

EL ALGARVE Y LA CARRERA DE INDIAS: MARGINALIDAD PROVECHOSA DE UN ENCLAVE GEOESTRATÉGICO EN EL CORAZÓN DEL COMERCIO CON LAS INDIAS DE CASTILLA (SIGLOS XVI-XVII)

Sergio RODRÍGUEZ LORENZO
Licenciado en Historia de América
Universidad de Sevilla

El día 26 de julio de 1580, Felipe II de Castilla escribía desde Badajoz a don Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, comunicándole que había recibido con alegría la noticia de la toma de los distintos puertos del Algarve por la flota castellana al mando del marqués y las tropas del duque de Medinasi-donia (1). Fue el primer gran golpe de mano de una campaña militar victoriosa que culminaría con el asalto a Lisboa en el mes de agosto y la ocupación casi completa de Portugal. A partir de ese momento, Felipe II podía considerarse Rey de la península Ibérica en su totalidad.

El principal atractivo de este dominio castellano sobre Portugal tenía un carácter geoestratégico. Desde los puertos lusitanos, de excelente situación, podrían controlarse las rutas comerciales que unían los Países Bajos rebeldes con la Europa meridional y, sobre todo, colapsar el tráfico de sal y pimienta, que tan esencial resultaba para la economía báltica (2).

Asunto más olvidado por la historiografía, aunque no de menor interés, fue la importancia que para la monarquía católica tuvo el control de los puertos algarbios en su deseo de consolidar el desde siempre diluido monopolio castellano sobre la Carrera de Indias. Al estudio de las líneas básicas de actuación

(1) ASENCIO FERNÁNDEZ, V.: *Epistolario de Felipe II sobre asuntos del mar*. Editora Nacional. Madrid, 1943, p. 146.

(2) BOUZA ÁLVAREZ, Fernando J.: *Portugal en la Monarquía Hispánica (1580-1640). Felipe II, las Cortes de Tomar y la génesis del Portugal Católico*. Universidad Complutense. Madrid, 1987, volumen I, p. 75. Véase también del mismo autor «Portugal en la política flamenca de Felipe II: sal, pimienta y rebelión en los Países Bajos», *Hispania*, núm. 181. Madrid, 1992, pp. 689-702.

algarbia en el comercio, oficial o no, con las Indias de Castilla se dedicarán las breves páginas que siguen.

El Algarve fue la región ibérica y europea no castellana de mayor protagonismo en el sistema de comunicación y comercio que unió a la corona de Castilla con sus Indias. Acertadamente, Pierre Chaunu afirmó que «el complejo portuario andaluz —principal beneficiario del monopolio comercial con América— [comenzaba] en el cabo de San Vicente, a 250 kilómetros al oeste de la desembocadura del Guadalquivir» (3).

La participación del Algarve en la Carrera de Indias presentó múltiples aspectos, algunos bien acogidos por las autoridades castellanas, otros no tanto. Entre los primeros se encontraba la presencia de marineros algarbios sobre las cubiertas de los buques de la Carrera, tantas veces necesitada de hombres; algunos de estos barcos eran también de procedencia algarbios. Del mismo modo tuvo efectos positivos la avanzadilla geográfica que los puertos del Algarve suponían en el sistema de la Carrera de Indias, siempre disponibles para el refugio de los navíos castellanos, así como excelentes vigías de una zona normalmente transitada por corsarios y piratas al acecho. En el lado negativo, pronto se evidenció que la región del Algarve quedaba convertida en un gran foco de contrabando con las posesiones castellanas del Nuevo Mundo; las esperanzas de que el control del Algarve equivaldría a un control del monopolio en la Carrera se frustraron al poco tiempo de la *União*, y todas las medidas encaminadas a solucionar el problema obtuvieron un resultado poco satisfactorio para la Monarquía.

Los hombres

En primer lugar hay que señalar el aporte de hombres de mar que los pueblos del Algarve hicieron a las flotas y armadas de la Carrera. A pesar de las leyes restrictivas al respecto Castilla tuvo que recurrir a marineros extranjeros ante la incapacidad de satisfacer la creciente demanda de hombres para las naos del comercio indiano. Y nadie mejor que los marineros algarbios para cubrir tal necesidad, pues a una larga tradición marítima común se añadió la existencia de innumerables lazos de amistad y de sangre entre los hombres y mujeres de ambos lados de la raya que corría pareja al Guadiana.

Bien decía el profesor Serrano Mangas que «el pescador de Tavira era hermano del de Ayamonte» (4).

La presencia de marineros algarbios en las naos castellanas que cruzaban el Atlántico se remontaba a la época de las expediciones de descubrimiento. Tal es así, que ya en el primer viaje colombino se enroló como grumete «Juan

(3) CHAUNU, Pierre: *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII*. Universidad de Sevilla. Sevilla, 1983, p. 21.

(4) SERRANO MANGAS, Fernando: *La encrucijada portuguesa. Esplendor y quiebra de la unión ibérica en las Indias de Castilla (1600-1668)*. Diputación Provincial de Badajoz. Badajoz, 1994, p. 40.

Arias, hijo de Lope de Arias, vecino de Tavira» (5). Una vez definida la estructura de las relaciones comerciales ente Castilla y sus Indias —con la total adopción del sistema de flotas y armadas—, y en especial a partir de la unidad ibérica en 1580, fue aún más normal y hasta numerosa la inclusión de gentes de mar del Algarve entre las dotaciones humanas de los navíos de la Carrera.

Todos los escalafones de la tripulación de una nao estuvieron ocupados en alguna ocasión por gentes del Algarve. Como es lógico pensar predominó la baja marinería (pajes, grumetes, marineros). Los ejemplos son muy abundantes, pero sirva de apoyo a esta afirmación el caso del navío *Jesús Nazareno*, con destino a Cuba en la flota de Nueva España de 1627, en cuya tripulación aparecían registrados siete marineros, dos grumetes y dos pajes naturales de los más importantes puertos del Algarve: Tavira, Faro, Portimão y Lagos (6).

Sin embargo destacaron por su calidad de pilotos. Entre 1568 y 1600 un mínimo de once naturales de Tavira, cuatro de Lagos y uno de Faro superaron el examen que la Casa de la Contratación de Sevilla realizaba a los pilotos de la Carrera de Indias (7). Caso excepcional fue el de Pero Díaz, vecino de Lagos, que tras navegar repetidas veces a América sobre varios navíos de aviso, participar con el general Pedro Menéndez de Avilés en la expedición que expulsara a los hugonotes de Florida (1565), y pilotar la nao capitana del gobernador Juan Ortiz de Zárate en su jornada hacia la región rioplatense (8), fue nombrado «piloto mayor de la Carrera del río de la Plata» por Felipe II de España en junio de 1581 con un sueldo anual de 36.000 maravedís, como merced por sus muchos servicios (9).

No sólo mareantes, también mercaderes nacidos en el Algarve intervinieron en el trato con las Indias Occidentales. Para que una persona extranjera pudiera comerciar de manera legal en la Carrera, debía recibir una licencia especial del Rey; o bien poseer carta de naturaleza, es decir, adquirir la nacionalidad castellana. Éste fue el procedimiento que utilizó en 1574 Bartolomé Gonçalves, natural de Faro, a fin de pasar a Indias con mercancías propias valoradas en 1.000 ducados (10). Luego estaba la actuación fraudulenta, pero de ella se hablará más adelante.

(5) Citado en GIL, Juan: «El Algarve y Sevilla al filo del Quinientos», *Cadernos Históricos*, núm. V. Lagos, 1993, p. 133.

(6) Archivo General de Indias (en adelante AGI), Contratación, leg. 1175. Registro del navío *Jesús Nazareno* (1626). El número total de tripulantes era 29 personas, y por consiguiente la participación algarbía representaba en este navío el 37,9 por 100. Desde luego este porcentaje no es extrapolable a todos los buques que participaron en la Carrera, ni siquiera en el periodo de mayor participación portuguesa en el comercio trasatlántico de Castilla (c. 1620-1640), aunque constituye por sí misma una muestra (no aislada) del importante papel jugado por los «hombres (léase marineros) de la nación» en el sistema de la Carrera de Indias.

(7) NAVARRO GARCÍA, Luis: «La gente de mar en Sevilla en el siglo XVI», en *Revista de Historia de América*, núms. 67-68. México, 1969, pp. 22-38.

(8) AGI, Patronato, leg. 262, R. 10. Expediente a instancias de Pedro Díaz solicitando la merced de ser nombrado piloto mayor de la Carrera del Río de la Plata (1580-1585).

(9) AGI, Indiferente General, leg. 739, N. 321. Consulta del Consejo de Indias a S. M. Madrid, 29 de junio de 1581.

(10) AGI, Justicia, leg. 923, N. 1. Pleito de Bartolomé González con el fiscal de la Casa de la Contratación, sobre que le dé licencia para tratar y pasar a las Indias (1574).

Los barcos

La Carrera de Indias exigió un considerable número de navíos, de los que Castilla no siempre dispuso en cantidad suficiente. Hasta la década de 1560, aproximadamente, los barcos fabricados en los astilleros del Algarve no fueron extraños en el tráfico castellano de ultramar. Las leyes portuguesas prohibían la exportación de vasos, pero casi siempre se incumplieron, debido al alto beneficio que constructores y propietarios de naos obtenían con la venta de éstas en Andalucía. Hacia 1540-1546, un barco que costaba 250 cruzados se vendía por 600 o 700 en los puertos andaluces. Para encubrir el fraude de estas ventas prohibidas ante las autoridades lusitanas, se acudía a la firma de escrituras de arrendamiento por el tiempo de vida que solía durar una nao (11). Por aquellas mismas fechas, a principios de 1547, el Consulado de Mercaderes de Sevilla aconsejó buscar en los puertos del Algarve las seis carabelas que Carlos V deseaba armar para la defensa de las naves de la Carrera, igual que se había hecho poco tiempo antes con otras dos naos (12).

A partir de la segunda mitad del siglo XVI la Carrera de Indias precisó buques de mayor tonelaje, que apenas si pudieron proporcionar los pequeños astilleros del Algarve y la baja Andalucía a consecuencia de la escasez de madera de los bosques cercanos. Sin embargo, la presencia de naves algarbias no desapareció del todo. En la flota de Nueva España del año 1600, por ejemplo, se incluía la nao *San Jacinto y la Bella*, de 200 toneladas y propiedad de uno de los miembros de la poderosa familia de armadores sevillanos, los Montebernardo, que fue construida en Castromarín, «como bien parece por la fábrica de la dicha nao» (13). Además, bastantes fueron los navíos de aviso que la Casa de Contratación y el Consulado de Sevilla concertaron en Portimão, Lagos o Tavira, pues era opinión común considerar el Algarve como «el centro de mayor vivero mundial de carabelas» (14), ideales para una rápida navegación entre ambas orillas del Atlántico.

El 23 de junio de 1571, la Casa de Contratación ordenó a Duarte Fernández, vecino de Lagos que años más tarde ocuparía el cargo de fiscal del Algarve, que despachase un navío de aviso a las islas de Puerto Rico y La Española (15). En 1575, de nuevo se le mandó que fletase tres carabelas para que avisaran a las flotas que volvían de Nueva España y Tierra Firme, por

(11) FREIRE COSTA, Leonor: *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval do século XVI para a Rota do Cabo*. Editorial Colibri. Cascais, 1997, p. 150.

(12) AGI, Indiferente General, leg. 1964, libro 10, fols. 154v-159r. Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Madrid, 11 de febrero de 1547.

(13) CHAUNU, Pierre y Hugette: *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. París, 1956, tomo IV, pp. 92 y 100.

(14) CHAUNU: *Sevilla y América*, p. 22.

(15) AGI, Justicia, leg. 908, N. 3. Pleito fiscal entre Diego Venegas, fiscal de la Casa de la Contratación, y Duarte Fernández, portugués, vecino de Lagos, sobre la devolución de un esclavo suyo que iba de remero en un patache (1572).

cuyos fletes pagó un total de 210.000 maravedís (16). A principios de julio de 1584, los oficiales de la Casa de Contratación volvieron a pedir a Duarte Fernández que enviara «dos carauelas pequeñas» al encuentro de las naos que llegasen de las Indias y les diera noticia de las «nueve galeotas de moros» que andaban «haziendo el daño que [podían] en la costa del Algarve y cauo de Sant Viçente» (17).

Los puertos

En 1736 Luis da Cunha escribía que el Reino del Algarve «coven muito aos castelhanos pela comodidade dos seus portos» (18). No hizo falta esperar a fecha tan tardía para que todos los interesados en el comercio con América descubrieran las excelencias de los puertos algarbios. Estratégicamente situados en la ruta de regreso de las naos de la Carrera, sirvieron desde las primeras décadas del siglo XVI como refugio en situaciones de emergencia, tal era el caso de temporales y, sobre todo, la casi constante presencia de piratas y corsarios en la costa, que provocaron que el cabo de San Vicente recibiera el merecido sobrenombre de «Cabo de las Sorpresas» (19).

El miércoles 19 de agosto de 1587 llegaron a la barra de Portimão dos navíos procedentes de Puerto Rico, ambos nombrados *El Santo Espíritu* y de 60 toneladas de porte; Álvaro Gonçalez, vecino de Tavira, era el maestre de uno de ellos. El mal tiempo les obligó a entrar en el puerto de Villanueva, desde donde enviaron por tierra hasta Sevilla los registros y ciertos pliegos que traían para el Rey (20).

Más frecuentes son las noticias sobre arribadas en los puertos del Algarve por temor a ataques de barcos enemigos, franceses, ingleses o berberiscos. En enero de 1537 la nao de Joan de Santander, que volvía de Santo Domingo, entró en Portimão al encontrarse con un navío francés (21). El 7 de mayo de 1583, Martín Ochoa de Lecoya, pasajero embarcado en el navío de aviso *Santa Catalina*, procedente de La Habana, declaraba que después de «tres días y dos noches» de agobiante persecución por parte de un navío corsario francés, únicamente pudieron deshacer la amenaza con la providen-

(16) AGI, Justicia, leg. 931, N. 7. Pleito fiscal de Diego Venegas, fiscal de la Casa de la Contratación, y Francisco de Torres, diputado de las Averías, contra Duarte Fernández, por 100.000 maravedís que se pagó a los oficiales de la Casa de Contratación (1575).

(17) AGI, Indiferente General, leg. 740, N. 274b. Carta de los oficiales de la Casa de Contratación al Consejo de Indias, Sevilla, 5 de julio de 1584 (incluida en Consulta del Consejo de Indias a S. M. Madrid, 10 de julio de 1584).

(18) ROMERO MAGALHÃES, Joaquim: *O Algarve Económico, 1600-1773*. Editorial Estampa. Lisboa, 1993, p. 38.

(19) CHAUNU: *Sevilla y América*, p. 22.

(20) AGI, Contratación, leg. 5108, sin foliar. Carta de Enrique Hernández y otros a la Casa de la Contratación. Villanueva de Portimão, 21 de agosto de 1587.

(21) AGI, Indiferente General, leg. 1962, libro 5, fols. 76v-77v. Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Valladolid, 17 de febrero de 1537.

cial llegada al puerto de Lagos (22). A mediados de abril de 1595, una docena de buques ingleses acechaban por toda la costa; lograron capturar una nao vizcaína, mientras que otros cuatro barcos de pequeñas dimensiones que iban en su compañía pudieron refugiarse en Lagos (23).

A veces la huida acabó en naufragio del navío perseguido en las playas de la costa algarbía, aunque no siempre el final viniese a parar en tragedia. En 1638 los tripulantes de la fragata *San Luis* y *Nuestra Señora de la Candelaria* tuvieron que darla al través en la playa de Tavira al verse acosados por cuatro navíos «de turcos», para así salvar tanto las vidas como la hacienda que el barco transportaba. Nada más pisar tierra un puñado de marineros castellanos se dirigió a la villa de Tavira en busca de ayuda, que los tavirenses concedieron de inmediato. Tres compañías de mosqueteros y una de caballería acudieron al lugar en que estaba varada la fragata, y tras un breve combate expulsaron a los piratas berberiscos que la saqueaban (24).

Algo parecido ocurrió la mañana del 6 de abril de 1639, cuando «dos nauíos de turcos» hicieron varar al navío de aviso *Nuestra Señora de la Concepción*, de Jorge Correas, procedente de Cumaná, en la playa de «Mesquita, límite del lugar de la Bordera, del término de Lagos». La muerte de cuatro tripulantes del aviso fue el resultado de este trágico acontecimiento, el consuelo del resto de la tripulación estuvo en la recuperación de buena parte del cargamento de tabaco que traía el barco. El susto pudo haber acabado de peor manera (25).

Además del acoso a que se veían sometidas las naos de la Carrera de Indias, el continuo deambular de corsarios y piratas constituía una amenaza en sí misma para los propios puertos del Algarve y sus habitantes. Los asaltos no fueron infrecuentes, con los consabidos costes humanos (en forma de muertes o apresamientos) y económicos que socavaban el frágil equilibrio de las sociedades pobres del Antiguo Régimen, como era el caso de las comunidades marineras algarbias.

Fueron los piratas procedentes de la Berbería los que más daños causaron en la costa algarbía desde mediados del siglo XVI (26). A finales de junio de 1584 Duarte Fernández escribía a la Casa de la Contratación relatando el ataque de cuatro galeotas berberiscas en diversos puntos de las playas del Algarve, con el resultado de cuatro personas apresadas, la destrucción de diversas armazo-

(22) AGI, Patronato, leg. 267, N. 1, R. 82. Declaración de Martín Ochoa de Lecoya. Sevilla, 7 de mayo de 1583.

(23) AGI, Contratación, leg. 5169, libro 9, fol. 373r-v. Carta de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 21 de abril de 1595.

(24) AGI, Contratación, leg. 830, N. 21. Auto de los interesados en la mercaderías que venían en la fragata *San Luis* y *la Candelaria*, que se perdió en la costa de Tavira (1638).

(25) AGI, Contratación, leg. 605, N. 3. Diligencias judiciales hechas por el capitán Antonio Tabares, sobre el naufragio del aviso *Nuestra Señora de la Concepción* en la costa del Algarve (1639).

(26) VERISSIMO SERRÃO, Joaquim: *História de Portugal*, tomo III (1495-1580), Editorial Verbo. Lisboa, 1980, p. 72.

nes de pesca y el robo de varias carabelas. El asunto era considerado por el autor de la carta como prioritario:

«...pues le va [a Su Magestad] en ello la guarda y defensa deste su Reino del Algarve, demás de la pérdida que hazen a su Hazienda, y a los hombres pobres quitan en sus armazones y los cautivan y les toman sus pobrezas y le quitan que no hagan sus pesquerías por los desaparejos de los barcos y redes que tienen para ellos» (27).

Aunque no de manera tan reiterada, también en alguna ocasión el corsarismo inglés se dedicó a saquear los puertos y playas del Algarve, generalmente como parte de acciones más ambiciosas cuyo objetivo final solía situarse en el asalto a Cádiz. Así, cuando en julio de 1596 la escuadra angloholandesa encabezada por el conde de Essex se disponía a tomar la plaza gaditana, no dudó en atacar la ciudad de Faro a su paso frente a la costa algarbía (28). Los ingleses comprendieron que una buena manera de distorsionar el sistema de la Carrera de Indias consistía en destruir y arruinar al menos momentáneamente, algunos puertos algarbios: tan clara era a los ojos de Albión la vinculación entre la Carrera y la costa sur de Portugal.

Pero hubo ocasiones que en lugar de proteger a las naos castellanas, los puertos algarbios sirvieron para dar cobijo a los corsarios, concretamente a los franceses. A fines de septiembre de 1536, Juan López de Archuleta, capitán de una de las naos de la Armada de Guarda de la Carrera de Indias, intentaba alcanzar a un navío francés que había asaltado a dos naos que volvían de las Indias; viéndose preso, no tuvo más remedio que entrar en Villanueva de Portimão. La verdadera sorpresa radicó en el amparo y defensa que le ofreció el gobernador de la ciudad. La reacción del Rey español fue de incertidumbre, pues no entendía cómo las autoridades del país vecino daban protección a un «enemigo común» (29). Una escena parecida se repitió el 4 de mayo de 1559, cuando un navío francés que había robado a un barco gallego se metió en el puerto de Lagos para evitar ser capturado por el famoso general Álvaro de Bazán (30).

Por encima de estas desavenencias puntuales, el único inconveniente serio de los puertos algarbios estuvo en la poca profundidad de sus aguas, que sólo permitían la entrada a barcos de pequeño y mediano tonelaje. Lagos, con su

(27) AGI, Indiferente General, leg. 740, N. 274c. Carta de Duarte Fernández a la Casa de la Contratación. Lagos, 29 de junio de 1584. Acompaña a una Consulta del Consejo de Indias de 10 de julio de 1584.

(28) VERISSIMO SERRÃO: *História de Portugal*, tomo IV, p. 44.

(29) AGI, Indiferente General, leg. 1962, libro 5, fols. 14r-15r. Real Cédula a Luis Sarmiento de Mendoza, embajador de Portugal. Valladolid, 5 de octubre de 1536. El emperador Carlos parecía desconocer que el 14 de julio de 1536 Portugal y Francia habían firmado el Tratado de Lyon, por el que los puertos de ambos reinos quedaban libres para la entrada de sus barcos. VERISSIMO SERRÃO: *História de Portugal*, tomo III, p. 47.

(30) AGI, Indiferente General, leg. 425, libro 23, fols. 399r-400v. Real Cédula a don Juan de Mendoza, embajador en Portugal. Valladolid, 12 de junio de 1559.

«baía grande y limpia [...] capaz para mucha cantidad de nauíos» y Villanueva de Portimão, que una vez traspasada su barra poseía «un buen río y de mucho fondo y capaz para muchos nauíos», fueron los puertos mejor acondicionados.

Hasta aquí todo lo referente al apoyo humano, naval y portuario que la costa del Algarve prestó al sistema de la Carrera de Indias, y que salvo momentos de exceso de celo, contó con el favor de las autoridades castellanias responsables del cumplimiento de las leyes relativas al tráfico con América.

El contrabando

Entre 1570 y 1620 el reino del Algarve vivió un período de gran esplendor económico. La causa principal de estos años de auge fue la provechosa actividad contrabandista que distintos grupos sociales algarbios practicaron en los márgenes del monopolio que la monarquía española intentó imponer en las relaciones entre la metrópoli y sus colonias americanas (32).

Los métodos del contrabando que tenía por escenario al Algarve se reducían en esencia a dos: uno que rodeaba en su totalidad al sistema oficial de la Carrera de Indias y otro que, lejos de evitarlo, se aprovechaba de su ineficacia.

El primero de los métodos consistía en la contratación directa entre el Algarve y las Indias. Desde Tavira, Portimão, Lagos o Faro salieron innumerables navíos cargados con mercancías destinadas al mercado hispanoamericano, generalmente hacia las regiones menos favorecidas por el régimen de flotas de la Carrera de Indias: islas del Caribe, costas de Tierra Firme y el Río de la Plata (33).

Especial importancia tuvo la conexión Algarve-Buenos Aires a partir de 1580. Con la excusa de dirigirse a Brasil las naves algarbios arribaban al puerto bonaerense, donde intercambiaban tejidos, vino, aceite, higos y otros productos peninsulares por cuero, sebo y, sobre todo, plata procedente de Potosí.

En 1608 llegó al puerto de La Baliera, seis leguas al oeste de Lagos, la nave de Pero Díaz Carrillo. Aunque alegaba venir de Río de Janeiro, lo cierto era que «traía muchas piñas y barras de plata y reales», así como «algunos pasajeros castellanos y un fraile que bajaron del Perú, y se dijo que en cajones de açúcar traían plata sin quintar» (34). El 28 de enero de 1615 se comunicaba a la Casa de la Contratación que habían entrado en Lagos y Portimão dos navíos que decían volver de Brasil; sin embargo, «traían algunos cueros del

(31) AGI, Indiferente General, leg. 1528, N. 44. Relación de los puertos y barras que hay desde el cabo de San Vicente hasta el cabo de Trafalgar. Sin fecha [final siglo XVI]. Para otros puertos del Algarve y la costa atlántica de Andalucía, véase el apéndice documental.

(32) ROMERO MAGALHÃES: *O Algarve Económico*, pp. 259 y 285.

(33) AGI, Indiferente General, leg. 742, N. 161. Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 10 de mayo de 1594.

(34) AGI, Contratación, leg. 5172, fol. 339r-v. Carta de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 15 de noviembre de 1616.

Perú bajados por el Río de la Plata» (35). El primero de septiembre del mismo año se hacía saber que «otro naufo que dio en la costa [del Algarve] se entendió que trajo trescientos y tantos cueros del dicho Río de la Plata» (36).

El contrabando con Buenos Aires, como ocurrió con otros muchos aspectos, contribuyó a la interrelación social y económica entre el Algarve y los puertos de la baja Andalucía, en especial los pertenecientes a la actual provincia onubense. Así, a principios de 1611, dio comienzo un denso pleito entre las autoridades encargadas de vigilar el comercio transatlántico castellano y Pedro Díaz Carlos, vecino de Huelva y dueño de un barco nombrado *El Santo Espíritu*, que fue acusado de haber efectuado transacciones mercantiles ilegales en el Río de la Plata. En 1609 el gobernador del Río de la Plata, Diego Marín Negrón, fletó el navío de Pedro Díaz para que lo llevase a Buenos Aires y tomar posesión de su cargo. Tras salir de su puerto de origen, Huelva, se dirigió a Faro, donde se embarcaron numerosas mercancías de algunos mercaderes del Algarve y del propio Pedro Díaz; desde allí pasaron al Río de la Plata, obteniendo alrededor de cien mil ducados por la venta de las mercaderías. A fin de disimular el dinero que traían las bodegas de su barco, Pedro Díaz decidió arribar a Río de Janeiro para comprar azúcar y cueros. Finalmente, el 17 de diciembre de 1610 llegaba de nuevo a Faro, donde descargó tanto la plata como los productos adquiridos en Brasil. Aunque el armador onubense sacó el mayor beneficio de toda esta operación la mayoría de los tripulantes del navío procedían del Algarve y también recibieron su parte correspondiente del negocio (37).

En Sevilla los grandes defensores del monopolio (Casa de la Contratación y Consulado) consideraban que este trato de los portugueses en general, y de los algarbios en particular, causaba enormes distorsiones en el sistema de la Carrera de Indias, ya que los productos que se trocaban en Buenos Aires subían hasta Potosí e incluso alcanzaban a Lima, provocándose una saturación del mercado y la consecuente disminución de la demanda peruana, en claro perjuicio de los mercaderes castellanos y sus enlaces limeños. Además, buena parte de la plata extraída en el alto Perú se escapaba por el circuito alternativo de Buenos Aires, lo que ocasionaba cierta escasez del principal producto de retorno en las flotas de Tierra Firme y una quiebra en la actividad mercantil de la Carrera (38). Unas palabras de la época reflejaban con claridad este problema: «la navegación del Río de la Plata [h]a de venir a ser un sangradero muy grande de las minas de Potosí» (39).

(35) AGI, Contratación, leg. 5172, fol. 161r. Carta de la Casa de Contratación al rey. Sevilla, 10 de febrero de 1615.

(36) AGI, Contratación, leg. 5172, fols. 215v-216r. Carta de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 1 de septiembre de 1615.

(37) AGI, Contratación 157B. Pleito fiscal contra Pedro Díaz, capitán y dueño de la nao *Espíritu Santo*, que pasó de Huelva al Río de la Plata sin licencia (1611).

(38) AGI, Indiferente General, leg. 751. Consultas del Consejo de Indias a S. M. Madrid, 11 de septiembre de 1610 y 17 de julio de 1613.

(39) AGI, Indiferente General, leg. 742, N. 161. Consulta del Consejo de Indias a S. M. Madrid, 10 de mayo de 1594.

La utilización de las islas Canarias como escala intermedia constituía una variante de esta contratación directa entre el Algarve y las Indias Occidentales (40). En ocasiones, para legalizar la situación de fraude, se recurría a ventas ficticias de naos a españoles por parte de los maestros de los barcos portugueses que llegaban a Canarias con destino al Nuevo Mundo; luego, el mismo maestre proseguía su viaje, ahora con un navío presuntamente español (41). Esto sería lo que probablemente ocurriera en 1536, cuando desde Tavira arribó a la isla de La Palma la «carauela latina» de Nuño Vázquez; al parecer vendió tres cuartas partes del barco al regidor Baltasar de Alcozer, lo fletó y se dirigió a Santo Domingo. A la vuelta, como era de esperar, pasó directamente a su puerto de origen, Tavira, sin detenerse en La Palma, lo cual prueba la falsedad de la venta (42).

En el segundo método de contrabando eran los propios mercaderes, vinculados al régimen legal de la Carrera de Indias, los que deseaban la colaboración del Algarve y sus recursos. Los algarbios, concededores de este interés, aprovecharon la oportunidad para disfrutar siquiera de una mínima porción de las muchas riquezas que circulaban frente a sus costas.

Cada vez que una flota regresaba de las Indias y pasaba frente al Algarve, multitud de vecinos de esta región y del condado de Niebla salían al encuentro de ella en pequeños barcos de pesca. Con el pretexto de proporcionar refrescos a las tripulaciones se metían entre las naos mercantes y transbordaban hasta tierra gran cantidad de plata que venía sin registrar y bastantes pasajeros sin licencias (43). Los ejemplos son muy abundantes, pero sirva como botón de muestra el del regreso de la flota de Nueva España en el año 1610. Entre los días 26 y 27 de septiembre salieron de Lagos, Faro y Tavira muchos barcos que se colocaron entre las naos, y con la entera connivencia de los maestros y altos mandos de la flota, introdujeron unos 600.000 ducados de plata en el Algarve (44).

Como no se trataba de una alternativa al sistema de la Carrera de Indias, sino sólo su corrupción en beneficio de los mercaderes, no es de extrañar que las denuncias de este tráfico ilegal las hicieran únicamente las autoridades rectoras de los asuntos americanos (Casa de la Contratación y Consejo de Indias), y que se centrasen en el fraude que sufría la Real Hacienda por el impago de los distintos impuestos que gravaban al comercio con las Indias (almojarifazgo y avería) (45).

(40) AGI, Indiferente General, leg. 425, libro 23, fols. 332v.-333r. Real Cédula a don Juan de Mendoza, embajador en Portugal. Valladolid, 14 de junio de 1558.

(41) HARING, Clarence H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*. Fondo de Cultura Económica. México, 1979 (ed. original 1918), p. 142.

(42) AGI, Indiferente, leg. 1962, libro 4, fols. 171r-172r. Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Valladolid, 4 de septiembre de 1536.

(43) AGI, Contratación, leg. 5170, fols. 222r-223v. Carta de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 27 de marzo de 1607.

(44) AGI, Contratación, leg. 157B, N. 11. Auto fiscal contra el capitán Juan Gutiérrez, fiscal del Algarve, sobre estafas a unos pasajeros de la flota de España que saltaron en tierra con oro y plata (1611).

(45) AGI, Indiferente General, leg. 751. Consulta del Consejo de Indias a S. M. Madrid, 8 de julio de 1611.

Se adoptaron algunas medidas para la erradicación de estas actividades fraudulentas, pero ninguna de ellas pudo acabar con el problema. La más importante fue el nombramiento, a partir de 1589, de una serie de fiscales en el Algarve para «socorrer, aviar y encaminar a Seuilla los nauíos que allí llegaren de las Indias malparados y visitarlos; y estorbar que no echen en tierra oro, plata y otras mercadurías, y si trujesen algo descaminado, embargarlo, y hechas las averiguaciones, dar quenta a la dicha Casa [de la Contratación] conforme a la instrucción que tienen» (46).

Los fiscales, con un sueldo de 25.000 maravedís anuales, podían ser castellanos o portugueses, y su centro de actuación era la ciudad de Lagos, aunque viajaban de continuo por todo el Algarve. En total se nombraron a cuatro fiscales: Duarte Fernández (1589-1595), Melchor Pinto (1595-1603), Juan Gutiérrez (1604-1634) y Antonio Tabares Liote (1634-1641) (47). No obstante, los problemas de jurisdicción que mantuvieron con las autoridades portuguesas, en especial con el gobernador del Algarve (48) y la magnitud de la empresa que se les encomendó, hizo inútil cualquier esfuerzo en la lucha contra el fraude vía el Algarve en la Carrera de Indias.

La creación de la Fiscalía del Algarve se acompañó, dos años más tarde, de la promulgación de las «Ordenanzas para remedio de los daños e ynconuenientes que se siguen de los descaminos y arriauadas maliçiosas» de los navíos que navegaban en la Carrera de Indias (49). La simple lectura de las ordenanzas, que constan de 32 capítulos, pone de manifiesto la importancia del Algarve como enclave estrechamente vinculado al contrabando que se producía en el seno de la Carrera de Indias. Sin embargo, como ocurriera tantas veces y con tan distintos asuntos, las leyes rara vez alcanzaban una realidad práctica y los tratos ajenos a la legalidad se continuaron produciendo. Tan incontrolable parecía la situación a la propia Casa, que ni siquiera colocando barcos a lo largo de toda la costa del Algarve y el Condado de Niebla podría evitarse el contrabando, no porque se necesitasen multitud de navíos o resultase costoso en extremo, sino porque habría que incluir en cada barco «una persona de grande confianza, que tan difícilmente se hallará» (50).

(46) AGI, Indiferente General, leg. 751. Consulta del Consejo de Indias a S. M. Madrid, 11 de septiembre de 1610.

(47) Los nombramientos en AGI, Contratación, leg. 5784, libro 3, fol. 57v. Real Cédula a Duarte Fernández. Madrid, 1 de marzo de 1589; AGI, Contratación, leg. 5784, libro 3, fols. 89v-90r. Real Cédula a Melchor Pinto. Madrid, 17 de diciembre de 1595; AGI, Escribanía, leg. 1021B. Real Cédula a Juan Gutiérrez. Denia, 24 de febrero de 1604, y AGI, Contratación, leg. 5785, libro 1, fol. 87r-v. Aranjuez, 6 de mayo de 1634.

(48) AGI, Indiferente General, leg. 751. Consultas del Consejo de Indias a S. M. de 31 de agosto de 1610, 8 de julio de 1611 y 28 de agosto de 1612.

(49) AGI, Indiferente General, leg. 427, libro 29, fols. 183v-213r. Ordenanzas contra las arribadas maliçiosas. Madrid, 17 de enero de 1591.

(50) AGI, Contratación, leg. 5170, fols. 222v-223r. Carta de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 27 de marzo de 1607.

Conclusión

Resulta indudable que toda esta actuación en el tráfico con las Indias de Castilla contribuyó a mejorar en algo la economía de los habitantes del Algarve. Los estudios de Joaquim Romero Magalhães dan prueba de ello. Sin embargo, no deben exagerarse los resultados, pues si bien es cierto que pudo germinar una modesta burguesía mercantil —«endinheirada e cavaleirosa»— asentada en los puertos algarbios (51), también lo es que los mayores beneficiarios, como ocurría en Castilla, eran extranjeros y residían fuera de la Península. Esta realidad no pasó inadvertida a los contemporáneos, «que como los que tienen este trato son casi todos gente vaja y de mal nasçimiento, no los lleuan [los tesoros] al reino de Portugal, que al fin es de Vuestra Magestad [Felipe III de España], sino a los enemigos, donde tienen correspondençia [...]» (52).

Es muy posible que estudios posteriores amplíen, maticen y completen el cuadro aquí presentado, pero todo parece indicar que las líneas generales esbozadas seguirán siendo las mismas. De todos modos aún queda mucho que decir, el tema ofrece el máximo interés y la documentación, aunque dispersa, es abundante: se trata de una cuestión de tiempo.

APÉNDICE DOCUMENTAL

AGI, Indiferente General, legajo 1528, ramo 44, sin fecha [finales siglo XVI]

Relación de los puertos y barras que ay dende el Cabo de Sant Viçente hasta el Cabo de Trafalgar y las señales de tierra que sobre los dichos puertos ay, y el fondo y señales de sonda que asimismo tiene cada puerto, y remitiéndome a algún mejor rotero que en ello puede auer en alguna parte della.

En Cabo de Sant Viçente es tierra alta y pareja y roca tajada que deziende a la mar, y en la propia punta tiene un monesterio de frayles que fuera en la mar blanquea mucho, y siendo el día claro que este monesterio pareçiere como una vela. Estarán çinco leguas de tierra y en este lugar no se hallará fondo para surgir. Y por ençima deste cabo pareçe una sierra que se dize de *Monchique* y quando esta sierra la vieren al Nordeste estará el propio cabo al Nordeste; y si la vieren al Este estarán en treinta y siete grados y medio al Norte del cabo. Y en el dicho cabo, a la parte del Este, esta una punta que se dize *Sagres* en la playa, y se puede surgir en ella en diez y en doze braças, que es limpio y estarán un tiro de lombarda de tierra.

(51) BORGES COELHO, Antonio: «Algumas notas sobre o Algarve dos séculos XVI e XVII», *Cadernos Históricas*, núm. IV. Lagos, 1993, p. 53.

(52) AGI, Contratación, leg. 710. Consulta del Consejo de Indias a S. M. Madrid, 11 de septiembre de 1607.

Ytem dentro deste cabo de Sant Viçente, a la parte del Este media legua, está un puerto que se dize *La Baliera*. Y en este puerto no pueden surgir naos grandes por tener poco fondo, que de bajamar no tiene más que tres braças de agua y su travesía de él es Levante y Sureste y Sur y con los demás vientos es abrigo.

Ytem más adelante hazia el Este quatro leguas, está la baya de *Lagos*. Es baya grande y limpia para surgir, y es capaz para mucha cantidad de nauíos y pueden surgir dende las quatro brazas//¹⁶ fasta las diez y estarán desviado de tierra un tiro de cañón y su travesía de los vientos que allí hazen daño son los arriba dichos y los demás hazen abrigo. Y sobre esta baya de Lagos está la propia sierra de Monchique que está sobre el Cabo, que es toda una, y quando pareçiere esta sierra al Nordeste hará señal que está partida por medio y la parte que estuviere a la parte del Este pareçerá más pequeña que las del Hueste y en entonçes demorará la baya de Lagos el Norte.

Ytem más adelante en la propia costa está la barra de *Villanueva* [53]. Esta barra es corta de la entrada y se entra en ella por marcas y éstas se mudan por respeto que la dicha barra se muda muchas vezes y tiene de agua hordinariamente dos braças de bajamar y de pleamar tres y media de aguas vivas. Y quando pareçiere la quebrada de la sierra de Monchique, que es la propia del cabo de Sant Viçente, al Norte estarán Nortedur con esta barra. Y dentro desta barra ay un buen río y de mucho fondo y capaz para muchos nauíos y está el lugar media legua por el río arriba. Y de fuera desta barra pueden estar surtos como no sean con los vientos arriba dichos, que son travesías dende las veinte brazas; que es limpio y será media legua de tierra hasta las seys braças.

Ytem más adelante dende esta barra de Villanueva se puede surgir por toda la costa hasta el cabo de Santa María dende las veynte braças hasta las diez, que es todo limpio y estarán un quarto de tierra, guardándose de//¹⁶ no surgir con los vientos arriba dichos porque son travesías en toda esta costa.

Ytem más adelante del cabo de Santa María arriba dicho está, una legua de allí, la barra de *Faro*. Esta barra es de poca agua y muy larga a la entrada, que tiene media legua y más, y se muda y no se puede entrar en ella si no son nauío chicos de veynte y treynta toneladas. Y sobre esta barra la tierra adentro está una montaña redonda que se dize *monte de Higos*, y quando esta montaña pareçiere al Norte demorará asimismo la dicha barra al Norte y el cabo de Santa María quedará a la parte de Hueste y podrá surgir por toda esta costa, que es limpia desde las seys braças hasta las veynte y estarán un quarto de legua de tierra.

Ytem desta barra de Faro a la barra de *Tavira* ay quatro leguas y en toda la costa se puede surgir, que es limpia por las diez y doze braças, un quarto de legua de tierra y menos. Esta barra es corta su entrada, tiene poca agua y no pueden entrar en ella sino nauíos pequeños de hasta çinquenta toneladas; y éntrase en ella por marcas que tienen puestas, y si no pareçen no se puede entrar. Tiene el lugar legua y media el río arriba y el dicho río tiene muchos bajos y es de poca agua. Y sobre esta barra la tierra adentro, asimismo, //²¹.

[53] Villanueva de Portimão.

viene la tierra de monte de Higos que adelante se declara y al remate della está la dicha barra. Esta dicha barra y puertos que hasta aquí están declarados, con otros que aquí no se ponen por ser chicos y no ser capaces para nauíos grandes sino para barcos de pescar, es la costa del Algarue de Portugal.

Ytem desta barra de Tavira hasta la barra de *Ayamonte* çinco leguas; y en toda esta costa se puede surgir, que es limpio como no sea con los vientos que están declarados que son trabesías. La barra de *Ayamonte* es larga a la entrada, de media legua y más, y de muchos bajos; tiene de pleamar y aguas vivas tres braças y en algunas partes menos. Por respeto que tiene muchos bancos y no es para nauíos grandes, sino hasta çien toneladas. Dentro de la barra es el río bueno y grande y de mucha agua y tiene el lugar río arriba una legua de la dicha barra, y sobre el dicho lugar está un monte pequeño con tres mogotes pequeños, y quando estos mogotes demoran al Nornordeste está el Nortedur con la barra.

Ytem desde la barra de *Ayamonte* a la de *Güelva* ay diez leguas poco menos; y en esta costa se puede surgir porque es limpia, reguardando siempre los vientos arriba dichos. Y en ocho, diez braças, si surgieren, estarán más de una legua de tierra por ser bajío. Y serle//^{2v} aviso que toda esta costa desde *Ayamonte* hasta *Sanlúcar* es playa de longo de la mar y tierra muy baja, excepto las *Arenas Gordas* [que], son un poco altas, y no tiene en toda ella la tierra adentro tierra alta ninguna que se pueda ver de la mar; y asimismo lo es de fondo, porque quando ay una poca de fortuna revienta la mar dos leguas de tierra, y no ay de fondo en esta distançia ocho braças de agua, y siendo de invierno conviene yr muy largo de tierra para yr a demandar la baya de Cádiz o barra de *Sanlúcar* por respeto de la trabesía. Esta barra de *Güelva*, es de poca agua y muy cumplida, y va de luengo de la costa de las *Arenas Gordas* obra de un tiro de arcabuz, porque allí es su canal, y por este respecto es muy peligrosa; y se entra en ella de Norueste Sueste y tiene de fondo tres braças y más; no se puede ver marca ni las tiene porque no ay comodidad en la tierra para ello.

Ytem desta barra de *Güelba* a la de *Sanlúcar de Barrameda* ay doze leguas, y para yr largos de tierra por respeto de ser el fondo bajío, se ha de ir gouernando al Sueste a demandar a *Salmedina*, que es una baja grande que está dos leguas en la mar fuera de la barra de *Sanlúcar*. La barra de *Sanlúcar* tiene casi//^{3r} media legua de abra de una tierra a otra, pero su canal es muy angosto. Tiene en ella quatro braças y media y çinco de agua en la pleamar de aguas vivas, y no la canal derecha por respeto a tener muchos bajos de piedra y arenas. Antes que entren dentro de la barra y para yr entrando an de yr mudando siempre el camino hasta estar dentro. El primer bajo que tiene en mitad de la broa se dize *el Picacho*, y es piedra; y luego adelante está el banco principal que es de arena y éste jamás se muda; y luego dentro del banco está *el Hospial*, que es piedra; y luego otro bajo de piedra que se dize *Juanpué*; y luego adelante está otro bajo que se dizen *las Tres Piedras*; y más dentro está el último bajo que se dize *el Alandar*, que es de arena; y así conviene que los pilotos de la Carrera de Yndias sean desaminados desta barra y sepan las marcas y señas della.

Ytem desde el cabo de Sancta María hasta la barra de Sanlúcar son veynte y ocho leguas, y gobernando el Este irás a dar en Çalmedina, que es la baja arriba dicha y si en este camino tomares sonda y hallares en ella arena menuda y blanca séate aviso que has de estar sobre las Arenas Gordas; y si la dicha sonda hallares diez braças estarás una legua de tierra; y si volviendo//^{f 3v} a sondar en el dicho camino hallares en la sonda arena negra como basa, estarás sobre *Carbonero*, que es dos leguas de la dicha barra de Sanlúcar y hallarás el propio fondo de arriba; y viniendo por el propio camino y volvieres a sondar y hallares basa suelta y muy blanda y que güele mal, avísate que estarás entonces sobre la propia barra de Sanlúcar; y en todas la distancia deste camino se ha de hallar casi el propio fondo en quanto a las brazas.

Ytem de la barra de Sanlúcar a la baía de *Cádiz* ay siete leguas, y es toda costa muy baja la de la mar y ay poca playa; son todos arrecifes y corales sucios que no se puede surgir si no es hasta que se tenga la baya abierta, que estará al Este, y entonces se podrán surgir aunque vengan de mar en fuera desde las treynta braças para tierra; y en este fondo estarán tres leguas de tierra y hallará arena hasta las veynte braças, y de aquí hasta las nueue braças hallarán basa tiesa que se apega el plomo a ella; y llegando a este fondo tendrá toda la dicha baya descubierta para poder entrar en ella. Y sea el aviso que la basa que hallare sobre esta baya no es como la que está sobre la barra de Sanlúcar por las razones dichas. Y quando fueres entrando por la baya se ha de desurar//^{f 4v} de la costa de Santa Catalina y llegarse a la parte de Cádiz junto a *las Puercas* por las çinco y seys braças por respeto de una baja que se dize *el Diamante* que está a la parte de Sancta Catalina, y es muy mala, que se han perdido muchas naos en ellas. Como seas en paraje de las dichas Puercas, volverás luego a buscar la canal a las siete braças por respecto de una baja que está pasada las Puercas que se dizen los Frayles. La baya de Cádiz es muy grande para muchas naos y más adentro, donde dizen *el Puntal*, está otra baya muy capaz y es puerto muerto donde pueden estar gran cantidad de nauíos. Sobre esta tierra de Cádiz está una sierra que se dize *sierra de Cabras*, muy alta, y estando el cielo claro se pareçe de doze leguas a la mar y quando esta sierra demora al Este estará la baya al Este y quarta del Nordeste, y en pasando la baya de Cádiz hazia el Estrecho, viniendo de mar en fuera, y tomares sonda desde la çinquenta braças hasta las diez braças séate aviso que cada diez braças estarás una legua de tierra o poco más; y si en la primera sonda que echares tomares menos de çinquenta braças y dieres en piedra, estarás sobre la *isla de Cádiz*, que es desde *San Sebastián* hasta *Santipetri*; y si yendo más adelante hazia el Estrecho tomares sonda de veynte off//^{f 4v} treynta braças estarás tan largo de tierra como está dicho; y si en la sonda sacares cascajo o caracolillos séate auiso que estarás dende Santipetri hasta el *cabo de Roche*, que es dos leguas de Conil hazia el Estrecho.

Y si en este paraje tomares sonda seys o siete leguas de tierra y hallares seys o siete braças nomás y arena limpia, séate auiso que no te alteres ni espantes, porque esta es una baja de arena que tiene un quarto de legua cumplida y se dize *la Cala de San Clemente*, y es toda arena limpia y no

hallarás menos en toda ellas de siete y ocho braças y suelen muchos nauíos surgir en ella quando el viento es sobre là tierra.

Ytem más adelante hazia el Estrecho desde cabo de Roche, dos leguas de allí está la playa de *Conil*; y se puede surgir en esta costa, que es de arena limpia, y aquí se haze la pesquería de los atunes. Y de *Conil* a *Trafalgar* son quatro leguas y se pueden surgir hasta llegar cerca del Cabo y en toda ellas no ay puerto ninguno sino costa abierta y séate aviso que en paraje deste cabo de *Trafalgar*, poco más de media legua a la mar, está una baja muy mala donde se han perdido muchos nauíos que no tiene más de braça y media de agua en cinta; y quien pasare por este Cabo se ha de llegar junto con la tierra a tiro de arcabuz; ha de pasar//^{f 5r.} más de una legua a la mar largo de tierra para que pase seguramente desta baja; y así antiguamente se dize por este cabo «el cabo de *Trafalgar*, u bien en tierra u bien en la mar».

Ytem pasado este cabo de *Trafalgar*, una legua hacia el Estrecho, está la barra de *Barbate*. Y en ésta no pueden entrar si no son barcos pequeños; y tiene un castillo a la boca de la entrada. Y una legua adelante hacia el dicho Estrecho, están las almadrauas de *Çahara*, donde se perdió *Farfán* [54]. En esta costa se puede surgir; que es limpio y a un quarto de legua de tierra ay veynte y treynta braças y de aquí adelante se pierde el fondo porque se va entrando en el Estrecho. Es toda esta tierra muy alta de sierras.

Ytem pasadas estas almadrauas está la villa de *Tarifa*, en medio del Estrecho, y junto a ella está una ysla en el agua y junto a esta ysla está una baja muy mala que tiene encima braça y media de agua, no más, y es llamada *Valdevaque*. Conuiene el nauío que por allí pasare, en llegando çerca desta ysla, llegarse a la parte de *Berbería* hasta haberla pasado. Y más adelante quatro leguas de la dicha *Tarifa*, está la punta del *Carnero*, que es la entrada de la baya de *Gibraltar*; y esta punta tiene gran baja de fuera della, y conviene dalle reguardo por que allí se han perdido muchos nauíos, y en doblán-//^{f 5v.} dola se entra luego en la baya de *Gibraltar*, que es capaz para mucha cantidad de nauíos y sólo un viento es el que allí haze daño, que es Sudueste.//^{f 6r.}

[54] Se refiere al naufragio de la nao *Santa Cruz*, propiedad de Cosme Buitrón, en la que venía el general de la flota de Tierra Firme de 1554-1555, Cosme Rodríguez Farfán. Para más detalles acerca de este suceso véase RODRÍGUEZ LORENZO, Sergio: «Cosme Buitrón: prestigio y fatalidad de un señor de nao en la Carrera de Indias», *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América (Zaragoza, julio 1996)*. Zaragoza, 1998, pp. 1810-1811.