

“SURTO Y ANCLADO EN EL CAÑO DEL TROCADERO” COMPRAVENTAS DE NAVÍOS FONDEADOS EN EL TROCADERO Y OTROS CAÑOS DE PUERTO REAL (CÁDIZ) A FINES DEL SIGLO XVII

MANUEL JESÚS IZCO REINA

RESUMEN

Desde al menos mediados del siglo XVII el caño del Trocadero comienza a tener relevancia en el sistema organizativo de la Carrera de Indias, tanto como fondeadero y lugar de reparación y carenado de embarcaciones, como incluso atracadero de salida de flotas y navíos sueltos con destino a Indias. En los protocolos notariales de Puerto Real redactados en las últimas décadas del Seiscientos aparecen las cartas de compraventa de algunos de estos navíos que estaban surtos en este canal, tanto españoles como extranjeros, ventas donde intervienen influyentes personajes de la Carrera de Indias: militares, hombres de negocio e incluso ingenieros y constructores navales, oriundos de diversas regiones españolas y europeas (entre ellos vascos, navarros, genoveses, ingleses, holandeses, hamburgueses o franceses). En este trabajo analizamos estas ventas, las características de estos navíos y quiénes los venden y compran, todo lo cual nos permite observar el dinamismo y relevancia que este enclave portuario de Puerto Real ya tenía en el último cuarto del siglo XVII.

PALABRAS CLAVE

Navíos; Carrera de Indias; Siglo XVII; Cádiz; Puerto Real; Caño del Trocadero.

“DEPARTED AND ANCHORED IN THE TROCADERO CHANNEL”

SALES OF SHIPS ANCHORED IN THE TROCADERO AND OTHER CHANNELS OF PUERTO REAL (CÁDIZ) AT THE END OF THE 17TH CENTURY.

MANUEL JESÚS IZCO REINA

ABSTRACT

Since at least the middle of the 17th century, the Trocadero channel begins to have relevance in the organizational system of the Carrera de Indias, both as an anchorage and a place for repair and fairing of boats, and even as a departure berth for fleets and ships bound for America. In the notarial protocols of Puerto Real written in the last decades of the 17th century, the sales of some of these ships that were anchored in this channel appear, both Spanish and foreign, sales where influential figures from the Carrera de Indias intervened: captains, businessmen and even engineers and shipbuilders, natives of various Spanish and European regions. In this work we analyze these sales, the characteristics of these ships and who sells and buys them, all of which allows us to observe the dynamism and relevance that this port enclave of Puerto Real already had in the last quarter of the 17th century.

KEYWORDS

Ships; Carrera de Indias; 17th century; Cadiz; Puerto Real; Trocadero channel.

1. INTRODUCCIÓN

El caño del Trocadero se sitúa en la bahía de Cádiz, justo donde comienza el saco interior de la misma, separando de tierra firme la isla del Trocadero, en una zona de esteros y marismas. Es un canal bien protegido y navegable que une las aguas de la bahía con la ensenada de Puerto Real. Su entorno desde bien pronto mostró sus bondades como fondeadero de navíos, de hecho, no es extraño que aparezcan pecios o restos romanos en las ahora planicies intermareales del Trocadero, o cómo en el medievo, cuando este territorio pertenecía a Jerez de la Frontera, sus hombres de mar tenían aquí sus pesquerías y fondeaban sus embarcaciones. Incluso esta ciudad disponía entre el Salado (actual Río San Pedro) y el Trocadero “la acogida de sus armadas” (Villalpando Moreno, 2017: 27-28).

Si nos ceñimos a la Edad Moderna, Iglesias Rodríguez (2015: 49-50) ya ha dejado de manifiesto como este caño sirvió de ancladero y surgidero de navíos de la Carrera de Indias desde al menos mediados del siglo XVII, constatando a través de los registros oficiales realizados por la Casa de Contratación la salida entre los años 1647 y 1678 de más de una veintena de navíos mercantes desde sus aguas para formar parte de las flotas de la Carrera de Indias.

El propósito de este artículo es realizar una aproximación a uno de los aspectos que tuvieron lugar en este enclave en las últimas décadas del siglo XVII, años en los que se inicia el proceso histórico que terminaría por convertir al caño del Trocadero en uno de los espacios portuarios de mayor relevancia dentro del esquema del tráfico colonial español, sobre todo a partir de la traslación a Cádiz de la cabecera de las flotas de Indias en 1680, y en 1717 el de la Casa de Contratación y del Consulado de Cargadores a Indias, institución esta última que agrupaba a los comerciantes de la Carrera de Indias y que terminó por instalarse de manera operativa en el Trocadero.

En concreto a través de las siguientes páginas nos acercaremos al negocio que se genera en el último cuarto del siglo XVII en torno a la venta de navíos de considerable porte anclados en el Trocadero (o puntualmente en algún otro caño o surgidero de Puerto Real). Para ello nos servimos de once cartas de compraventa en las que se venden una docena de embarcaciones, documentos que en el desarrollo de investigaciones previas en los fondos documentales del Archivo Histórico Provincial de Cádiz, en los protocolos notariales de Puerto Real de las últimas décadas del siglo XVII, nos fueron apareciendo, escrituras que tenían como elemento de transacción a estos navíos y que nos permiten acercarnos a sus características (tonelaje, nombres, procedencia, precios...), así como a los agentes que intervienen en estas operaciones, materia que intuimos podía tener cierto interés para un mejor conocimiento de este lugar y su relación con la Carrera de Indias y que en su día fuimos referenciando a la espera del momento de proceder en profundidad a su estudio. Así, en este trabajo veremos el lugar dónde estaban surtos estos barcos, sus peculiaridades, tanto a nivel general como

detallada en cada caso y del mismo modo nos acercamos con detalle a las biografías de sus vendedores y compradores.

Hay que tener en cuenta que en este estudio solo aparecen aquellos navíos cuyas cartas de compraventa fueron otorgadas en Puerto Real y escrituradas en las notarías que hemos consultado, siendo un breve testimonio que evidencia una realidad mayor. De otros bajeles vendidos ni siquiera se habrán conservado sus escrituras de compraventa, y sin duda otras fueron protocolizadas en distintas escribanías de la bahía gaditana, fundamentalmente en la propia ciudad de Cádiz. No obstante, consideramos que éstas que aquí analizamos manifiestan de forma clara la importancia que tuvo el Trocadero y sus caños como atracadero en aquellas últimas décadas del Seiscientos.

2. LOS FONDEADEROS

La gran mayoría de los navíos que aparecen en estas compraventas están fondeados en aguas del Trocadero, anotándose en la documentación su ubicación de manera muy similar: “surto y anclado en los caños del Trocadero”, “en el caño del Trocadero”, “en uno de los caños del Trocadero” o “de Puntales a dentro, junto al caño del Trocadero”. Solo tres de estas embarcaciones están ancladas en el momento de su venta en otros lugares de la costa puertorrealéña: uno de ellos, la fragata *Nuestra Señora de la Encarnación y San Antonio de Padua* (la única propiedad de vecinos de Puerto Real), se ubica de manera imprecisa en uno de los numerosos caños que jalonan su ribera: “surta y anclada en uno de los caños del término de esta dicha villa”, pudiendo ser también, aunque no se mencione, alguno del entorno del Trocadero;¹ otro, el navío *Nuestra Señora de la Victoria, San Francisco de Paula y Santa Teresa de Jesús*, propiedad del capitán general don Diego de Córdoba Lasso de la Vega, está anclado en los caños de la Carraca, igualmente en el término puertorrealéño, lugar que poco tiempo más tarde habría de acoger el primer arsenal ilustrado español, a partir del año 1717 (Quintero González, 2004); y por último, el navío nombrado *Nuestra Señora de la Asunción, San José y San Antonio* del capitán guipuzcoano Mateo de Laya, que estaba anclado “en los caños de Darillo, término de esta dicha villa, dando carena”.² Esta última localización, por su nomenclatura, podría interpretarse como una zona ubicada en el entorno del actual río Arillo, el cual separaba (y separa) los territorios de Cádiz y de la Isla de León, lugar que nunca fue término de puertorrealéño, por lo que creemos que se trataría de unos caños de similar toponimia, pero ubicados en el territorio de Puerto Real, tal como queda de manifiesto en la documentación que fija su localización.

1 Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC en adelante), Protocolos Notariales de Puerto Real, Legajo 70, f. 99r. 18 de noviembre de 1698.

2 AHPC, Protocolos Notariales de Puerto Real, Legajo 70, ff. 100r. – 103v. 2 de junio de 1675.

Este claro predominio de estos navíos de considerable porte surtos en el Trocadero nos indicaría como en aquellas últimas décadas del siglo XVII era este lugar el que, dentro de las aguas interiores de la bahía gaditana, al menos en el conjunto de zonas portuarias de Puerto Real, servía como principal zona de atracadero para estas embarcaciones.

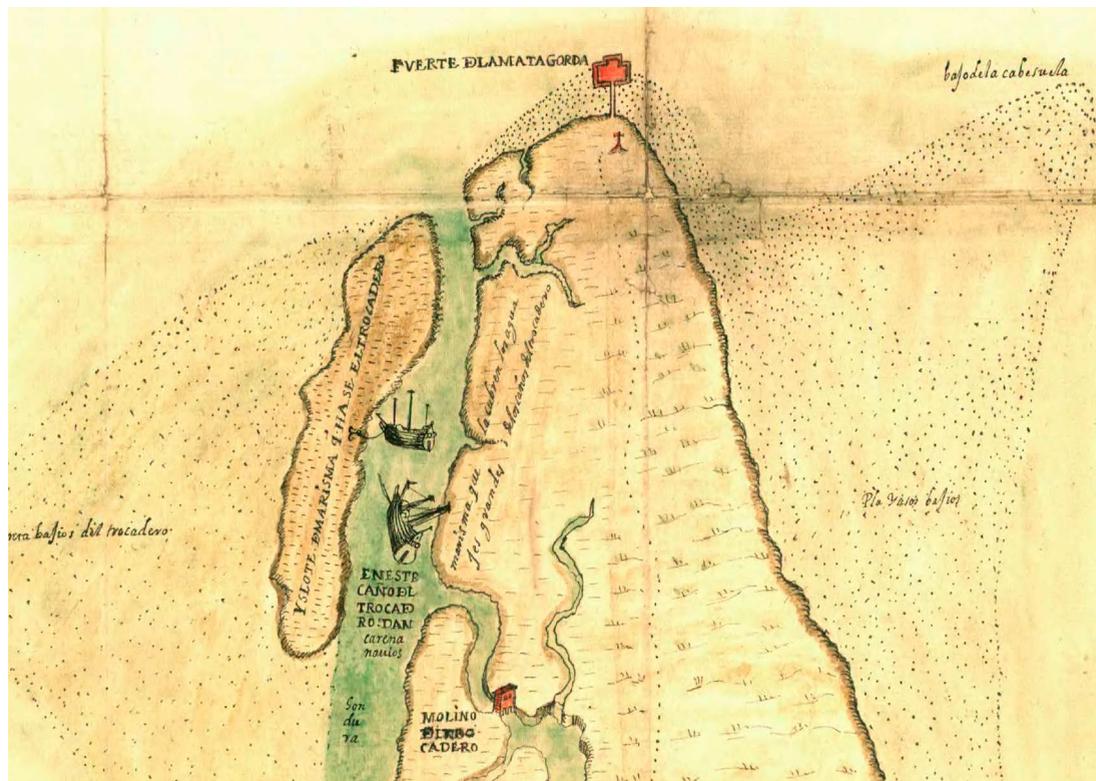


Imagen 1 – Detalle del caño del Trocadero y navíos fondeados en él (plano de Francisco Ximénez de Mendoza titulado *Ésta es la demostración del segundo seno o segunda Bahía de Cádiz a quien llaman la Bahía de Puerto Real*. Año 1668).

3. LOS NAVÍOS

En el bosquejo realizado, y como se puede observar en la tabla que cierra este trabajo, hemos localizado en los protocolos notariales puertorrealeños la venta de un total de doce navíos, de diferentes volúmenes, procedencias y tipología, descritos como mercantes, fragatas o pataches. El porte de éstos, salvo en un caso, el de *La Princesa de los Cielos*, siempre aparece en las escrituras, siendo su capacidad expresada habitualmente en toneladas, salvo en un par de casos que corresponden a barcos de fábrica norte europea, como el que venden los hamburgueses Juan Bubbosin (*sic*) y Juan Diqueman (*sic*) o el vendido por la compañía establecida en Cádiz de Joachin Leseman, en ambos casos se cuantifica su volumen

en “lastres”, término que corresponde a la medida *last*, usual en la zona báltica y que se castellaniza en estas escrituras como *laste* o *lastre*, equivaliendo cada *last* a dos toneladas (Morineau, 1966). Se aprecia así una considerable variedad en el arqueo de estos navíos, que iría desde las apenas 90 toneladas del patache *Nuestra Señora de la Asunción, San José y San Antonio* del vasco Mateo de Laya, o las 100 toneladas de la fragata *Nuestra Señora de la Encarnación y San Antonio de Padua* de los puertorrealeños Borbón, hasta las 500 toneladas que tendría el *La Paz Coronado*, comprado por Miguel de Vergara en 1676, siendo el porte medio de todos ellos de unas 330 toneladas.

En cuanto a su fábrica, la documentación notarial apenas ofrece información sobre ello, aunque observando quienes son sus propietarios y sus lugares procedencia, así como complementado estos datos con referencias que hemos podido encontrar sobre estos barcos en otros estudios y fuentes documentales, podemos concretarla en algunos casos, comprobando como su construcción se realizaría tanto en astilleros españoles del Cantábrico, como en factorías norte europeas y genovesas, tal como precisamos cuando veamos la descripción de cada uno de estos bajeles.

En buena parte de estos navíos hemos podido concretar su vinculación a la Carrera de Indias, formando parte de diferentes flotas, bien antes de las ventas o tras éstas. En algunos casos esta relación se menciona en las propias cartas de compraventa, como en el caso de los navíos que vende Miguel de Vergara en 1679 al gobernador Juan Tomás Miluti que “son los mismos que yo navegué a la provincia y reino de Buenos Aires con licencia de su Majestad”,³ o dos años antes, en 1677, el navío nombrado *Nuestra Señora de la Victoria, San Francisco de Paula y Santa Teresa de Jesús* propiedad del capitán general don Diego de Córdoba Lasso de la Vega, que estando fondeado en La Carraca tenía licencia “para ir el dicho navío por uno de los de la flota del cargo del general don Enrique Enríquez de Guzmán que de próximo se está aprestando para el reino de Tierra Firme en Indias”;⁴ o el vendido en 1675 por el capitán Mateo de Laya, el *Nuestra Señora de la Asunción, San José y San Antonio* que estaba en el momento de su venta “dando carena para ir de registro a las Indias, provincia de Nueva España, por segundo patache de la flota que se despacha a cargo del general don Francisco Martínez de Granada”.⁵

En otros casos, como el de la fragata *Nuestra Señora de la Encarnación y San Antonio de Padua*, construida por la familia puertorrealeña Borbón, a través de otros documentos lo vemos como navío suelto a Nueva España y Cartagena de Indias en el año 1700, o el *Nuestra Señora del Rosario y las Ánimas* del capitán Antonio Enríquez de Barrios, que a través de una escritura de riesgo marítimo aparece realizando viaje a Veracruz en la flota de Gaspar de

3 AHPC, Protocolos notariales de Puerto Real, Legajo 70, f. 47r. 29 de junio de 1679.

4 AHPC, Protocolos notariales de Puerto Real, Legajo 70, f. 23r. 22 de noviembre de 1677.

5 AHPC, Protocolos notariales de Puerto Real, Legajo 70, f. 100r. 2 de junio de 1675.

Velasco en el año 1680, transportando, entre otras mercancías, más de ochocientos quintales de hierro de Vizcaya.

Incluso hemos podido acercarnos a través de fuentes literarias a algunas de las travesías que realizó uno de estos barcos, el genovés *La Princesa de los Cielos*, entre los puertos atlánticos de Lisboa y Cádiz y el mediterráneo de Marsella a lo largo del año 1685, viajes anotados en sus conocidas memorias por el comerciante saboyano Raimundo de Lantery (Bustos Rodríguez, 1983).

A continuación, ofrecemos información detallada de cada uno de estos navíos, ordenados por orden cronológico de sus ventas:

Nuestra Señora de la Asunción, San José y San Antonio⁶

Dentro del conjunto de embarcaciones que aparecen en estas compraventas se trataría de la que tiene un menor arqueo, con un porte de apenas 90 toneladas. Estaba provisto de nueve piezas de artillería.

Su propietario, el capitán guipuzcoano Mateo de Laya, lo había comprado poco antes por escritura otorgada en una notaría de San Sebastián, el 11 de mayo de 1674, al sargento mayor sevillano Juan Pérez Caro (venta realizada por poderes), vendiéndolo el 2 de junio de 1675 en Puerto Real al capitán Juan Meléndez, vecino de Cádiz, por 5.000 pesos de a ocho reales de plata.

En el momento de su venta este navío se encontraba surto en los caños de Darillo (*sic*) de Puerto Real, aprestándose y dando carena ante su pronto viaje a Indias, a la provincia de Nueva España, como segundo patache de la flota que se despachaba a cargo del general don Francisco Martínez de Granada y que zarparía de Cádiz el 7 de julio de ese mismo año, apenas un mes más tarde de realizarse esta venta, con 2.000 toneladas de mercancías y 5.034 quintales de azogue. Durante esta travesía estuvo a cargo del maestro don Julián de la Torre, llegando al puerto de Veracruz el 13 de septiembre.⁷

⁶ AHPC, Protocolos Notariales de Puerto Real, Legajo 70, ff. 100r. – 103v. 2 de junio de 1675.

⁷ Archivo General de Indias (AGI en adelante). Indiferente, 2613. Flota del general D. Francisco Martínez de Granada. Órdenes, cartas, expedientes.

Nuestra Señora del Rosario y las Ánimas

Embarcación de 480 toneladas que estando fondeada en uno de los caños del Trocadero es vendida por el acreditado constructor naval vasco Ignacio de Soroa, vecino de San Sebastián, al capitán don Antonio Enríquez de Barrios, vecino de Madrid, estante por entonces en Puerto Real. La venta la realiza Soroa el 22 de abril del año 1676 a través de un poder otorgado al capitán irundarra Diego de Iparraguirre, vecino de Cádiz, por un total de 25.200 pesos de a ocho reales plata. También veremos a este navío, una vez comprado por Enríquez de Barrios, nombrado como *Nuestra Señora del Rosario, San Nicolás y las Ánimas*.

Por una escritura de riesgo otorgada en Cádiz el 21 de junio del año 1680 por Antonio Enríquez de Barrios junto al capitán Miguel de Aramburu, propietario y maestre respectivamente de esta nao, por la cual ambos reconocen adeudar a los gaditanos don Sebastián Enríquez de Barrios y Alonso de la Rosa un total de 28.284 reales de plata que les habían facilitado para el apresto y despacho de dicho barco, sabemos que en ese año hizo viaje a Veracruz con la flota de Gaspar de Velasco, llevando, entre otros portes, 820 quintales de hierro vizcaíno, regresando a fines del año siguiente al puerto de Cádiz.⁸

Santa María

Navío de 235 “lastres” de porte (unas 470 toneladas) surto en el caño del Trocadero que es vendido por el capitán Juan Bubbosin (*sic*) y Juan Diqueman (*sic*), vecinos de la ciudad de Hamburgo y estantes en Puerto Real, al capitán Miguel de Vergara, vecino de Sevilla, el 1 de julio del año 1676, por un importe total de 20.300 pesos de a ocho reales de plata cada uno que el comprador paga en oro al contado. En aquellos meses el capitán Vergara se hallaba organizando un convoy que habría de partir en 1677 hacia el Río de la Plata para conducir infantería,⁹ siendo esta necesidad la que impulsa la compra algunas embarcaciones mercantes estantes en la bahía gaditana para integrarlo, entre ellas este navío hamburgués, así como el siguiente que anotamos, *La Paz Coronado*, comprado el mismo día y en el mismo lugar por Vergara. Su nuevo dueño tras la compra le cambió el nombre por el de *San Ignacio y San Francisco Javier*, siendo el mismo que, como veremos más adelante, se integró como patache en la referida flota que partió a Buenos Aires.

8 Archivo particular de la familia De la Rosa.

9 AGI. Contratación, Legajo 3190. Papeles de armada, exp. 1.- El capitán Miguel de Vergara fue en 1677 a conducir infantería a Buenos Aires con seis navíos, que regresaron a su mando en 1679.

La Paz Coronado

Se trata del navío de mayor porte de todos los que componen este estudio, con un volumen de 250 “lastres”, es decir, unas 500 toneladas. Se encontraba anclado en uno de los caños del Trocadero y es vendido el 1 de julio del año 1676 por la compañía de Joachin Leseman, vecino de Cádiz (y evidente origen extranjero), al capitán sevillano Miguel de Vergara por 27.000 pesos de a ocho reales de plata cada uno, pagados en oro, siendo dentro del conjunto de embarcaciones que aparecen en estas compraventas el que se vende por un mayor valor. Como ya hemos mencionado con el anterior navío, el comprador en aquel momento estaría organizando la flota con la cual habría de emprender viaje a Buenos Aires, de ahí la necesidad de navíos mercantes para formar parte de ella.¹⁰

El Caballo Marino

Navío inglés de 200 toneladas atracado en el caño del Trocadero. Es vendido el 16 de julio del año 1676 por su propietario, el capitán inglés Joan Henzey (*sic*), vecino de la ciudad de Londres y que residía en la villa Puerto Real, al capitán Domingo de Setién, vecino de Sevilla, aunque quien interviene en la compraventa en nombre del comprador y realiza el pago es el capitán gaditano Jácome Rodríguez. El importe total de su venta fue de 8.800 pesos de a ocho reales plata cada uno.

Nuestra Señora de la Victoria, San Francisco de Paula y Santa Teresa de Jesús

En el momento de su venta este navío estaba surto en los caños de La Carraca, término de Puerto Real y contaba con licencia para formar parte de la flota que se aprestaba para Tierra Firme a cargo del general don Enrique Enríquez de Guzmán.

Es vendido el 22 de noviembre de 1677 por su propietario, el capitán general don Diego de Córdoba Lasso de la Vega, caballero de la orden de Alcántara, vecino de la ciudad de Málaga y residente en la de Sevilla (futuro marqués del Vado del Maestre), al capitán don Francisco de Pineda y Salinas, por la suma de 24.000 pesos de a ocho reales plata. Ni comprador ni vendedor están presentes en la operación efectuada en Puerto Real, actuando por el vendedor el gaditano Juan de Iturriaca y por el comprador el también vecino de Cádiz, Francisco de Medina y Saavedra.

En la compraventa no se indica el tonelaje del navío, pero por el alto precio que se paga por él debe de ser de un porte considerable, superior a las 400 toneladas, de hecho, por su

¹⁰ *Ídem.*

nombre y volumen coincide con el mercante nombrado *Nuestra Señora de la Victoria*, de 488 toneladas, que al mando del maestre don Juan Fernández de Ulloa forma parte de la citada flota de Tierra Firme que al mando de general don Enrique Enríquez de Guzmán zarpa el 14 de julio de 1678 de Sanlúcar de Barrameda y regresa a Cádiz en agosto de 1679.

San Ignacio y San Francisco Javier

Es uno de los dos navíos que el 29 de junio del año 1679 vende el capitán Miguel de Vergara, vecino de Sevilla, al capitán y gobernador Juan Tomás Miluti, también vecino de Sevilla, aunque de origen dalmata. El precio pagado por este barco de 372 toneladas que estaba anclado en uno de los caños del Trocadero es de 18.000 pesos de a ocho reales de plata cada uno. El acto de venta se realiza a bordo de la otra embarcación objeto de esta transacción, el *Nuestra Señora del Rosario y las Ánimas*. En palabras del capitán Vergara, estos dos navíos “son los mismos que yo navegué a la provincia y reino de Buenos Aires con licencia de su Majestad y vine en ellos del dicho reino este presente año de la fecha”. Como ya hemos referido, el capitán Vergara en 1677 partió con una flota de seis navíos a Buenos Aires con el objeto de llevar tropas de infantería y posiblemente con la contraprestación de poder transportar mercadería, como ya hizo en el año 1668.¹¹ En el testamento otorgado por el donostiarra Jerónimo Leyza Verastegui, vemos como a comienzos del mes de octubre del año 1678 estaban en el Río de la Plata, fondeados en el puerto de Buenos Aires, aprestándose para iniciar el tornaviaje a Cádiz, carta de última voluntad que Leyza otorgada a bordo de este navío: “embarcado con licencia de su Majestad en la nao nombrada San Francisco Javier, del cargo del capitán Miguel de Vergara, navegando por el Río de la Plata, en el puerto de Buenos Aires, para la vuelta a los reinos de España” (Garmendia Arruebarrena, 1996: 634), llegando de nuevo a Cádiz a comienzos del año 1679. Es por ello que Vergara, poco después de su vuelta y teniendo estos navíos de su propiedad fondeados en Puerto Real una vez acabado su servicio, procediera a venderlos.

Muy probablemente y por los datos que proporciona Torre Revello, este navío sea el mismo de fábrica hamburguesa que compró Vergara en el Trocadero en el 1 de julio de 1676 al capitán Juan Bubbosin (*sic*) y Juan Diqueman (*sic*), mudando su nombre tras la transacción de *Santa María* a éste de clara referencia jesuítica. Tal como apunta el referido autor, este *San Ignacio y San Francisco Javier* (denominado como pingüe) “...servía de patache al anterior (*Nuestra Señora del Rosario y las Ánimas*). Administrador Bernardo de Peña, hacia de capitán su propietario, Miguel de Vergara. Era de fabricación hamburguesa...” (Torre

11 Ya en el año 1668 Miguel de Vergara obtuvo autorización real para arribar a Buenos Aires con soldados y pasajeros a cambio de que se le permitiese introducir mercaderías hasta el Perú. Parte de las mercancías que llevó llegaron hasta Jujuy para luego ser remitidas a Potosí (Frías, Susana R.: “Presencia navarra en Buenos Aires: 1580-1713”, en *Príncipe de Viana. Anejo*. N.º 13, 1991, p. 73).

Revello, 1963: 539). Este navío llevó de retorno a la bahía gaditana 6.500 cueros y dinero, así como de pasajeros a varios de los tripulantes de los navíos perdidos de Miguel Gómez de Rivera y cuatro presos extranjeros.¹²

El *San Ignacio* y *San Francisco Javier* seguiría vinculado a la Carrera de Indias algunos años más, siendo uno de los mercantes que, con registro para Santo Domingo, formó parte de la flota de Nueva España que partió desde el río Guadalquivir el 4 de marzo del año 1683 al mando del general don Diego Fernández de Zaldívar.

Nuestra Señora del Rosario y las Ánimas¹³

Navío surto en el Trocadero, de 464 toneladas. Lo vende el capitán Miguel de Vergara junto al anterior, el *San Ignacio* y *San Francisco Javier*, el 29 de junio de 1679, al gobernador Juan Tomás Miluti por 18.000 pesos de a ocho reales de plata cada uno. La escritura de compraventa se realiza a bordo. Igualmente, como el precedente, este barco formó parte de la flota que al mando de Vergara partió el 20 de enero de 1677 a Buenos Aires para llevar tropas, pasajeros y mercancías, regresando en 1679.

Siguiendo de nuevo los apuntes de Torre Revello, el *Nuestra Señora del Rosario y las Ánimas* era igualmente de fabricación extranjera (como el anterior vendido por Vergara) y llevó en este viaje al Río de la Plata como maestre a Pedro de Egusquiza, siendo despachado de Cádiz (junto al referido *San Ignacio* y *San Francisco Javier* y otros cuatro navíos) el 20 de enero de 1677. Arribaron a Buenos Aires el 12 de mayo del mismo año:

“era navío de fabricación extranjera. Retornó 14.000 cueros y dinero. Llevó como pasajero al jurista Pedro Frasso, algunos soldados licenciados del fuerte, tripulantes de los navíos perdidos propiedad de Miguel Gómez de Rivero y cuatro flamencos bajo partida de registro para ser entregados a la Contratación por residir en Indias sin licencia. Arribó a Sevilla por mayo de 1679” (Torre Revello, 1963: 539).

Siendo ya propiedad de Juan Tomás Miluti volvió a realizar, apenas meses más tarde, la ruta al Río de la Plata, llevando ahora por maestre a Mateo Aiora y siendo señalado con un porte de 461 ½ toneladas. Salió de Cádiz el 6 de octubre de 1680 y regresó a Sevilla el 11 de octubre de 1683.

12 AGI, Contratación, Legajo 1698, Sevilla, sección III.

13 Pese a tener igual nombre que el vendido en abril del año 1676 y similar tonelaje, se trata de dos navíos diferentes. Éste de fábrica cantábrica, en alguno de los astilleros de Soroa, mientras que el vendido en 1679 aparece en las fuentes como de fábrica extranejera (Torre Revello, José: “Los navíos de registro en el Río de la Plata (1505-1700)”, en *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*. N.º XXXIV, sección segunda, 1963, p. 539).

San Juan Evangelista

Navío holandés de 160 toneladas, anclado en uno de los caños del Trocadero, “con su artillería, aparejos y pertrechos”. Es vendido el 22 de agosto de 1684 por su dueño y maestre, el capitán neerlandés Adrian Jodenar (*sic*), vecino de la ciudad de Rotterdam y residente por entonces en Puerto Real, por 9.200 pesos de a ocho reales de moneda de plata en oro al sargento mayor don Rodrigo Suárez de Rivera, vecino de Cádiz.

El General Tronpo (sic)¹⁴

Navío holandés de 300 toneladas surto en uno de los caños del Trocadero “con su artillería, aparejos y pertrechos que consta del inventario que le tengo entregado”. Es vendido el 24 de agosto de 1684 por su dueño y maestre, el capitán holandés Adrian Dupon (*sic*), que residía en Puerto Real, por 9.500 pesos de a ocho reales de moneda de plata en oro al capitán don Ignacio Pérez Caro, vecino y natural de la ciudad de Sevilla.¹⁵

La Princesa de los Cielos¹⁶

Navío de fábrica genovesa “anclado de Puntales a dentro, junto al caño del Trocadero, término de esta dicha villa”. En la documentación no se menciona su tonelaje, sí que estaba artillado y que se vendía con todos sus aparejos y pertrechos “y con todo el bastimento que se hallare dentro del dicho navío”. El vendedor y dueño de la nao es el capitán genovés Nicolás Tiesie (*sic*) vecino de la villa de Arenzano en Génova, quien lo vende en el año 1685 al capitán francés Honorato Fogassa, vecino de la villa portuaria francesa de La Ciotat, en Provenza, por la suma de 2.400 doblones en oro de a cuatro pesos de ocho reales de moneda de plata cada peso, “y cien doblones más que se me han de dar a mí el otorgante, y con ellos tengo de quedar excluido y apartado del derecho que tengo a ser capitán del dicho navío, como se acostumbra”.¹⁷

14 El nombre de este navío aparece en la documentación castellanizado como Tronpo, cuando en realidad sería Tromp en honor de Maarten Harpertszoon Tromp, almirante de la marina holandesa que derrotó en el año 1639 a una gran flota española que se dirigía a Flandes en la conocida Batalla de las Dunas.

15 Don Ignacio Pérez Caro sería pariente del otro Pérez Caro que interviene en estas compraventas, en concreto del sargento mayor sevillano Juan Pérez Caro, quien vendió en 1674 el navío *Nuestra Señora la Asunción, San José y San Antonio* en San Sebastián (por poderes) al capitán guipuzcoano Mateo de la Haya, quien a su vez lo vende en el Trocadero en 1675 al capitán Juan Meléndez, vecino de Cádiz.

16 No habría que confundir este navío genovés nombrado *La Princesa de los Cielos* con el también genovés *Gran Princesa de los Cielos*, algo posterior en el tiempo, construido igualmente en astilleros genoveses en el año 1719 y que sería comprado igualmente en Cádiz en agosto de 1720, ante la necesidad de navíos de guerra, cuando se encontraba al mando del capitán don Gerónimo Onetto, poniéndose entonces bajo la advocación de *Nuestra Señora de Loreto*.

17 AHPC, Protocolos notariales de Puerto Real, Legajo 72, f. 584r. 23 de abril de 1695.

En esta transacción resulta interesante mencionar quienes intervienen como testigos, tanto Bartolomé Lantery, hermano del comerciante natural de Niza establecido en Cádiz Raimundo de Lantery, autor de unas conocidas memorias,¹⁸ como el célebre almirante de la Armada de Flandes, Honorato Bonifacio Papachino, vecino de Puerto Real e íntimo amigo y pariente de la familia Lantery (Izco Reina, 2016: 73-75), ambos paisanos del capitán Honorato Fogassa y miembros destacados de la colonia saboyana establecida en la Bahía de Cádiz en aquellos años.

Precisamente Raimundo de Lantery en sus memorias, cuando se refiere al año 1685 y a las desgracias y malos negocios que tuvo en ese año, ofrece datos sobre este navío y el capitán Fogassa (a quien nombra como Antonio en vez de Honorato), ya que en él embarcó a su familia rumbo a su patria ante la imposibilidad de sustentarlos en Cádiz, tal como narra y transcribimos textualmente por su interés:

“Con que empecé a hacer mi cuenta: que era mejor retirarme a mi patria, antes que se me acabara el poco que me quedaba. Con que empecé a discutirlo con mi esposa, que vino en ello. Y me ayudó en este dictamen mi hermano Bartolomé que a la sazón vino de Lisboa con la nao “La Princesa de los Cielos”, de que era capitán Antonio Fogassa, francés de la Ciotat que llaman, muy cerca de Marsella, de la banda de levante, quien pocos meses antes vino de Lisboa, con designio fijo de comprarla en esta bahía, adonde estaba dicha nao con bandera genovesa de la fábrica nueva de un gran maestro que había en Génova en aquel tiempo, que era el que fabricó “San Juan Bautista” y el tal navío del sobrino de Juan Agustín Germán, tan hermosos. Y era muy nuevo, de muy pocos años y gran velero. Me acuerdo trajo crédito para comprarlo sobre Bonfigli y Galanduchi, que entonces vivía en aquellas casas grandes frente a San Agustín que son de la sobrina de los padres Allones (...) Y volviendo a nuestro capitán Fogassa. Así que supo de mi hermano el designio que tenía de enviar mi familia de la Patria, vino a verme, ofreciéndome su nao y personas sin interés alguno, con mucha galantería, que, aunque en mi casa había discurrido esto con mi familia, no era intento de enviarla tan presto. Con que habiendo entendido mi hermano la galantería del dicho capitán Fogassa, atizó el fuego y me hizo resolver, tanto por ser un capitán tan honrado y conocido, buena nao de mi gusto y toda a mi disposición; luego, que mi hermano iba con ellos, que era lo mismo que yo, porque yo no me podía ir tan presto, porque tenía muchas

18 Bartolomé Lantery es hermano del reconocido comerciante saboyano establecido en Cádiz Raimundo de Lantery. Manuel Bustos Rodríguez, autor del estudio preliminar y la edición de las conocidas memorias escritas por Raimundo de Lantery indica que Bartolomé estaría en casa de su hermano Raimundo al menos en dos ocasiones, tal como menciona en sus memorias referidas a los años 1682 y 1685. Esta última fecha coincidiría además con su participación en esta transacción del navío *La Princesa de los Cielos*. Además, Busto afirma que Bartolomé Lantery fue un influyente personaje, textualmente dice: “Bartolomé, hermano de Lantery, tiene el título de conde, además de ser ministro del duque de Saboya y secretario del príncipe de Carignan, sin que todo ello le impida dedicarse a los negocios...” (Bustos Rodríguez, Manuel: *Un comerciante saboyano en el Cádiz de Carlos II (Las memorias de Raimundo de Lantery. (1673-1700)*. Ediciones Caja de Ahorros de Cádiz. Serie Fuentes Documentales N.º 3. Cádiz, 1983, pp. 17 y 27).

dependencias que ajustar y en particular las que estaban aún en Indias. Luego se me vino a ofrecer un paisano, gran marinero, que navegaba con mi pariente Papachín, cuyo hermano era su contraestre; quien se llamaba Carlos Escalier, natural de Villafranca de Niza, que deseaba ir a ver a los suyos a la Patria. Con que todas estas razones juntas, me obligaron a resolverme. Y el día de San Andrés, 30 de noviembre de ese mismo año de 85 los puse a bordo a todos, que consistían en siete personas, que eran: mi esposa doña Jerónima, mis dos hijos Antonio y Bernardo, mi hija Clara; mi hermano, un sobrino mío que tenía en casa llamado Bernardo Farando y dicho Carlos Escalier (...) yo estuve a bordo con mi dicha familia, hasta que la nao levó. Y fui con ellos hasta las Puercas, que andando ya velejaba (...) auguré que habían de tener muy breve viaje, en medio de entrar en el rigor del invierno. Con que no me engañé en nada, según las noticias que tuve después desde Marsella, a donde desembarcaron. Y de ahí se fueron por tierra a Niza, mi patria...” (Bustos Rodríguez, 1983: 217-218).

Por tanto, a partir de la narración de Lantery sabemos que *La Princesa de los Cielos* era un navío de excelente fábrica, de pocos años y gran velero y que el capitán Fogassa, su comprador, vino aquel verano expresamente desde Lisboa para comprarlo, atraído por las bondades de esta nao, la cual además, después de haber navegado a Lisboa y regresar de nuevo a la bahía gaditana, partió a fines del mes de noviembre de ese mismo año desde Cádiz hasta Marsella, llevando a bordo a la familia de Raimundo de Lantery, tras el gentil ofrecimiento que le hizo Fogassa al comerciante saboyano.

Nuestra Señora de la Encarnación y San Antonio de Padua

Es la única embarcación que pertenece a vecinos de Puerto Real. Se trata de una fragata de 100 toneladas que estaba anclada en uno de los caños de la costa puertorrealeña, sin especificar la documentación en cuál. Se vende “con sus palos, vergas, velas, cables, artillería, pedreros y escopetas y todo lo demás que le pertenece”. Sería el capitán puertorrealeño don Antonio Borbón, ingeniero mayor de su Majestad, quien encargó su fábrica, antes del año 1697, la cual quedó inconclusa a su muerte, heredando “el casco de la fragata por partición de bienes de su padre y marido”, uno de sus hijos, don José Borbón, y su viuda, doña Rosa Catalina del Valle, igualmente vecinos de esta villa, quienes tras concluir su construcción, el 18 de noviembre de 1698 lo venden al vecino de Cádiz y familiar del Santo Oficio don Nicolás de Mérida Guerrero, por 6.000 pesos escudos de a quince reales vellón.

Interviene en la transacción en nombre del comprador el reconocido capitán del mar y guerra don Bartolomé Antonio Garrote, por entonces vecino de Sevilla, hermano del también célebre don Francisco Antonio Garrote, uno de los principales tratadistas en construcción naval y almirante de flotas, igualmente vinculado a Puerto Real, localidad en la cual estaba

avercindado al menos desde comienzos del siglo XVIII y donde falleció, recibiendo sepultura en el templo del convento de Mínimos de San Francisco de Paula en el verano del año 1705 (Izco Reina, 2016: 75-76).

Esta fragata poco después debió de pasar a propiedad del referido Bartolomé Garrote, pues sabemos que siendo suya la comandada cuando pasó con ella al reino de Nueva España (González Vales, 1990: 46), estando también en la isla de Cuba y en Cartagena de Indias (García del Pino, 2001: 233). Concretamente en el año 1700 aparece como uno de los navíos sueltos que navegaron desde Cádiz a Cartagena de Indias, mandada por Garrote.¹⁹

4. LOS AGENTES DEL INTERCAMBIO. VENDEDORES Y COMPRADORES DE NAVÍOS.

4.1. VENDEDORES

Vecindad y naturaleza de los vendedores

En cuanto a los vendedores de estos doce navíos hay que destacar en primer lugar, como era de esperar, su variada procedencia. Ya en este último cuarto del siglo XVII la ciudad de Cádiz y las poblaciones portuarias de su bahía no solo se habían convertido en un importante enclave de atracción de inmigrantes venidos tanto del entorno andaluz como de otras regiones de la monarquía hispana y de otros territorios europeos, merced a su estratégica posición dentro de los circuitos comerciales atlánticos, en especial en la Carrera de Indias, sino que en sus fondeaderos recalaban navíos mercantes de la más variada procedencia cuyas tripulaciones habitualmente permanecían en estas localidades y sus puertos durante prolongados periodos de tiempo, mientras realizaban sus actividades comerciales y se preparaban para el tornaviaje a sus puertos de origen.

De este modo podemos ver cómo solo dos de estas embarcaciones vendidas en las escribanías puertorrealeñas pertenecían a personas avercindadas en la bahía gaditana, y aun así ambos de un claro origen foráneo: el de la vecina de Puerto Real doña Rosa Catalina del Valle y su hijo don José Borbón (familia como veremos más adelante de origen genovés, naturales de San Remo), y el del vecino de Cádiz Joachin Leseman, de evidente procedencia norte europea, quien lo vende en nombre de su compañía; otros tres navíos son de vecinos de algún puerto andaluz: el vendido por el sevillano y vecino de Málaga don Diego Fernández de Córdoba y Lasso de la Vega, y los dos del capitán navarro avercindado en Sevilla Miguel de Vergara; otros dos de capitanes vascos, los de Mateo de Laya y el del constructor naval Ignacio de Soroa, y el resto, casi la mitad, propios de individuos procedentes de diversas

19 AGI. Contratación, Legajo 1636. Registros de idas a Cartagena.

ciudades portuarias europeas: hamburgueses (Juan Bubbosin y Juan Diqueman), ingleses²⁰ (el capitán londinense Joan Henzey), holandeses (Adrian Jodenar, vecino de Rotterdam y Adrian Dupon) y genoveses (Nicolás Tiesie, de Arenzano), todos estantes o residentes en la localidad de Puerto Real en el momento de realizarse las compraventas, o bien, en un par de casos, serán sus apoderados los que estén en esta villa, lugar donde están anclados los navíos que compran, de ahí que se formalicen éstas ante escribanos públicos de ella, bien concurriendo las partes a la escribanía, o en ocasiones incluso trasladándose el escribano, junto al comprador, vendedor y testigos, a bordo del navío objeto de la venta, donde se formaliza la escritura.

Vendedores (por orden cronológico de las ventas):

Mateo de Laya

Capitán vasco, vecino de Pasajes, en Guipúzcoa, donde nacería en torno al año 1630. En el momento de la venta de su navío *Nuestra Señora de la Asunción, San José y San Antonio*, el 2 de junio del año 1675, está presente en Puerto Real, preparando su partida para hacer viaje a las costas de Mesina en servicio de su Majestad como capitán de mar y guerra del galeón nombrado *Nuestra Señora del Rosario*, uno de los seis de la Armada Real del Mar Océano que habrían de incorporarse en la referida Real Armada para sofocar la Revuelta de Mesina. Su extraordinaria biografía es bien conocida, sobre todo a partir del discurso leído por Cesáreo Fernández Duro con motivo de su ingreso en la Real Academia de la Historia, en el año 1881, que tuvo como protagonista a este capitán (Fernández Duro, 1881: 649-668), con lo cual solo daremos en estas páginas unos breves apuntes.

Mateo de Laya quedó huérfano a la edad de nueve años, cuando su padre, Bartolomé de Laya, que servía al lado de Oquendo en la batalla naval de las Dunas (1639), fue destrozado por una bala de cañón. Sin recursos, a los doce años buscó amparo en los buques de la Armada, sentando en 1642 plaza de paje a bordo del galeón *Santísima Trinidad*, por entonces almiranta de la Armada Real del Océano y que se encontraba precisamente en Pasajes. Durante una década sirvió en diferentes navíos, ascendiendo hasta el grado de contramaestre, sirviendo bajo las órdenes, entre otros, del general Francisco Díaz Pimienta.

²⁰ La presencia británica en la bahía gaditana se vio afectada a lo largo del siglo XVII por las fluctuantes relaciones hispano-inglesas. Para el periodo que nos afecta en este estudio, en 1655, tras el ataque inglés a Jamaica se produjo una ruptura y la prohibición del comercio con las Islas Británicas por la pragmática de 8 de abril del año 1656, situación que perdurará algo más de una década, no siendo hasta el año 1667 cuando se firmara la paz con la Corona británica, rubricándose un tratado que aseguraba la posición ventajosa para el comercio inglés y consolidaba los privilegios adquiridos por la nación inglesa, favoreciendo así el incremento de su comercio hasta el comienzo de la Guerra de Sucesión, en 1702 (Carrasco González, María Guadalupe: "La colonia británica en Cádiz entre 1650 y 1720", en *Disidencia y exilios en la España moderna: actas de la IV Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna*. Vol. 1, 1997, p. 332).

Llegó a estar prisionero en La Rochele durante seis meses (1652) tras ser apresado por los franceses. Una vez liberado mostró su destreza en el combate, siendo nombrado teniente en 1653, algo que parecía irrealizable en un momento en que para ser oficial era menester contar con una buena posición social e instrucción científica.

Desde entonces y hasta el año 1660 practicó el curso como capitán de diferentes fragatas, participando en numerosos combates y realizando varias presas, ganándose una extraordinaria reputación que le valió para que la Compañía de Provisión de esclavos negros a las Indias le ofreciera el mando de uno de sus buques en 1663 con el que durante tres años se dedicó al transporte de esclavos a los puertos de Veracruz y Cartagena de Indias. Luego, entre 1666 y 1668 se dedicó a convoyar galeones de la Carrera de Indias.

Sería en aquel momento, a su regreso a la península, cuando construyó una fragata de su propiedad, en 1669, con la que se dedicó a comerciar con América, al tiempo que conducía despachos oficiales, fragata que le sería embargada por la Armada ante la necesidad de navíos. Ascendió a capitán de mar y guerra y recibió el mando en 1675 (justo el año en el cual lo vemos vendiendo su navío *Nuestra Señora de la Asunción, San José y San Antonio* en Puerto Real) del *Nuestra Señora del Rosario*, de cincuenta cañones y trescientos hombres de dotación, con el cual desempeñó notables acciones en diferentes escenarios bélicos. Tanto estos hechos como otros llevados a cabo en diferentes navíos de la Real Armada, le llevarían al final de sus días a ocupar relevantes cargos: en 1683 ascendió a almirante de la Mar Oceana, mismo año en el cual fue nombrado caballero de la Orden de Santiago. En 1688 fue designado almirante general efectivo y recibió el mando de la Armada del Océano y en 1692, poco tiempo antes de su muerte, cuando ya contaba con sesenta y dos años de edad y cincuenta de servicio, fue llamado a ocupar un puesto de consejero en el Supremo de la Guerra y Junta de la Armada.

No se sabe con exactitud la fecha de su muerte, que sería con anterioridad a la fecha del testamento realizado por su esposa, María Martín de Aramburu, el 5 de octubre de 1693, en el que declaraba ser viuda. Su hijo mayor, llamado igual que él, Mateo, llegó a ser almirante y caballero de Santiago, aunque el devenir de la familia fue ciertamente trágico en breves años, tal como nos indica Raimundo de Lantery en sus memorias, falleciendo en poco tiempo tanto Mateo de Laya padre como tres de sus hijos, entre ellos éste homónimo.²¹

21 Refiriéndose al año 1700 Raimundo de Lantery escribe: “Por este tiempo vinieron noticias cómo los escoceses habían vuelto con mayores fuerzas a poblar otra vez en el Andariel; con que mandó el Rey que se previniesen diez naos de guerra de la Armada para ir allá a echarlos (...) siendo cabo de ellos el Almirante General don Pedro Navarrete, y por su Almirante don Mateo de Laya, el mozo que llamábamos (...) se vinieron a Cartagena, adonde se murieron muchos. Y entre ellos el dicho almirante don Mateo de Laya, mozo de grandes prendas, con que feneció la casa de Laya en breves años. Y todos murieron en servicio del Rey en la Armada, padre y tres hijos, todos de gran valor...” (Bustos Rodríguez, Manuel: *Un comerciante Saboyano en el Cádiz de Carlos II (Las memorias de Raimundo de Lantery. 1673-100)*. Caja de Ahorros de Cádiz. Serie fuentes documentales, N.º 3. Cádiz, 1983, p. 351-352).



Imagen 2 – Retrato del capitán Mateo de Laya. Museo Naval (Madrid). Siglo XVII. Autor desconocido.

Ignacio de Soroa

El 22 de abril del año 1676 vende, a través del poder que otorga a su paisano el capitán Diego de Iparraguirre, el navío de 480 toneladas nombrado *Nuestra Señora del Rosario y las Ánimas*, en el caño del Trocadero.

La biografía de Ignacio de Soroa es bien conocida ya que fue considerado en su tiempo como uno de los mejores constructores navales del Cantábrico. Esta valía profesional le llevó a ser comisionado por la Corona para ir a las Provincias Unidas con el objetivo de inspeccionar y valorar algunos navíos que se habían puesto en venta, aprovechando su estancia para inspeccionar sus astilleros, en aquellos momentos los más afamados entre las potencias marítimas. Por su buen hacer fue compensado con el título de capitán y maestro mayor de los partidos de Cantabria, fábricas, adobíos y aprestos, en agosto de 1672, y algunos años más tarde, en 1687, con el hábito de caballero de Santiago.

Su carrera profesional se desarrolló por completo en los puertos de Guipúzcoa, concretamente en los astilleros de Pasajes y la cuenca del Oria, lugar donde tenía en propiedad los de Mapil y Urdazaga (o Urdayaga), en la jurisdicción de Usúrbil, su localidad natal, donde nació en 1635, hijo del también constructor naval Joanes de Soroa.

Se especializó en galeones de gran tonelaje, siendo el constructor naval que mayor número de barcos de gran porte fabricó entre los años 1662 y 1686 y uno de los constructores vascos con una de las nóminas navales más amplia del Seiscientos. Los galeones fabricados por Soroa tuvieron como principal destino tanto las Armadas del Mar Océano como la Carrera de Indias, siendo sus principales compradores personas vinculadas al comercio con las Indias y la Corona, tanto de la esfera pública como privada. Falleció el 6 de agosto de 1689.²²

Juan Bubbosin (*sic*)

Capitán de navío vecino de la ciudad de Hamburgo y estante en Puerto Real. Copropietario junto a Juan Diqueman (*sic*) del navío mercante de 235 “lastres” (unas 470 toneladas) de fábrica hamburguesa *Santa María*, el cual venden al capitán Miguel de Vergara por 20.300 pesos de a ocho reales de plata cada uno (pagados en oro), el 1 de julio de 1676.

Juan Diqueman (*sic*)

Vecino de la ciudad de Hamburgo y copropietario del referido navío hamburgués *Santa María*, junto al citado Juan Bubbosin (*sic*).

Joachin Leseman (*sic*):

Hombre de negocios posiblemente neerlandés, vecindado en Cádiz donde representaba a la casa comercial Leseman y Compañía, establecida en esta ciudad, y propietarios del navío *La Paz Coronado*, de fábrica norte europea y con un porte de 250 “lastres” (unas 500 toneladas), vendido el 1 de julio de 1676 al capitán Miguel de Vergara por 27.000 pesos de a ocho reales de plata cada uno, pagados en oro.

22 Elia Itzultzaile automatikoa. *Soroa, Ignacio de*. Enciclopedia Auñamendi (en línea), 2025. (Fecha de consulta: 03 de febrero de 2025). Disponible en: <https://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/es/soroa-ignacio-de/ar-109616/>

Joan Henzey (*sic*)

Capitán inglés, vecino de Londres, estante en Puerto Real en el momento de la venta de su navío nombrado *El Caballo Marino*, de porte de 200 toneladas, el 16 de julio de 1676, al capitán Domingo de Setién, vecino de Sevilla, por 8.800 pesos de a ocho reales plata cada uno.

Diego Fernández de Córdoba Lasso de la Vega Martínez de Francia y Almonte

Es el propietario y vendedor, el 22 de noviembre del año 1677, del navío mercante nombrado *Nuestra Señora de la Victoria, San Francisco de Paula y Santa Teresa de Jesús*, de casi 500 toneladas, que estaba surto en uno de los caños de La Carraca aprestándose para iniciar viaje a Indias dentro de la flota a Tierra Firme al cargo del general don Enrique Enríquez de Guzmán. Lo vende por 24.000 pesos de a ocho reales plata, el 22 de noviembre de 1677, al capitán don Francisco de Pineda y Salinas.

Por su trascendencia militar y política en la España de fines del siglo XVII la biografía de don Diego Fernández de Córdoba es bien conocida: Nacido en Sevilla en el año 1629, comenzó a servir como soldado de la Armada de la Guarda en 1675, posteriormente como capitán de infantería de una de las compañías del Tercio de la misma, aunque solo sería por un año, ya que en 1677 recibió la patente de capitán de mar y guerra, y poco después la de gobernador del Tercio de dicha marina; en 1678 fue nombrado general de la flota de Nueva España y un año después de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. Durante sus diecisiete años de servicio en las flotas y armadas de la Carrera de Indias (entre 1675 y 1691), realizó la navegación trasatlántica como general en cuatro ocasiones (Pajuelo Moreno, 2019: 157). Señalar igualmente que era caballero de la Orden de Alcántara.²³ Formó parte del Consejo de Guerra de Carlos II, quien en el año 1693 le concedería el título nobiliario de marqués del Vado del Maestre.²⁴ En ese mismo año fue nombrado gobernador de La Habana por cinco años, con un sueldo anual de 14.000 escudos de plata (Pajuelo Moreno, 2019: 156).

Contrajo matrimonio con Águeda de Ventimiglia y Arias del Castillo, señora del mayorazgo del Castillo, en Málaga, de la ilustre familia y Casa de Ventimiglia, virreyes de Sicilia, marqueses de Irache, condes de Geraci, Ischia Mayor, de Montesarchio, de Termini, de Cefalú, de Sciacca, de Serracapriola, de Magliano, de Roccella y cuyos orígenes entroncaban con Carlomagno, matrimonio que tendría hasta once hijos. Diego Fernández de Córdoba falleció en la ciudad de Málaga, donde estaba avecindado, en el año 1697.

²³ Archivo Histórico Nacional (AHN en adelante), Consejo de Órdenes. Caballeros de la Orden Militar de Alcántara, Exp. 373.

²⁴ AHN, Consejos, 1. 2752, c. 1683, n. 60.

Miguel de Vergara

Al capitán navarro y vecino de Sevilla Miguel de Vergara, lo veremos actuar en los años 1676 y 1679 tanto vendiendo como comprando hasta un total de cuatro navíos en el Trocadero. El 1 de julio de 1676 adquiere el *Santa María* y el *La Paz Coronado*, ambos de fábrica norte europea. El primero de ellos comprado a los hamburgueses Juan Bubbosin (*sic*) y Juan Diqueman (*sic*), mientras que el segundo lo obtiene de la compañía establecida en Cádiz de Joachin Leseman (*sic*), por un montante total ambos de 47.300 pesos de a ocho reales de plata cada uno, pagados en oro. Navíos que, como ya hemos visto, incluirá en la flota que conducirá a Buenos Aires en 1677. Tras el tornaviaje, y surtos algunos de estos barcos en el Trocadero, procederá a vender dos de ellos al gobernador don Juan Tomás Miluti, vecino de Sevilla, el 29 de junio de 1679, posiblemente los dos que compró antes de partir, ahora nombrados *Nuestra Señora del Rosario* y *las Ánimas*, y el *San Ignacio* y *San Francisco Javier*, ambos por 36.000 pesos de a ocho reales de plata, con lo cual recuperaría parte de la inversión realizada por ellos tres años antes.

Miguel de Vergara era natural de la localidad de Elizondo, donde nació en el año 1637. Tras servir como soldado arcabucero en la Real Armada de galeones llegó a ser nombrado capitán en la Carrera de Indias, prestando además servicios particulares y mantener tropas por su cuenta, suministrando soldados y pertrechos en Nueva España y Buenos Aires. En 1662 fue nombrado capitán de infantería de la mar y del navío *San Hermengildo*. Vivió entre Sevilla y Cádiz, y algún tiempo en Madrid, no perdiendo nunca el vínculo con su tierra natal, donde llegó a mandar construir, en torno al año 1670 el conocido hoy día como palacio Jaurola (o Jarola) en Elvetea. Fue caballero del hábito de la Orden Militar de Santiago, como descendiente del linaje de la casa torre de Bergara, en Arizkun. En 1691 se le concedió el asiento en Cortes por el brazo militar (Caro Baroja, 1969: 69-72).

Adrian Jodenar (sic)

Capitán holandés residente en Puerto Real y vecino de la ciudad de Rotterdam. Es el capitán, maestre y dueño del navío *San Juan Evangelista*, de 170 toneladas, el cual vende el 22 de agosto de 1684 al sargento mayor gaditano don Rodrigo Suárez de Rivera, por 9.200 pesos de a ocho reales de moneda de plata en oro.

Adrian Dupon (sic)

Holandés residente en Puerto Real, dueño, capitán y maestre el navío de 300 toneladas nombrado *El General Tronpo (sic)*. Se lo vende por 9.500 pesos de a ocho reales de moneda de plata en oro el 23 de agosto de 1684 al capitán sevillano don Ignacio Pérez Caro.

Nicolás Tiesie (*sic*)

Capitán genovés residente en Puerto Real y vecino de la localidad de Arenzano. Dueño del navío de fábrica genovesa nombrado *La Princesa de los Cielos*, el cual vende por 2.400 doblones en oro al capitán francés Honorato Fogassa, vecino de La Ciotat (Provenza), el 23 de abril de 1685.

Familia Borbón

Esta familia de origen genovés avecindada en Puerto Real eran los propietarios de la fragata *Nuestra Señora de la Encarnación y San Antonio de Padua*. Sería el capitán e ingeniero militar Antonio Borbón quien mandó iniciar la fábrica de esta nao, con anterioridad al año 1697, poco antes de fallecer, siendo heredada, aún inconclusa, por uno de sus hijos y su viuda, quienes la venden en 1698 al gaditano don Nicolás de Mérida Guerrero, familiar del Santo Oficio de la Inquisición, por 6.000 pesos escudos de a quince reales vellón.

Sobre el capitán Antonio Borbón podemos decir, a través de la información que nos proporcionan sus disposiciones testamentarias, que era natural de la villa de San Remo, en el señorío de Génova, hijo de Jorge Borbón y de Magdalena Beza (*sic*), naturales igualmente de la misma villa. Antonio Borbón desempeñaba labores de ingeniero en instalaciones portuarias por encargo de la Corona, definiéndose en sus documentos como “ingeniero mayor de su Majestad”. Debido a estos trabajos acabaría recalando en la bahía gaditana, tras pasar durante unos años por la costa levantina,²⁵ tomando definitiva vecindad en Puerto Real, donde vivía junto a su familia, su segunda esposa, doña Rosa Catalina del Valle y sus ocho hijos, localidad donde mantenía vínculos de amistad y posiblemente de negocio, con otros miembros de la colonia de oriundos de la costa ligur y saboyana vecinos igualmente de ella, caso de la familia Papachino.²⁶

Por sus bienes se aprecia que alcanzó cierta fortuna, poseyendo varios inmuebles en Puerto Real, además de sus casas principales donde llegó a tener unos almacenes donde guardaba grandes cantidades de aceite de diferentes propietarios, además de tres esclavas, joyas, un rico ajuar doméstico de plata y oro y varios miles de pesos en metálico, en monedas de oro

25 Estando en la costa levantina contrajo su primer matrimonio, con Bárbara Segarra, hija de Esteban Segarra y de Mariana Segarra, ambos vecinos y naturales de la ciudad de Denia, de cuyo matrimonio tuvo dos hijos: Pedro Borbón y Juan Antonio Borbón. Ambos vivían también en Puerto Real (AHPC, Protocolos notariales de Puerto Real, Legajo 76, ff. 534r. – 539v. 7 de febrero de 1695).

26 Testamento cerrado del capitán Antonio Borbón (AHPC, Protocolos Notariales de Puerto Real, Legajo 76, ff. 534r. – 539v. 7 de febrero de 1695); codicilo del capitán Antonio Borbón (AHPC, Protocolos Notariales de Puerto Real, Legajo 75, f. 119r. y v. 27 de septiembre de 1697).

y plata.²⁷ Solvencia económica que le permitió incluso comenzar la fábrica a su costa de la fragata que aparece entre los navíos vendidos en este trabajo.

El capitán Antonio Borbón debió de ser un acreditado ingeniero en obras portuarias, de hecho, sabemos que el 19 de septiembre de 1684 el Consejo de Indias solicitó al Consejo de Aragón que no se trasladara al capitán Antonio Borbón durante dos meses a Valencia para coordinar la fábrica de un muelle en aquella ciudad, ya que según informe de Pedro de Oreitia, presidente de la Casa de la Contratación de Sevilla, Borbón estaba llevando a cabo por entonces los trabajos de limpieza de los caños de La Carraca, los cuales no podían interrumpirse porque podrían cegarse, inutilizándose las obras y esfuerzos de financiación llevados a cabo hasta entonces, con gran perjuicio para los galeones, que no se podrían asegurarse en la zona, ni dar carena. Finalmente, el virrey de Valencia resolverá el 8 de octubre de 1686 suplicar la presencia de este ingeniero cuando concluyera las citadas obras en la bahía gaditana, ordenándole que se trasladara entonces a Valencia para acometer las obras del nuevo muelle de la ciudad.²⁸

Tras su fallecimiento, ocurrido a fines de septiembre del año 1697, la bonanza económica de su familia comenzó a quebrantarse, tal como podemos apreciar a través de las disposiciones testamentarias de su viuda e hijos, ya no solo por faltar el principal sustento familiar, sino quizá también por sufrir en su hacienda la devastación sufrida por Puerto Real en septiembre de 1702 cuando fue tomada por una escuadra angloholandesa dentro del contexto de la Guerra de Sucesión, ataque que supuso la ruina y abandono de la villa, la cual tardará años en comenzar a recuperarse.²⁹ Su viuda, doña Rosa Catalina del Valle llega a mencionar en su testamento, otorgado en 1709, como “todas las prendas de oro y plata que tenía y se adjudicaron así a mi como a la dicha doña María, don Alejandro y Carlos, las he vendido para re-

27 Referente a sus bienes, el testamento de Antonio Borbón recoge, como más significativo: “...tengo por mis bienes estas casas principales de mi morada, libres de tributo. Ítem otra casa asesoría a ella que compré de María Castela, con los tributos que parecieren. Ítem declaro que en las dichas casas principales tengo almacenes con veinticinco tinajas para aceite y el aceite que ellas está consta de dicho mi libro de cuenta y razón quien son sus dueños, y así lo declaro. Ítem tengo por más mis bienes (...) declaro tengo por más mis bienes a Cecilia, esclava mulata color membrillo cocho y a Juana, su hija, y así mismo una turca nombrada Jaba, todos tres mis esclavos sujetos a esclavitud y servidumbre (...) tengo hasta mil pesos de plata labrada de servicio de casa, joyas, anillos y zarcillos de oro (...) tengo en dinero físico hasta (roto) mil pesos en plata y oro...” (AHPC, Protocolos Ntrales de Puerto Real, Legajo 76, ff. 534r. – 539v. 7 de febrero de 1695)

28 Archivo de la Corona de Aragón. Consejo de Aragón, Legajo 0827, n.º 023.

29 Tal como mencionaba una década más tarde, en 1712, Lorenzo Hurtado de Ávila, alguacil mayor de Puerto Real, quien decía “...han sucedido en ella desde el año pasado de setecientos y dos, que se apoderaron de ella y que fue saqueada y quemada por los enemigos de esta Corona, ha venido a tal miseria y destrucción que no solo se ha aniquilado su población y vecindario, quedando de más de trescientos vecinos que tenía en poco más de ciento, y estos pobres y miserables, así con el dicho motivo, como con la calamidad de los tiempos, repetición de contribuciones, año de la epidemia y carestías...” (Izco Reina, Manuel Jesús: *Una élite local de poder. El ayuntamiento de Puerto Real en el siglo XVII. Redes familiares y oficios públicos en una villa del Atlántico andaluz (1596-1700)*. Tesis doctoral. Universidad de Sevilla, 2024, p. 54).

mediarme por la calamidad y carestía del tiempo presente”,³⁰ mientras que uno de sus hijos, Alejandro Borbón, en 1738, al declarar en su testamento sus bienes señala solo “tener por mis bienes noventa y cinco reses cabrías y no otros algunos”, además de cuantiosas deudas.³¹

4.2. COMPRADORES

Vecindad y naturaleza de los compradores:

Entre los vendedores de estos navíos hemos visto cómo se observa una variada procedencia, predominando aquellos oriundos de diferentes regiones costeras europeas, quienes llegan con sus bajeles a la bahía de Cádiz, como capitanes y dueños de ellos, para gestionar su venta una vez en aguas gaditanas. Sin embargo, entre los compradores la realidad es muy diferente, restringiéndose a personajes estrechamente vinculados a la Carrera de Indias, avecindados en los puertos de Sevilla y Cádiz. Solo vemos un caso singular, el del capitán francés Honorato Fogassa, quien como ya hemos mencionado, se acercará desde Lisboa a Puerto Real para comprar un “gran velero” de fábrica genovesa, el *Princesa de los Cielos*.

El resto de los compradores serán capitanes de navíos y hombres de negocio relacionados con las flotas de Indias, quienes desarrollaban su vida y sus actividades económicas en los puertos bajoandaluces, avecindados algunos en Cádiz y la mayoría en Sevilla, necesitados de embarcaciones para introducirlas como navíos mercantes en estos circuitos comerciales, sobre todo ante la cercana partida de alguna flota en la que participan.

Predominan los vecinos de Sevilla, hombres de mar venidos en algunos casos de distintos lugares que terminan estableciéndose en el puerto hispalense desde donde desarrollan sus negocios. Así vemos al capitán navarro Miguel de Vergara; al capitán Domingo de Setién; al almirante Francisco de Pineda y Salinas; al gobernador de origen dálmata Juan Tomás Miluti o al capitán Ignacio Pérez Caro.

Además vemos a cuatro gaditanos: al capitán de navío Juan Meléndez; el sargento mayor Rodrigo Suárez de Ribera, y a Nicolás de Mérida Guerrero, familiar del Santo Oficio de Cádiz, a quienes habría que añadir al también capitán de navío Antonio Enríquez de Barrios, emparentado con los Barrios de Cádiz, destacada familia de mercaderes de origen portugués, quien de manera circunstancial aparece en la carta de compraventa de su navío como vecino de Madrid, pero que al poco ya lo vemos establecido y avecindado en Cádiz.

30 AHPC, Protocolos Notariales de Puerto Real, Legajo 80, f. 102v. 23 de junio de 1709.

31 AHPC, Protocolos Notariales de Puerto Real, Legajo 83, f. 21v. 26 de marzo de 1738.

Compradores (por orden cronológico de las compras):

Juan Meléndez

Meléndez era capitán y vecino de la ciudad de Cádiz. Compra el 2 de junio del año 1675 por 5.000 pesos de a ocho reales de plata el navío nombrado *Nuestra Señora de la Asunción, San José y San Antonio*, de porte de apenas noventa toneladas “con nueve piezas de artillería, sus árboles, velas, jarcias, aparejos y demás pertrechos que tiene y constan por el inventario que de ello le he entregado”, el cual era propiedad del capitán guipuzcoano Mateo de Laya, presente en el acto de venta. Esta embarcación, como ya hemos visto, estaba surta en los caños de Darillo (*sic*), en el término de Puerto Real, dando carena para ir de segundo patache en la flota de Nueva España que se pertrechaba a cargo del general don Francisco Martínez de Granada.

Antonio Enríquez de Barrios

El capitán de navío Enríquez de Barrios acude a Puerto Real el 22 de abril del año 1676 a comprar el navío *Nuestra Señora del Rosario y las Ánimas*, propiedad del constructor naval vasco don Ignacio de Soroa, bajel de unas 480 toneladas de porte que estaba surto en uno de los caños del Trocadero. El precio pagado por él fue de 25.200 pesos de a ocho reales plata. En nombre de Soroa actúa en la venta su paisano el capitán Diego de Iparraguirre, vecino de Cádiz.

En la carta de compraventa de este navío se menciona que el capitán Antonio Enríquez es vecino de Madrid, aunque su actividad se desarrollaría en torno al tráfico mercantil de la Carrera de Indias, entre los puertos de Sevilla y Cádiz, ciudad esta última de la que posiblemente fuera natural, emparentado con la familia Barrios, reconocidos hombres de negocios gaditanos de origen portugués que se establecen y medran en ella precisamente en esos años.

El 21 de junio del año 1680, relacionado con el navío que compra en el Trocadero, Enríquez de Barrios (que ya aparece como establecido en la ciudad de Cádiz) otorga, junto al capitán Miguel de Aramburu (propietario y capitán respectivamente de la citada nao *Nuestra Señora del Rosario y las Ánimas*) una escritura de riesgo marítimo en virtud de la cual ambos reconocían adeudar a su hermano don Sebastián Enríquez de Barrios y a Alonso de la Rosa 28.284 reales de plata que estos les habían prestado para el apresto y despacho de dicho barco, que iba a hacer viaje a Veracruz con la flota de Gaspar de Velasco, contrato por el cual hacían depender la devolución del préstamo a la buena arribada al puerto indiano, cubriendo el riesgo desde el momento de su partida hasta que, tras echar el ancla, transcurrieran veinticuatro horas, tal como así sucedió, hipotecando para ello

tanto el navío con “sus árboles, velas, jarcias, artillería, fletes y aprovechamientos” como “ochocientos veinte quintales de hierro de Vizcaya que van embarcados de cuenta de ambos dos otorgantes”.³²

El capitán Enríquez de Barrios fue procesado por el Santo Oficio de la Inquisición entre los años 1688 y 1689, siendo ya vecino de Cádiz (González de Caldas, 2000: 464), motivo por el cual desde entonces se había mirado a esta familia con esta mácula, tal como se menciona a mediados del siglo XVIII en el expediente que se conforma con motivo de la candidatura de don José Diego de Barrios y Jauregui a la vara de alguacil mayor del Santo Oficio de Jerez de la Frontera, documento donde se ponen de manifiesto opiniones poco favorables sobre los orígenes de esta familia, refiriéndose a que a los antepasados de Barrios se les tachaba de judíos, suponiendo que era por su procedencia portuguesa e igualmente, como decimos, porque en 1689 había sido reconciliado por la Ley de Moisés el capitán Antonio Enríquez de Barrios (Cerrillo Cruz, 1997: 184-185).

Domingo de Setién

El capitán Setién compró el 16 de julio de 1676 el navío inglés *El Caballo Marino*, de unas 200 toneladas de arqueo, que estaba anclado en el caño del Trocadero, propiedad del capitán Joan Henzey (*sic*), vecino de la ciudad de Londres, por un montante de 8.800 pesos de a ocho reales plata cada uno, actuando en su nombre en este acto el capitán Jácome Rodríguez, vecino de Cádiz.

De Domingo de Setién apenas tenemos información, más allá de los pocos datos proporcionados por la carta de compraventa. Por entonces se identifica como capitán y vecino de Sevilla. Posiblemente se trate del mismo Domingo Alonso de Setién que ya aparece participando en la Carrera de Indias a mediados del siglo XVII como maestro de la fragata *La Bendición de Dios y San Juan Bautista*, que salió de Cádiz con destino a Maracaibo formando parte de la flota de Nueva España del año 1656 al cargo del general Diego de Egues y Beaumont.³³ Este capitán Domingo Alonso de Setién, era además miembro del Santo Oficio de la Inquisición de Sevilla, ostentando el cargo de secretario perpetuo de esta institución. A comienzos del año 1685 vivía en la plaza sevillana de la Universidad, fecha en la que mantuvo un pleito con la Universidad hispalense a causa del montaje de unos andamios para celebrar unas corridas de toros que tapaban una ventana baja de su casa (Toro Buiza, 2002: 89-90). Además, aparece como uno de los tres miembros del Santo Oficio sevillano que actúan como exportadores a Indias, enviando entre los tres un total de 36.703,25 arrobas de vino, el 2 por ciento del total cargado a Indias en

32 Archivo particular de la familia De la Rosa.

33 AGI, Contratación, Legajo 1201, N. 12.

la segunda mitad del siglo XVII, siendo la cantidad exportada por Setién entre los años 1675 y 1682 de 8.004 arrobas (García Fuentes, 1977: 1-39).

Francisco de Pineda y Salinas

Capitán, almirante y caballero de la Orden de Santiago. Compra el 22 de noviembre de 1677 al capitán general don Diego de Córdoba Lasso de la Vega el navío nombrado *Nuestra Señora de la Victoria, San Francisco de Paula y Santa Teresa de Jesús* que estaba fondeado en uno de los caños de La Carraca y disponía de licencia para ir en la flota que habría de partir a Tierra Firme al cargo del general don Enrique Enríquez de Guzmán. El precio que pagó por él fue de 24.000 pesos de a ocho reales plata. En el acto de venta no acuden personalmente ni don Diego de Córdoba ni Francisco de Pineda, actuando como apoderados, por el vendedor Juan de Iturriaca, y por el comprador Francisco de Medina y Saavedra, ambos vecinos de Cádiz.

Pese a que no se indica su vecindad en el documento de compraventa, sabemos que el almirante Francisco de Pineda y Salinas residía en Sevilla, donde tenía estrechos vínculos con algunas de sus instituciones, caso del Hospital de las Cinco Llagas, al cual incluso en el año 1688 llegó a donar una joven esclava de su propiedad, negra de diez y seis años, llamada María, para que sirviese en dicho hospital a lo que se le ordenase y atendiera a las enfermas pobres, estando al servicio de toda la casa, sus administradores o mayordomos, incluso pudiendo ser vendida por el hospital y quedar el dinero para la atención de los enfermos (Calderón Berrocal, 2015-2016: 9).

Francisco de Pineda ya en el año 1674 había pedido un puesto de capitán de un galeón de 650 toneladas que proponía hacer en Cantabria (por diferentes decretos de años anteriores se habían prometido cargos semejantes a aquellos asentistas dispuestos a financiar la construcción de bajeles para ser utilizados en las flotas). Se trataría del asiento que firmó en 1675 con la Corona para la fábrica del galeón finalmente nombrado *Nuestra Señora de la Mar, San José y San Francisco de Paula*, construido en Pasajes en 1681 con un arqueo final de unas 850 toneladas (Pajuelo Moreno, 2022: 66-70). En el año 1684 se le concedió el título de almirante para la cuarta flota que habría de navegar a Nueva España, que sería la que partió en el año 1692. Tuvo Pineda durante las dos últimas décadas del siglo XVII una importante participación en las flotas de la Carrera de Indias, un historial alborotado de nombramientos de los que había sido suspendido en ocasiones por un motivo u otro, incluso fue encarcelado en 1692 por desavenencias con la Casa de Contratación por la carena de la flota de aquel año, aunque al poco fue restituido al almirantazgo. También navegó como almirante en la de 1698.³⁴

34 Sobre el almirantazgo y participación en las flotas de Francisco de Pineda y Salinas ver: Lang, Mervyn Francis: *Las Flotas de Nueva España (1630-1710). Despacho, azogue, comercio*. Sevilla-Bogotá, 1998, pp. 61, 72, 80, 112, 259-268 y 276-278.

momento a asentarse en Cádiz y enviar mercancías en sus propios navíos o en los de la compañía de la que formaban parte (Carrasco González, 1997: 45-46).

El capitán Miluti era natural de la ciudad dálmata de Ragusa e instaló su residencia en Cádiz en 1638. Desde entonces y hasta al menos el año 1669, navegó en la Armada del Mar Océano, ascendiendo hasta conseguir el grado de capitán, cargo que ya desempeñaba en 1660. Según Carrasco, en octubre del año 1679 aparece en los documentos como propietario de dos navíos, el *Nuestra Señora del Pópulo* y el *Nuestra Señora del Rosario y San Miguel*, con los cuales viajaría de registro a Buenos Aires (Carrasco González, 1997: 45-46), siendo quizá estos dos barcos los mismos que compró en Puerto Real apenas unos meses antes a Vergara, aunque renombrados, los cuales ya habían realizado con su anterior dueño la travesía a Buenos Aires (al menos el segundo, el cual aparece en la documentación también nombrado como *Nuestra Señora del Rosario, San Miguel y las Ánimas*, nombre que apenas sufrió variación respecto al de la compra.

En calidad de capitán gobernador de varios navíos, Miluti hizo varios viajes a Buenos Aires, con levas de soldados para la guarnición del presidio. El primero lo hizo en 1672. En 1681 volvió a Buenos Aires al frente de una expedición de trescientos soldados, embarcados en tres navíos, con el título de cabo y gobernador de ellos.

Rodrigo Suárez de Rivera

Sargento mayor vecino de la ciudad de Cádiz. Era natural de la villa toledana de Ocaña, de donde fueron vecinos sus padres, Pedro Suárez de Rivera y doña Juana de Rocas.³⁵ Vinculado a las flotas de la Carrera de Indias sabemos que al menos formó parte de la que viajó a Tierra Firme en septiembre del año 1684 a cargo de general don Gonzalo Chacón, apenas un mes más tarde de haber realizado la compra en Puerto Real, por 9.200 pesos pagados de contado en oro, del navío holandés *San Juan Evangelista*, tal como el propio Suárez de Rivera menciona en un poder notarial que otorga en Cádiz a favor de su esposa el día antes de zarpar “de partida para hacer viaje a Indias, provincia de Tierra Firme, en los galeones que de próximo se despachan a ellas a cargo del señor general D. Gonzalo Chacón”.³⁶ Este vínculo con la Carrera de Indias se vería reforzado además al contraer matrimonio en torno al año 1666 con doña Mariana de los Reyes, hija del capitán y contraamaestre de las flotas de Indias don Gaspar de los Reyes Porriño,³⁷ quien falleció ese mismo año en una de sus idas a América en Veracruz.³⁸

35 AHPC, Protocolos Notariales de Cádiz, Leg. 3743, f. 768r. 24 de septiembre de 1684.

36 AHPC, Protocolos Notariales de Cádiz, Leg. 3743, f. 770r. 23 de septiembre de 1684.

37 De este matrimonio, en el momento de otorgar el citado poder para testar, le sobrevivían tres hijos “... Diego, doña Beatriz María y Manuel Antonio Suárez de Rivera, que el mayor será de nueve años y el menor de nueve meses...” (AHPC, Protocolos Notariales de Cádiz, Legajo 3743, f. 769r. 24 de septiembre de 1684).

38 AGI, Contratación, Legajo 671. Autos de bienes de difuntos, Exp. n.º 11.

Los Pérez Caro: Juan e Ignacio Pérez Caro

La familia Pérez Caro comenzó a despuntar en la Sevilla de Carlos II. Se les documenta en numerosas idas y venidas de las flotas de la Carrera de Indias, a veces como mercaderes y otras como propietarios de navíos (Gutiérrez Núñez, 2021: 53-56).

El linaje empezó a descollar con Antonio Pérez Burgasse (o Burgace), abogado de la Real Audiencia y consultor del Santo Oficio, quien contrajo matrimonio con Ana Caro de Cuenca, de cuyo matrimonio nacieron varios hijos, dos de los cuales los veremos nombrados en estas ventas realizadas en Puerto Real: Juan e Ignacio Pérez Caro.

Juan Pérez Caro, nacido en Sevilla alrededor del año 1626 y a quien vemos vender en 1674 por poderes en San Sebastián al guipuzcoano Mateo de Laya el patache de 90 toneladas *Nuestra Señora de la Asunción, San José y San Antonio*, mantuvo una compañía mercantil con su cuñado Jerónimo Mier del Tojo, casado con su hermana Andrea, siendo ambos dueños de barcos como el *Nuestra Señora de los Dolores, San Andrés y San Jerónimo*, fabricado en el puerto de Campeche con 354 toneladas, con un coste de 10 mil pesos escudos de a diez reales de plata cada uno y que se integró en las flotas de Nueva España de los años 1689, 1692, 1695 y 1699.³⁹ Sería Juan quien financiara a su hermano Ignacio para que lograra ser capitán de la Carrera de Indias y propietario del navío *San Joseph* (1663). Paredes Vera (2022: 9) lo señala como cargador de frutos de la tierra y que hacia mediados de 1670 se encontraba viajando a Nueva España. Además, en la década de los ochenta era mayordomo de la Universidad de Mareantes de Sevilla. En 1681 se desplazó a la Corte como representante de la citada universidad ante el Rey, con la finalidad de gestionar la fundación del Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla, tarea que llevó a cabo con éxito (Paredes Vera, 2022: 9).

Por su parte, su hermano Ignacio Pérez Caro, comprador en agosto del año 1684 del navío holandés de 300 toneladas *General Tronpo (sic)* en el Trocadero, en ese mismo año transportó a 97 familias tinerfeñas de agricultores en su navío *San Joseph* hasta Santo Domingo, en las Antillas, con la finalidad de repoblar la zona occidental y norte de La Española, aunque finalmente se establecieron junto a las murallas de la capital, donde fundaron la villa de San Carlos de Tenerife en 1685, recibiendo por ello en recompensa el nombramiento de Almirante *Ad honorem*. En 1690, además, compró los cargos de gobernador, capitán general y presidente de la Audiencia de Santo Domingo (Paredes Vera, 1994: 323-342), nombramientos no exentos de polémicas y protestas entre los miembros de la Cámara de Indias, y que lo convertían en la máxima autoridad de La Española durante los últimos años del siglo XVII y comienzos del XVIII. Antes de estos nombramientos Ignacio matrimonió con doña Luisa Guerrero Zambrana, echando raíces en La Española, donde

39 *Ídem*.

sus descendientes contrajeron matrimonio con miembros de la oligarquía de la sociedad colonial, algunos de los cuales tenían como antepasados a los fundadores de la colonia, caso de los Torquemada, los Fernández de Oviedo o los Bastidas. Ignacio Pérez Caro Murió en La Española el 5 de noviembre de 1706 (Paredes Vera, 2022: 8).

Honorato Fogassa

Capitán francés, vecino de La Ciotat, en la Provenza. Compró en el mes de abril de 1685 por 2.400 doblones en oro el navío de fábrica genovesa nombrado *La Princesa de los Cielos*, propiedad del capitán genovés Nicolás *Tiesie* (*sic*) que estaba surto junto al caño del Trocadero, interviniendo como testigos de la transacción sus paisanos Hororato Bonifacio Papachino, almirante de la Armada de Flandes y Bartolomé Lantery.

Por la información que nos proporcionan las memorias del comerciante Raimundo de Lantery sabemos que el capitán Fogassa (que mantenía una estrecha amistad con su hermano, Bartolomé Lantery) vino desde Lisboa a Cádiz a comienzos de la primavera del año 1685 con el único objetivo de comprar este navío, del que tenía noticias ser “*muy nuevo, de muy pocos años y gran velero*”, construido además por un afamado maestro en Génova. Según Lantery, para pagar este buque Fogassa traía crédito sobre Bonfigli y Galanduchi, casa de negocios italiana (de la ciudad de Luca) que por entonces era una de las principales que operaban en Cádiz (Bartalucci, 2020: 49-70). Tras su compra volvió a Lisboa con él, para de nuevo, a fines de ese mismo año, regresar a Cádiz y, como ya hemos mencionado al hablar de este navío, embarcar en él en noviembre a la familia del mercader saboyano para regresarlos a su patria, con destino al puerto de Marsella, desde donde fueron por tierra a Niza (Bustos Rodríguez, 1983: 217-218).

Nicolás de Mérida Guerrero

Era Nicolás de Mérida vecino de Cádiz y familiar del Santo Oficio en esta ciudad. Compra el 18 de noviembre de 1698 a los herederos del ingeniero don Antonio Borbón la fragata *Nuestra Señora de la Encarnación y San Antonio de Padua* “de porte de cien toneladas que está surta y anclada en uno de los caños del término de esta dicha villa, con sus palos, vergas, velas, áncoras, cables, artillería, pedreros y escopetas, y todo lo demás que le pertenece”, por la cuantía de por 6.000 pesos escudos de a quince reales vellón. Pese a residir en Cádiz no acude personalmente al acto de compra, estando presente en su nombre el capitán don Bartolomé Antonio Garrote, vecino de Sevilla y hermano del afamado Francisco Antonio Garrote, cordobés avecindado igualmente en Sevilla (luego en Puerto Real), considerado uno de los más importantes tratadistas en construcción naval de su tiempo.

De Nicolás de Mérida apenas conocemos su vinculación al Santo Oficio y su vecindad gaditana, además de ser el iniciador de una importante saga de influyentes oficiales en las instituciones indianas. Su hijo Juan de Mérida, nacido en Cádiz en 1709, tras ser oidor de la Casa de la Contratación, fue designado consejero del Consejo Real y Supremo de Indias, además de fiscal de la Casa de la Contratación, y un hijo de éste, llamado como su abuelo, Nicolás de Mérida y Segura, en el último cuarto del siglo XVIII desempeñó una importante labor como oidor en la Audiencia de Santiago de Chile.

5. CONCLUSIONES

Pese a que este estudio solo parte de un primer bosquejo entre los protocolos notariales escriturados en Puerto Real durante las últimas tres últimas décadas del siglo XVII, a través de las cartas de compraventa de estas naos podemos observar como el enclave portuario que supone el caño del Trocadero y su entorno, desde comienzos del último cuarto del siglo XVII, era ya lugar de habitual fondeo para navíos mercantes de considerable porte, llegados a la bahía gaditana desde distintos puntos de las costas europeas, tanto de la zona norte como del Mediterráneo, así como del tornaviaje de Indias. En estas aguas fondean, carenan, se pertrechan y parten para incorporarse de nuevo a las flotas o iniciar de manera suelta su viaje a otros puertos europeos o americanos, no siendo extraño que entre llegada y partida, debido a la importante demanda de embarcaciones idóneas para incorporarse a estos circuitos comerciales, cambien de propiedad, constatándose como es apreciable el número de navíos de fábrica extranjera (norte europea y genovesa) que terminan en manos de marinos y comerciantes de la Carrera de Indias afincados en los puertos de Sevilla y Cádiz, que acuden a Puerto Real para conseguir estos bajeles.

Al amparo de este negocio de compraventa de barcos vemos transitar por Puerto Real capitanes de navío de la más variada procedencia, no solo vascos, navarros o andaluces, también genoveses, franceses, hamburgueses, holandeses o ingleses, así como influyentes personalidades de la Armada y la Carrera de Indias, todo lo cual nos muestra al caño del Trocadero desde entonces como un enclave dinámico y de vital importancia dentro de la bahía gaditana y del esquema organizativo de la Carrera de Indias, trascendencia que irá en aumento a partir del siglo XVIII.



Imagen 4 – Vista del Trocadero desde Puntales. Óleo de Mariano José Sánchez. Año 1782.

BIBLIOGRAFÍA

Bartalucci, C. (2020). Dal Mediterraneo all'Atlantico spagnolo. La corrispondenza mercantile tra un uomo d'affari fiorentino e una compagnia di negozio lucchese a Cadice (1682-1689). *Trocadero*, n.º 32, 2020, 49-70.

Bustos Rodríguez, M. (1983). *Un comerciante Saboyano en el Cádiz de Carlos II (Las memorias de Raimundo de Lantery. 1673-100)*. Cádiz: Caja de Ahorros de Cádiz. Serie fuentes documentales, N.º 3.

Calderón Berrocal, M. C. (2016). *El Hospital de las Cinco Llagas de Sevilla. Historia y documentos*. Tesis doctoral. Universidad de Huelva.

Caro Baroja, J. (1969). *La hora navarra en el siglo XVIII*. Pamplona: Diputación Foral de Navarra. Institución Príncipe de Viana.

Carrasco González, M. G. (1996). *Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII (1650-1700)*. Madrid: Banco de España. Estudios de Historia Económica, n.º 35.

Carrasco González, M. G. (1997a). *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*. Cádiz: Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz.

Carrasco González, M. G. (1997b). La colonia británica en Cádiz entre 1650 y 1720. En *Disidencia y exilios en la España moderna: actas de la IV Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna*. Vol. 1, 331-342.

Cerrillo Cruz, G. (1997). Alguaciles mayores de la Inquisición. Alguaciles mayores del Tribunal de Sevilla en el siglo XVIII. *Revista de la Inquisición (intolerancia y derechos humanos)*. N.º 6, 163-190.

Fernández Duro, C. (1881). Mateo Laya. Discurso del académico electo Ilmo. Sr. D. Cesáreo Fernández Duro. *Revista General de Marina*, t. VIII, 649-668.

Frías, S. R. (1991). Presencia navarra en Buenos Aires: 1580-1713. *Príncipe de Viana. Anexo*. N.º 13, 63-107.

García Fuentes, L. (1977). Exportación y exportadores sevillanos a Indias, 1650-1700. *Archivo Hispalense*, Tomo LX, N.º 184, 1-39.

García del Pino, C. (2001). *El corso en Cuba, siglo XVII*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.

Garmendia Arruebarrena, J. (1996). Donostiaras en Cádiz y en San Fernando. *Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián*. N.º 30, 627-644.

González de Caldas, V. (2000). *¿judíos o cristianos? El Proceso de Fe. Sancta Inquisitio*. Sevilla: Universidad de Sevilla.

González Vales, L. E. (1990). *Gabriel Gutiérrez de Rivas “El Terrible”: albores del siglo XVI-II puertorriqueño y otros ensayos*. San Juan de Puerto Rico: Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico y el Caribe. San Juan de Puerto Rico, 1990.

Gutiérrez Núñez, F. J. (2021). El legado religioso de dos familias comerciantes sevillanas: el ostensorio de Isabel Pérez Caro para la Catedral de Sevilla (1729), *Cuadernos de los Amigos de los Museos de Osuna*. N.º 23, 53-56.

Iglesias Rodríguez, J. J. (2009). El Trocadero en la política atlántica durante los siglos modernos. En *Estudios de historia moderna en homenaje al profesor Antonio García-Baquero*, 141-158.

Iglesias Rodríguez, J. J. (2015). El “Canal Prodigioso”: el caño del Trocadero en el siglo XVIII. *Matagorda. Revista de Estudios Puertorriqueños*. N.º 1, 47-77.

- Iglesias Rodríguez, J. J. (2020). El Trocadero: datas para carenas y almacenes (1739-1845), *Trocadero. Revista de historia moderna y contemporánea*. N.º extra 1, 81-98.
- Izco Reina, M. J. (2016). *Puerto Real y sus espacios funerarios. Desde su fundación al siglo XX*. Sevilla: Los libros de Umsaloua.
- Izco Reina, M. J. (2024). *Una élite local de poder. El ayuntamiento de Puerto Real en el siglo XVII. Redes familiares y oficios públicos en una villa del Atlántico andaluz (1596-1700)*. Tesis doctoral. Universidad de Sevilla.
- Lang, M. F. (1998). *Las Flotas de Nueva España (1630-1710). Despacho, azogue, comercio*. Sevilla-Bogotá: Editor Muñoz Moya.
- Morineau, M. (1966). *Jauges et méthodes de jauge anciennes et modernes*. París: Armand Colind.
- Pajuelo Moreno, V. (2019). Naufragio y rescate de la flota y armada del marqués del Vado del Maestre, 1691, *Anuario de Estudios Americanos*, 76, 1, enero-junio, 155-175.
- Pajuelo Moreno, V. (2022). El galeón Nuestra Señora de la Mar, San José y San Francisco de Paula. *Desperta Ferro*. N.º 30, 66-70.
- Paredes Vera, M. I. (1994). El almirante Pérez Caro y la fundación de San Carlos de Tenerife de La Española. En *El reino de Granada y el Nuevo Mundo. V Congreso Internacional de Historia de América. Granada, mayo de 1992*. 3 vols. Asociación Española de Americanistas y Diputación Provincial de Granada, vol. 3, 323-342.
- Paredes Vera, M. I. (2022). Ignacio Pérez Caro, gobernador, capitán general y presidente de la Audiencia de La Española; su nombramiento, testimonio de venalidad en la Hacienda de Carlos II. En *XXV Coloquio de Historia Canario-Americana. Las Palmas de Gran Canaria, XXV*, 1-15.
- Quintero González, J. (2004). *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Madrid: Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultural Naval.
- Toro Buiza, L. (2002). *Sevilla en la historia del toreo*. Sevilla: Fundación Real Maestranza de Caballería de Sevilla y Universidad de Sevilla.
- Torre Revello, J. (1963). Los navíos de registro en el Río de la Plata (1505-1700). *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*. N.º XXXIV, T. 2, 529-559.
- Villalpando Moreno, A. (2017). *Isla del Trocadero*. Cádiz: Diputación de Cádiz.

| FECHA Y REFERENCIA DOCUMENTAL | VENDEDOR | COMPRADOR | NAVÍO (NOMBRE, PORTE Y FONDEADERO) | PRECIO |
|---|---|--|---|--|
| 2 de junio de 1675 (AHPC, Prot. Not. Puerto Real, leg. 70, ff. 100 r. – 103 v.). | Capitán Mateo de Laya, vecino del lugar del Pasaje (Guipúzcoa). | Capitán Juan Meléndez, vecino de Cádiz. | <i>Nuestra Señora de la Asunción, San José y San Antonio.</i> 90 toneladas. Surto en los caños de Darillo (<i>sic</i>) de Puerto Real. | 5.000 pesos de a ocho reales de plata. |
| 22 de abril de 1676 (AHPC, Prot. Not. Puerto Real, leg. 70, ff. 3 r. – 5 v.). | Capitán y constructor naval Ignacio de Soroa, vecino de San Sebastián (Guipúzcoa). | Capitán don Antonio Enríquez de Barrios, vecino de Madrid. | <i>Nuestra Señora del Rosario y las Animas.</i> 480 toneladas. Anclado en los caños del Trocadero. | 25.200 pesos de a ocho reales plata. |
| 1 de julio de 1676 (AHPC, Prot. Not. Puerto Real, leg. 70, ff. 71 r. – 73 v.). | Capitán Juan Bubbosin y Juan Diqueman, vecinos de la ciudad de Hamburgo. | Capitán Miguel de Vergara, vecino de Sevilla. | <i>Santa María.</i> 235 “lastres”. Fondeado en el caño del Trocadero. | 20.300 pesos de a ocho reales de plata cada uno. Pagados en oro. |
| 1 de julio de 1676 (AHPC, Prot. Not. Puerto Real, leg. 70, ff. 75 r. – 76 v.). | Joachin Leseman y Compañía, vecino de Cádiz. | Capitán Miguel de Vergara, vecino de Sevilla. | <i>La Paz Coronado.</i> 250 “lastres”. Anclado en los caños del Trocadero. | 27.000 pesos de a ocho reales de plata cada uno. Pagados en oro. |
| 16 de julio de 1676 (AHPC, Prot. Not. Puerto Real, leg. 70, ff. 78 r. – 79 v.). | Capitán Joan Henzey, inglés, vecino de Londres. | Capitán Domingo de Setién, vecino de Sevilla. | <i>El Caballo Marino.</i> 200 toneladas. Surto en el caño del Trocadero. | 8.800 pesos de a ocho reales plata cada uno. |
| 22 de noviembre de 1677 (AHPC, Prot. Not. Puerto Real, leg. 70, ff. 123 r. – 126 r.). | Capitán general don Diego de Córdoba Lasso de la Vega, vecino de Málaga y residente en Sevilla. Marqués del Vado. | Capitán don Francisco de Pineda y Salinas. | <i>Nuestra Señora de la Victoria, San Francisco de Paula y Santa Teresa de Jesús.</i> 488 toneladas. Surto en los caños de La Carraca. | 24.000 pesos de a ocho reales plata. |
| 29 de junio de 1679 (AHPC, Prot. Not. Puerto Real, leg. 70, ff. 47 r. – 49 v.). | Capitán Miguel de Vergara, vecino de Sevilla. | Gobernador don Juan Tomás Miluti, vecino de Sevilla. | Dos navíos surtos en el Trocadero: - <i>Nuestra Señora del Rosario y las Animas.</i> 474 toneladas. - <i>San Ignacio y San Francisco Javier.</i> 372 toneladas. | 18.000 pesos de a ocho reales de plata cada uno. |

“Surto y anclado en el caño del trocadero” Compraventas de navíos fondeados en el trocadero y otros caños de Puerto Real (Cádiz) a finales del siglo XVII
 MANUEL JESÚS IZCO REINA

| | | | | |
|--|---|--|---|---|
| <p>22 de agosto de 1684. (AHPC, Prot. Not. Puerto Real, leg. 72, ff. 477 r. – 479 r.).</p> | <p>Capitán Adrian Jodenar, holandés, vecino de la ciudad de Rotterdam.</p> | <p>Sargento mayor don Rodrigo Suárez de Rivera, vecino de Cádiz.</p> | <p><i>San Juan Evangelista.</i> 170 toneladas. Anclado en los caños del Trocadero.</p> | <p>9.200 pesos de a ocho reales de moneda de plata en oro.</p> |
| <p>23 de agosto de 1684. (AHPC, Prot. Not. Puerto Real, leg. 72, ff. 481 r. – 483 r.).</p> | <p>Capitán Adrian Dupon, holandés.</p> | <p>Capitán don Ignacio Pérez Caro, vecino de Sevilla.</p> | <p><i>El General Tronpo.</i> 300 toneladas. Surto en uno de los caños del Trocadero.</p> | <p>9.500 pesos de a ocho reales de moneda de plata en oro.</p> |
| <p>23 de abril de 1685. (AHPC, Prot. Not. Puerto Real, leg. 72, ff. 584 r. – 586 r.).</p> | <p>Capitán Nicolás Tiesie, genovés, vecino de Arenzano.</p> | <p>Capitán Honorato Fogassa, francés, vecino de La Ciotat (Provenza).</p> | <p><i>La Princesa de los Cielos.</i> Anclado de Puntales a dentro, junto al caño del Trocadero, término de Puerto Real.</p> | <p>2.400 doblones en oro de a cuatro pesos de ocho reales de plata.</p> |
| <p>18 de noviembre de 1698. (AHPC, Prot. Not. Puerto Real, leg. 70, ff. 99 r. – 101 r.).</p> | <p>Doña Rosa Catalina del Valle y don José Borbón, vecinos de Puerto Real, viuda e hijo del capitán e ingeniero don Antonio Borbón.</p> | <p>Don Nicolás de Mérida Guerrero, familiar del Santo Oficio, vecino de Cádiz.</p> | <p><i>Nuestra Señora de la Encarnación y San Antonio de Padua.</i> 100 toneladas. Fragata anclada en uno de los caños del término de Puerto Real.</p> | <p>6.000 pesos escudos de a quince reales vellón.</p> |

Tabla 1- *Relación de navíos vendidos en el Trocadero y otros caños de Puerto Real entre los años 1675 y 1698.* (Elaboración propia. Fuente: AHPC. Protocolos notariales de Puerto Real, Legajos 70 y 72).

