguilar  
 Juan de Morales  
 Baltasar Cueto  
 Don Agustín Ramírez  
 Pedro de Arresse  
 Felipe de la Cruz cabo

Salvador de Villanueva

Pedro de Mendibezu

Gonzalo Benítez cabo principal

José Rodríguez de Castro

Juan de Vallesteros

Pedro de Lara

—Oficiales de Mar—

Don Juan Antonio de Hinestrosa maestre

Manuel Fernández piloto principal

Miguel de la Barrera

Gaspar de los Reyes contra maestre

Pedro Miguel guardián

Domingo Martín calafate

Domingo González calafate

Don Andrés Benítez capellán

—Marineros—

Tomás Pablo marinero

Gerónimo Poller

Juan de Segovia

José Gómez

Juan de Ribera Moreno

Julián Romero

Felipe de Santiago

Felipe Benítez

Manuel Noble

Pedro de Sosa

Francisco Guerrero

—Grumetes—

José de Landa

Pedro Pérez

Pedro Muñoz

Lorenzo Gómez

Juan Fernández

Juan de Alva

Antonio de Torres

Juan Serrano

Antonio Gutiérrez

Juan de Soto Duarte

—Pajes—

Juan de Barrios

Fernando de Chavarria

Gregorio de Soto

Gerónimo Miguel

Marcos de Rocha

—Artilleros—

Lorenzo de Cárdenas condestable

Juan Doblado

Antonio Díaz

Juan de Estrada

Domingo de Soto

Domingo Blandón

Andrés de los Reyes

Bartolomé de Espinosa

Manuel Jorge

Juan Cristóbal

Antonio Francisco

Bartolomé Godoy

Domingo de Luarca

Francisco Montado

—Oficiales Mayores de esta Armada—

El señor veedor y contador Diego de Arana

El licenciado don Manuel Muñoz auditor

El capitán Don Diego de Valencia entretenido

El capitán Antonio de Guinttana entretenido

Alférez Juan de la Puente

Capitán don Martín de Ampuero

Capitán Don Martín de Villavizencio entretenido

Don Fernando de Estrada

Don Cristobál de Atienza

—Prisioneros—

Luis Gale prisionero que viene en la capitana

Juan Flux idem

Antonio Gamiche idem

Jaque Chirllon idem

Leonardo Leonardo idem

Jaque Texer idem

Diego piloto idem

Abraham idem

Pedro Luis idem

Pedro Xett que recibe ración en la almiranta

Pedro francés idem

Nicolás Guillon idem

Miguel idem

Martín idem

Nicolás idem

José del Rey prisionero que viene en el galeón Jesús María

Nicolás Valiente idem

Joan Felipe, idem

Guillermo Bauti, idem

Pedro Guillermo, idem

Habana, 5 de julio de 1656

ESCRITURA DE FLETAMENTO DE LA URCA  
NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO Y SAN  
ANTONIO. DUEÑO EL CAPITAN DIEGO  
DE LA TORRE\*

Cartagena, 9 de febrero de 1656

Escritura

En la ciudad de Cartagena, en nueve días del mes de febrero de mil y seiscientos y cincuenta y seis años ante mí el presente escribano público y testigos los señores Maestre de campo don Pedro Zapata, caballero de la orden de Santiago gentil hombre de la boca de su Majestad su Gobernador y Capitán general de esta ciudad y su provincia; y contador don Pedro de Estrada. Tesorero Antonio Fernán de los Godos, Factor y veedor de la Real Hacienda capitán Diego Radillos de Arze, jueces oficiales reales de esta ciudad y su provincia. Dijeron que por cuanto el dicho señor Gobernador y capitán general, en primero de este mes de febrero, despachó a dichos señores una orden para que el navío del capitán Diego de la Torre que está surto en este puerto, de porte de quatrocientas y cinquenta toneladas, se flete por cuenta de su Majestad como se hizo con el del capitán Juan Rodrigo Calderón para que vaya en conserva de los navíos que llevan el tesoro de su Majestad para su mejor guarda en las ocasiones que se pueden ofrecer por las noticias que hay de estar el enemigo poblado en Jamaica y haber andado en estas costas con algunas embarcaciones, la cual dicha orden me entregaron dichos señores para que se inserte en esta escritura

Aquí la orden etc.

Y en conformidad de dicha orden el dicho señor Gobernador y Capitán General y Jueces Oficiales Reales hicieron llamar al dicho capitán Diego de la Torre y estando presente se trató y confirió de fletarle la dicha nao por estar cargada y aparejada para hacer viaje y se propuso el asiento que estaba hecho con el dicho capitán Juan Rodrigo Calderón de su nao y como convenia al seguro del real tesoro que el dicho su navío fuese en conserva de dichos navíos que llevaban el tesoro de su majestad a los reinos de España, y el dicho capitán Diego de la Torre dijo estaba presto de fletar la dicha nao a su majestad y según y como la fletó el dicho capitán Juan Rodrigo Calderón y habiéndose conferido el dicho flete se ajustó por los dichos señores y dicho capitán Diego de la Torre en la forma y manera siguiente:

Primeramente, el dicho capitán Diego de la Torre se obliga a dar la dicha nao nombrada Nuestra Señora del Rosario y San Antonio que está surta y anclada en este puerto, de porte de quatrocientas y cinquenta toneladas, carenada, estanca y bien peltrechada para que pueda a veinte deste presente mes hacer a la vela a los reinos de España, en compañía de dichos navíos, que son a cargo del capitán Marcos del Puerto la cual ha de estar a satisfacción de sus mercedes.

Item, que el dicho capitán Diego de la Torre se obliga de dar la dicha nao marinera peltrechada de todo lo necesario, velambre, jarcia de laborar y de respeto las esquipazones acostumbradas, que son dos y media, y la jarcia necesaria de respecto tres cables con sus anclas, un anclote con su calabrote, tres bombas, las dos guarnidas y una de respeto, una lancha con su vela y remos, su cabrestante con sus barras, la motonería pendiente y de respeto necesaria un mastelero, una vela de gavia, una posaverga todo de respeto de tal forma todo lo que pareciere necesario para la marinería, aparejos y respeto de la dicha nao para el dicho viaje lo ha de poner y comprar por su cuenta el dicho capitán Diego de la Torre. Item, ha de dar la dicha nao con treinta piezas de artillería de hierro colado de diferentes calibres, con sus cureñas bragueros y palanquines, y todo lo demás necesario para su uso balería y palanquetas para dichas piezas, con declaración que ofreciéndose ocasión de pelear toda la balería que por declaración del condestable, que fuere de la dicha artillería, constare haberse gastado se ha de pagar por cuenta de su Majestad al dicho capitán Diego de la Torre, y la pólvora y cuerda que pareciere necesaria se ha de meter en dicha nao por cuenta de su majestad, y acabado el dicho viaje lo que no se hubiere gastado lo ha de volver a entregar a la persona que fuere parte en nombre de su Majestad.

Item, es condición que si en el discurso del dicho viaje y en el tiempo que estuviere en este puerto, o en el de la Habana, o navegando la dicha nao le sucediere algún fracaso o descalabro su reparo y apresto

---

\* A.G.I.: Contratación, 3759.

ha de ser por cuenta del dicho capitán Diego de la Torre. Con declaración, que si lo que Dios no permita la dicha nao tocara en alguna laja o bajo, de suerte que necesite de reparo considerable se ha de hacer por cuenta y costo de su majestad con asistencia y vista del cabo de la dicha armada y ministros della. Item, es condición que el dicho capitán Diego de la Torre ha de dar desocupado y safo, en el buque del dicho navío, todo el rancho de Santa Bárbara y el necesario, y que se señalare para pañoles de bastimentos, y municiones, y para alojamiento de la infantería y gente de mar que fuese embarcada en la dicha nao, conforme es costumbre y el que fuere necesario para la aguada; y todo el demás buque y cámara de la dicha nao ha de quedar a la disposición del capitán Juan de la Torre Cantillana, como capitán de mar y guerra que es de la dicha nao nombrado por el dicho señor gobernador y Capitán General, sin que por ésto se entienda se le da ni concede permisión ninguna. Y es declaración, que la dicha nao ha de salir de este puerto marinera, y del puerto de la Habana a satisfacción en este puerto de dichos señores, y en los demás puertos que llegare a satisfacción del cabo de dichos navíos.

Item, es condición que si, lo que Dios no permita, navegando la dicha nao en conserva de dichos navíos, que llevan el tesoro de su Majestad, sucediere por temporal u otro accidente forzoso e inexcusable el serle forzoso arribar a cualquiera puerto de las Indias, en tal caso ha de ser obligado el dicho capitán Diego de la Torre, y quien en su nombre fuere administrando la dicha nao, después de haberse reparado de lo necesario debajo de las condiciones expresadas proseguir el dicho viaje e ir a buscar su capitana por el rumbo que se le dará, y de no hallarla, cumplida con su obligación, llegando con la dicha nao a la bahía de Cádiz u a otro cualquiera puerto de España sujeto a la real corona, el que pudiere tomar, ofreciéndosele necesidad. Y siempre ha de navegar la dicha nao con obligación precisa de seguir el farol de la dicha capitana haciéndole buena compañía, con declaración que los dichos gastos, que la dicha nao hiciere en caso que haya dichas arribadas, han de ser por cuenta del dicho capitán Diego de la Torre. Item, es condición que desde hoy día de la fecha en adelante ha de correr por cuenta de su Majestad todos los sueldos y raciones de la gente de mar y guerra que se señalare para la dicha nao, lo cual ha de ser por cuenta y costo de su Majestad hasta el cumplimiento del dicho viaje. Y el dicho fletamento ha de correr desde hoy, día de la fecha, y acabarse al tiempo y cuando se concluya el dicho viaje en la bahía de Cádiz u otro cualquiera puerto de su Majestad donde se entregare el real tesoro, reputado el dicho viaje por cuatro meses, días más o menos, desde el día que se hiciere a la vela en este puerto y saliere en seguimiento de su viaje y habia llegado con dichos navíos a los reinos de España y echado en tierra en el puerto donde llegaren de la Real Corona el dicho tesoro, luego que esté echado en tierra está cumplido este fectamento, y queda libre del la dicha nao para poder usar de ella el dicho capitán Diego de la Torre o quién su poder tuviere y navegarla donde quisieren.

Item, es condición que todos los riesgos de mar, incendio, enemigos u otros cualesquiera que puedan suceder, lo que Dios no permita, a la dicha nao, en todo el discurso del dicho viaje y puertos en que estuviere, han de ser por cuenta y riesgo del dicho capitán Diego de la Torre y no de la Majestad, ni de su real hacienda.

Item, es condición que si por parte, causa u omisión de dicho capitán Diego de la Torre, de la persona que en su nombre fuere administrándoles dicha nao, se faltare a la obligación y condición de este asiento y cumplimiento del dicho viaje, volverá y entregará a su Majestad o a quién su causa hubiere recibido por este fletamento, con más todos los daños, intereses y menoscabos que a ello se siguieren a su Majestad sujetándose al fuero de su señoría y mercedes, o de otro cualquiera juez competente para que le obliguen y apremien a ello con más la pena arbitraria que correspondiere al caso, no sucediendo por accidente fortuito y en que declaradamente no se conozca culpa u omisión en el dicho capitán Diego de la Torre o en quién en su nombre fuere administrando la dicha nao.

Item, es condición que si por algún accidente sucediere detenerse en este puerto o en el de la Habana, con causas legítimas la dicha escuadra y la dicha nao del dicho capitán Diego de la Torre, de manera que para principios de julio de este año no hayan llegado las dichas naos a los reinos de España, y estuviere la dicha nao en conserva de las demás en cualquiera puerto de las Indias, y por la dicha dilación la dicha nao necesitare de recorrerse o darle carena para poder proseguir el dicho viaje y cumplir su obligación siguiendo la dicha capitana y demás naos que llevan el tesoro de su Majestad, en tal caso, con vista del cabo de dichos bajeles y ministros que fueren en ellos, con su parecer y de las personas inteligentes, se ha de recorrer la dicha nao o darle carena para proseguir el dicho viaje por cuenta y costo de su Majestad.

Item, se le ha de dar al dicho capitán Diego de la Torre por el fletamento de la dicha nao, en conformidad de las dichas condiciones, ocho mil pesos de a ocho reales en barras de plata de toda ley a ciento y cuarenta y cuatro, en conformidad de la orden del dicho gobernador que viene dada, y se le ha de pagar de la plata que se han remitido para conducir el dicho tesorero a los reinos de España, que está en poder de dichos señores jueces oficiales reales, cuya paga se le ha de hacer luego para que tenga prevenida, aprestada y aparejada la dicha nao en conformidad de su obligación, para que en haciéndose a la vela los dichos bajeles vaya en su conserva la dicha nao como se declara en esta escritura.

Y en esta conformidad, y con las dichas condiciones, se efectuó e hizo el dicho asiento y fletamento del dicho navío, entre los dichos señor gobernador y capitán general y oficiales reales, y dicho capitán Diego de la Torre se obligó de guardar y cumplir las dichas condiciones y capítulos de este asiento, en todo y por todo, como en ella se contiene y si faltare en cualquiera de las dichas condiciones o parte de ellas consiente que por su cuenta y costa por parte de su Majestad y en su nombre dicho señor gobernador y oficiales reales o cabo de dichos navíos siendo fuera de este puerto se pueda, ejecutar, y por lo que constare, las costas, daños e intereses que se siguieren y recrescieren al real haber, con más las penas en que fuere condenado, lo pagará llanamente en virtud de esta escritura y certificación de las personas que lo ejecutaren en que lo deja referido con relevación de otra prueba, aunque de derecho se requiera y quiere ser compelido y apremiado a la paga de ello como por maravedises y haber de su Majestad, y a su cumplimiento y paga obligo su persona y bienes habidos y por haber. Y dio poder a las justicias y jueces de la Majestad de cualesquiera partes que sean, donde esta escritura se presentare y fuere pedido su cumplimiento, para que se apremien a lo que dicho es como por sentencia pasada, en autoridad de cosa juzgada en dichas leyes, fueros y derechos de su favor y la que prohíbe la general renunciación dellas. Y los dichos señor gobernador y capitán general y oficiales reales habiendo visto esta escrituraf de fletamento dijeron que: en nombre de su Majestad la aceptaban y aceptaron como en ella se contiene, en conformidad de las ordenes que tienen de su Majestad, y en su real nombre se obligaron de pagar al dicho capitán Diego de la Torre los dichos ocho mil pesos del fletamento de la dicha nao, y por parte de su Majestad se cumplirá en todo con lo cantidad en este asiento y fletamento, sin faltarle en cosa alguna, cumpliendo el dicho capitán Diego de la Torre, y quién en su nombre administrare la dicha nao, con lo que está obligado en esta escritura y condisiones de ella. Y así lo otorgaron dichos señores gobernador y capitán general, y oficiales reales, y dicho capitán Diego de la Torre a quienes doy fee, conozco, y lo firmaron dicho señor gobernador y oficiales reales, siendo testigos el contador Diego Ortiz de Ayllón, Pedro Sánchez de Oria y Sebastián de la Mora. Don Pedro Zapata. Don Pedro de Estrada. Antonio Farfán. Diego Radillo de Arze. Diego de la Torre. Ante mí: Bartolomé de Salinas escribano publico.

#### DECLARACION DE DIEGO PORTACHUELO RIVADENEIRA dando testimonio del viaje y combate de la Escudra de 1656\*

En la ciudad de Sevilla en diez y nueve días del mes de octubre de mill y seiscientos y cincuenta y seis años, el señor don Juan Suárez de Mendoza del Consejo de su Majestad su oidor en la real audiencia de la Contratación de esta ciudad, para averiguación de lo contenido en el pedimento del señor fiscal, recibió juramento en forma de derecho, in verbo sacerdotis, del licenciado don Diego de Portachuelo Rivadeneira capellan real por su Majestad de la santa iglesia de Lima y su procurador general, en el Real Consejo de las Indias y curia romana, y habiéndolo hecho según derecho, prometió de decir verdad y preguntado por el dicho pedimento dijo: que vino embarcado en la almiranta de la escuadra del cargo

---

\* Pleito del General Marcos del Puerto. Pieza 6.ª, F.º 280v-287v. A.G.I.: Escribanía del Cámara. 1028-A

del sargento mayor Marcos del Puerto desde La Habana y hasta allí vino desde Cartagena embarcado en el galeón de don Juan de Hoyos, y que en dicha Habana oyó decir que, en estas costas de España, había estado por el año pasado de seiscientos y cincuenta y cinco una armada inglesa y que la había ya desocupado por haber salido otra nuestra en su opósito y que se discurría variadamente si vendría la armada del enemigo segunda vez sobre estas costas, o iría a las de las Indias. Y que estando en Cartagena oyó decir a don Pedro Zapata, gobernador de ella, que se recelaba mucho de la armada del enemigo que se había de encontrar en estos mares y que, en esta conformidad, se había hablado el dicho don Pedro Zapata con los cabos y oficiales de dicha armada de Marcos del Puerto y propuéstoles que habían de hacer viaje a la Coruña, con que se salía del riesgo, y que el dicho don Pedro Zapata se lo dijo a este declarante que le atentó continuase en este propósito, a que le respondió que lo haría así, y después llegó a oír este declarante que la orden que dio el dicho don Pedro Zapata fue que viniesen a buscar a Cabo de Cantín en las costas de Barbería, y arriados a ellas buscasen algún barco y noticias de algunos de los dos presidios de Larache o Mamora. Y que la dicha escuadra salió de Cartagena a veinte y siete de abril deste año e hizo su viaje a La Habana donde llegaron a veinte y tres de mayo, donde estuvieron hasta veinte y cuatro de julio, y que en ese tiempo se dio carena a la nao de Marcos del Puerto, y un reparo a la almiranta, y a las urcas de su escuadra, y que para dicha carena y reparo sacaron por orden de Marcos del Puerto del galeón del cargo de don Juan de Hoyos, a lo que se quiere acordar, cuarenta barras y para las pagas de la infantería y gente de mar, lo que oyo decir al maestre de plata del dicho galeón que se dice José de Leiva y a don Francisco de Hoyos, y que estando en dicha ciudad oyó decir públicamente que el gobernador que fue de La Habana que se llamaba don Juan de Montano Velazquez había dicho que no consentiría saliese dicha escuadra de aquel puerto sin tener otras nuevas, o llegasen galeones con que se pudiese informar, porque tenía nuevas que el enemigo inglés estaba en estas costas, y esto que lleva dicho se lo oyó decir al mismo gobernador y se acuerda de las palabras que le dijo que fueron las siguientes: *Mucha prisa se dan pero saldrán cuando yo quisiere*. Y este declarante oyó después decir que habiendo llegado lo referido, la resolución del dicho gobernador, le envió recado el dicho Marcos del Puerto, por estar enfermo, a el gobernador en que le respondía iría a verle y llevaría las órdenes que tenía de su Majestad para que las viese, y pocos días después de ésto el dicho gobernador Montano, y el que le sucedió en el gobierno que fue el castellano del Morro. No sabe que prohibiese dicha salida y sólo puede decir con certeza que salieron a navegar del dicho puerto a veinte y cuatro del dicho mes de julio, y continuando su viaje vio este declarante la orden que dicho Marcos del Puerto envió a la almiranta para la derrota que habían de seguir y la leyó: la que era que se había de montar la Bermuda por la banda del norte y seguir el viaje hasta las islas Terceras por treinta y cinco a treinta y seis grados para montar la isla de Santa María por la banda del Sur, viendo de verla por si hubiese en aquel paraje alguna armada del enemigo, y este declarante vio que todo el viaje el piloto mayor de su navío a el punto de medio día, besaba el sol, carteaba y se quejaba de que siendo la orden se seguir el viaje por treinta y cinco a treinta y seis grados, para poder montar la dicha Isla de Santa María por la banda del sur, subían a treinta y nueve grados como con efecto subieron, con que fueron a descubrir la isla de las Flores y vinieron viendo todas las demás islas de la Tercera una por una, y montadas dichas islas vio por las agujas que se gobernaba al sueste, cuarta al este, y al es-sueste para buscar cabo de Cantín y las costas de Barbería y habiendo el dicho piloto acabado por la cuarta de sus singladuras acabado el viaje sin haber visto tierra, en el día sábado diez y seis de septiembre aquella noche les dio el viento por el sur y pareciéndoles que se había sotaventado mucho, pusieron la proa al norte y así navegaron hasta el Limes al contrario de la misma derrota que habían traído de buscar las costas de la Barbería, con que al amanecer de este día se vio la tierra de Portugal y Monte de Figos, con que volvieron a poner la proa al este, y venir costeano la tierra, a vista de Ayamonte y Huelva en cuyo paraje no se hizo diligencia para tomar noticia, y aunque este declarante le dijo a el marqués de Baydes, que pues Dios les había traído a puertos de Castilla, que sería bien echar una lancha a el agua para saber si había enemigos en la costa de Cádiz, y pareciéndole bien a el marqués llamó a el piloto y se lo dijo, él que respondió con enfado diciendo que: aquella materia no la entendían los eclesiásticos, que si hubiera enemigos no había de estar dentro de las casas de Cádiz, sino en el cabo de San Vicente o en aquel paraje. Con que habiendo pasado las Arenas Gordas, a vista de la broa de Sanlúcar anocheció y antes de oscurecer, la capitana disparó una pieza llamando a las dos urcas de Juan Rodrigo Calderón y Juan de la Torre, que iban delante, de las cuales se respondió con otras dos y arribaron sobre la dicha escuadra y se incorporaron con ella; y a este tiempo, la capitana puso la cabeza a

la mar y recogieron las velas y las demás naos de su conserva hicieron lo mismo, y en la nao donde venía este declarante se echó la sonda y tomaron cincuenta brazas de fondo y así se quedaron atravesados toda la noche, en la que como a media noche oyó dar voces a el dicho capitán Juan Rodrigo Calderón, a quien conoció en la voz, y le dijo a don Francisco de Esquivel, admirante de la dicha escuadra: que qué viaje era aquel, a que le respondió: *quien manda manda y delante va a quien habemos de seguir*. Y al amanecer del día martes siguiente vieron a una vista siete embarcaciones, que en la nao dijeron que eran barcos que salían de Cádiz a pescar, hasta que con el día y con acercarse se reconoció eran naos grandes y del inglés. Y luego que las reconocieron no vio este declarante que se atravesase la capitana del dicho Marcos del Puerto, ni le vió hacer más diligencia que disparar una pieza sin bala, y seguir su viaje al puerto, y las urcas del enemigo que venían delanteras fueron cargando primero sobre las dos urcas nuestras de Juan de la Torre y Juan Rodrigo Calderón, a las cuales vio que acañoneaba al enemigo, y a poco rato como medio cuarto de hora, vio arder la nao de Calderón con que se acabaron de persuadir que eran enemigos, porque se dudó si eran salvas que se hacían unas naos a otras, y que no pudo entender lo que había pasado en dicha pelea. Y vio este declarante que otras urcas fueron arribando sobre nuestra capitana y le dieron una carga y la dejaron pasar delante, y arribaron luego sobre el galeón de don Juan de Hoyos que venía después de la capitana, y le empezaron a dar de cargas, y a este tiempo cargó una fragata del enemigo sobre la almiranta, donde este declarante venía embarcado, y le dio diferentes cargas, y de ella se respondía con la artillería y mosquetería, y muy luego llegaron otras dos fragatas inglesas y la rodearon y trabaron una tal cruel batalla, que le hicieron astilla buena parte de las obras altas del navío y desencabalgaron muchas piezas de artillería, en cuya ocasión vio este declarante que el almirante y el capitán Antonio de Quintana anduvieron muy esforzados y dolientes, en tanta manera que hasta que los hirieron estuvieron firmes en la pelea y viendo que no se podía defender ya el navío se pegó fuego en él. No sabe quién particularmente diese la orden, y sólo vio que el dicho almirante, y capitán Antonio de Quintana bajaron a la cámara de popa, cada uno con un cartucho de pólvora, y a este declarante le pidieron que llevase otro y que habiéndoselo llevado derramaron pólvora hasta la puerta de la cámara, y allí pidieron una cuerda encendida, y a este tiempo este declarante se apartó hacia la boca de escotilla, adonde le estaba llamando el marqués de Baydes para confesar un herido, y por esta causa no pudo ver quién pegó el fuego, sino sólomente vio que comenzó a arder el navío; y dando todos grandes voces acudieron a la proa para desde allí echarse a la mar, como en efecto lo hicieron los pocos que habían quedado vivos que serían hasta cuarenta personas entre niños y hombres. Y este declarante fue uno de los que se echaron a la mar y el enemigo le recogió en un lancha, juntamente con el almirante y el dicho capitán Quintana, el cual iba atravesado de un balazo por las espaldas, y el almirante quemado el rostro y las manos, y herido en la cabeza. Y cuando llevaron los ingleses a este declarante a bordo de su nave, que sería a cosa de la una ó dos del día, vio que el navío de don Juan de Hoyos estaba cercado de cinco fragatas que le estaban acañoneando y era el humo tanto y tan denso, y los crujidos de las balas, y el ruido de desguacarse las naos, con el ruido de las piezas, que causaba horror a los que lo veían; y a este tiempo oyó este testigo a el dicho capitán Antonio de Quintana: *a valeroso don Juan de Hoyos Dios te ayude y te favorezca y cómo peleas*. Y luego vio que otra fragata del enemigo cargó sobre el dicho galeón de don Juan de Hoyos, con que ya eran seis las que peleaban con él. Y a este tiempo desnudaron a este declarante en la nao inglesa, donde le recogieron, y le dejaron en carnes, con que le fue forzoso recogerse debajo de una pieza, y no vio este día otra cosa, y al siguiente día vio este declarante que una fragata del enemigo llevaba remolcando a el galeón del dicho don Juan de Hoyos, por ir todo desaparejado, y los ingleses a toda prisa poniéndole sus aparejos y jarcia y las velas por haber salido de la pelea todas hechas pecazos; y también vio este declarante, que el dicho galeón desde la lumbre del agua arriba iba todo aforado por defuera con cueros de vaca, por ir todo abierto de los muchos balazos que se habían dado; y el árbol mayor iba con tres balazos, casi rendido, y por eso le estaban dando unos tortores\* y esto lo supo de un ministro, o predicante de su ley, que en latín le hablaba a este declarante y lo comunicaba, y le contó más, que su gente le había dicho que el capitán de aquel navío era muy valeroso y que cuando lo habían querido sacar de su navío no quería salir y que les decía a todos: *matadme que no he de salir ni entregar el galeón*, por lo cual lo cojieron entre cuatro ó seis ingleses y lo quisieron tirar desde lo alto del dicho galeón a

---

\* Acción de dar vueltas repetidas al navío

la lancha que tenían a bordo del; sino fuera por unos españoles que iban bajando y lo recogieron, y después estando en Lagos donde el inglés echó los prisioneros, supo este declarante de algunos pasajeros y marineros cómo a los primeros encuentros dieron un balazo al dicho don Juan de Hoyos, y un astillazo encima del corazón, cerca del hombro, que le rasgó el hombro hacia la garganta, y otro astillazo que le partió la barba y el labio y le echó tres dientes fuera, y este astillazo fue primero que el balazo que le echó por la timonera, con que del gran golpe que dio desde la toldilla donde estaba quedó sin sentido y entre dos ó tres le habían llevado a curar, y habiendo visto ésto el guardián del navío y que el dicho don Juan de Hoyos no estaba para poderle gobernar, por pensar que ya estaba muerto, dio voces diciendo que gobernase otro y no hubo quien lo quisiese hacer. Y que así se estuvo peleando mucho tiempo y como había faltado el capitán que, antes de empezar a pelear, les había hecho una práctica animando a toda la gente que venía en el dicho galeón y prometiendo cien doblones a cualquiera artillero que desbarbolase alguna nao del enemigo mejor y no huyese, con que habiendo ya muerto mucha gente las demás fue desmayando y que, a este tiempo, había vuelto en sí el dicho don Juan de Hoyos y que había oído decir arriba a la gente; *¡buen cuartel!*\* con que empezó a dar voces y pidiendo a la gente que pelease y las animaba, a que le respondió un artillero llamado Manuel, que el sobrenombre se le ha olvidado, que: con qué habían de pelear, que el enemigo les había desencabalgado diez y ocho piezas y que viendo el dicho don Juan de Hoyos que la gente se acorralaba y que no había con que pelear, llamó a don Francisco de Hoyos, su primo, y le dijo que pegase fuego a el galeón con toda prisa que él ya estaba muerto, y que el dicho don Francisco había pegado fuego a un cartucho encaminándolo hacia el pañol de la pólvora y no había emprendido [encendido], y pegó a otro y empezó a arder, y a este tiempo entraron los ingleses dentro del navío y a seis u otro hombres que había con espadas en las manos los acorralaron, y con su industria apagaron el fuego y empezaron a tomar el agua a los muchos balazos que tenía el navío de que se iba a pique, y ésto lo oyó decir a las personas de importancia que venían en el dicho navío, y en particular lo oyó este declarante a don Diego de Villalva que venía, en el dicho galeón, a bordo de la fragata en que estaba prisionero y a Pedro de Castro cirujano del dicho galeón de don Juan de Hoyos, y a otras personas de cuyos nombres no se acuerda. Y este declarante vio que el día siguiente de la pelea, echaron los ingleses a la mar muchos cuerpos muertos del dicho galeón de don Juan de Hoyos, y después en dicha Lagos oyó decir publicamente que habían sido los muertos del dicho galeón mas de ciento y setenta hombres. Y también en el hospital del dicho Lagos muchos heridos del dicho galeón, y algunos de ellos que le cortaron piernas y brazos; y también vio en el dicho lugar de Lagos las heridas que tiene el dicho don Juan de Hoyos que la del lado será de seis dedos de ancho, y como toda la carne que le cruza el pecho, donde le dio el astillazo, se le ha cancerado y deshecho en materias, se le ha despegado de las costillas, y huele tan mal que no es posible estar en el aposento donde está, y manifestándosele con una tienta\* se le ven todas las costillas, y la bolsa del estomago, y habiéndole confesado este declarante y recibido los Sacramentos se vino a Castilla y le parece no quedaba en estado que naturalmente pudiese vivir. Y que asimismo, oyó decir que algunos pasajeros y marineros viendo la nao tan maltratada sin gente, ni artillería, ni capitán que los gobernase empezaron a dar voces y buen cuartel buen cuartel, y que hicieron señas con una cosa blanca, que no sabe quién la puso, ni de qué orden. Y que según oyó decir en Cartagena, La Habana, y en Lagos de lo que cada uno podría tocar, y lo de cuenta de su Majestad y registro sería de novecientos mil pesos a un millón, y de la nao de Juan de la Torre no tiene noticia de lo que valdría. Item (sic) supo este declarante en la nao del gobierno de los ingleses, donde iba embarcado José de Leiza, maestre de plata del galeón don Juan de Hoyos, del mismo José de Leiza, qué el gobernador de aquella escuadra y capitanes de las demás fragatas se habían juntado y habían llamado al dicho maestre y por un intérprete, hermano del gobernador del tercio, que vivió en Málaga, le habían dicho que toda la gente de sus navíos que había entrado en el galeón de don Juan de Hoyos había hecho [gran saco] y que faltaba mucha plata [de] la que contenía, el registro que traía se quería volver a hacer y poner menos cantidad de la que contenía, se lo pagarían y le pondrían en libertad y [...] les había dicho que sí, y este declarante vio que estaba escribiendo de nuevo el dicho registro y para ello le llevaron a la cámara de popa en donde le dieron cama y regalaban mucho. Y esto

---

\* Dar cuartel = Buen trato que los vencedores ofrecen a los vencidos, cuando estos se entregan rindiendo las armas.

\* Tienta = Instrumento más o menos largo flexible o rígido, destinado para explorar cavidades y conductos naturales, o la profundidad o dirección de las heridas.

es lo que sabe y ha oído decir y es la verdad so cargo del juramento que hecho tiene y lo firmó y que es de edad de cuarenta años. Rubricado. El dicho.

Don Diego Portachuelo de Rivadeneira  
 ante mi:  
 Joan Nuñez Bermúdez  
 (Firmas y rúbricas)

CARTA DE DON PEDRO ALEJANDRO FELIX  
 AL CONSULADO SOBRE LA SITUACION DEL  
 COMERCIO EN 1656\*

Señor Prior y Consules del Comercio de Indias

Motivo me ha dado (no el amor propio o conveniencia que se me puede seguir, sino los clamores de tantos afligidos tratantes) a que tome la pluma, en la ocasión presente, el manifestar el corazón de todo el comercio, parecer común es de los que bien sienten, cuanto vuestras mercedes leerán en este papel, yo lo escribo con la pluma, los demás, con el deseo y con el voto; considérenlo vuestras mercedes como discurso universal; que así cuando les parezca errado no les parecerá, por le menos singular el yerro. El intento es advertir, las necesidades y aprietos del comercio a vuestras mercedes como constituidos, para su conservación, mayormente, el de Indias, del cual se mantiene, el del Norte y levante y apuntar los medios, que su facultad pudiese descubrir para su aumento; resolverlos toca a la autoridad del dueño que es su Majestad que Dios guarde, a quién se deben representar, y el miserable estado en que se halla por tantas y tan considerables pérdidas como de seis años continuos hasta hoy han concurrido en la carrera de las Indias; bien notorios son las malas ferias de Portobelo, y los grandes cargazones que se hubieren de conducir, por defecto de plata a Lima, de los cuales hay actualmente por vender, después de cuatro años que están sus dueños, y encomenderos con ellos; El gran daño que causó la pérdida de las naos de Otabio Jorge y Compañía, que fueron apresadas en Inglaterra, y las de Permision; el mal suceso de la capitana de la mar del sur; la mala feria última que tuvieron los que fueron en los Galeones del cargo del Marqués de Monte Alegre, la pérdida de su Almiranta; la toma del Galeón de Don Joan de Hoyos; la quema de la capitana de Cartagena y de la urca del capitán Juan Calderón, sin otras hostilidades y quiebras, que se han originado que no menciono, que se reputan a lo más corto por más de treinta millones, que se hallan de menos, en el cuerpo de este Comercio. A tan exorbitantes desgracias consecutivas, no es dudable, que de necesidad hayan de faltar los créditos mas seguros, y que han de ocurrir a la vergüenza de pleito de acreedores; reconocido y hecho evidente este paradero; para el remedio y algún desahogo a tanta adversidad general, y para excusar pleitos e inquietudes que se han de originar a tanta copia de personas honradas y principales que les obligaran a retirarse y dejar sus casas con desdoro, por no poder cumplir con las pagas, por causa destes infortunios y malos sucesos de la mar sería urgente pedir a su Majestad una suspensión de paga general de toda las escrituras, vales, u otros instrumentos obligatorios, tras esperas y composiciones, que se hubieren señalado, asignado y librado la satisfacción y cumplimiento para la venida de los Galeones que traía a su cargo el Marqués de Monte Alegre hasta 18 deste mes, diferido debajo de juramento del deudor, por cierto término, para que en él trate y solicite forma de satisfacción con quietud sin ser atropellado; y porque se puede cautelar que, maliciosamente, los que pueden pagar se valdrán desta suspensión de paga como los que no pueden; se puede prevenir y declarar en ella, que la intención, es mera y solamente para los que no pueden, y que eso se deja al fuero de la conciencia de cada uno y su juramento.

\* A.G.I.: Consulado, 124.

Mediante esta suspensión, causará nuevo ánimo, en los tratos a todo género de comerciante, así naturales como extranjeros, con la consideración de que los atrasamientos de cada uno, que pudiera tener, no les perturbe de presente. Este medio redundará en servicio de su Majestad, pues el comercio con tantas calamidades no le puede ser de útil, en ocasiones de necesidades, que el tiempo futuro previene; ayudando a sus vasallos a conservar el crédito, mediante él podrá acudir con mayor ánimo, el más descarnado a préstamos y donativos, y obviará, como se refiere, el que no se molestan unos a otros con pleitos sobre un imposible, ni serán inquietados por los extranjeros, por las dependencias que de este comercio tienen, que no será injusto que acuden a suplir la adversa fortuna de sus vasallos, cuando son participado de los prósperos sucesos, pues les sirven de puente y arcabuz para la conducción, y consumo de sus géneros que es el principal compuesto del trato de las Indias.

Denegada esta suspensión, quedan frustrados, para la recuperación de lo perdido, mayormente faltando el crédito fundamento principal del comercio, infinito, pleitos pendientes sobre la satisfacción de débitos, que de presente, se reconoce la imposibilidad de poderla dar y tan solamente, se puede presumir, que quedarán algunas personas admiradas con sobresaliente; que no sufran en el comercio ni aprietos de su Majestad, quedando infinitos de mediana esfera abatidos; que conservados son útiles para el bien común y servicio de su Majestad.

Esto es lo que se siente, y se dice en común, la resolución de V. M. será lo acertado. El proponerlo yo es acción de celoso al alivio del comercio. Nuestro Señor encamine lo que conviene a fin de gozar del, y a vuestras mercedes guarde muchos años

Cádiz 24 de septiembre 1656.

B.L.M. de V.M. su afectado servidor

Don Pedro Alejandro Felix

/Firma y rúbrica/

## NARRACION INGLESA, VERSIFICADA, DEL COMBATE ANGLO-ESPAÑOL DE 1656\*

Durante un tiempo el orgullo de España había  
hecho brillar el Sol en medio mundo en vano;  
estando en guerra, quienes osaban avituallarla  
veían que con crueldad la hacían morir.

No prueban los hombres las dádivas de Natura  
y la mejor parte de la Tierra dejan yerma  
Del Nuevo Mundo, su plata y su oro  
vinieron como tormenta a confundir al Viejo.  
Con ellos danto pábulo a Electores comprados  
hizo a su placer Emperadores y Papas.  
Promoviendo éstos sus injustos designios,  
Europa se tambaleó con las minas de Indias.  
Entonces nuestro Protector, desdeñoso  
hacia esta dorada majestad de España,  
y sabedor de que declinaría un Imperio  
cuyos magros apoyo y recursos son monedas,  
la firme virtud de nuestra nación opuso  
a los ricos turbadores de la paz del mundo.

---

\* El autor de este poema es Waller, y está recogido en "The History and Life of Robert Blake" By a "gentleman bred in his family", (London, 1740) págs. 94-99. Traducción al castellano por Antonio Rivero Taravillo.

Y ahora, hace meses acampada en la mar,  
 nuestra Flota de Guerra ha puesto cerco a España;  
 a aquellos que planeaban la Monarquía Universal  
 a sus puertos nuestra valiente flota ha confinado:  
 por doquier ver triunfante nuestra Cruz Roja  
 sin rival surcando el océano.  
 Otros tendrán al mar como camino,  
 mas sólo los ingleses hacen de él su morada:  
 sus prestas velas pueden volar a cualquier viento  
 y hacer un pacto con el inconstante cielo.  
 Nuestras naves amarran cual si echaran raíces;  
 pisamos las olas con paso firme.

Mientras los españoles en América  
 cerca del Ecuador veían acercarse el sol,  
 deseosos de que a sus costas europeas  
 el viento otoñal librara de nuestros barcos,  
 a sus grandes galeones llenos de plata  
 débiles vientos llevan lentamente a su Sino.

Enfrente de San Lucar hicieron salvas  
 para anunciar su alegría o llamar a una lancha.  
 Al oírlo, algunas naves nuestras, aunque lejos,  
 raudas como águilas a la presa acudieron.  
 Así indefensos corderos que balan llamando a sus madres,  
 despiertan a leones que los devoran ávidos.

Llegados, dan comienzo al trágico juego  
 y humeantes cañones destierran la luz del día.  
 Noche, Matanza, Terror y Confusión  
 rodean con sus negros brazos a ambas flotas.  
 Iracundas balas atraviesan las tablas,  
 y de una sola herida mueren cientos.  
 Nacidos bajo estrellas distintas, tienen un mismo fin,  
 el barco es su ataúd, y el mar su tumba.  
 Valientes eran los que en el océano  
 desplegaron nuevas velas, y terrible el naufragio.  
 Mas peligrosos son hoy sólo los hombres  
 que las rocas, las olas y los vientos.  
 Quienes habían navegado desde cerca del Antártico,  
 con el tesoro o salvo, e intactos los buques,  
 al avistar su patria hallan la perdición  
 sin que sean culpables de ello olas ni rocas:  
 lo que éstas perdonan cae por nuestra más cruel arte,  
 que excede en horror y estrépito a las tempestades.

Una vez Júpiter, desde el Ida, contempló a dos ejércitos  
 y cuando quiso tronar disolvió la batalla;  
 en vano intentaría aquí el cielo esa benigna retirada:  
 más fuerte, nuestro cañón apagaría al trueno.

Hicimos presa a unos; otros, abiertos y quemados,  
 con su opulenta carga se fueron al fondo.  
 Pronto se hunde (así juega con nosotros la Fortuna)  
 la paga de ejércitos y el orgullo de Cortes.

Qué vano es el hombre, cuya ira sepulta tan hondo las riquezas que había desenterrado su avaricia;  
lo que no pudo guardar la tierra en sus negras entrañas  
yace en el mar a salvo de codiciosas manos,  
y allí la bondadosa Tetis oculta a los mortales  
esas semillas de lujo, disputas y arrogancia,  
y ahora en su seno la mejor presa  
cae con el más noble de nuestros enemigos

El Marqués, que deseaba ver al fuego destruir  
la riqueza, antes que la disfrutara el adversario,  
de su nave que ardía echó a sus hijos  
a penar en un más manso elemento.  
Entonces se tendió junto a su esposa en llamas  
y, pues que no podía salvarla, allí murió con ella.  
Especias y gomas fundíanse en derredor,  
y, como el Fénix, en aquel rico nido perecieron.  
Si amarga es la muerte, por lo que dejamos atrás,  
grato es llevarnos todo cuanto amamos:  
¿qué más podía querer, llegado de su vivir el término  
que retener su tesoro de Indias y su esposa, aún más preciada?  
Vivos, en llamas de mutuo amor se consumieron,  
y, juntos, ahora son sólo cenizas,  
cenizas de más valor que sus funerales,  
que el vasto tesoro que se perdió con ellos.  
Estos amantes que mueren, y sus hijos a flote,  
detienen la huida y silencian nuestras armas.  
La belleza y la juventud, a punto de morir,  
tanta piedad inspiran a los bravos ingleses  
que, olvidando el rico suelo y el botín, todos ahora  
luchan por salvar a sus enemigos.  
¡Qué frágiles son nuestras pasiones, que pronto mudan  
nuestra furia y rabia en amistoso afecto!  
Quienes para conseguir la plata española  
antes ensangrentaron el mar, su odio olvidan  
y reparan el daño hecho a su jóvenes enemigos  
que se hunden: con más riesgo que al combatir nadan.  
Montagu vuelve victorioso con éstos,  
con laurel en las manos y medio Perú.  
Que el valiente general reparta la rama,  
nuestro Gran Protector ya tiene bastantes guirnaldas.  
En su conquistadora frente no caben más laureles,  
sea entonces como pide toda la Nación,  
que se funda en el acto el metal precioso  
y se asegure el Estado haciéndole una corona,  
que vestido de armiño y púrpura ostente  
un cetro regio hecho de oro español.

VERSION ORIGINAL EN LENGUA INGLESA  
NARRACION INGLESA, VERSIFICADA, DEL COMBATE NAVAL  
ANGLO-ESPAÑOL DE 1656

Now for some Ages had the Pride of Spain,  
Made the Sun shine on half the World in vain;  
While she bid War, to all that durst supply  
The Place of those her Cruelty made die.

Of Nature's Bounty Men forbear to taste,  
 And the best Portion of the Earth lay waste.  
 From the New World her Silver and her Gold  
 Came, like a tempest, to confound the Old.  
 Feeding with these, the brid'd Electors Hopes,  
 She made, at Pleasure, Emperors and Popes.  
 With these advancing her unjust Designs,  
 Europe was shaken with her Indian Mines.  
 When our Protector looking with Disdain  
 Upon this gilded Majesty of Spain  
 Whose small Support and Sinews are of Coyn:  
 Our Nation's solid Virtue did oppose,  
 To the rich Troublers of the World's Repose.

And now for some months encamping on the Main,  
 Our Naval Army had beseiged Spain;  
 They that the whole World's Monarchy design'd,  
 Are to their Ports, by our bold Fleets, confin'd:  
 From whence our Red Crofs they triumphant see,  
 Riding, without a Rival, on the Sea.  
 Others may use the Ocean as their Road,  
 Only the English make it their Abode:  
 Whose ready Sails with every Wind can fly,  
 And make a Cov'nant with th'inconstant Sky.  
 Our Oaks secure as if they there took Root;  
 We tread on Billows with a steady Foot

Meanwile the Spaniards in America,  
 Near to the Line, the Sun approaching saw;  
 And hop'd their European Coasts to find  
 Clear'd From our Ships by the Autumnal Wind,  
 Their huge capacious Galleons, fluff'd with Plate,  
 The lab'ring Winds drive slowly t'wards their Fate.  
 Before St. Lucar they their Guns discharge,  
 To tell their Joy, or to invite a Barge.  
 This heard, some Ships of ours, tho'out of View,  
 As swift as Eagles to the Quarry Flew.  
 So heedless Lambs, whick for their Mothers Bleat,  
 Wake hungry Lions, and become their meat.

Arrived, they soon begin their tragick Play,  
 And with their smoaky Cannon banish Day.  
 Night, Horror, Slaugter, with Confusion meets,  
 And in their sable Arms embrace the Fleets.  
 Tho' yielding Planks the angry Bullets fly,  
 And of one Wound hundreds die together  
 Born under different Stars, one Fate they have,  
 The Ship their Coffin, and the Sea their Grave.

Bold were the Men, which on the Ocean first  
 Spread their Sails, whilst Shipwreck was the worst;  
 More Danger now from Men alone we find,  
 Than from the Rocks, the Billows and the Wind.  
 They that had sail'd from near th'Antertick Pole,  
 Their Treasure safe, and all their Wessels whole;

In Sight of their dear Country ruin'd be,  
Without the Guilt of either Rock or Sea.  
What they would Spare, our fiercer Art destroys,  
Excelling Storms in Terror and in Noise.

Once Jove from Ida did both Hosts survey,  
And, when he pleas'd to thunder, part the Fray;  
Here Heav'n in vain that kind Retreat should sound  
Our loader Cannon, had the Thunder drown'd.

Some we made Prize, while others burnt and rent,  
With their Rich Lading to the Bottom went.  
Down sinks at once (so Fortune with us Sports)  
The Pay of Armies, and the Pride of Courts.

Vain Man, whose Rage buries as low that Store,  
As Avarice had digg'd for it before;  
What Earth in her dark Bowels could not keep  
From greedy hands, lies safer in the Deep.  
Where Thetis kindly doth from Mortals hide  
Those Seeds of Luxury, Debate and Pride;  
And now into her Lap the richest Prize  
Fed with the noblest of our Enemies.

The Marquis glad to see the Fire destroy  
Wealth, that prevailing Foes were to enjoy:  
Out from his flaming Ship his Children sent,  
To punish in a milder Element.  
Then laid him by his burning Lady's Side,  
And, since he could not save her, with her dy'd.  
Spices and Gums bout them melting fry,  
And, Phoenix like, in that rich Nest they die.  
Death bitter is for what we leave behind,  
But taking with us all we love, is kind:  
What could be more than bold for Term of Life,  
His Indian Treasure and his more priz'd Wife?  
Alive, in Flames of equal Love they burn'd  
And now together are to Ashes turn'd.  
Ashes more worth than all their Funerals cost,  
Than the huge Treasure which with them was lost.  
These dying Lovers, and their floating Sons,  
Suspend the Flight and silence all our Guns.  
Beauty and Youth about to perish finds  
Such noble Pity in brave English minds  
That the rich Soil neglecting and the Prize,  
All labour now to save their Enemies.

How frail our Passions! How soon changed are  
Our Wrath and Fury to a friendly Care!  
They that but now, to gain the Spanish Plate,  
Made the Sea blush with Blood, forget their Hate;  
And their young Foes, while sinking they retrieve,  
With greater Danger than they fought they dive.  
With these returns victorious Montague,  
With Laurel in his Hands, and half Peru

Let the brave General divide the Bough,  
Our Great Proector has such Wreaths enough.  
His conquering Head hath no more Room for Bayes,  
Then let it be as the whole Nation prays.  
Let the rich Ore forthwith be melted down,  
And the State fix'd, by making him a Crown,  
Aith Ermin clad and Purple, let him hold  
A royal Sceptre made of Spanish Gold.

## FUENTES DOCUMENTALES

### ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, SEVILLA

#### CONSULADO

Legajos: 85A, 85 B, 86, 87, 92B, 93, 94, 96, 124, 125, 313, 467A, 475

Libros: 6, 52

#### CONTADURIA

Legajos: 2, 3, 18, 229, 237, 314, 380, 396, 401, 404, 560, 561, 568, 570, 573, 1130, 1365, 1370, 1373, 1374, 1409, 1432, 1433, 1439, 1469, 1480, 1507, 1631, 1635, 1743A, 1743B, 1780, 1788, 2667.

#### CONTRATACION

Legajos: 48B, 113A, 114A, 114B, 116, 186, 607, 970, 1005, 2122, 2325, 2361, 2381, 2382, 2383, 2399, 2900, 3122, 3261, 3759, 3866, 3874, 4047, 4077, 4097, 4477, 4484, 4485, 4593, 4594, 4697, 4698, 4734, 4735, 4773, 4837, 4848A, 4896, 4897, 4925, 4931, 5122, 5123, 5124, 5177, 5178, 5191, 5721, 5742, 5778.

#### ESCRIBANIA DE CAMARA

Legajos: 573, 643, 746B, 1028A, 1028B, 1087B, 1089, 1189, 1191.

#### INDIFERENTE GENERAL

Legajos: 111, 115, 125, 147, 192, 553A, 623, 624, 625, 628, 770, 771, 846, 855, 856, 857, 858, 859, 1170, 1171, 1172, 1177, 1274, 1275, 1483, 1484, 1485, 1860, 1861, 1874, 1875, 1876, 1882, 1883, 1884, 2010, 2011, 2012, 2513, 2514, 2573, 2595, 2602, 2606, 2667, 2685, 2698, 2699, 2706, 3094, 3122

#### AUDIENCIA DE CHILE

Legajos: 44, 45, 84

#### AUDIENCIA DE LIMA

Legajos: 8, 25, 57, 58, 59, 106, 114, 386

#### AUDIENCIA DE PANAMA

Legajos: 2, 4, 7, 12, 21, 22, 29, 35, 50, 70, 71, 75, 85, 86, 87, 89, 131, 141, 142, 230, 238, 311, 316, 317

#### AUDIENCIA DE SANTA FE

Legajos: 3, 4, 8, 12, 14, 17, 26, 28, 41, 42, 43, 54, 58, 63, 72, 75, 113, 201, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 224, 225, 419, 424, 456, 772, 989, 992, 1087

#### AUDIENCIA DE SANTO DOMINGO

Legajos: 7, 58, 102, 119, 135, 136, 871, 902

### ARCHIVO HISTORICO NACIONAL, MADRID

#### CONSEJO DE INDIAS

Legajos: 21.493, 21.494, 21.495, 21.708

#### ESTADO

Legajos: 4835

Libros: 722, 723

MAPAS Y PLANOS:

Sig: 140, 171, 553

BIBLIOTECA NACIONAL, MADRID  
SECCION DE MANUSCRITOS

Manuscritos de América: N.º 2384, f. 360-363

MUSEO NAVAL, MADRID

Mapas y Planos de los siglos XVII-XVIII correspondientes a la costa Andaluza