

La villa de Puerto Real y los suministros navales durante la guerra anglo-española de 1655-1660

The town of Puerto Real and the naval supplies during the anglo-spanish war. 1655-1660

Francisco Amor Martín

RESUMEN

El siguiente texto tiene como objeto el proporcionar nueva información acerca del papel que la villa de Puerto Real jugó como centro de almacenamiento de suministros navales para la provisión de las flotas de Indias. Con este fin nos hemos centrado en la difícil coyuntura bélica que los años 1650 constituyeron para la logística del sistema de flotas, a raíz del desafío militar impuesto por la escuadra inglesa, desplegada frente a Cádiz bajo el mando del general-at-sea Robert Blake. Con esto tratamos de demostrar cómo la villa de Puerto Real fue adquiriendo mayor peso en la infraestructura portuaria de la bahía de Cádiz a mediados del siglo XVII.

PALABRAS CLAVE

Puerto Real, guerra naval, pertrechos navales, galeones, siglo XVII

ABSTRACT

The following text aims to provide new information about the role that the town of Puerto Real played as a storage centre of naval supplies for the provision of the West Indies fleets. To this purpose, we have focused on the severe wartime that the 1650s constituted for the logistics of the fleet system due to the military challenge posed by the English squadron deployed off Cadiz under general-at-sea Robert Blake's command. In doing so, we intend to demonstrate how the town of Puerto Real was increasingly acquiring a more significant weight within the port infrastructure of the mid-seventeenth century Bay of Cadiz.

KEYWORDS

Puerto Real, naval warfare, naval supplies, galleons, 17th century

EL CONTEXTO DEL SIGLO XVII: UN PASADO ENTERRADO EN EL OLVIDO

De la villa de Puerto Real en la época de los Habsburgo, y más específicamente en el siglo XVII, que es el que nos compete, apenas poseemos información, como si se tratase de un tiempo cubierto por el manto del olvido o el desinterés, que contrasta con la atención privilegiada que ha venido disfrutando el siglo XVIII.¹ Sin embargo, existió un Puerto Real anterior al esplendor borbónico, cuyos orígenes se remontan varios siglos atrás, al tiempo de la política de expansión atlántica auspiciada por los monarcas Trastámara. Recordemos que la carta-puebla fundacional fue dada por los Reyes Católicos en Córdoba 18 de junio de 1483 y el emplazamiento se formalizó el 17

¹ Un vacío historiográfico al que se ha referido IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. *La Villa de Puerto Real en la Edad Moderna (1483-1812)*, Málaga: Unicaja, 2003, p. 53.

de agosto de ese mismo año, en el interior de la bahía: «Más adelante del río Guadalete entra otro brazo de río, que dicen de San Pedro y a sus espaldas, en un estero, la Villa de Puerto Real».²

La flamante villa fue trazada con una planta ortogonal, en observación a los nuevos fundamentos estéticos renacentistas, que propugnaban el equilibrio y la armonía. En un sentido más pragmático la fundación de Puerto Real significó un episodio más de la política de repoblación promovida por el poder regio, que en los años siguientes absorbería Palos (1492), Cádiz (1493) y Gibraltar (1502). Era, en definitiva, un trasunto del interés regio en reforzar su posición en ese tramo litoral, entonces una plataforma de lanzamiento del incipiente imperio atlántico, todavía bajo la égida de poderosos linajes nobiliarios.³ Por lo que desde muy temprano la villa de Puerto Real se incorporó a esa infraestructura portuaria que durante siglos procuró un vital soporte logístico al sistema de flotas y galeones de la Carrera de Indias, aunque también a otras formaciones navales al servicio de la Corona de España.

Nuestro propósito principal es el de aportar evidencias documentales que demuestren este papel que desempeñó la villa y término de Puerto Real dentro de la logística portuaria gaditana en la crítica coyuntura de mediados del siglo XVII, más concretamente en el contexto de tensión militar al que se vio sometida la bahía de Cádiz durante la guerra anglo-española de 1655-1660. La documentación que utilizamos se corresponde en su mayor parte con las cuentas de pagadores generales, pagadores de cada una de las armadas o flotas y maestros de raciones, además de los asientos de armadas.⁴ Pese a su riqueza de datos y utilidad, presentan no pocas dificultades por la dispersión

² CONCEPCIÓN, fr. Gerónimo de la. *Emporio del Orbe, Cádiz ilustrada*, Ámsterdam: Imprenta de Joan Bus, 1690, lib. 1, cap. 1, núm. 18.

³ *Ibid.*, lib. 7, cap. 6, núm. 6. Iglesias Rodríguez, J. J. *La Villa de...*, *op. cit.*, pp. 14-15. El contexto político de la fundación de la villa puesto en relación con la estrategia atlántica de los Reyes Católicos, en *Ibid.*, pp. 16-18; MURO OREJÓN, Antonio. *Puerto Real en los siglos modernos*, edición y estudio introductorio de Juan José Iglesias Rodríguez, Sevilla: Universidad de Sevilla, 2019, pp. 33-36; la transcripción de la carta-puebla en *Ibid.*, pp. 39-41.

⁴ *Archivo General de Indias (AGI)*, Contratación (C), asientos de armadas: 3298; cuentas de pagadores generales: 3511; cuentas de pagadores discrecionales de armadas y flotas: 3760; cuentas de maestros de raciones: 4093, 4101, 4102, 4103. También es recomendable incorporar a las pesquisas la sección Indiferente General (IG), consultas del Consejo y Cámara: 772B; cédulas y libranzas de armadas y flotas: 2527.

y fragmentación de la que adolecen. También hemos de avisar al lector de que el criterio con que se alude a Puerto Real, La Carraca y Puente Zuazo queda algo difuso en la documentación, pues estos dos últimos lugares pertenecían en aquella época al término de Puerto Real. Con el propósito de cuidar el rigor de nuestra exposición y no inducir a confusión, nos ha parecido correcto priorizar las alusiones explícitas a Puerto Real, y sólo nos referiremos a los otros dos lugares cuando la lógica de nuestro discurso así lo requiera.

Para mediados del siglo XVII, la población de Puerto Real pudo haberse estabilizado en la cifra de 400 vecinos, unos 1.600-1.800 habitantes, cuyas principales ocupaciones económicas desde el siglo XVI descansaban en la producción de sal, de incuestionable importancia para el litoral gaditano, y la actividad vitivinícola. Como en muchos otros lugares, la villa también acusó los estragos del brote de peste que asoló la región en 1649.⁵ La precaria situación por la que atravesaba la Hacienda Real compelió a la Corona a medidas drásticas, como la enajenación de su propio patrimonio, por lo que en 1646 la Villa de Puerto Real fue transferida por 36.916 ducados de plata a la jurisdicción señorial del general don Francisco Díaz Pimienta,⁶ de quien destacamos su notable historial de méritos y servicios en la Real Armada de la Carrera y sus vastos conocimientos técnicos en construcción naval.⁷

El traspaso de la localidad bajo el señorío de los Díaz Pimienta aconteció en un momento trascendental para la ciudad de Cádiz y su bahía, que conoció una gran revalorización a mediados de siglo. Como es lógico, Puerto

⁵ CONCEPCIÓN, G. *Emporio del Orbe...*, *op. cit.*, lib. 2, cap. 6, núm. 4; los datos demográficos en IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. *La Villa de...*, *op. cit.*, pp. 54-55 y 56-59; Izco Reina, Manuel. “La epidemia de peste de 1649 en Puerto Real”, en *Matagorda*, 2015, nº 1, pp. 17-46.

⁶ IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. *La Villa de...*, *op. cit.*, pp. 56-59.

⁷ *Archivo del Museo Naval de Madrid (AMN)*, Vargas Ponce (VP), Ms. 49, núm. 34, *Medidas que hizo el general Francisco Díaz Pimienta en 28 de marzo de 1650 para galeones de 500 t con ocasión que se habían de fabricar en el astillero de Guarnizo para la Carrera de las Indias*; Ms. 75, núm. 102, *Medidas principales de los navíos de 500 t.; sigue un escrito sobre las medidas y defensas que, según Francisco Díaz Pimienta, deben tener los galeones que va a fabricar Agustín de Barahona y una relación de las medidas que deben tener los navíos de 600 t.*, Cádiz, 29 de noviembre de 1645. Veitia Linage, José de. *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla: Juan Francisco de Blas, 1672, lib. 2, cap. 14, núm. 14; Serrano Mangas, Fernando. *Armadas y flotas de la plata, 1620-1648*, Madrid: Banco de España, 1989, pp. 33-34.

Real experimentó los efectos de la basculación de la capitalidad de la Carrera de Indias a la bahía de Cádiz, en tanto que este fenómeno incidió directamente en la articulación de la red urbana del Reino de Sevilla.⁸

REVALORIZACIÓN DE CÁDIZ Y SU BAHÍA DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XVII

El esplendor de la ciudad de Cádiz y del resto de la bahía durante el siglo XVIII ha contribuido a que la historiografía le haya conferido una atención privilegiada.⁹ Empero, hay que matizar que esta prosperidad comercial ya era una realidad consolidada a fines del siglo XVII, de lo que cabe deducir la cristalización de un denodado esfuerzo gaditano por introducirse en el sistema imperial atlántico. A comienzos del siglo XVIII fueron tres los hechos que reflejaron el éxito de las ambiciones gaditanas: 1) el traslado de la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz en 1717; 2) la inauguración de la Academia de Guardias Marinas, también en 1717; y 3) la construcción del arsenal de La Carraca en 1724, cabecera del recién creado departamento naval.¹⁰ Con

⁸ IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. “Ciudades y puertos atlánticos de Andalucía: una jerarquía cambiante”, en IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José, GARCÍA BERNAL, José Jaime y DÍAZ BLANCO, José Manuel (coords.). *Andalucía en el mundo atlántico moderno: ciudades y redes*, Madrid: Sílex, 2018, pp. 72-77.

⁹ Dos obras de referencia indispensables para un conocimiento general de la cuestión son las de GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1988, 2 vols.; BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel. *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid: Sílex, 2005. Hacemos notar la existencia de publicaciones sobre la articulación social que experimentó la bahía de Cádiz y el litoral gaditano a lo largo de los siglos modernos, en CRESPO SOLANA, Ana. “Cádiz y el comercio de las Indias: un paradigma del transnacionalismo económico y social (siglos XVI-XVIII)”, en *e-Spania* [online], 2016, nº 25, <http://e-spania.revues.org/26016>; Iglesias Rodríguez, J. J. “Ciudades y puertos...”, *op. cit.*, pp. 55-98.

¹⁰ CRESPO SOLANA, Ana. *La Casa de la Contratación y la Intendencia General de Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz: Editorial UCA, 1996; CÓZAR NAVARRO, María del Carmen, GULLÓN ABAO, Alberto y MORGADO GARCÍA, Arturo. “La ciudad de Cádiz y las repercusiones del traslado de la Casa de la Contratación”, en BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (coord.). *La expansión comercial del siglo XVIII: Europa, España y América*, Cádiz: Editorial UCA, 2019, pp. 103-131; QUINTERO

la puesta en ejecución de dicho rearme naval podemos señalar la apertura de un nuevo ciclo económico expansivo para la bahía de Cádiz, que continuaba con la tendencia previa, y del que también se benefició la villa y término de Puerto Real, dada su estrecha vinculación con las industrias de la mar. A partir de entonces, la infraestructura portuaria experimentaría un mayor desarrollo hasta quedar definidos los ejes articuladores de la industria naviera y sus auxiliares asociadas, para lo cual contamos con las investigaciones y estudios a cargo de Juan José Iglesias Rodríguez y Juan Torrejón Chaves.¹¹

Aunque tales movimientos fueron auspiciados por José de Patiño y Rosales, en quien se ha de reconocer al principal organizador del primer rearme naval borbónico, no se vieron libres de la concurrencia de una Sevilla que pleiteó hasta el final en aras de mantener la posición de capital del comercio colonial, como hasta la fecha había venido ejerciendo. Esta rivalidad entre Sevilla y Cádiz por la preponderancia del comercio colonial es ya un viejo tópico historiográfico que ha gozado de la debida atención.¹² La lógica

GONZÁLEZ, José. *El arsenal de La Carraca (1717-1736)*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2000; *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2005.

¹¹ IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. “El ‘canal prodigioso’: el caño del Trocadero en el siglo XVIII”, en *Matagorda*, 2015, nº 1, pp. 47-77; “Las infraestructuras portuarias de la bahía de Cádiz ante el reto del monopolio americano”, en *Studia histórica. Historia moderna*, 2017, vol. 39, nº 2, pp. 185-219; “Puerto Real, centro neurálgico de la industria andaluza en el siglo XVIII”, en *Matagorda*, 2020, nº 2, pp. 10-39; TORREJÓN CHAVES, Juan. “Estructura y organización de la producción de los arsenales de la Marina española del siglo XVIII”, en *Revista de Historia Naval*, 2001, nº 74, pp. 55-82.

¹² El pleito Sevilla-Cádiz que tuvo lugar desde mediados del siglo XVII hasta los años veinte del siglo XVIII está prolijamente documentado. *Archivo Histórico Nacional (AHN)*, Estado, 2933, *Resumen o extracto de la competencia de las dos ciudades de Sevilla y Cádiz sobre la posesión o reintegración del comercio de España y de la América y otros puntos expuestos a la Magestad del Sr. Rey Luis I en su real gabinete*; *Archivo Histórico Municipal de Cádiz (AHMC)*, Caja (C.) 62, núms. 1 y 2, *passim*. Sigue siendo una referencia bibliográfica obligada el estudio a cargo de RAVINA MARTÍN, Manuel. *El pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de la Contratación. Memorial de Francisco Manuel de Herrera, 1726*. Cádiz: Diputación Provincial, 1984. Entre las obras que tratan esta cuestión desde una perspectiva más general, con punto de partida en el siglo XVII, véase: GIRARD, Albert. *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cadix jusqu'à la fin du XVIIIe siècle*, Paris: Bocard, 1932; DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *Orto y ocaso de Sevilla*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 1974 [1946], pp. 136-137 y 142-146;

de que el siglo XVIII más bien significó el reconocimiento abierto de una prosperidad ya largamente larvada nos impele a mirar atrás, a la revalorización que conoció la bahía a mediados del Seiscientos. Adviértase que en 1650 Cádiz contaba con 23.000-24.500 habitantes, un peso demográfico nada desdeñable, habida cuenta de la adversa coyuntura por la que atravesaba la región, azotada por la peste—que redujo la población de Sevilla casi a la mitad—y convulsionada por una tensión social y malestar generalizados que imperaban en buena parte de la Andalucía de los años cincuenta.¹³

Lo cierto es que desde los años treinta del siglo XVII la cabecera de las flotas de Indias había ido desplazándose *de facto* a la bahía de Cádiz, en detrimento de Sevilla y Sanlúcar. En esta pugna entre ambas ciudades se han identificado razones geográficas más que ostensibles que decantaron la balanza a favor de la segunda. Por su espaciosidad, la bahía funcionaba a la manera de una excelente dársena natural en la que tanto galeones de guerra como mercantes podían guarnecerse y efectuar las labores de mantenimiento y aderezo con tranquilidad, como así expusieron los cargadores de Cádiz en el memorial que en 1667 remitieron a Mariana de Austria¹⁴ y, años después, su gran panegirista, fray Gerónimo de la Concepción.¹⁵ El segundo factor geográfico fue la temida barra de Sanlúcar, en la desembocadura del Guadalquivir, a

GARCÍA FUENTES, Lutgardo. *El comercio español con América, 1650-1770*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1980, pp. 55-66.

¹³ Esta catástrofe, sin embargo, sólo constituyó la puntilla para una ciudad que ya atravesaba por una decadencia anterior. DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. *Orto y ocase...*, *op. cit.*, pp. 133 y 135; *Alteraciones andaluzas*, Madrid: Narcea, 1973, pp. 39-43, 48-49, 58-59 y 64-65. Los datos demográficos de Cádiz en BUSTOS RODRÍGUEZ, M. *Cádiz en el...*, *op. cit.*, pp. 37, 50 y 78. Sobre los tumultos de la Calle Feria de Sevilla en 1652 y sus imbricaciones con la política exterior de la Corona, DÍAZ BLANCO, José Manuel. “El motín de la feria de 1652: una mirada general a través de una mirada particular”, en IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José, GARCÍA BERNAL, José Jaime y DÍAZ BLANCO, José Manuel (coords.). *Andalucía en el mundo atlántico moderno: ciudades y redes*, Madrid: Sílex, 2018, pp. 527-550.

¹⁴ AHMC, C. 62, núm. 1, *Copia del memorial que la ciudad de Cádiz dio a la Reyna Nuestra Señora Doña Mariana de Austria, Gobernador de estos Reynos, y en todos sus Reales Consejos y Junta del Gobierno de España, por mano de Juan Ernesto de Troya, capitán de infantería y regidor perpetuo de la dicha ciudad, y su diputado en la corte*, Madrid, impreso por Melchor Alegre, 1667, 11 ff.

¹⁵ CONCEPCIÓN, G. *Emporio del Orbe...*, *op. cit.*, lib. 5, cap. 15, núms. 6 y 8.

lo que se sumaban los crecientes problemas de navegabilidad que presentaba el río como consecuencia del continuado abandono que había sufrido su lecho, mal drenado y peor acondicionado. Y una vez superada la barra todavía restaba el azote de los fuertes vientos que soplaban en la zona y que hacían zozobrar los navíos.¹⁶

En la victoria de Cádiz sobre Sevilla también interfirieron los intereses lucrativos de los cargadores, tanto nacionales y extranjeros, que participaban del comercio internacional. La mayor competitividad fiscal de la que disfrutaba Cádiz, cuyos derechos arancelarios o renta del almojarifazgo gravaban un 23% frente al 29% de Sevilla, explica la fuga de capitales de la que se benefició la primera. También fue decisivo el paso dado en 1655, año en el que el comercio de Cádiz compró a la Corona las alcabalas de la ciudad y su bahía por 370.000 pesos, operación confirmada en 1667 mediante donativo de 80.000 pesos, a cambio de una reducción del tipo impositivo sobre el 10% legal que se percibía. Además, en 1663 se adjudicó la administración de los almojarifazgos a Francisco Báez Eminente, quien favoreció fiscalmente a Cádiz.¹⁷

Asimismo, gracias a las posibilidades de su bahía, Cádiz se había convertido a mediados del siglo XVII en el gran centro neurálgico del fraude en el seno de la Carrera de Indias. Un fenómeno en el que repararon los oficiales reales de la Contratación, que describieron la bahía como «plaza libre y

¹⁶ AHMC, C. 62, núm. 1, *Copia del memorial...*, ff. 3v-4v. AMN, VP, Ms. 43, núm. 135, informe del marqués de Villarrubia, Cádiz, 27 de septiembre de 1648. Concepción, G. *Emporio del Orbe...*, op. cit., lib. 5, cap. 15, núms. 14-18. Girard, A. *La rivalité commerciale...*, op. cit., pp. 90-108; DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. *Orto y ocaso...*, op. cit., p. 139; SERRANO MANGAS, Fernando. *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid: Mapfre, 1992, pp. 35-40; *Armadas y flotas...*, op. cit., pp. 27-30; Hormaechea, Cayetano (et al.). *Los galeones españoles del siglo XVII*, Barcelona: Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona, 2012, t. 1, pp. 101-104.

¹⁷ AHMC, C. 62, núm. 1, *Copia del memorial...*, ff. 7v-8r; C. 64, 16, núm. 382. CONCEPCIÓN, G. *Emporio del Orbe...*, op. cit., lib. 5, cap. 15, núms. 40-42. Girard, A. *La rivalité commerciale...*, op. cit., pp. 35 y 48-49; GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. “Los ‘tratos y contratos’ del capital comercial gaditano: la compra en empeño a la Corona, en 1655, de las alcabalas de la ciudad, su término y bahía”, en García-Baquero González, A. *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Cádiz: Diputación Provincial, 1991, pp. 36-65; BUSTOS RODRÍGUEZ, M. *Cádiz en el...*, op. cit., pp. 50-51. DÍAZ BLANCO, José M. *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*, Madrid: Marcial Pons, 2012, p. 231.

común a las naciones extrañas y enemigas de esta Corona, enajenando Sanlúcar de este comercio...».¹⁸ Desde el sector comercial gaditano siempre se defendió el buen nombre de la ciudad, desmintiéndose tales acusaciones a la vez que se exponían razones sobre la necesidad que tenía Cádiz de preservar sus organismos comerciales.¹⁹ Pero lo cierto es que ni siquiera una voz tan favorable a Cádiz como la de Gerónimo de la Concepción pudo soslayar la realidad del fraude y extravíos de plata que tenían lugar en la bahía, lo que reconoció como el principal escollo en contra de la ciudad, pese a lo cual trató de restarle gravedad y hasta lo utilizó como argumento a favor del comercio con las naciones extranjeras.²⁰

Dado que no es este el lugar para perderse en los pormenores del pulso entre Sevilla y Cádiz por capitalizar el comercio con las Indias, nos contenteremos con resumir que la balanza terminó decantándose irremisiblemente del lado de Cádiz. Los hechos fehacientes evidenciaban el escaso porvenir de Sanlúcar como cabecera de las flotas por sus limitaciones geográficas y los elevados riesgos en que incurrían los mercantes de intentar la navegación. Esto concitó de tal manera los temores de los cargadores sevillanos que el 21 de noviembre de 1671 solicitaron a la Corona que se facultase la partida de las flotas desde la bahía de Cádiz. La correspondencia de 1679 atestigua que las condiciones de navegabilidad del Guadalquivir habían empeorado con respecto a los años anteriores.²¹ En ese mismo año, previo servicio de 80.000 escudos, la Corona promulgó las leyes del 23 de septiembre y el 4 de julio de 1680 la cabecera del comercio con las Indias quedó oficialmente fijada en la bahía de Cádiz,²² sin que las futuras quejas de los cargadores de Sevilla lograsen revertir la situación.²³

Por lo que hace a la industria naviera, hay que precisar que, en el siglo XVII la bahía de Cádiz funcionaba a la manera de una gran base logística en la que se efectuaban los trabajos de mantenimiento, apresto y aderezo de

¹⁸ AGI, C, 4486, carta de la Casa de la Contratación a Su Majestad, Sevilla, 31 de octubre de 1659.

¹⁹ AHMC, C. 62, núm. 1, *Copia del memorial...*, ff. 9r-11r.

²⁰ CONCEPCIÓN, G. *Emporio del Orbe...*, *op. cit.*, lib. 5, cap. 15, núms. 22-23 y 26.

²¹ GARCÍA FUENTES, L. *El comercio español...*, *op. cit.*, pp. 63-64.

²² BUSTOS RODRÍGUEZ, M. *Cádiz en el...*, *op. cit.*, pp. 52-53.

²³ Puede rastrearse la documentación relativa a esta disputa en AHMC, C. 62, núm. 2.

los galeones, no sólo de la Carrera de Indias, sino también de otras escuadras. Con respecto a los galeones de la Carrera de Indias, puesto que tenían que operar largo tiempo en aguas tropicales, muy correosas, demandaban maderas de mayor calidad y grosor, pero también una labor considerablemente más exhaustiva de mantenimiento, que incluía el carenado, aforramiento y emplomado de la obra viva. Para estas tareas se precisaban operarios especializados inexistentes en la Armada del Mar Océano.²⁴ A mediados del siglo XVII, empero, la exigüidad que presentaban las formaciones navales indujo a una postura menos escrupulosa y se trasvasaron bajeles del Mar Océano a la Carrera para que sirviesen como galeones de plata, cometido para el que cual no habían sido diseñados.²⁵

Esos trabajos de mantenimiento, sobre todo el carenado, se realizaban en los caños de la bahía de Cádiz, entre ellos el término de Puerto Real. La vinculación esta villa con la industria naviera al servicio de la Armada Real de la Carrera y del Mar Océano es bastante antigua, dadas las aptitudes que presentaba su paraje, en el interior de la bahía, para las tareas de organización y mantenimiento de los bajeles integrados en las flotas.²⁶ En el paraje del Puntal se reunían los bajeles del rey que escoltaban a los buques mercantes en sus singladuras transoceánicas para proteger la valiosa carga de cualquier amenaza hostil. En los caños de Sancti-Petri, donde desde el siglo XV se emplazaba el Real Carenero de Puente Zuazo, y del Trocadero se realizaba el carenado y

²⁴ SERRANO MANGAS, Fernando. *Los galeones de la Carrera de las Indias, 1650-1700*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos – CSIC, 1985, pp. 43-46; *Armadas y flotas...*, *op. cit.*, p. 25; *Función y evolución...*, *op. cit.*, pp. 15-16; “Realidad, ensayos y condicionamientos de la industria de construcción naval vasca durante el siglo XVII en la Carrera de Indias”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1998, nº 2, pp. 223-225; “Demandas de buques para flotas y avanzadas hispanas en el siglo XVII”, en RIBOT GARCÍA, L. A. y DE LA ROSA, L. (dirs.). *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, Madrid: Actas, 2003, pp. 114-115 y 117-118.

²⁵ *AMN*, Barutell, Ms. 380, núm. 941, carta de Gabriel de Ocaña y Alarcón a Pedro Coloma, Madrid, 29 de marzo de 1642, f. 83r.

²⁶ *AHMC*, C. 62, núm. 1, *Copia del memorial...*, f. 2r. «...Bahía muy capaz, de que se derraman diversos caños muy aptos a las invernadas y carenas que llegan hasta la Carraca y Puente de Zuazo, donde invierna la Armada Real. En un recodo o estero no muy lejos de esta entrada o boca—se refiere a la entrada a la bahía—está la Villa de Puerto Real, lugar inmediato al mar, y el más cómodo que se pudiera idear para almacén de todos los pertrechos náuticos», CONCEPCIÓN, G. *Emporio del Orbe...*, *op. cit.*, lib. 5, cap. 15, núm. 8.

calafateado de los bajeles, labores acaso menos llamativas que la construcción de los vasos, pero que revestían una importancia vital.²⁷ Dentro del circuito de la bahía de Cádiz, Puerto Real había ido especializándose como carenero y depósito de los pertrechos navales.

Tienen asimismo por lo estrecho de su entrada facilidad en que ningún barco pueda entrar ni salir sin que lo permitan los castillos de los Puntales, cuyos cañones señorean la distancia que hay de uno a otro. Y si a esto se añadieran dos barcos bien esquizados, uno en la boca de los Puntales y otro en la Puente, y que los ministros reales hicieran su asiento en Puerto Real, desde cuyas ventanas registran todo aquel paraje, se excusarán sin duda los extravíos de las cosas más menudas...²⁸

La conveniencia de las carenas es mayor y más útil en este sitio, pues, además de servir de calafates los mismos vecinos de Cádiz, los materiales todos, como fierro, alquitrán, brea, estopa, maderas &c. que vienen por mar y se almacenan en Cádiz, con la misma facilidad y ahorro de tiempo se transportan a los navíos.²⁹

El trabajo de dar carena de firme era altamente exigente y costoso, puesto que obligaba a la inspección del casco y a su práctica renovación, lo que implicaba una inversión de 40 días de trabajo para unos 90 operarios especializados. En ocasiones, el carenado se complementaba con tareas de reforzamiento interno, revestimiento y emplomado del casco, lo que disparaba los costes. En los años cuarenta del siglo XVII, para un galeón de 600 toneladas, una carena sin emplomar costaba 62.366 reales (29.480 por las pagas de los jornales y 32.886 por el coste de los materiales), mientras que con el emplomado el desembolso ascendía a 77.166 reales (30.287 por los jornales y 46.879 por los materiales); en la totalidad del apresto de un galeón de 600 toneladas sin emplomado se invertían 234.534 reales de plata, que con el revestimiento de plomo ascendían a 249.334 en la misma moneda.³⁰

²⁷ IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J. *La Villa de...*, *op. cit.*, p. 55; "Puerto Real, centro...", *op. cit.*, p. 10.

²⁸ CONCEPCIÓN, G. *Emporio del Orbe...*, *op. cit.*, lib. 5, cap. 15, núm. 10.

²⁹ *Ibid.*, núm. 12.

³⁰ El desglose detallado de los gastos en: SERRANO MANGAS, F. *Armadas y flotas...*, *op. cit.*, pp. 85-88.

Las fáciles comunicaciones marítimas con el exterior, tanto con los astilleros del Cantábrico, lugar de construcción por antonomasia de los galeones empleados en la navegación atlántica, como con aquellos puertos europeos de donde obtener suministros navales a unos precios competitivos, coadyuvaron a que la bahía de Cádiz se erigiese en un lugar privilegiado para el apresto y el carenado de las escuadras.³¹ En los años cincuenta del siglo XVII los puertos de los Países Bajos eran el lugar por excelencia del comercio de distribución de pertrechos navales provenientes del Báltico, de los que tanto dependían las marinas de las potencias europeas de la época: madera de pino para las arboladuras de los bajeles, cordelería, alquitrán y brea, mayormente.³² El titular de la Hacienda de Inglaterra sir George Downing, en su informe a Lord Clarendon, se maravillaba ante el vigor del comercio neerlandés con el Báltico: «The Admiralty of Amsterdam have ordered another convoy before winter for the Straights, notwithstanding the great number of ships gone out thither this last week—so great is their trade to these parts».³³

Los integrantes de la comunidad neerlandesa en Cádiz podían llegar a ejercer como proveedores de suministros navales.³⁴ Véase el asiento de compra

³¹ AHMC, C. 62, núm. 1, *Copia del memorial...*, f. 10r-v.

³² WALLERSTEIN, Immanuel. *El moderno sistema mundial, Volumen II. El mercantilismo y la consolidación de la economía-mundo europea, 1600-1750*, Madrid: Siglo XXI, 2017 [1980], pp. 93-97 y 106-107; SERRANO MANGAS, Fernando. “Los pertrechos extranjeros para los galeones de la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVII”, *Temas Americanistas*, 1983, vol. 2, pp. 21-26; *Los galeones de...*, *op. cit.*, pp. 147-152 y 159-163; *Armadas y flotas...*, *op. cit.*, pp. 93-107; *Función y evolución...*, *op. cit.*, pp. 139-143 y 155-157; ISRAEL, Jonathan I. *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford: Oxford University Press, 1990; CRESPO SOLANA, Ana. “El comercio holandés y la integración de espacios económicos entre Cádiz y el Báltico en tiempos de guerra (1699-1723)”, en *Investigaciones de Historia Económica*, 2007, vol. 3 nº 8, pp. 45-76; DÍAZ ORDÓÑEZ, Manuel. “Los pros y los contras de la guerra como motor de globalización del cáñamo en América en el siglo XVII”, en RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio J., ARROYO VOZMEDIANO, Julio L. y SÁNCHEZ BELÉN, Juan A. (coords.). *Comercio, guerra y finanzas en una época de transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid: Castilla Ediciones, 2017, pp. 67-72, 75.

³³ SIR GEORGE DOWNING TO THE LORD CHANCELLOR CLARENDON, Hague, 20 November 1663, *Life and Administration of Edward, 1st Earl of Clarendon*, ed. T. H. Lister, Esq., London, 1837, vol. 3, p. 261.

³⁴ Este tipo de asientos con hombres de negocios para el suministro de las formaciones navales venía siendo una práctica habitual desde los años treinta del siglo XVII. La

de pertrechos que ajustó el duque de Medinaceli en noviembre de 1655 con Elías de Colonia, Pedro Reynaldo y Francisco Lanzón, vecinos de Ámsterdam residentes en Cádiz, por valor de 1.364.251 reales de plata, de los que se pagaría un tercio—454.750 reales y 20 maravedís—al contado, al tiempo que se otorgase la escritura, y los 909.501 reales y 6 maravedís restantes al fiado, librándose en las cajas reales de Indias, con un tipo de interés del 8% anual.³⁵

Tabla 1. Precios de pertrechos navales para el apresto de la Real Armada del Mar Océano

Género	Cantidad	Precio total (en reales)
Jarcia	6.500 quintales	754.000
Lienzo <i>pacaje</i>	64.000 varas	169.411,26
Lienzo <i>vitre</i>	6.000 varas	12.000
Tablazón de pino ordinaria y de pusa	13.000 tablas	50.000
Árboles de pino de Flandes	120 árboles	260.000
Barricas para alquitrán	180 barricas	6.480
Azufre	100 quintales	4.800
Plomo	160 quintales	6.400
Grasa	620 botijas	11.160
Brea rubia y negra	2.000 quintales	72.000
Sebo	180 quintales	18.000
Total: 1.364.251 reales y 26 maravedís de plata		

Fuente: AGS, GyM, 3366, condiciones y precios del asiento para el apresto y composición de la armada que se ha de prevenir para el año que viene, Cádiz, 13 de noviembre de 1655. Elaboración propia.

Corona se garantizaba con mayor facilidad el suministro de sus armadas, mientras que los asentistas obtenían lucrativas mercedes en forma de adehalas, licencias de sacas y otras licencias especiales y reputación social. GÓMEZ MESAS, Javier. “Los Pereira, Cardoso y Ladrón de Guevara: tres familias especializadas en el abastecimiento de pertrechos y bastimentos navales en el reinado de Felipe IV”, en *Studia histórica. Historia moderna*, 2020, vol. 42, n° 2, pp. 259 y 267-270 y 275.

³⁵ *Archivo General de Simancas (AGS)*, Guerra y Marina (GyM), 3366, condiciones y precios del asiento para el apresto y composición de la armada que se ha de prevenir para el año que viene, Cádiz, 13 de noviembre de 1655.

PUERTO REAL Y LA GUERRA CONTRA LOS INGLESES (1655-1660)

Por todo lo referido, el lector puede percatarse del interés estratégico que concitaba la zona como blanco de operaciones militares anfibias en caso de guerra, tanto por parte de escuadras europeas, como de los piratas al servicio de la Sublime Puerta, quienes a lo largo del siglo XVII protagonizaron no pocas incursiones y razias de pillaje.³⁶ Desde muy temprano, y a lo largo de todo el período de los Habsburgo, la defensa del territorio fue uno de los principales motivos de preocupación para las autoridades reales. Fruto de estas inquietudes, se pondría en marcha a partir de la segunda mitad del siglo XVII un proyecto defensivo para la bahía que incluía la construcción de una serie de bastiones.³⁷ Nos referimos a los castillos de El Puntal y Matagorda, de cuyo desempeño como guardianes de la boca de acceso a la bahía abundan las noticias:

...donde la Bahía se estrecha en solamente su canal, de anchura como un buen tiro de mosquete de los dos fuertes del Puntal y Matagorda adentro, por dos leguas, hasta el puente de Zuazo, con mucha hondura, limpieza, y buena navegación, con que está aquel paso tan defendido, y fuerte, cuanto inexpugnable, sin tener otra parte por donde pueda ser ofendido...³⁸

El castillo y fuerte que llaman de El Puntal es uno de los dos que defienden la canal que baja de la bahía a la parte del oriente, y está situado media legua de la ciudad, a la margen que mira al mediodía, por donde se estrechan las corrientes del mar que caminan a la puente. Es muy fuerte y guarnecido con dos andanadas de artillería de bronce, alta y baja. Tiene 50 soldados de guarnición (...) La Matagorda es otro castillo, bien guarnecido de artillería, frente a frente de El Puntal, que abraza la canal de la otra parte del norte,

³⁶ ARAGÓN FERNÁNDEZ, Antonio M. *Asaltos de piratas berberiscos al litoral gaditano de La Janda*, Cádiz: A. M. Aragón Fernández, 2009.

³⁷ IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. *La Villa de...*, *op. cit.*, pp. 44-50.

³⁸ AHMC, C. 62, núm. 1, *Copia del memorial...*, f. 2r.

formado en un estero o punta que forma la misma canal y el brazo de mar que corre a Puerto Real. Tiene 30 soldados de presidio...³⁹

No es de menor consecuencia el buen surgidero de su bahía para la entrada y salida de galeones y flotas, pues, sin detenerse en el mar a media noche y con luna o sin ella, entran y salen sin más riesgo que el preciso de mar (...) Y esto especialmente es de mayor atención para cuando haya guerras con las naciones enemigas de la Corona. Y para que se vea más fácilmente la conveniencia de este surgidero, cuyo conjunto de circunstancias no lo tiene hoy puerto alguno de todo el orbe, como lo confiesan aun los mismos extranjeros, lo delinearé aquí sucintamente. Son los puntales dos castillos, que el uno se llama Puntal y el otro Matagorda, distantes uno y otro un tiro de cañón, y forman una boca o entrada a una ensenada o bahía muy capaz, de que se derraman diversos caños, muy aptos a las internadas y carenas, que llegan hasta La Carraca y Puente de Zuazo, donde invierna la Armada Real...⁴⁰

Cabría preguntarnos por la verdadera eficacia de estas construcciones defensivas, dado que no sólo bastaban los muros, sino que también se precisaban soldados que las defendiesen y operarios responsabilizados de su mantenimiento. Gracias a la información proporcionada por Juan José Iglesias Rodríguez, sabemos que todavía en una fecha como 1639 las obras del castillo de Matagorda no sólo no habían concluido, sino que además se registraban deficiencias en su dotación, ya andados los años cuarenta. A juicio del conde de Aramayona en sus informes al monarca, el estado general de las defensas del litoral gaditano, inclusive Puerto Real, presentaba una debilidad nada halagüeña de cara a disuadir potenciales invasiones.⁴¹

A nosotros nos compete aquí el bloqueo naval al que los ingleses, por instrucciones de Oliver Cromwell, sometieron el litoral gaditano entre 1655 y 1659 con el fin de interceptar las flotas que regresaban de las Indias con los caudales americanos en sus bodegas.⁴² Aunque esta acción no es tan cono-

³⁹ CONCEPCIÓN, G. *Emporio del Orbe...*, *op. cit.*, lib. 5, cap. 8, núms. 21-22.

⁴⁰ *Ibid.*, lib. 5, cap. 15, núms. 7-8.

⁴¹ IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. *La Villa de...*, *op. cit.*, p. 50.

⁴² *Cromwell's Letters and Speeches*, ed. Thomas Carlyle, London: Chapman & Hall, 1845, (*Cromwell's Letters*) vol. 2, pp. 362-363; *State Papers of John Thurloe, Esq.*, ed. T. Birch,

cida como la conquista de Jamaica, tuvo un impacto mayor y más directo para el comercio colonial español, puesto que alteró el funcionamiento ordinario de la Carrera de Indias.⁴³ Desde el Consulado de Sevilla se afirmó que la derrota frente a Cádiz en 1656 a manos de los ingleses había sido la más perniciosa sufrida en términos económicos para la Carrera de las Indias.⁴⁴

En esta ocasión los ingleses no pretendieron un asalto directo contra Cádiz, a diferencia de las acciones de 1596 y 1625, pero la continuada presencia de la escuadra de Robert Blake a lo largo de cinco años significó para la logística portuaria y defensiva de la bahía un estado de permanente tensión militar al que había que ofrecer una respuesta, ya que se intentó continuar a cualquier coste con el despacho de las flotas de Indias. Aun así, mientras duró la guerra, hubo amagos de desembarcos del enemigo en la costa gaditana, e incluso una breve incursión en mayo de 1656 en la playa de Chipiona, junto al Santuario de Nuestra Señora de Regla, en donde arribaron cinco

London: Fletcher Gyles, 1742 (*Thurloe*), vol. 3, p. 547; Capp, Bernard. *Cromwell's Navy. The Fleet and the English Revolution, 1648-1660*, Oxford: Clarendon Press, 1989, p. 95.

⁴³ FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, t. V, Madrid: Imprenta Real, 1899, pp. 22-23. RUMEU DE ARMAS, Antonio. *Piratería y ataques navales contra las Islas Canarias*, t. III, parte I, Madrid: Instituto Jerónimo Zurita, 1947-1950, pp. 133-204; FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, Montserrat y Stapells Johnson, Victoria. "Escuadra de 1656: un combate naval en la bahía de Cádiz", *Revista Internacional de los Estudios Vascos*, 1992, t. 37, nº 1, pp. 113-165. Algunos historiadores han evaluado con más agudeza el impacto de la guerra anglo-española de 1655-1660 en el sistema de la Carrera de Indias. ÁLVAREZ NOGAL, Carlos. *El crédito de la Monarquía Hispánica en el reinado de Felipe IV*, Valladolid: Junta de Castilla y León, 1997, pp. 117-121; DÍAZ BLANCO, J. M. *Así trocaste tu...*, *op. cit.*, pp. 212-222.

⁴⁴ AGI, IG, 1876, Cartas de la Casa de la Contratación y del Consulado al rey, Sevilla, 28 de septiembre de 1656. En su misiva al Consulado de Sevilla, Pedro Alejandro Félix definía como desastroso el momento por el que atravesaba el comercio colonial: AGI, Consulados (Co), 124, Carta de Pedro Alejandro Félix al Consulado, Cádiz, 24 de septiembre de 1656. Hacemos notar que no se registró semejante elocuencia cuando se tuvo conocimiento de la pérdida de Jamaica. Quien tampoco escatimó en sus lamentos fue BARRIONUEVO, Jerónimo de. *Avisos (1654-1658)*, vol. 3, Madrid: Imprenta de M. Tello, 1893, pp. 22 y 73. Rumeu de Armas reconoció que la guerra con Inglaterra bloqueó de tal forma la llegada de las flotas de Indias que ocasionó un golpe durísimo para el único recurso que le quedaba a la Corona si quería financiar sus guerras europeas. RUMEU DE ARMAS, A. *Piratería y ataques...*, *op. cit.*, p. 138.

balandras y ocho lanchas inglesas que saquearon dos barcos-almacenes fondeados en ese lugar, al parecer con suministros para enviar a Cádiz, y por tres horas bombardearon el santuario valiéndose de sus baterías navales.⁴⁵

Gerónimo de la Concepción aludió casi fugazmente a la amenaza militar de 1655 para recalcar la idoneidad de Puerto Real y del paraje de La Carraca como invernadero y carenero de los galeones: «ningún sitio más oportuno se pudo idear como el de los esteros de La Carraca, desde donde, ofrecida la ocasión contra enemigos, se arman—se refiere a las armadas de galeones y flotas—con facilidad, como sucedió el año de 1655».⁴⁶ Cuando la escuadra de Blake fondeó frente a Rota el 19 de junio de ese año, el duque de Medinaceli dio instrucciones para que los contra maestres y marineros amarrasen los bajeles a resguardo en los caños de La Carraca, cuyas bocas fueron bloqueadas con cadenas de árboles.⁴⁷ Con la salvedad de los dos galeones de azogue al cargo de Diego de Medina y Juan de Montañó, que se hicieron a la mar en febrero de ese año,⁴⁸ y el patache *San Francisco y San Diego*, gobernado por Marcos del Puerto, que zarpó de Cádiz el 27 de mayo con destino Cartagena de Indias,⁴⁹ ese año se suspendió la salida de las flotas de Tierra Firme y Nueva España.

⁴⁵ AGS, GyM, 3378, Informe de Hernán Núñez, visto en el Consejo de Guerra, Madrid, 19 de mayo de 1656.

⁴⁶ CONCEPCIÓN, G. *Emporio del Orbe...*, *op. cit.*, lib. 5, cap. 15, núm. 11.

⁴⁷ AGI, C, 3508, Instrucciones a los contra maestres de los galeones, Cádiz, 24 de junio de 1655.

⁴⁸ AMN, VP, Ms. 47(bis), núm. 18, *Relación del viaje de los dos galeones del cargo del capitán Diego de Medina a la Nueva España, con azogues de S.M. y vuelta con su plata, y otros accidentes de dicho viaje*, Madrid, Julián de Paredes, 1655 [incompleto]. Se puede encontrar íntegra en *AHN*, Diversos-colecciones, 27, núm. 33. *AGI*, C, 3122, núm. 2. La práctica de despachar galeones sueltos para transportar azogue a Nueva España proliferó a mediados del siglo XVII como una alternativa de bajo coste, debido a que la precariedad por la que atravesaba la Real Hacienda, cada vez más responsable de sufragar el régimen de galeones y flotas, no siempre permitía el envío de convoyes comerciales. ÁLVAREZ NOGAL, C. *El crédito de...*, *op. cit.*, pp. 109 y 112.

⁴⁹ Ante la detención en Indias de la flota de Tierra Firme del marqués de Montealegre, que zarpó en 1654, los accidentes sufridos por la Armada del Mar del Sur y la presencia inglesa, Marcos del Puerto fue comisionado como aviso para navegar a Cartagena de Indias y recoger la plata peruana que se encontrase en Portobello. *AMN*, VP, Ms. 85, núm. 57, R.C. de Felipe IV a Marcos del Puerto, Madrid, 15 de mayo de 1655. *AGI*, C, 5177, cartas de la Casa de la Contratación, Sevilla, 18 y 22 de mayo de 1655. De este barco cabe destacar que participaría en la batalla naval de Cádiz de 1656. FERNÁN-

Todos los recursos invertidos en el apresto de las dos flotas fueron reutilizados para despachar una armada defensiva, al cargo del general don Pablo Fernández de Contreras y del almirante don Juan Castaños, con la que ofrecer resistencia a la escuadra de Blake y aguardar el regreso de la flota de Tierra Firme del marqués de Montealegre. Incluso se instó desde la corte de Madrid al barón de Bateville a que reuniese de inmediato cuantos navíos había surtos en Pasajes con el objeto de reforzar la armada que se aprestaba en Cádiz.⁵⁰ Aquella fue una labor titánica de la que hubo de encargarse el duque de Medinaceli, titular desde 1645 de la capitanía general del Mar Océano y Costas de Andalucía,⁵¹ quien demostró grandes dotes como organizador de la logística naval.⁵² Para dotar semejante número de bajeles fue preciso disponer levas entre las poblaciones ribereñas del Reino de Sevilla, que en pocas semanas lograron reunir hasta 800 efectivos integrados en las milicias locales. Gracias a las evidencias documentales, sabemos que Puerto Real contribuyó con una compañía de leva.⁵³ En los meses de agosto a octubre de 1655 la armada de Fernández de Contreras se desplegó entre Cádiz y el Algarve para vigilar los movimientos de la formación de Robert Blake, ambas escuadras en actitud defensiva, hasta que la falta de soporte logístico, unida al agotamiento y los estragos de la peste, obligaron a los ingleses a levantar el bloqueo y regresar a Inglaterra.⁵⁴

DEZ MARTÍNEZ, M. y STAPELLS JOHNSON, V. "Escuadra de 1656...", *op. cit.*, pp. 113-165; ÁLVAREZ NOGAL, C. *El crédito de...*, *op. cit.*, pp. 332-337.

⁵⁰ *AMN*, Barutell, Ms. 380, núm. 1.039, decreto de S.M. ordenando reforzar la escolta de los galeones ante un posible ataque inglés, Madrid, 1 de agosto de 1655, f. 285r.

⁵¹ *AMN*, Barutell, Ms. 372, núm. 132, decreto por el que se hace merced al duque de Medinaceli de ambas capitanías, sus quintos y décimas correspondientes, Zaragoza, 14 de septiembre de 1645, f. 303r.

⁵² *AMN*, VP, Ms. 75, núm. 114, el duque de Medinaceli apremia al apresto de la armada, El Puerto de Santa María, 16 de julio de 1655. *Repositorio de la Universidad de Oviedo (RUO)*, 1101657, *Relación diaria de la presteza con que se previno la Armada Real de España*, Sevilla: Imprenta de Juan Blas, 1655.

⁵³ *AGI*, C, 3758, Relación de los oficiales y soldados de diferentes compañías de Andalucía, s.l., s.f. [1655].

⁵⁴ *AGS*, Estado, 2529, núm. 86, Consejo de Estado, Madrid, 21 de septiembre de 1655; núm. 91, Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 6 de septiembre de 1655. *Thurloe*, vol. 3, General Blake to the protector, aboard the *St. George*, in Cascais Road, August, 1655, pp. 718-719.

No nos compete aquí perdernos en los pormenores de las operaciones militares de esta guerra, así que nos limitaremos a informar de que el bloqueo inglés se prolongaría hasta 1659, aunque no ininterrumpidamente, puesto que los medios logísticos de la época no posibilitaban la continuada operatividad de una flota en mar abierto. Generalmente, en los meses de invierno, por los riesgos que entraña la navegación en condiciones climatológicas adversas, los ingleses levantaban el bloqueo para reponerse de la fatiga. No impidieron que los españoles despachasen flotas a las Indias, aunque fuese a largos intervalos. En marzo de 1656 zarpó la flota de Nueva España a cargo del general don Diego de Egües y Beaumont, que sería destruida por Blake frente a Santa Cruz en 1657; en mayo de 1658 lo hizo la armada de Tierra Firme del marqués de Villarrubia, que fue acompañada de una media flota de Nueva España bajo las órdenes de Diego de Ibarra, con un cargamento de 3.880 quintales de azogue.⁵⁵ Los ingleses se sirvieron de los próximos puertos portugueses para aprovisionar sus barcos y repararlos, e igualmente es plausible que se coordinasen con los piratas berberiscos que frecuentaban esas aguas.⁵⁶

Durante la guerra Puerto Real sirvió como depósito de suministros navales y carenero seguro para los barcos de las armadas y flotas. A comienzos de 1655 se habían alquilado ocho almacenes en Puerto Real para recoger los aparejos de jarcia, cordelería, lona, motonería, así como demás piezas sueltas de repuesto que pertenecían a los galeones de Su Majestad, reunidos en el paraje de La Carraca tras el regreso en 1653 de la armada y flotas de Indias.⁵⁷ En septiembre de 1655 hubo que separar 1.000 ducados para las reparaciones en el *Hércules* y el *Concepción*, en riesgo de irse a pique por el deterioro de sus maderas.⁵⁸ El *Santa Teresa*, de la Armada de la Carrera, atravesaba por la misma situación; se encontraba imposibilitado para navegar, por lo que se le

⁵⁵ LANG, MERVYN F. *Las flotas de Nueva España (1630-1710), Despacho, Azogue y Comercio*, Sevilla-Bogotá: Muñoz Moya y Montraveta, 1998, pp. 169-171 y 172-173.

⁵⁶ *Thurloc*, vol. 5, George Pawly to Mr. Matthew Bonell, a letter of intelligence, Madrid, 16 September 1656, pp. 386-387. Aragón Fernández, A. *Asaltos de piratas...*, *op. cit.*, p. 345.

⁵⁷ AGI, C, 3511, proveeduría: 1.310 rs. de plata a diferentes dueños de almacenes, Cádiz, 3 de marzo de 1655.

⁵⁸ AGS, GyM, 3366, Junta de Armadas, Madrid, 24 de septiembre de 1655.

dio carena de firme en La Carraca.⁵⁹ Requerimientos que constituyeron un gran desafío para la logística portuaria de la bahía de Cádiz, la cual tampoco podía desatender las necesidades de otras formaciones navales, más si cabe el abandono y dejadez que presentaban algunas instalaciones, como los almacenes, muelle y estacada de Puente Zuazo, según reconoció el veedor Fernando de la Riva-Herrera en noviembre de 1655. La Junta de Armadas solicitó sin dilación 20.000 escudos para las obras de reparación: «...de faltar a esta asistencia, se caerá en graves inconvenientes (...) no sólo dilatarse a disponer los navíos para aprestarlos y carenarlos a tiempo, sino que está con riesgo conocido de irse a pique».⁶⁰

Debido a la deplorable situación financiera por la que atravesaba la Carrera de Indias en los años cincuenta, los mismos capitanes y dueños de navíos tenían que responder con su propio capital al coste de las carenas, aunque tales desembolsos luego serían resarcidos en las remesas cargadas en las flotas americanas. De esta forma también se esperaba aliviar la presión sobre una Real Hacienda exangüe y que cada vez asumía mayores compromisos en el despacho de las flotas a Indias y su defensa.⁶¹ Un recurso muy socorrido desde los cuarenta fue el de los asentistas particulares,⁶² como en el caso de Pablo García de Santana y Valentín Pérez, vecinos de Cádiz, que en 1658 se ofrecieron para concertar con la Corona un asiento por tres años de duración para dar carena y aparejar ocho galeones y dos pataches de la Armada de la Carrera. Entre sus condiciones, se encontraba la de que el recibo y amarre de los bajeles se hiciese en el término de Puerto Real, donde el capitán de maestranza haría inventario de los aparejos y pertrechos, reconocería la calidad y servicio de los mismos, así como los repuestos. Concluido el reconocimiento, los pertrechos serían transportados por cuenta de la

⁵⁹ AGS, GyM, 3366, Junta de Armadas, con ocasión de una carta de Medinaceli, Madrid, 3 de diciembre de 1655.

⁶⁰ AGS, GyM, 3366, Junta de Armadas, con ocasión de una carta de Fernando de la Riva-Herrera, Madrid, 13 de diciembre de 1655.

⁶¹ ÁLVAREZ NOGAL, C. *El crédito de...*, *op. cit.*, pp. 108-109.

⁶² GÓMEZ MESAS, J. “Los Pereira, Cardoso...” , *op. cit.*, pp. 278 y 280-281.

Real Hacienda a la villa de Puerto Real, donde serían almacenados hasta que se diese principio a las carenas.⁶³

La entrega de los barcos, una vez carenados y aparejados, se realizaría en los esteros de Puerto Real y La Carraca, por ser éstos los sitios en los que se les daría carena.⁶⁴ En la quinta condición de la propuesta solicitaban que los bajeles del rey que se encontrasen en La Carraca y Puente Zuazo recibiesen lo necesario para alojamiento de maestranzas, depósito de los enseres navales y que sirviesen de chatas sobre las que caer los galeones a los que se fuese a dar carena de firme.⁶⁵ Los asentistas se comprometerían a efectuar cuantas obras de carpintería, calafatería y aparejos de labor y repuesto señalasen los técnicos.⁶⁶ En cuanto a los pertrechos para las carenas y aparejos, requirieron licencia real para importarlos en caso de que no se encontrasen en España, sobre todo los lienzos *pacaje* y *vitre* y la brea rubia, que esperaban obtenerlos de Francia sin pagar ningún derecho por los materiales adquiridos, ya fuese en puerto extranjero o bajo la jurisdicción regia. Se transportarían por mar hasta Puerto Real, los esteros de La Carraca y la ciudad de Cádiz propiamente dicha.⁶⁷

La negociación entre los oficiales de la Monarquía y los dos asentistas se vio ralentizada por las múltiples discrepancias acerca del precio por tonelada, las fianzas con que responderían los asentistas, así como las calidades de las condiciones que presentaron. En lo que aquí nos compete, señalamos que los posteriores reajustes no afectaron a la designación de Puerto Real como carenero y lugar de almacenamiento de los pertrechos navales. La villa conoció en la segunda mitad de los años cincuenta un importante trasiego de oficiales de la Casa de la Contratación que servían en los cuadros administrativos de la Carrera de las Indias.

Como puede comprobarse en la tabla que presentamos, desde 1654 se había ido dando en Puerto Real recibo de un número significativo de galeones de la Carrera, bien fuesen propiedad del rey o de particulares. El 12 de abril de 1656 el tenedor de bastimentos Domingo de Vergara recibió en

⁶³ AGI, IG, 772B, la Casa de la Contratación informa al rey, Sevilla, 8 de octubre de 1658, condición núm. 1.

⁶⁴ *Ibid.*, condición núm. 3.

⁶⁵ *Ibid.*, condición núm. 4.

⁶⁶ *Ibid.*, condición núm. 5.

⁶⁷ *Ibid.*, condición núm. 8.

Puerto Real el galeón *San José*, capitana de la Armada de la Carrera, que por el mes de marzo había regresado de Tierra Firme al cargo del marqués de Montealegre. Acto seguido, se inventarió el galeón; la mayor parte de los enseres navales sueltos—que en la documentación son referidos como «cosas sueltas»—y de los herrajes se almacenó en Puerto Real.⁶⁸ En esta misma población, a fines de agosto de 1657, se inventarió el mismo galeón *San José*, de nuevo señalado para ir a Tierra Firme como capitana, en esta ocasión bajo las órdenes del marqués de Villarrubia.⁶⁹

Tabla 2. Galeones de cuyos útiles se hizo inventario en Puerto Real (1654-1659)[1]

Galeón	Año	Maestre de raciones	Toneladas	Cañones
<i>San José</i> (capitana de armada)	1654 1656 1657 1659	Benito Abad y Matías Rodríguez [2] Tomás de Ibarra Tomás de Ibarra	1.050- 1.100	48-52[3]
<i>Santa Teresa de Jesús</i> (almiranta de armada)	1659	Martín de Tejada	1.100	52
<i>Nuestra Señora de Atocha</i>	1659	Francisco de Aróstegui	800	40[4]
<i>Nuestra Señora del Buen Suceso y San José</i> (capitana de flota)	1659	Bartolomé Ramírez	678	36
<i>Nuestra Señora de la Purificación</i>	1659	Cristóbal González	450	26

[1]No queremos decir que éstos fuesen los únicos galeones cuyos pertrechos se inventariaron y almacenaron en Puerto Real en los años referidos, sino que son de los que tenemos evidencia documental por ahora. Es más que plausible que se hubiesen almacenado también los pertrechos sueltos

⁶⁸ AGI, C, 4093, inventario del galeón capitana *San José*, Cádiz, 22 de mayo de 1656.

⁶⁹ AGI, C, 3289, conocimiento del recibo del galeón *San José*, Puerto Real, 28 de agosto de 1657.

de otros galeones, ya perteneciesen a la Carrera de Indias o a cualquier otra escuadra.

[2]Matías Rodríguez ejerció como maestre de raciones con un poder que el 22 de mayo de 1654 le otorgó Benito Abad, quien oficialmente era el maestre de raciones y jarcia de este galeón.

[3]En su estadía en Indias en 1658-1659 este galeón recibió piezas de artillería de algunos navíos de refuerzo que lo acompañaron; de ahí que en el inventario que se hizo a su regreso se identificasen más cañones.

[4]Este galeón estaba artillado con 40 piezas, aunque según las cuentas del maestre Francisco de Aróstegui, parece que también transportaba 31 piezas de hierro colado, 4 de ellas de pequeño calibre que fueron tomadas a un navichuelo inglés durante el tornaviaje.

Fuentes: *AGI*, C, 3298; 4093; 4094; 4099; 4102; 4103. Elaboración propia.

La actividad más intensa se registró en los meses de verano de 1659, el año del que disponemos de más referencias de galeones de los que se hizo inventario en Puerto Real, debido al regreso de la armada a cargo del marqués de Villarrubia, media flota de Nueva España de Diego de Ibarra, navíos de refuerzo y un nuevo galeón—*Nuestra Señora de Atocha*—que había sido labrado en el astillero de Cartagena de Indias en virtud de un asiento concertado con el constructor José de Iriarte.⁷⁰ Salvo el galeón *Atocha*, todos los demás dieron fondo en Santander el 19 de abril de 1659 para burlar el bloqueo naval inglés sobre Cádiz.⁷¹ Tras pasar la primavera en ese puerto del Cantábrico, a comienzos de julio de 1659 las flotas y los galeones de la Real Armada de la Carrera pusieron rumbo a Cádiz, donde arribaron a fines de

⁷⁰ José de Iriarte en 1650 concertó con la Corona un asiento para construir en Cartagena de Indias cuatro bajeles para la Armada de la Carrera. Pero por el desvío de los recursos financieros sólo pudo fabricarse el *Nuestra Señora de Atocha*. *AGI*, IG, 2573, José de Iriarte a Felipe IV, Cartagena de Indias, 22 de abril de 1656.

⁷¹ Acerca de los problemas que comportó la entrega de la plata americana en Santander y las negociaciones que siguieron, véase *AGI*, Co, lib. 6, ff. 174v-182r. ÁLVAREZ NOGAL, C. *El crédito de...*, *op. cit.*, pp. 119-121 y 340-344.

ese mes, ya con la tranquilidad de saber que los ingleses se habían retirado.⁷² Por entonces, la situación interna de las Islas Británicas se había deteriorado hasta tal punto que se temía una reanudación del conflicto civil de los años cuarenta, lo que obligó a los efímeros gobiernos londinenses a priorizar las cuestiones domésticas en detrimento de las aventuras militares externas.⁷³

Mientras, en agosto de 1659, la villa y término de Puerto Real fue escenario del recibo de algunos de los mayores galeones que por entonces servían en la Carrera de las Indias. La capitana de Tierra Firme que había regresado a cargo del marqués de Villarrubia, el galeón *San José*, de cuyo buque, arboladura y pertrechos se hizo inventario por tercera vez en el paraje de La Carraca entre los días 2 y 8 de agosto. Las piezas sueltas, los géneros de jarcia, vela, motones y poleas, así como los repuestos, se almacenaron en la villa de Puerto Real. Se obró igual con la almiranta de esa misma flota, el *Santa Teresa*, que los oficiales reales de la Carrera recibieron en La Carraca. Siguiendo las instrucciones de la proveeduría general, las piezas sueltas del barco, incluyendo diversos tipos de herrajes, como pernería y clavazón, se guardaron también en un almacén de Puerto Real.⁷⁴ Repárese en la gran envergadura de ambos bajeles, de 1.100 toneladas de arqueo cada uno, cámaras alta y baja, corredores con balaústres, y fuertemente artillados con 48 piezas la capitana y 52 la almiranta, lo que los convertía en los dos barcos de mayor potencia de fuego de cuantos servían en la Carrera.⁷⁵ Con semejante porte ninguno de ellos era apto para remontar la desembocadura del Guadalquivir.

Se inventariaron otros bajeles de la Carrera, de menor arqueo y poder artillero, pero relevantes para demostrar la actividad de Puerto Real como almacén. Fue el caso de los galeones *Nuestra Señora de la Purificación*, de 450 toneladas y 26 cañones, con piezas de poco servicio, y la capitana de flota de

⁷² *AMN*, VP, Ms. 45, núm. 115, Carta de Juan Bautista Sáenz de Navarrete al general marqués de Villarrubia, Madrid, 30 de julio de 1659.

⁷³ Una lectura básica y actualizada sobre los desórdenes políticos internos en Hirst, Derek. *England in Conflict, 1603-1660, Kingdom, Community, Commonwealth*, London: Arnold, 1999, pp. 316-327.

⁷⁴ *AGI*, C, 4103, inventarios de los galeones *San José* y *Santa Teresa*, Cádiz, 8 de agosto de 1659.

⁷⁵ *AGI*, C, 4103, oficios de veeduría y contaduría de la artillería, Sevilla, 16 de enero y 9 de febrero de 1660.

Nueva España *Nuestra Señora del Buen Suceso y San José*, de 678 toneladas y 36 cañones de porte.⁷⁶ También hemos identificado el *Nuestra Señora de Atocha*, del que disponemos de un inventario más prolijo, que ofrecemos aquí como muestra. Este bajel navegó directamente desde Puerto Rico y entró en la bahía de Cádiz el 28 de agosto.⁷⁷ Cumpliendo con las instrucciones de la proveeduría general, el día 16 de septiembre se almacenaron en Puerto Real las vergas, jarcia, velamen, motonería, poleas y un largo etcétera de pertrechos y repuestos sueltos, antes de hacer inventario el día 17 de ese mes.⁷⁸

Tabla 3. Inventario del galeón *Nuestra Señora de Atocha* (1659)

Características del buque (800 toneladas):
<ul style="list-style-type: none"> • Puente corrida; dos cámaras, alta y baja; dos corredores con dos arcos de hierro, el corredor alto, con sus balaústres y el bajo con algunos balaústres menos, por medio por dos piezas que traía en él encabalgadas; el cuadro de su devoción de lienzo en la popa llana; la capilla para decir misa, la chopa del piloto con un camarote de cada banda; el tabladillo y arco de farol de palo, perchas y mascarones, firmes, escoteras de guarnición, con sus roldanas de palos, dos cabrestantes de mayor y de proa, con seis barras viejas, el timón con su caña y pinzote, cuatro bombas de caoba—las tres guarnidas con sus zunchos y morteros—y sus aros y picotas, y tres guimbaletes, escoteras de guarnición y mantilleras con sus roldadas de palos, la bitácora de gobierno, dos guindastes guarnidos con sus roldanas de palo y escaldrantes, la vita con dos tetas, treinta y dos cadenas en el costado para la jarcia, las argollas de brandales y bragueros de escotas, la escotilla principal y escotillones con siete escalas que no son de servicio y tres cadenas de hierro, la lancha del dicho galeón con su gavieta y cuatro remos viejos, propaos, la escala del portalo y dos fogones de madera.

⁷⁶ AGI, C, 4099, oficios de veeduría y contaduría de la artillería, Sevilla, 6 de abril de 1660; 4102, inventario del galeón *Nuestra Señora de la Purificación*, Cádiz, 11 de agosto de 1659.

⁷⁷ AGI, IG, 774, carta del capitán Diego de Medina al rey, Broa de Sanlúcar, 28 de agosto de 1659.

⁷⁸ AGI, C, 4101, inventario del galeón *Nuestra Señora de Atocha*, Cádiz, 17 de septiembre de 1659.

Aparejos de la arboladura (en La Carraca, 15 de septiembre de 1659):

- El árbol del bauprés con sus baos y gavia y tamborettes, tancado y arguillado, con su guardamancebo. La verga de cebadera
- El árbol del trinquete. El dicho árbol de trinquete con sus baos, gavia y tamborettes, roldanas de la cabeza de palo, las arraigadas de cadena en la gavia, cuatro coronas, las dos de los dos aparejos reales guarnidas, con sus vetas, cuadernales y gatos de hierro, las otras dos guarnidas con sus vetas, poleas y motones, dos popeses guarnidos con sus cuadernales y acolladores, el estay, asimismo, guarnido y cuatro motones. La verga del dicho trinquete con una mura mayor vieja por boca. La verga del velacho.
- Mastelero de proa: el dicho árbol con sus roldanas de palo altas y bajas.
- Árbol mayor: el dicho árbol mayor con sus baos, gavia y tamborete, roldanas de palo de la cabeza del palo y arraigadas de cadena en la gavia, dos popeses, cuatro coronas con sus amantes guarnidas, con sus vetas, poleas y motones, la corona de la candeleta con su cuadernal, el estay mayor con sus cuadernales y acollador y ocho motones, la verga del dicho árbol con una mura mayor, vieja.
- Mastelero mayor: el dicho árbol con sus roldanas de palo altas y bajas y la verga de gavia.
- Árbol de mesana: el dicho árbol con sus baos, gavia y tamborete, su verga y cuatro obenques por banda con sus vigotas y acolladores y dos aparejuelos guarnidos.

Pertrechos y cosas sueltas (en el almacén de Puerto Real, 16 de septiembre de 1659):

Enseres navales sueltos y repuestos

- Anclotes
- Anclas
- Posavergas
- Cables
- Vergas viejas para gavia, velacho y mastelero viejo, no de servicio
- Brazas de cebadera, guarnidas y no de servicio, de velacho y de trinquete, de servicio
- Trozas de gavia, trinquete y de velacho, guarnidas y de servicio
- Brandales y aparejuelos, algunos de servicio
- Contramantillos de la cebadera, guarnidos y de servicio
- Apagapenoles de trinquete, de servicio
- Obenques para los palos de la arboladura
- Bolinas de cebadera, mayor y trinquete, guarnidas y de servicio
- Estay de velacho, de servicio
- Palanquines
- Drizas para el velamen
- Jarcia de juanete de mesana y de sobrecebadera, ambas de servicio
- Acolladores sueltos para los brandales de gavia mayor y de proa
- Chafaldetes
- Racamentos para mayor, trinquete y mesana, guarnidos y de servicio
- Motones de todo género
- Poleas
- Cuadernaletes
- Roldanas
- Vigotas de diferentes tamaños
- Baos para sobrecebadera, mastelero mayor y mastelero de velacho
- Tamborettes para juanetes
- Guarniciones de bombas
- Herrajes de diversos tipos, inclusive la pernería
- Boliches de velacho

Velamen

- una vela mayor, de servicio
- una vela mayor, usada para encapar
- dos trinquetes, usados también para encapar
- un trinquete, nuevo y con sus envergues
- dos velachos, usados para encapar
- dos cebaderas, de servicio
- una mesana, de media vida
- dos velas de gavia, de media vida
- una boneta de trinquete, de servicio
- una boneta de trinquete, usada para encapar
- un juanete, usado y de poco servicio

Fuente: *AGI*, C, 4101, inventario del galeón *Nuestra Señora de Atocha*, por Matías Ochoa de la Muñeca, Cádiz, 17 de septiembre de 1659. Elaboración propia.

A pesar de tratarse de un galeón nuevo, de gran porte—advírtase su buque de 800 toneladas de arqueo—y fábrica criolla, dotado de un gran poder artillero, este bajel desde el principio se caracterizó por su pésima calidad, habida cuenta de la putrefacción que presentaba su maderamen. Tras un exhaustivo reconocimiento en Cádiz el 30 de septiembre de 1659, se concluyó su inaptitud para servir en ninguna de las formaciones navales de la Corona, dados los peligros que entrañaba.⁷⁹ Asimismo, los pertrechos que se recogieron de un navichuelo inglés que el *Atocha* había apresado en alta mar también fueron almacenados en Puerto Real, por cuenta de la administración de la avería.⁸⁰

Pero además de depósito para pertrechos navales, piezas sueltas y repuestos, Puerto Real también funcionó como almacén de los víveres destinados al avituallamiento de las dotaciones embarcadas en los galeones, faceta menos conocida, pero fundamental para la operatividad de las flotas,⁸¹ y de la

⁷⁹ *AGI*, IG, 774, Consejo de Indias, Madrid, 20 de diciembre de 1659.

⁸⁰ Estos pertrechos eran: un calabrote de 7 pulgadas; un pedazo de guindaleza de 8 pulgadas; un trinquete con su boneta; un velacho; una vela mayor; una mesana; una vela gavia; un cuchillo viejo; tres anclotes nuevos y sin cepos. *AGI*, C, 4101, Inventario de los pertrechos de un navío inglés, Cádiz, 17 de septiembre de 1659.

⁸¹ Para profundizar, MENA GARCÍA, Carmen. “Nuevos datos sobre bastimentos y envases en armadas y flotas de la Carrera”, *Revista de Indias*, 2004, vol. 64, nº 231, pp. 447-484.

que disponemos de algunas evidencias documentales para la década de 1650. Recordemos que el propio fray Gerónimo de la Concepción se refirió a la conveniencia de Puerto Real para la estiba de los bastimentos, vituallas, pertrechos e incluso piezas de artillería y municiones: «para las cargas de flotas y galeones (...) se halla todo lo que se pueda desear. En Puerto Real el bizcocho es excelente, y a menos costa».⁸² Y parece que adquirió suficiente fama como para consagrar una de las calles de la villa al horno de bizcocho.⁸³

En diciembre de 1655 se trabajaba en los preparativos para despachar el próximo año las flotas de Indias. El 8 de enero de 1656 la Corona concertó por el valor de 322.598 reales de plata un asiento de provisión de bastimentos con Manuel Bravo y Juan Nartus Vallejo, vecinos de El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda, para el abasto de la capitana y almiranta de Nueva España, a cargo del capitán general don Diego de Egües y Beaumont, más un patache de refuerzo y cuatro navíos de refuerzo que irían en su conserva. Salvo un adelanto de 4.000 pesos de contado para los primeros gastos, la entrega del bizcocho y los demás géneros de bastimentos se haría al fiado en sus pañoles correspondientes y en los almacenes de Puerto Real, El Puerto de Santa María y Sanlúcar, donde el tenedor general de la avería se daría por recibido de ellos y dejaría constancia por escrito.⁸⁴

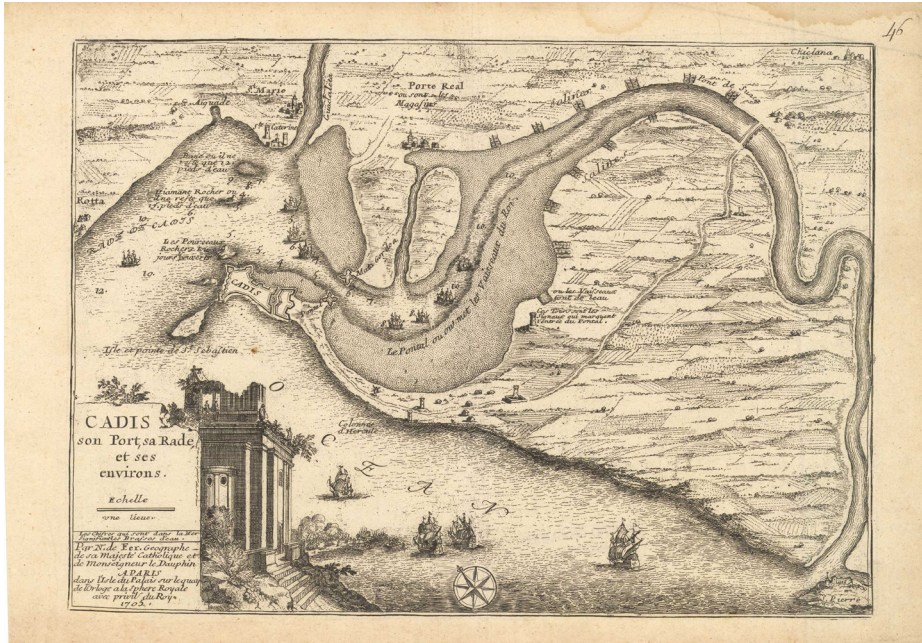
Nos gustaría finalizar mostrando el siguiente mapa francés de comienzos del siglo XVIII, de título *Cádiz, son Port, sa Rade et ses environs*, atribuido a un cartógrafo real del rey Luis XIV, se representa con todo lujo de detalle la bahía de Cádiz y sus poblaciones. Repárese en el término de Puerto Real, representado en francés—*Porte Real* (sic); y justo a continuación, como subtítulo *ou sont les magasins*—donde están los almacenes. Es una inequívoca alusión a los almacenes para suministros navales que requería el carenado y apresto de los galeones integrados en las diferentes armadas militares de la Corona y flotas de Indias. Una tarea que vino desempeñándose en Puerto Real durante el siglo XVII, como ya había sugerido Juan José Iglesias Rodrí-

⁸² CONCEPCIÓN, G. *Emporio del Orbe...*, *op. cit.*, lib. 5, cap. 15, núm. 12.

⁸³ IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. “Puerto Real: centro...”, *op. cit.*

⁸⁴ *AGI*, C, 3298, asiento de provisión de bastimentos, Casa de la Contratación, Sevilla, 8 de enero de 1656; *AGI*, IG, 2527, cédula al capitán general de la flota para que dé libranza en Veracruz de 290.598 reales por el valor de la provisión de los bastimentos, Buen Retiro, 12 de febrero de 1656.

guez cuando se refería al olvidado Puerto Real de los últimos Habsburgo,⁸⁵ pero que todavía hoy continúa siendo un tema huérfano de una investigación más sistemática.



Cádiz, son Port, sa Rade, et ses environs. La bahía de Cádiz, según un mapa francés de 1705 de N. de Fer, geógrafo del rey Luis XIV. Nótese la ubicación de Puerto Real y los emplazamientos de La Carraca y Puente Zuazo en el interior de la bahía. Agradecemos al catedrático Juan José Iglesias Rodríguez el que nos haya facilitado este mapa.

CONCLUSIONES

Somos conscientes del largo recorrido que todavía queda por delante para despejar las muchas dudas que persisten en torno al Puerto Real del siglo XVII como base logística naval, por lo que nos parece prudente rehuir las aseveraciones que puedan pecar de osadas. Por nuestra parte nos hemos contentado con rastrear un período muy breve de tiempo, apenas un lustro, entre

⁸⁵ IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. *La Villa de..., op. cit.*, p. 55.

1655-1660, pero que creemos relevante por la tensión militar tan profunda y prolongada que la guerra con Inglaterra impuso a la totalidad del litoral atlántico andaluz, un aspecto al que no le ha prestado la suficiente atención la historiografía especializada en el conflicto anglo-español de aquellos años.

Ahora bien, las noticias que aquí hemos recabado en torno a la actividad puertorrealeña en el lustro de 1655-1659 nos parecen lo bastante elocuentes como para aventurarnos a unas primeras conclusiones que puedan servir para futuras investigaciones relacionadas. En primer lugar, nos confirma con hechos fehacientes la temprana vinculación de la villa con la industria naval atlántica; en segundo lugar, pone de manifiesto que no sólo se daba carena a los galeones que escoltaban las flotas de Indias, sino que también se prestaba apoyo logístico a los navíos integrados en otras escuadras atlánticas, como la Armada del Mar Océano.

Estas muestras documentales constatan la función que desempeñó Puerto Real como lugar de almacenamiento de suministros navales de diversa índole, en especial los pertrechos sueltos de los aparejos de las arboladuras, así como piezas de repuesto y, en menor grado, los herrajes. Pero los documentos también ponen de relieve que el rol de Puerto Real como depósito de suministros fue doble, dado que sus almacenes se utilizaron para guardar los paños del bizcocho y otras vituallas destinadas a la manutención de las dotaciones embarcadas, tal y como se expresa de forma explícita en el asiento de provisión concertado con Manuel Bravo, que ya hemos tenido ocasión de citar.

Queda mucho por desenterrar del siglo XVII puertorrealeño hasta que sea posible un análisis más profundo de su evolución a lo largo de la centuria, lo que en tal caso sí nos facultará para formular conclusiones más complejas. Por el momento sólo nos queda colaborar y animar a que se prosiga con esta necesaria labor de rastreo documental y recopilación de datos para sustentar mejor futuras lecturas.