

Carlos Alberto Hernández Oliva

NAUFRAGIOS

*BARCOS ESPAÑOLES
EN AGUAS DE CUBA*

[Siglos XVI y XVII]



RENACIMIENTO
☠☠ COLECCIÓN ☠☠
ISLA DE LA TORTUGA

NAUFRAGIOS

Carlos Alberto Hernández Oliva

NAUFRAGIOS

BARCOS ESPAÑOLES EN AGUAS DE CUBA

SIGLOS XVI Y XVII



RENACIMIENTO

☠☠☠ COLECCIÓN ☠☠☠

ISLA DE LA TORTUGA

Diseño de cubierta: Equipo Renacimiento

© 2009. Editorial Renacimiento

© Carlos Alberto Hernández Oliva

Depósito Legal: S. 1.055-2009

ISBN: 978-84-8472-311-0

Impreso en España

ISBN eBook: 978-84-8472-681-4

Printed in Spain

*A los extraordinarios marineros que hicieron inconmensurable
la historia naval hispanoamericana.*

A Jessica, Paula y Doris.

A mi familia.

A mis compañeros del Gabinete de Arqueología.

NOTA LIMINAR

ABREVIATURAS EMPLEADAS

AGI: Archivo General de Indias.

AHN: Archivo Histórico Nacional.

AGS: Archivo General de Simancas.

ACC: Academia de Ciencias de Cuba.



UERTE, devastación, ruina, agonía, hambre, sed, huérfanos, viudas, miedo, pánico, terror..., esto y más significaba un naufragio. Muy alejado a la versión idílica que estamos acostumbrados a ver en filmes e historias de fabulosos tesoros.

La ocurrencia de un abordaje era la peor pesadilla de los marineros, y por añadidura de los gobernantes y particulares que confiaban a bordo de los buques recursos con los cuales sostener y desarrollar sus economías.

Sufrir los embates de vientos huracanados, olas de varios metros, relámpagos y truenos constituye una experiencia inigualable en toda su magnitud, máxime si uno se encuentra a bordo de una frágil embarcación, con escasos medios de socorro, y a miles de millas del bajo o la costa más cercana.

Definitivamente, el naufragio constituía una desgracia absoluta, aunque algunos hombres lo aprovecharan para enriquecerse.

Las costas de Cuba han sido testimonio de miles de hundimientos a lo largo de más de cinco siglos de historia naval post

colombina. Sabemos que los aborígenes americanos conocían perfectamente su entorno marítimo y emplearon esos grandes caminos en función de solventar sus necesidades migratorias. Con todo, de momento, nos ocuparemos aquí de los desastres acaecidos en los siglos XVI y XVII.

Aunque pueda parecer una pedantería o verdad de perogrullo, sólo abordaremos una ínfima parte de estos naufragios. No es mi pretensión intentar abarcarlos todos, no he puesto especial énfasis en el aspecto cuantitativo, aunque de forma documentada las referencias obtenidas tras casi dos décadas de estudios, nos permite contabilizar más de 900 referencias, más o menos fiables.



Galeón entre olas. Sus tripulantes rezan a la Inmaculada y San Nicolás, intentando evitar una muerte segura. *Biblioteca Nacional de Madrid.*

Expedientar cualquier hundimiento es una tarea ardua, no exenta de determinado nivel de complejidad y se necesita mucho tiempo para lograr arribar a conclusiones medianamente sólidas. Si esperase a tener la mayoría de las investigaciones concluidas y listas para su publicación, se me iría este efímero espacio de tiempo que llamamos vida.

La cultura de los naufragios en Cuba está ampliamente extendida; vivimos mixturizados con el mar, en estrecha simbiosis que abarca diversos aspectos de la vida cotidiana, desde la historia, economía, hasta la política. La mayoría de los buques que hicieron la «Carrera de Indias» surcaron aguas del archipiélago cubano y buscaron resguardo en sus excelentes bahías, sobre todo en La Habana.

Una parte de ellos naufragó. No caeré en la tentación de establecer relaciones porcentuales, aquello de «uno de cada tres», pero sí resulta evidente que su proporción fue bastante alta. Razones políticas, desconocimiento de los accidentes geográficos y las inclemencias del tiempo son los factores fundamentales que, bien individualmente o en fatales combinaciones, provocaron las desgracias.

Sin embargo, tenemos muy poco escrito, y ello no significa ausencia de trabajo. Es preciso aceptar que el tema del patrimonio sumergido siempre ha sido objeto del más misterioso secreto en Cuba. Me vienen a la mente rostros de especialistas en el tema, con expresiones enigmáticas, disfrutando del placer de saberse en posesión de una leyenda y a la vez incapaces de compartirla por razones «profesionales».

La localización de un pecio, entonces, se conceptualiza como un preciado bien, particular, propio, incompartible por excelencia.

Si algo pretendo al hilvanar varias historias de naufragios, es precisamente lo contrario a lo expresado anteriormente.

Recuerdo los tiempos donde estar en posesión de una exigua y escasamente documentada Base de Datos, o conocer a un pescador que «sabía» el emplazamiento de un rico pecio cargado de oro y plata, nos convertía en chamanes, en brujos de tribu, en dueños de una información elitista.

De momento, he preferido organizar y documentar alguno de los naufragios más interesantes de los ocurridos en las dos centurias arriba citadas. Existe cierta regularidad en la organización de la información, debido, básicamente, a su distribución en los archivos.

Los viajes trasatlánticos necesitaban de una minuciosa y compleja preparación, era preciso elegir al personal, visitar las naves y evaluar su estado físico, sus condiciones marineras, medidas de seguridad, artillería, bastimentos, mercaderías hasta conformar una larga lista.

Por otra parte, la mayoría de los naufragios generaban un gran volumen de documentos, como el codiciado libro de carga, cartas,



Barcos en medio de una mar que comienza a moverse, presagiando tormenta. *Biblioteca Nacional de Madrid.*

inventarios, etc., de los cuales, afortunadamente, muchos burlan al tiempo en cuidados estantes, protegidos por hombres y mujeres cuya misión es hacerlos perdurar y ponerlos al servicio del investigador.

Uno de los temas que más me

preocupaba era el relativo a lo compendioso del trabajo. No encontraba la fórmula para lograr que la exposición de documentos cumpliera esa máxima de la modernidad que obliga a que los libros sean interesantes, pero a la vez «fáciles» de leer, atractivos para el lector en su más amplio espectro.

Tengo la esperanza que cada historia, dada su veracidad, cautive, y que los detalles, lejos de abrumar, permitan la aproximación a tiempos tremendos, donde luchar a brazo partido por la supervivencia era cotidiano.



Nafragios. Museo Marítimo Nacional, Londres.

La inclusión de la cartografía de la época pretende reunir la mayor cantidad de mapas posibles, graficando de este modo la visión y evolución de la geografía terrestre, en la misma medida que se exploraba por parte de los europeos el hasta entonces (por ellos desconocido) continente americano.

Por último, la compilación de referencias relativas a naufragios, espero complemente de forma armónica la idea sobre la extraordinaria riqueza cultural e histórica que permanece por debajo de la cota cero en las aguas de Cuba.

En cuanto a los agradecimientos a las personas que me han ayudado en esta edición, agradecer siempre lleva implícito el olvido, la omisión, desafortunadamente. Si esto me sucede, sépase que aquí no hay nadie excluido, sólo no mencionado.

Genoveva Enríquez Macías, Lola Higuera y Cruz Apestegui hicieron posible mi primer viaje al Archivo General de Indias, donde Genoveva me condujo por los complicados caminos de la burocracia española, abriendo un nuevo universo documental, hasta entonces desconocido por completo para mí. Fue un privilegio del cual sigo agradecido.

Isabel García, de paciencia ilimitada.

Eddy Fernández, por su confianza personal y apoyo al manejo del patrimonio sumergido de Cuba.

Victoria Stapells-Johnson, Glenn A. Costello, Rubén Berrayarza, buzo extraordinario y amigo entrañable.

Doris Gazquez Revilla, correctora minuciosa e infatigable. No lo hubiera conseguido sin ti.

Eusebio Leal Spengler. Director de la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana, quien siempre me propició un contexto institucional.

Roger Arrazcaeta Delgado. Director del Gabinete de Arqueología y amigo, por su apoyo incondicional.

EL MANEJO DEL PATRIMONIO
SUMERGIDO EN CUBA:
ANTECEDENTES, PROBLEMAS
Y PERSPECTIVAS

INTRODUCCIÓN

¿ARQUEOLOGÍA subacuática en Cuba?

A partir de esta interrogante podremos más o menos definir los presupuestos básicos de esta reflexión. No pretendo únicamente «demostrar» conceptualmente que no se ha ejercido esta ciencia en Cuba. Intentaré, en su lugar, esclarecer aspectos teórico metodológicos directamente vinculados a la práctica que históricamente ha signado esta actividad en los predios cubanos.

No se van a encontrar aquí afirmaciones en ultima instancia, paradigmas inamovibles, criterios que no se hayan vertido con otra idea que no sea la de promover el conocimiento. Resumiendo, intento abrir puertas.

Por mucho que pretenda zafarme de la polémica que suscita este enfoque, será inútil, en tanto los razonamientos aquí vertidos van marcados con ese símbolo y molestarán a más de un investigador, algo inevitable, aunque valga decir –justamente al principio–, que mi posición teórica busca esclarecer, intercambiar, discutir y debatir, con la sana intención de lograr un entendimiento y una proyección de cara al futuro.

Eludo criticar, por puro vicio o ejercicio profesional, lo que se ha venido haciendo a lo largo de casi medio siglo, pues seguro estoy de que todos nos hemos esforzado por alcanzar los mejores resultados en el ámbito científico.

Es evidente que la mayoría del tiempo, andaré sobre filosos y desdibujados bordes, buscando matices y proponiendo disquisiciones que a la vez pueden parecer elementales o capciosas. Por ejemplo: si una empresa se dedica al trabajo con el Patrimonio sumergido, aparentemente está claro que hace arqueología, pero sólo en apariencia, en tanto los principios metodológicos y filosóficos al respecto son bien distintos.

Hace casi una década tuve el privilegio de asistir a una conferencia impartida por el desaparecido arqueólogo Dr. José Manuel Guarch Delmonte. En un momento de su intervención nos preguntó algo así: ¿Podría un médico general o un ortopédico hacer una operación de cerebro? Por supuesto que todos coincidimos en que no, para eso estaban los neurocirujanos.

Sin embargo, la reflexión fue un poco más allá: si un familiar allegado tiene un tumor en la cabeza ¿dejaría usted que lo interviniera un ortopédico o un médico general sobre todo existiendo la posibilidad de que lo opere un neurocirujano? No, sin dudas.

Extrapolando: ¿por qué una persona que no esté entrenada en hacer arqueología puede excavar un sitio arqueológico? ¿Por qué algunos investigadores no titubean en aceptar la responsabilidad de intervenir en un yacimiento sumergido cuando jamás en su vida se han puesto un equipo de buceo y algunos no saben nadar más allá de los confortables muros de una piscina?

Por otra parte, suponga que es usted buzo ¿está habilitado técnica y científicamente para excavar un sitio?

En el caso puesto por el Dr. Guarch, nos va la vida en la decisión. Un pecio, bueno, un pecio... hay muchos... y «de alguna forma hay que aprender». Muchas veces he escuchado esa respuesta, otras ni me he atrevido, por vergüenza, a establecer un cuestionamiento directo.

En sentido general este razonamiento hace referencia a la formación profesional, de la cual adolecemos en Cuba a instancias académicas. No se trata, en un país como el nuestro, –con el lastre antes citado–, que sea preciso mostrar un título para estar en condiciones de intervenir en un sitio arqueológico.

Cuestiones como sensibilidad, preparación teórica y práctica especializada, deben ser exigencias ineludibles para permitir que alguien remueva un contexto arqueológico, cualquiera sea su naturaleza. La orientación epistemológica, o lo que es lo mismo, la diferencia de métodos, aun cuando se empleen técnicas y herramientas similares, resulta también un elemento de ineludible trascendencia.

El otro gran tema de análisis será el relacionado con la diferencia entre lo que siempre hemos entendido por «arqueología subacuática» y otras actividades vinculadas al Patrimonio sumergido, como la localización, extracción y comercialización de pecios enfocada como una actividad económica y de «mercado».

Por culminar esta introducción, otra pregunta ¿contempla la legislación de Cuba el tema del Patrimonio subacuático y cuenta con el instrumental teórico y práctico para preservarlo a la luz de los acontecimientos actuales?

ANTECEDENTES

NUNCA mejor dicho, los antecedentes marcaron de forma definitiva el carácter de esta disciplina dentro del panorama científico de Cuba, pues el nombre de arqueología submarina o subacuática estuvo ligado, desde sus inicios, a la recuperación de valores.

Con la fundación en el año 1962 del Departamento de Arqueología de la Academia de Ciencias de Cuba (ACC) comenzará una nueva etapa para la ciencia arqueológica. Indiscutiblemente la conceptualización y subvención por parte del Estado de todo lo necesario para efectuar investigaciones a lo largo del territorio nacional, produjo un cambio profundo.

«En este Departamento se comienza a hacer arqueología en Cuba por primera vez en forma profesional, (...) Surge en este momento la necesidad de ampliar las técnicas y de establecer aquellas condiciones filosóficas que nos llevarían a la mejor interpretación de nuestra prehistoria.»¹

1. GUARCH DELMONTE, J. M. *Arqueología de Cuba. Métodos y Sistemas*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1987:12.

Sin embargo, para entonces, lo relativo a la ubicación y rescate de pecios, o a sus contenidos, estaba directamente bajo la dirección del Banco Nacional de Cuba, me refiero al Departamento de Recuperación de Divisas, y en el cual estuvieron prestigiosos investigadores como Eurípides Verdejas, César García del Pino, Roger Montañés, por sólo mencionar a algunos de los más importantes especialistas en la temática que nos ocupa.

El carácter insular de Cuba y su privilegiada posición en el camino de la Carrera de Indias, motivará, en gran medida, la esencia de lo que hemos llamado en Cuba arqueología subacuática. Sabido es que por nuestras costas pasaron los mayores tesoros que desde 1492 se disputaron las naciones más potentes del mundo.

Algunos de estos barcos, incluso, convoyes enteros, naufragaron en el Caribe, y centenares de ellos en las costas cubanas. Luego, la analogía por forzosa no se hace esperar: arqueología subacuática es igual a tesoros.

Esto gravita de forma decisiva en el subconsciente de los que, de una forma u otra, se acercan al contexto subacuático de Cuba, y en una gran medida, ha condicionado su desarrollo.

El tema subacuático nunca se sostuvo en el Departamento de Arqueología de la ACC y hoy día no forma parte de sus especialidades, incluso, hasta donde conozco, no está integrado en los planes futuros de esta prestigiosa Institución.

Ciertamente, algunos de los investigadores de la ACC han formado parte de equipos dedicados a la recuperación de pecios, con lo cual, y de alguna manera, el problema profesional se soluciona parcialmente, pero esto es sólo la punta del iceberg. A estas alturas del razonamiento cabe preguntarse de una forma algo más compleja:

¿Arqueología subacuática en Cuba o recuperación de pecios con carga evaluable en el plano económico?

En casi todos los casos, cuando hablamos de lo primero nos estamos refiriendo a lo segundo, con la consiguiente distorsión que presupone. Sobra aquí intentar una definición de arqueología, pues el sustantivo que modifique o diversifique (histórica, medieval, precolombina, etc.) es lo de menos; pero el que se trabaje con objetos antiguos e incluso, el que se recuperen piezas de alto valor histórico y patrimonial, no constituye razón de peso suficiente como para nombrar a esa disciplina o actividad como arqueológica.

Con todo, emplear el calificativo de «cazador de tesoros» es muy fuerte y no creo que investigador alguno en nuestro país va a estar de acuerdo con verse incluido en semejante categoría, vilipendiada tradicionalmente por los arqueólogos serios y ortodoxos, aunque la actividad realizada esté directamente centrada en la localización, y rescate de valores de fácil traducción económica.

Cazador de tesoros es un término llevado a lo peyorativo en tanto se ha comparado con la arqueología, pero estamos hablando de dos cosas bien diferenciadas. El arqueólogo busca –por simplificar un poco el razonamiento–, excavar un pecio en virtud de intentar reconstruir una parte de la Historia del Hombre (vías de comunicación trasoceánica, particularidades de la arquitectura naval, vida a bordo, menaje utilitario, etc.); el cazador de tesoros intenta localizar un pecio focalizando el extraer metales preciosos y otras evidencias traducibles en dinero.

Luego, la filosofía puede resumirse así: invertir dinero (la actividad subacuática es muy cara) para recuperar más dinero, reembolsar gastos y extraer beneficios. Está claro que estamos hablando de dos profesiones diferentes que comparten un mismo objeto de trabajo.

Siguiendo la analogía propuesta por Guarch, e intentando hacer más fácil y menos escabroso este análisis: ¿cuáles son las diferencias y similitudes entre un curandero y un médico? Si resumimos las más importantes estaremos en posesión de algunas claves. Ambos persiguen un mismo fin: curar. Las diferencias están directamente relacionadas con las formas, métodos, técnicas, metodologías que emplean para conseguir sanar a sus pacientes.

Exactamente igual sucede entre la arqueología y la recuperación de valores u objetos arqueológicos. Un huaquero en Perú no excava tumbas, las saquea, moviliza todo su contenido sin un método científico, si llevar registro de su actividad, control, o metodología, para él, todas las coordenadas «científicas» no son importantes, en tanto no influyen, para nada en su objetivo principal: localizar la tumba, saquearla y vender su contenido para con el resultado de esa actividad garantizar su supervivencia como especie.

La estimación o aprecio que se tiene de un objeto arqueológico, puede tener su origen en el beneficio económico que ese objeto reporta, pero también por los valores –no necesariamente mercantilistas– que como seres culturales reconocemos en ese objeto.

En este reconocimiento confluyen sentimientos con frecuencia difíciles de objetivar y precisar, vinculados con nuestra tradición y cultura, que nos identifican y son portadores identitarios a nivel social.

El reconocimiento y el aprecio por un objeto, pueden llegar a distintos sectores de la sociedad, a toda una nación, un pueblo, a los integrantes de una determinada raza o credo; a toda la humanidad, en dependencia de factores muy diversos y complejos, donde se combinan posibilidades de lectura y de expresión.

Si bien *Patrimonio* es el conjunto de bienes materiales e inmateriales que hereda una sociedad de sus ancestros, es necesario que se produzca el reconocimiento, por parte de ésta, de valores –en los objetos que integran ese Patrimonio–, transformándolos en bienes –difícilmente sustituibles o superables– en caso de que éste desaparezca o sufra la pérdida de algunos de sus atributos.

El reconocimiento de esos valores y la posibilidad de su desaparición, originan el aprecio por el objeto, que puede ser la causa de medidas tendientes a preservarlo, conservarlo o restaurarlo.

La evidencia arqueológica portadora de valores reconocidos por una sociedad, se transforma, de alguna manera, en el objeto portador y transmisor de esos valores a través del tiempo y de las distintas generaciones, desempeñando un papel fundamental en la tradición de esa sociedad, integrándose a su identidad y a su memoria. Ambos conceptos resultan vitales tanto para el individuo como para la sociedad, pues constituyen mecanismos de sobrevivencia que les permiten trascender.

Lo que sí parece estar claro para los buscadores de valores sumergidos, es que los metales y piedras preciosas tienen un valor tangible en dinero y al priorizar únicamente estos, se está dejando a un lado y a veces destruyendo una parte importante de la Historia, incluso, ocasionalmente, se vuela el casco de un buque con el objetivo de acceder a otras partes donde se supone está «el tesoro».

PROBLEMAS

RECURSOS

AUNQUE parezca un contrasentido, no incluiré como problemas el tema vinculado a los recursos necesarios para llevar a cabo el trabajo en contextos sumergidos. Considero que el Estado ha destinado durante años enormes esfuerzos y medios materiales para la explotación de pecios con valor económico. Ha creado una Empresa con una capacidad operativa extraordinaria, baste decir que CARISUB, en un momento de su historia, ha contado con cinco barcos perfectamente equipados y habilitados para este trabajo, tripulaciones, equipos de buceo y detección, instalaciones y laboratorios, algo que muy pocos países en el mundo pueden permitirse y la ha sostenido por espacio de más de veinte años.

Luego, en este caso concreto, no puede hablarse de problemas económicos.

LA FORMACIÓN

A mi juicio, el principal handicap que tenemos en contra los que de una forma u otra estamos vinculados a la Arqueología

en Cuba (sin sustantivo) es el de la falta de formación. Particularizaremos en forma más o menos exhaustiva que entendemos por «formación».

La inexistencia de una carrera universitaria es un elemento de mucho peso que incide de forma muy negativa en las actuaciones que se llevan a cabo sobre los sitios arqueológicos, eso está fuera de toda discusión.

Con todo, no me estoy refiriendo solamente al problema de la titulación, que ya es de por sí muy importante, vital, sino a la falta de preparación para el ejercicio de la profesión que de ello se deriva. Esta problemática se pretende suplir con cursos de post grado, entrenamientos, etc., pero cabe formularse una pregunta ¿quienes imparten esos cursos?

Muchas veces lo hacen personas con una titulación superior, incluso Doctores pero ¿dónde se han formado? En casi la totalidad de los casos adolecen a su vez de una educación académica universitaria especializada en arqueología, o son historiadores, geógrafos, geólogos, biólogos, historiadores del arte etc.

Aquí salta una pregunta ¿un historiador que se entrene como arqueólogo no está capacitado para dirigir o excavar un sitio arqueológico? A primera vista la respuesta puede ser afirmativa. Pero retomamos la idea inicial ¿quién imparte el curso de especialización arqueológica? En la casi totalidad de los casos otro especialista que jamás ha recibido la formación debida, atendiendo a la pluralidad de corrientes y estilos de trabajo.

Durante muchísimos años hemos estado aislados de contextos teóricos de discusión y cuando nos hemos asomado, problemas «ideológicos» han torcido los caminos y la necesaria integración no se ha producido a plenitud. Hemos estado al

margen de casi todo foro, desde la Nueva Arqueología, hasta la Arqueología Social Latinoamericana.

Pongamos un ejemplo práctico. El Gabinete de Arqueología se fundó hace ya casi 20 años. En aquella época, finales del año 1987, se institucionalizaba una maestría en arqueología con carácter honorífico que parecía iba a repercutir de forma positiva en los que comenzábamos entonces con una formación bibliográfica y práctica muy primaria, para no decir nula.

Todos los especialistas acreedores del título habían desarrollado una actividad arqueológica en Cuba más que meritória, pero, al igual que lo hemos hecho quienes les sucedemos en el tiempo, caracterizada por la empiria, escasez de información y discusión especializada a nivel mundial y más que todo, signada por la inexistencia de un ámbito académico universitario.

En teoría ellos debieron formarnos a la próxima generación, pero tampoco fue así, hablo por los integrantes del Gabinete de Arqueología. No se hicieron cursos, entrenamientos ni nada por el estilo y hemos estado durante más de diez años «formándonos» en base a nuestro sentido común, escasa bibliografía obtenida, participación en eventos arqueológicos en Cuba, y la experiencia diaria en excavaciones. Los contextos arqueológicos de La Habana Intramuros han sufrido las consecuencias.

Esta práctica se extiende en el tiempo, cuando concluyeron sus estudios básicos los alumnos de la Escuela Taller de La Habana especializados en arqueología.

Recibieron una instrucción primaria, por parte de profesores que adolecían de los problemas arriba citados, en este caso concreto, los profesores no estaban vinculados con la arqueología histórica ni con las problemáticas específicas de los con-

textos urbanos, en incluso, nunca habían estado integrados en un equipo de trabajo profesional, entendiéndose como tal el que tuvieran una experiencia teórica y práctica como para formar.

Luego esos recién graduados se integraron al Gabinete de Arqueología, donde un esforzado grupo, tenía sobre sus hombros la responsabilidad de llevar a buen término la arqueología de una ciudad Patrimonio de la Humanidad.

Y el problema se repitió una vez más. Los que no recibimos formación, ahora teníamos la responsabilidad de continuar instruyendo a las generaciones futuras. Ahora se imparte una maestría en arqueología dirigida por el Centro de Antropología y quizás ello contribuya en alguna medida a solventar algunos de estos problemas.

Hace cosa de cinco años, por situaciones coyunturales, el Gabinete de Arqueología comenzó a irradiarse como un centro docente, actividad básicamente impulsada por la Dra Lourdes Domínguez, ya para este entonces jubilada del Centro de Antropología de la ACC. Se impartieron cursos y en uno de ellos se promovió un debate muy interesante a partir de una pregunta: ¿existe una escuela de arqueología en Cuba?

La inmensa mayoría de los especialistas jóvenes que participaban del curso opinaba que no. Mi posición ahora sigue siendo la misma que entonces: yo creo que sí. Pero lo más interesante fue el cuestionarse si tras más de cien años practicando arqueología en Cuba existía una escuela; el sentimiento de falta de pertenencia e identidad profesional no sólo obedecía a un deficiente estudio de la historia de la arqueología cubana, a mi juicio estaba directamente relacionado con la falta de un punto de referencia sólido y estable que, entronizado en el menaje teórico y espiritual de los profesionales, nos aglutinara.

Muchos todavía nos ruborizamos o confundimos cuando se nos pregunta: ¿Profesión? ¿Qué responder? ¿Arqueólogo? Y nos sabemos arqueólogos de dedo... el dedo índice apuntando al pecho propio y diciendo «yo soy arqueólogo» a falta de una titulación que acredite de forma inequívoca la profesión.

Y por supuesto, fuera de Cuba, donde ya no tenemos el justificante de no «tener escuela» esto se agrava, e incluso puede llegar a repercutir de forma absolutamente inhibitoria para conseguir un empleo como arqueólogo.

Clarke decía que la arqueología es «Arqueología, arqueología, arqueología» y los arqueólogos somos aquellos que hacemos arqueología, no cabe duda... pero eso no debe conducir a que «... no hace falta estudiar arqueología...», o a «... la experiencia es lo verdaderamente importante, ustedes no necesitan estudiar...» cosas que he escuchado a lo largo de mi formación profesional.

Si me he detenido en el ámbito general, lo hasta ahora discutido es completamente aplicable al tema subacuático. Aquí tenemos, empero, ciertas agravantes, por si fuera poco.

CARISUB

CARISUB fue la primera institución que se destina por parte del Estado no sólo a la investigación y compilación de naufragios en aguas cubanas, sino que se dota con el instrumental técnico y humano para recuperar o extraer esos valores presentes en pecios o yacimientos arqueológicos sumergidos. Por esta razón particularizaremos nuestro análisis a partir del cual explicar que ha sucedido en Cuba con el tema del tratamiento dado al Patrimonio sumergido.

Desde la creación de CARISUB y hasta hace bien poco, la localización y extracción de valores estaba velada por una espesa, infranqueable y tupida cortina de misterio y secreto, y no exagero al asegurar que se trataba de algo similar al secreto militar.

La relación entre el personal de esta Institución y las demás entidades, era escasa, prácticamente nula. No era normal «saber» que CARISUB estaba excavando tal o cual pecio, ya no digo a nivel de prensa o información general, sino en el ámbito especializado. Cuando se le preguntaba a alguno de sus antiguos miembros al respecto, la evasión era la respuesta cotidiana, era «secreto».

Por supuesto, la necesaria retroalimentación en el plano científico carecía de sentido, pues ellos eran los que estaban haciendo «arqueología subacuática» en Cuba, los únicos, con lo cual los demás carecíamos de la experiencia necesaria para participar de una discusión científica.

De forma esporádica participaban en eventos donde mostraban parte de lo que estaban trabajando y hubo intentos eventuales por abrirse a un contexto de discusión y participación, a título personal y siempre enmarcado en situaciones muy especiales. A mi juicio, estos intentos, hasta la fecha, no han cristalizado tal y como lo exige el estar en posesión de un Patrimonio arqueológico e histórico sin parangón en el espacio Caribe y quizás en toda la América Latina.

Una de las primeras publicaciones que aparece en este sentido la firma Roger Montañez en 1980 y que sale como parte de *Arqueología de Cuba* donde el autor propone una línea de trabajo que jamás consigue diagenizar porque, entre otras cosas, se aparta de CARISUB.

Desde entonces a la fecha, y que retenga en mi memoria, una exposición en el año 1992 en el Gabinete de Arqueología

que se denominó «*Tesoros de la arqueología de Cuba*», artículos periodísticos no especializados, algunos documentales sobre rescate de pecios, como el *Nuestra Señora de las Mercedes*, *Sánchez Barcaíztegui*, y otro que lleva la factura de la National Geographic, un pecio erróneamente identificado como *Nuestra Señora del Rosario* hundido en el año 1590 y que jamás se divulgó en nuestro país², y la reciente publicación sobre los trabajos en el pecio de Inés de Soto³.

Del último pecio mencionado, llamémosle del Quebrado de Fuxa, se extrajo una gran parte del casco, en un trabajo verdaderamente arduo y meticuloso. Sin embargo, en el año 2.005, este irrepetible aliento del pasado se ha perdido inexorablemente.

Las cosas han cambiado. Los otroras responsables de CARISUB ya no lo son y los que están, han permitido que este valioso testimonio se haya perdido y los maderos arrojados con otros escombros a un ignoto basurero. No ha sucedido nada y lo peor, nadie ha podido evitarlo.

Todos sabemos lo tremendamente complejo que resulta conservar madera saturada, sobre todo en grandes cantidades, ejemplos más que elocuentes de ello son el *Wasa* y *Mary Rose*, ambos extraídos en países con recursos económicos importantes y más de una vez la conservación de los mismos se ha visto seriamente comprometida por la falta de fondos, sin contar las propias características técnicas. Pero en el caso de este pecio

2. Existe un artículo donde se recoge de forma general parte de la información obtenida de las excavaciones de este pecio en: ARRAZCAETA, R.; A. LÓPEZ; C. ALONSO: «Un galeón perdido en las aguas de Cuba». *Revista Mar y Pesca*. Nº 308. Mayo 1998. La Habana, 1998.

3. CARISUB. (Colectivo de Autores). *Nafragios en Inés de Soto. Un hallazgo de cuatro siglos*. Ediciones Pontón Caribe S.A., La Habana, 1998.

del Quebrado de Fuxa, ha sido el abandono y la falta de una estrategia global y sostenida el principal enemigo. No creo se haya rescatado en el Caribe y América Latina una estructura de estas características.

Lógicamente, esa acción se emprendió como parte de una estrategia personal con visos institucionales. Como he dicho antes, mucho ha cambiado CARISUB de entonces a la fecha, la mayoría de los directivos que en esta época estaban activos, ahora se encuentran fuera de la institución, algunos lamentablemente desaparecidos físicamente, otros en profesiones diferentes e incluso fuera de Cuba. Se ha perdido la sistematicidad, el hilo conductor, la metodología en el tiempo o quizás, jamás ha existido.

Con todo, lo más importante a lo largo de este tiempo ha sido la falta de diálogo, e intercambio de información. Que no tiene absolutamente nada que ver las consultas que se le hacía a personal del Gabinete de Arqueología u otra institución intentando identificar cerámica, contenedores de vidrio etc. CARISUB constituía en si mismo la fuente de formación.

Con pertenecer a la plantilla y participar en varias campañas, era suficiente, sobre todo, porque no existía en Cuba alguna otra institución que se dedicara a lo mismo, con lo cual, la experiencia era privativa de ellos. Lo cual es cierto, como hemos dicho antes, pero no estamos hablando de Arqueología.

Es posible profundizar más en este análisis, pero este trabajo no pretende ser una crítica acérrima contra CARISUB, aunque de los elementos aquí tratados se pueda establecer esa consideración. Entonces podríamos preguntarnos una vez más: si CARISUB no fue una institución creada para hacer arqueología, sino para recuperar valores sumergidos ¿se ha hecho en Cuba arqueología subacuática? ¿Quién la ha hecho?

EL GABINETE DE ARQUEOLOGÍA DE LA OFICINA DEL HISTORIADOR DE CIUDAD DE LA HABANA

DESDE que en el año 1987 se fundó el Gabinete de Arqueología he intentado vincular ciudad y bahía, dada su unidad arqueológicamente indisoluble. Para entender la historia de San Cristóbal no se puede prescindir de su puerto, razonamiento extensible al tema arqueológico.

Este planteamiento, a nivel metodológico, se fue estructurando a nivel teórico, pues en el ámbito práctico bien poco se ha conseguido.

Jamás el Gabinete ha tenido una infraestructura que soportara la ambiciosa tarea, lo cual ha repercutido de forma directa en los resultados obtenidos⁴, nunca hemos pasado de la fase prospectiva.

El mayor logro práctico, fue el proyecto *San Antonio*, pecio hundido en el extremo noroeste del canal, del cual se extrajo parte de su valioso cargamento de baldosas de solado⁵, empleadas en la restauración del fuerte de San Salvador de la Punta.

4. Algunos trabajos ejecutados a lo largo de una década han contribuido a conocer las características arqueológicas más importantes de los fondos de la bahía de La Habana. Centenares de horas de prospección en la rada habanera nos permitieron confeccionar una cartografía arqueológica subacuática. En ella propusimos una zonificación y ubicamos pecios, yacimientos, hicimos colecta de superficie para completar las colecciones del Gabinete e incluso logramos extender este trabajo hacia el este, hasta playa Tarará, mientras que por el oeste alcanzamos el bajo de Santa Ana, en Jaimanitas. Esta prospección se hizo con el apoyo de entidades como la ACISA, pero sobre todo con el concurso de aficionados al buceo, con los cuales siempre hemos mantenido una estrecha relación.

5. Trabajo hecho en colaboración con GEOMAR.

Tampoco se puede soslayar la importante colección de piezas que se ha conformado como resultado de las colectas de superficie y muestreos arqueológicamente controlados, así como para la acción no organizada de buzos y coleccionistas de piezas, que en algún momento, las han donado al Gabinete de Arqueología, resultado de lo cual existe una sala expositiva dedicada al tema subacuático.

Resumiendo, el Gabinete de Arqueología ha realizado proyectos de prospección, arqueología no intrusiva, para emplear un término muy en boga actualmente. Si no hemos podido «intrusionar» en más de un sitio arqueológico ha sido, básicamente y dicho de forma muy directa, porque no hemos podido, en tanto no contamos con el apoyo logístico que esta actividad necesita. El aporte ha sido en el orden teórico, prospectivo, y museológico.

GEOMAR, SERMAR Y LAS ASOCIACIONES INTERNACIONALES

ME concentraré en GEOMAR toda vez que estuve muy involucrado desde el principio en su nueva «actividad empresarial», si bien es cierto que la diferencia con otras empresas cubanas que se han integrado en esta dinámica son puramente nominales, en tanto el sistema legislativo por el cual tienen que regir su actividad es el mismo.

En la década de los 90 y de cara a la tremenda situación económica que encaraba Cuba, luego de la estrepitosa caída de lo que nosotros llamábamos el «Campo Socialista», (del cual dependía más del 80% de la economía de la Isla) surge un nuevo modelo de actividad económica que involucra la partici-

pación de capital extranjero. Múltiples sectores de la economía inician una compleja apertura como único recurso para obtener financiación e incluso para sobrevivir como entidad.

El ámbito del Patrimonio sumergido no será una excepción y muchos inversores, atraídos por las historias de tesoros y naufragios en el litoral del archipiélago cubano, comienzan a intentar hacer negocios con el Estado.

La esencia de estos nuevos negocios, resumida, era la siguiente: la parte extranjera financiaba toda la inversión necesaria para la prospección, localización y excavación de un pecio, empleando a personal cubano de forma mayoritaria así como haciendo uso de instalaciones e infraestructura general, por lo cual debía pagar al socio cubano designado para ello.

Se contrata una zona de trabajo, más bien extensa y en ella se comienza a prospectar, pactando un número limitado de pecios a excavar y dividiendo lo susceptible a rescatar de la siguiente forma: un 50% directamente para el Estado, el otro 50% se reparte entre la parte extranjera y su socio cubano, en este caso, GEOMAR, mientras que Cuba se reserva el derecho a tanteo sobre la totalidad de las piezas rescatadas.

Bajo este nuevo diseño se han efectuado numerosas prospecciones en toda la plataforma insular cubana. Zonas como el cabo de San Antonio, norte de Pinar del Río, La Habana, Matanzas, Isla de la Juventud y parte del archipiélago de los Canarreos, han sido minuciosamente estudiadas por Asociaciones Internacionales como CANPAC-GEOMAR, VISAGOLD-GEOMAR, ADC-GEOMAR, por sólo mencionar algunas.

Una vez más nos estamos refiriendo a una actividad investigativa cuyo objetivo principal es la localización, extracción y comercialización de valores económicos tangibles, incluyéndolo-

se en la historia de esta actividad en Cuba un nuevo elemento: la comercialización de una parte de esos valores.

Esta es la primera afirmación indiscutible, con lo cual, y aunque parezca reiterativo pregunto nuevamente: ¿arqueología subacuática hecha por las Asociaciones Internacionales en Cuba? Evidentemente no, de nuevo estamos frente a una actividad de recuperación de valores económicos.

Con todo, es este un terreno tremendamente complejo desde el punto de vista patrimonial. La mayoría de los países poseedores de un Patrimonio histórico, arqueológico, artístico o sumergido, abogan por defenderlo justamente contra este tipo de explotación, que no sólo presupone un atentado contra los intereses de arqueólogos e historiadores, sino que además revitaliza una práctica muy antigua: la venta del Patrimonio cultural de una nación.

Sin embargo, el Patrimonio no constituye un elemento aislado dentro de la cultura, y la realidad histórica, económica y social de los pueblos, por el contrario, es un fiel testimonio del quehacer de generaciones, una señal de la supervivencia cultural que llega hasta el presente. Con lo cual, para indexar un análisis serio en este sentido, hay que ponerse muy a tono con esta realidad arriba apuntada.

Según mi experiencia, por el intercambio que he tenido con especialistas en reuniones, conversatorios, jornadas científicas, congresos etc., hay dos tendencias perfectamente definidas y encontradas de forma vertical:

—Los que consideran que no puede haber negocio alguno con el Patrimonio arqueológico sumergido de una Nación con fines lucrativos, y que debe ser protegido en todos los órdenes, excluyendo de forma clara cualquier actividad que implique su pérdida parcial por comercialización. Recuerdo las charlas con

la arqueóloga mexicana Pilar Luna, intransigente en esta lucha.

—Los que consideran que, bajo determinadas condiciones económicas y sociales, se pueden comercializar aquellas piezas que, dada su representación cuantitativa, no constituyan una pérdida irreparable para el Patrimonio sumergido de la nación en cuestión. Dicho de forma más simple: si en un pecio aparecen 6.000 monedas de plata de la misma ceca y el mismo año, y falta dinero para que el país compre alimentos y medicinas indispensables para salvar la vida de los ciudadanos, es legítimo comercializar una parte porcentual de esas monedas.

Esta disyuntiva nos permite acceder de forma directa a otro aspecto: el problema de la legislación.

LEGISLACIÓN

CAMBIOS profundos se están produciendo a nivel internacional en los últimos años relacionados con el manejo del Patrimonio sumergido, de cara a la explotación de este recurso por empresas dedicadas a la recuperación de tesoros. Aspectos como la pertenencia, legalidad internacional, entre otros, han sido profundamente discutidos durante años y parece se llega a un entendimiento más o menos consensuado.

Sintomático de lo anteriormente afirmado se desprende de los acuerdos tomados durante la XXXI Conferencia General de la UNESCO celebrada en París del 15 de octubre al 3 de noviembre de 2001, se aprobó la Convención de Patrimonio Subacuático.

Fue evidente que Francia, Reino Unido y Estados Unidos hicieron grandes esfuerzos por abrir nuevamente la discusión

de algunos puntos, con lo que se dilataría el debate y no habría tiempo para aprobar el proyecto de convención, pero el Presidente del Grupo de los 77 refirió que el texto que venía discutiéndose y que había sido acordado en la reunión del mes de julio no debía reabrirse a la discusión, lo cual significaría dejar a un lado el equilibrio logrado hasta el momento.

Intervinieron las 50 delegaciones, incluida Cuba, precedidas por el informe del señor C. Lund, quien tuteló las reuniones que se celebraron previas a la Conferencia. Votaron a favor del proyecto 39 países, de los 50 que intervinieron y además el organismo internacional ICOMOS. Otros países aunque lo apoyaron, plantearon la necesidad de reanalizar algunos de los puntos.

El Proyecto de Convención y su Anexo, fueron aprobados con 94 votos a favor, 5 en contra y 19 abstenciones. En las explicaciones de voto, Uruguay, quien hasta ese momento había actuado como Presidente del Grupo de los 77, y como tal había manifestado una opinión firme a la aprobación del Proyecto de Convención, explicó su abstención como país, argumentando que el texto de la Convención no se corresponde con la política uruguaya en materia de Patrimonio subacuático.

La aprobación fue válida por contar con más de los dos tercios de países presentes y votantes. Lo mismo ocurrió en Plenaria cuando fue presentado el Informe de la Comisión.

Por otra parte, en septiembre del año 2001 La Habana fue sede del Primer Encuentro Regional de Patrimonio Subacuático con la presencia de Francisco Lacayo, director de la Oficina Regional de Cultura para América Latina y el Caribe de la UNESCO.

Todos estos encuentros y reuniones son testimonio inequívoco de la importancia que a la protección del Patrimonio

sumergido vienen dando las naciones, sobre todo en la última década. En todos ello se plantea un gran problema: hacer frente a las potentes empresas dedicadas a la recuperación de tesoros.

Sin embargo, ¿en que situación se encuentra el cuerpo legal cubano para hacer frente a los nuevos retos dimanantes de la necesidad de conservación del Patrimonio sumergido?

Lo primero que salta a la vista es que Cuba no posee un cuerpo legislativo que involucre directa y únicamente el tema del Patrimonio sumergido. También es lícito afirmar que a raíz de todo este proceso arriba citado, las leyes nacionales no se han movido ni un ápice.

Es preciso rebasar el marco de la LEY Nº. 1, conocida también como LEY DE PROTECCIÓN AL PATRIMONIO CULTURAL, la cual en su CAPÍTULO I –DISPOSICIONES GENERALES–, Artículo 1 plantea:

«ARTÍCULO 1:

«La presente Ley tiene por objeto la determinación de los bienes que, por su especial relevancia en relación con la arqueología, la prehistoria, la historia, la literatura, la educación, el arte, la ciencia y la cultura en general, integran el Patrimonio Cultural de la Nación, y establecer medios idóneos de protección de los mismos».

Tampoco se han modificado contenidos, profundizado, particularizado, lo cual explica, entre otras cosas que el valioso tesoro del pecio del Quebrado de Fuxa se halla perdido y la ley no haya caído con todo su peso sobre los responsables.

PERSPECTIVAS

No pretendo dar recetas infalibles, tan sólo aportar algunas ideas y más que todo, intentar abrir nuevos espacios de discusión y posibilidades. Lo que si me parece claro y necesario, es un cambio de concepto: debe dejarse a un lado la filosofía de buscar pecios cargados de tesoros, por la filosofía de la Investigación científica, histórica, cultural y no estoy afirmando que ambas cosas estén irremediabilmente divorciadas.

Realmente no hay muchas razones para ser optimistas. Si la Resolución de la XXXI Conferencia General de la UNESCO se adopta en Cuba, las Asociaciones Internacionales, tal y como están siendo concebidas, dejarán de funcionar, en tanto dicha resolución está diseñada para impedir concretamente el expolio del Patrimonio, incluso, prohíbe explícitamente la venta a países foráneos.

Esto, por una parte es bueno, si ayuda a reconducir y reorientar algunas prácticas y conceptos. Pero temo que el tema vinculado al Patrimonio sumergido caiga en la abulia más absoluta. De hecho, ya esta sucediendo. No vamos a evolucionar hacia una forma superior de manejo, más bien la actividad está condenada a desaparecer, los equipos de trabajo se han desintegrado, prácticamente ni CARISUB existe, sea cual sea su formato, y otras instituciones no creo que hincen bandera de enganche a una actividad compleja, cara y propia de países desarrollados, sobre todo, cuando hay otras prioridades.

Esta situación ha de servir para ayudar a dar un giro en la mentalidad de los que están directamente relacionados con este tema. Creo que debe tratarse seriamente la posibilidad de desarrollar proyectos conjuntos, donde Cuba ponga una parte de los recursos que ya posee y la parte extranjera complemente

con dinero, especialistas, tecnología etc., y el fin último de los proyectos no sea la venta directa de piezas, ni que Cuba pretenda recibir dinero por cada uno de los servicios que da, pues entonces no se trataría de un proyecto conjunto.

El objetivo debe ser la Investigación, con todo lo que de ello se deriva. No se debe seguir aspirando a la financiación absoluta, es preciso compartir. Si Cuba pone dos buzos a trabajar en un proyecto del cual es parte principal, no puede pretender cobrar miles de dólares por el trabajo de esos especialistas, en tanto se deben consensuar los gastos y no aspirar a que la otra parte nos financie al 200%, por una razón evidentemente clara: nunca los que dan dinero con esa filosofía lo hacen de forma altruista y gratuita, siempre van a pedir algo a CAMBIO y ese algo, es parte de lo que todos conocemos como EL TESORO.

La gestión del Patrimonio sumergido en Cuba debe dejar de ser un negocio, no debe seguirse viendo como un mecanismo de captación de divisas, ese período ya paso. Con todo, tal y como están las cosas en nuestro país, son indispensables las vías de financiación y los dos conceptos expresados en este párrafo no son del todo antagónicos.

Me consta que existen varias Instituciones en el mundo interesadas en desarrollar proyectos con Cuba, pero las condiciones concretas de negociación son muy complejas, y la orientación siempre ha sido la de repartir los tesoros como vía de amortización de esos gastos.

Existen vías alternativas para «rentabilizar» esos caudales, aun antes de ser descubiertos. El Museo Nacional de Bellas Artes, –por ejemplo– mientras estuvo cerrado por reparaciones capitales, ha hecho circular varias de sus colecciones por diferentes ciudades del mundo, contando para ello con la financiación de instituciones que tienen conceptualizado gastos en la

divulgación de la cultura y esas piezas, que forman parte del Patrimonio Cultural del pueblo de Cuba, no han sido ni vendidas ni subastadas.

Se han hecho exposiciones, estudios, impreso valiosos catálogos, en fin, todo un movimiento cultural que si bien no ha enriquecido a sus promotores tampoco ha resultado un gasto económico para Cuba, por el contrario.

¿Acaso no tiene Cuba valiosas colecciones de pecios? Dudo que existan muchas en el mundo de finales del siglo XIX como la extraída del pecio *Sánchez Barcaíztegui* y cabría preguntarse: ¿se han expuesto alguna vez estas evidencias? ¿No estará interesado el Museo Naval de Madrid u otra Institución en exponer esta colección?

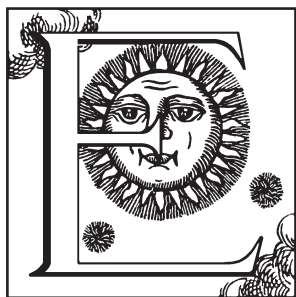
Considero que va siendo hora de que el manejo y la gestión del Patrimonio sumergido de Cuba muestre cambios conceptuales y de orientación a tono con los tiempos que corren y las exigencias que en el orden metodológico, legal y práctico deben caracterizarnos.

La Habana una vez fue el *centrum* de las Flotas, Cuba camino obligado, cementerio de hombres, tesoros y barcos. Lo tenemos todo, incluido un Patrimonio sumergido como pocos en el Mundo... hemos de buscar y encontrar el mejor camino que nos permita conservar y desarrollar nuestro legado y esa responsabilidad nos compete a todos: asumámosla.

Sirva este trabajo para dar un paso en esa dirección.

NAUFRAGIOS EN EL SIGLO XVI

CONTEXTO HISTÓRICO GENERAL



L hecho de que el descubrimiento europeo de América se efectuara bajo el amparo de la corona española, matizará de forma trascendental las relaciones comerciales y sociales entre las principales potencias europeas. España, buscando legalizar su nuevo status de colonizador primario,

moverá influencias en todos los planos hasta convencer al Papa Alejandro IV, después del primer viaje colombino, para que diera a conocer la *Bula Inter Caetera* de 1492, donde promulgaba la propiedad a España de todos los territorios descubiertos al oeste y sur de un meridiano establecido, con la condición de que ya no pertenecieran a otro Rey cristiano.

Dos años más tarde, el 7 de junio de 1494, el conocido Tratado de Tordesillas situaba esta línea imaginaria entre los 48º y 49º al oeste del Meridiano de Greenwich¹, repartiendo esos territorios

1. CAPDEQUÍ, OTS, *El estado español en las Indias*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1975.

solamente entre Castilla y Portugal, dejando fuera, por «mandato divino», a países como Francia, Inglaterra, Holanda etc.

El Rey Francisco I de Francia respondería a esta Bula «El sol brilla para mí como para los demás. Me interesaría ver la cláusula del testamento de Adán excluyéndome de una parte del Mundo...»². Así quedaba aclarada la postura del país galo en relación con la pretendida exclusividad española sobre las regiones recién descubiertas.

A todo esto hay que añadir la situación derivada de los problemas religiosos, las reformas de Martín Lutero incrementaron aun más las diferencias entre la España católica y los protestantes, dirimiéndose esto en los planos social, político y económico. Los reiterados enfrentamientos, entonces, eran el resultado de causales múltiples.

La primera mitad del siglo XVI concluye para España con el afianzamiento de sus posiciones de ultramar, por una parte, mientras que tomaba fuerza la competencia feroz de las demás naciones europeas por el dominio del hasta entonces *Mare Clausum*.

Francia, los Países Bajos e Inglaterra disputarían los dominios hispanos en un accionar constante encaminado a despojar lo que consideraban les tocaba por derecho de fuerza.

En 1503 la reina Isabel funda el mayor protectorado comercial del momento; la Casa de la Contratación con sede en los privilegiados puertos andaluces de Cádiz y Sevilla, con el Guadalquivir como camino en movimiento³; mientras que Holanda, un siglo antes de la creación de la Compañía de las Indias

2. GOSLINGA CORNELIS. *Los holandeses en el Caribe*. Ediciones Casa de las Américas, La Habana, 1983.

3. CHILDE, V. G.: *La evolución de la Sociedad*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1970.

Occidentales en 1621⁴, acosa sin cuartel y Francia lanza a sus más bravos corsarios y piratas a combatir por el botín, sin importar cuanta sangre se derramara.

Los barcos, ciudades, y hombres, acusarán esta realidad tremenda que marcará de forma muy particular el comercio y la navegación en el mar Caribe, teatro de combates, naufragios y luchas sin cuartel.

A partir de ese momento, cuando apenas se podía hablar de una América «descubierta», ya se regulaba el negocio. Cortés ni pensaba en conquistar México y Cuba dormía, con su nombre de Fernandina el sueño de los inocentes.

Sin embargo, las presiones económicas no se hicieron esperar, pues las prohibiciones comerciales no sólo dejaban fuera a las naciones antes mencionadas, sino a los propios peninsulares no castellanos. Con el cambio de poder, vino un cambio de mentalidad.

Con Carlos V, se consolida el dominio de los Habsburgo, y en 1526, toma la importante decisión de liberar las sanciones impuestas en virtud de propiciar la participación de sus súbditos en un comercio cada vez más jugoso, entran entonces Italia y Alemania⁵.

El segundo cuarto del siglo XVI tiene una singular importancia para la navegación y el sistema comercial español. Como resultado de las constantes contradicciones entre las potencias rivales comienza el vertiginoso desarrollo del corso y la piratería, en esta época con Francia como principal enemigo.

4. GOSLINGA CORNELIS. *Los holandeses en el Caribe*. Ediciones Casa de las Américas, La Habana, 1983.

5. ALCÁZAR, C. *La política postal española en el siglo XVI en los tiempos de Carlos V. Carlos V (1500-1558): Homenaje de la Universidad de Granada, Granada, 1958.*

La Habana fue saqueada sucesivamente en 1537 y 1538, mientras que otras ciudades, como Cartagena y Santa Marta sufrieron de las crueldades de Robert Baal, quien mordió el polvo de la derrota en La Habana, en 1542⁶.

Hacia la mitad del siglo, ya San Cristóbal ocupaba su emplazamiento actual, Cartagena, Portobelo, Mosquitía, Nombre de Dios, y el Virreinato de Nueva España, entre otras escasas ciudades, se disputaban la primacía americana. Del norte de Sudamérica venían las perlas y esmeraldas espléndidas, acompañadas de la plata del Potosí, esa tremenda montaña, y se cargaban a través de México las riquezas naturales de Mesoamérica para una vez llegadas a España, completar uno de los viajes más extraordinarios de la náutica del momento.

La necesidad fue dictando una conducta, una forma de comportamiento defensivo que había que adoptar a toda costa si se pretendía sostener la primacía. Para la Metrópoli hispanense los recursos indianos eran de primera importancia, soporte de una economía en precario, desgastada por guerras constantes y sangradas por la codicia de comerciantes. La Corona, que puso desde el principio sus esperanzas en las riquezas americanas, ahora tenía que defenderlas.

Puede afirmarse, sin temor a caer en inconsecuencias, que este plan defensivo general estuvo orientado en dos direcciones:

1^a.— Fortificar las ciudades puertos más importantes, léase las conocidas como «Llaves»:

- San Agustín de la Florida, la Llave de la pasa de las Bahamas.

6. GUERRA, SÁNCHEZ, R., JOSÉ M. PÉREZ CABRERA, JUAN J. REMOS Y EMETERIO S. SANTOVENIA, *Historia de la Nación Cubana*. La Habana, Editorial Historia de la Nación Cubana, Impreso por Cultural, S.A., 1952.

- Campeche, Llave del Continente de la madera preciosa.
- La Habana, Llave del Nuevo Mundo, Antemural de las Indias Occidentales.

2ª.- El Sistema de Flotas. Consistía básicamente en que las naves que transportaban las riquezas navegaran en forma de convoyes defensivos, con naves mercantes protegidas por artillería y otros medios de guerra.

Pese a que se promulga desde 1543, no se regulariza, como patrón de embarque, hasta 1561⁷, tomando a La Habana como último punto del tornaviaje. Se subdividía a su vez en dos Flotas:

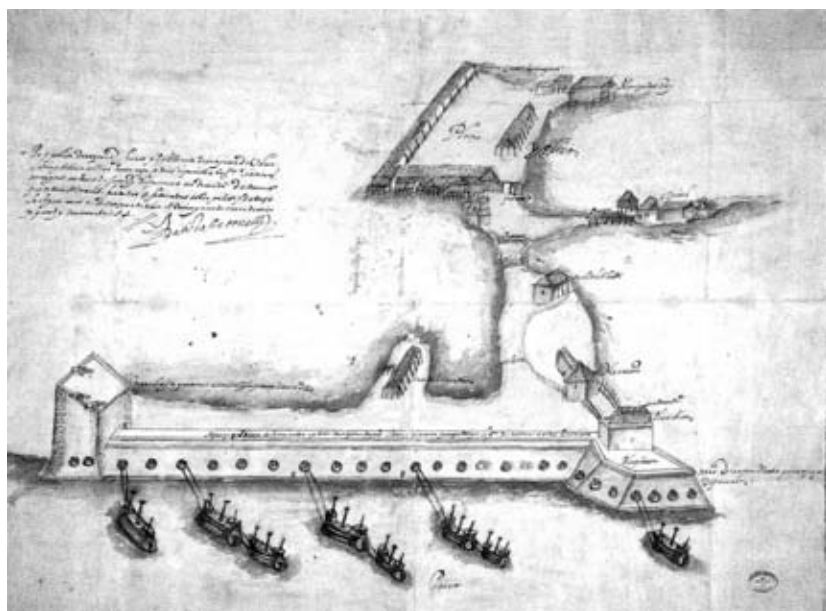
De Tierra Firme: Se encargaba de recoger las riquezas acumuladas en los puertos del norte de Sudamérica, ponía proa al noreste, por la costa sur de Cuba, doblando el Cabo de San Antonio y llegar a La Habana. En este puerto esperaba condiciones propicias para la navegación, ya bien fueran de carácter natural, como políticas.

De Nueva España: Dejando Jamaica estas naves navegaban por el sur de la Isla de Cuba, hasta doblar en Cabo Catoche al oeste con punto de destino el puerto de San Juan de Ulúa.

Cargaban lo que se había acumulado en este importante puerto enfilando con posterioridad hacia el Este, con La Habana como punto de reunión.

Ambas flotas, con viento en popa, enfilaban la canal vieja de Bahamas, escala en las Azores ocasionalmente y luego, el resto del viaje Atlántico. En la época que nos ocupa, la compleja geografía del Caribe no era dominada por los pilotos que hacían la

7. GUERRA, Y SÁNCHEZ, R. *Manual de Historia de Cuba, económica, social y política*. Editorial del Consejo Nacional de Universidades, La Habana, 1964.



San Juan de Ulúa fortificado, según plano de Antonelli. *Archivo General de Indias*.

travesía de forma insegura y los viajes se convertían en verdaderas odiseas donde perdieron la vida esforzados y valientes marinos.

Los vientos, corrientes, bajos, coronas o crestas, nortes, huracanes, y tempestades tropicales, se podían combinar con persecuciones de piratas y corsarios, hasta convertir la profesión de marinero en una de las más comprometidas de la época, tal y como planteamos en la introducción de este trabajo.

Los naufragios eran considerados como una tragedia siempre pendiente y latente sobre aquellos hombres, que no obstante una y otra vez arriesgaban su vida para servir a su Dios, a su Rey y obtener beneficios comerciales a costa de los cuales llevar una vida segura y placentera. El hombre no puede per-

derse detrás de riquezas y oro, en tanto siempre ha sido el protagonista por excelencia.

LAS FLOTAS DE INDIAS

DEJANDO a un lado todo el complejo arduo y duradero sistema de fortificaciones terrestres, nos concentraremos en algunas cuestiones vinculadas de una forma u otra a las Flotas.

Muchos y valiosos trabajos de investigación han tenido como tema central las Flotas españolas en sus viajes americanos, con lo cual, sólo nos proponemos aportar elementos imprescindibles que contextualicen los naufragios aquí abordados.

San Cristóbal de La Habana respiraba al compás de las Flotas. El movimiento desplegado alrededor de un convoy era algo tremendamente intrincado y ha dejado una huella documental profusa, gracias a la cual, hoy podemos reconstruir sus aspectos más importantes. Infinidad de detalles eran atados ante cada partida, luego durante el viaje, estancia y regreso.

Se elegían los bajeles, posteriormente venía la puesta a punto, control sobre los pasajeros y carga, armas, bastimentos y pertrechos, elección de la tripulación, desde los escribanos, gente del mar, maestre, pilotos, oficiales, los salarios de todo ese personal.

Partía la Flota, tocando los puertos americanos donde dejaban parte de su carga y recogían otra. Allí era preciso defenderse de los agentes climatológicos, corsarios, piratas, de los propios maestros y dueños de naos que, arrebatados por la cantidad de dinero que transportaban, no dudaban en echar sus barcos al través, encallarlos e incluso hundirlos,

claro está, ondeando o trasegando antes la valiosa carga a lugar seguro⁸.

Los generales de armadas y Flotas mantenían comunicación constante con las entidades oficiales tanto en España como en América. Se despachaban barcos de aviso, conteniendo prescripciones y pliegos reales, ordenanzas, cartas, relaciones, en fin, todo un volumen de papeles la mayoría de los cuales, reflejaban de forma más o menos fiel lo acontecido. Luego estaban los combates y naufragios, que también dejaban su estela escrita, confusa, contradictoria o no, pero existente.

El intento por organizar los barcos que partían a indias, con funciones comerciales, puede ubicarse en los albores del siglo XVI. No obstante, el proceso de consolidación tardará varios años. Constantes modificaciones se irán introduciendo dictadas por la experiencia. A una Ordenanza, le sucederá otra, y otra. Lo que se valida para un año, al siguiente puede quedar obsoleto, una Real Cédula, será revocada (o no) siempre en función del nuevo caudal informativo que se iba compilando.



Galeón pintado en unos de los paneles de la Galería de los Mapas. *Ciudad Vaticano*.

8. AGI. Indiferente General, 423, L.19, F.445r-445v. El 13 de febrero de 1541, el Rey emite un Real Cédula en la que se trata sobre el robo de la nao de Sebastián de Benalcázar que hizo escala en islas Canarias. Allí le incendiaron la nave previo robó de todo lo que llevaba.

Véase el siguiente caso como ejemplo de esta variabilidad dialéctica. En el año 1535 el Capitán General de Río de la Plata Pedro de Mendoza prepara su armada y el Rey le permite que, a través de una licencia, contrate personal extranjero para sus barcos (pilotos, maestros y marineros), enfatizando en portugueses, que ya sabemos eran excelentes marinos⁹.

Lo mismo sucede más de una década después, en el año 1549, cuando Diego de Sanabria acondiciona seis buques para el Río de la Plata y se encuentra con que no tiene personal suficiente. Nuevamente el soberano, emite una Real Cédula autorizando que contrate a portugueses¹⁰. Hasta este año, y durante mucho tiempo, las tripulaciones de los barcos que se movilizaban para América podían tener, perfectamente, carácter internacional.

Sin embargo, el 31 de mayo de 1549 el Rey considera que esto debe cambiar. Emite una Real Cédula con el objetivo de que se tomaran una serie de medidas para mejorar el nivel de seguridad de la navegación, prescribiendo, entonces, que no deben tomarse marineros ni pilotos extranjeros¹¹.

Por otra parte, en el año 1539, casi cuando el Sistema de Flotas no se ha regularizado, una disposición real dirigida a los oficiales de los principales dominios españoles en América, entre los cuales mencionamos La Española, San Juan y Cuba; y provincias de la Nueva España, Tierra Firme, dice:

«... que los maestros de las naos que hubieren de ir a esas partes [lleven] la artillería, marineros y armas que conforme a los

9. AGI. Buenos Aires, 1, L.1, F.70r-70v.

10. AGI. Buenos Aires, 1, L.1, F.264r-264v.

11. AGI. Buenos Aires, 1, L.1, F.264r-264v.

dichos Ordenanzas, son obligados a llevar y que los dichos visitadores pongan a los registros de las dichas naos despues de haberlas visitado la artillería y marineros que llevan para que vosotros veais si en ellos va toda la dicha artillería y cosas, a que los dichos maestros sean obligados a traer fé ante los nuestros oficiales de Sevilla de vosotros de como llevan la dicha artillería y cosas que iban registradas...»¹²

Esta Real Cédula pretende corregir el que las naos que hacían la travesía, cuando eran inspeccionadas en tierra española, tenían la artillería, armas y otras cosas conforme a las ordenanzas. Sin embargo, después de pasada la inspección los maestros alijan parte de estos materiales con el objetivo de aumentar su capacidad de carga.

A partir de la primera mitad del siglo XVI el sistema apenas cambió. Una Real Cédula emitida el 20 de julio de 1561 y dirigida a los oficiales de la Casa de la Contratación, mandaba pregonar las ordenanzas pertinentes que prescribían el formar las dos flotas que irían a Indias en enero y agosto de cada año¹³.

En la realidad, estas ordenanzas de 1561 sentaron las bases definitivas del patrón de embarque, permaneciendo en el tiempo, con sus variaciones, es cierto, pero en sentido general el espíritu y diseño será el que caracterizará a las Flotas, razón por la cual autores como Roig¹⁴ y otros, dan esta fecha como punto de estructuración en general.

12. AGI. Indiferente General, 423, L.19, F.255-255v.

13. AGI. Indiferente General, 1966, L.14, F.40-41.

14. ROIG DE LEUCHSENRING, EMILIO. *La Habana: Apuntes Históricos*. Tomo I-II, La Habana, Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, 1966.

Como hemos visto anteriormente, las cosas irán cambiando, pero lo cierto es que, (lo más importante, a mi juicio), ninguna nave comercial debía hacer el viaje en solitario, y el esquema o ruta, con La Habana como punto de reunión, se mantendrá inamovible en el tiempo.

De esta forma, el patrón de embarque quedaba regularizado. Los convoyes estaban compuestos por una cifra siempre cambiante de barcos con una estructura de navegación que intentaban mantener durante toda la travesía y que eran inspeccionados de forma más o menos rigurosa en aguas del Guadalquivir.

A medida que pasa el tiempo los oficiales de la Casa de Contratación toman conciencia de que muchos barcos no estaban listos para emprender el viaje trasatlántico y soportar los rigores del Caribe y regresar con sus preciados y preciosos cargamentos.

En tal sentido, lo básico y primario era garantizar la construcción de los bajeles destinados a efectuar la travesía, para lo que, una Real Cédula dirigida a los oficiales de la Casa de la Contratación impone que, a partir del 4 de septiembre de 1536, el Contador verifique y firme cada uno de los planos de los registros de las embarcaciones¹⁵.

Por otra parte, se emite el 5 de mayo de 1557, una Real Cédula de oficio, dando instrucciones a los visitadores de la Casa de la Contratación y a los capitanes generales de las flotas de Indias, sobre lo que han de hacer en las visitas de naos¹⁶.

Los barcos debían pasar un riguroso examen, a través del cual quedarán demostradas sus posibilidades marineras.

15. AGI. Indiferente General, 1962, L.4, F.172r-172v.

16. AGI. Indiferente General, 1965, L.13, F.343v-345.

Arqueo, estado del maderamen, velas, accesorios, vituallas, firmeza de los palos, repuestos, etc., eran parámetros rigurosamente inspeccionados y que definirían si una nave podía o no hacer la travesía.

Lógicamente, muchos intereses y presiones gravitaban en torno a los inspectores. Muestra de esto es que, casi treinta años después de estas providencias, siguen sucediendo accidentes cuya causa está íntimamente relacionada con el estado físico de las embarcaciones.

Un ejemplo más que elocuente lo tenemos en lo acaecido a la flota de Tierra Firme del año 1584, bajo el mando de Francisco de Novoa, la cual sufre varias pérdidas debido a:

«... ser muy ruines y viejos los nauios a quien se da visita y que van para dar al traves y en esto es mucho menester mirar porque se excusen semejantes daños y perdidas.»¹⁷

Con todo, el nivel de exigencia fue subiendo concordantemente con la importancia y cuantía de los recursos que eran trasladados a la metrópoli, sin que esto excluyera el que se simularan accidentes y ocurrieran pese a las medidas adoptadas.

ESTRUCTURA Y ASPECTOS GENERALES

MANTENER una formación inamovible en alta mar era algo bien complejo y difícil de lograr. Las Flotas se guiaban por un patrón: la delantera la ocupaba la nave Capitana, que al caer la

17. AGI. Indiferente General, 740, N.273.

noche encendía fanales que eran seguidos por los demás buques, algunos fungiendo como escolta; mientras que la Almiranta cerraba el convoy.

Los enemigos de España constituían una amenaza de notable consideración en las posesiones de ultramar, y esto influirá notablemente en la estructura y forma de navegación, en tanto lo principal, como hemos dicho en el párrafo anterior, era que las mercancías llegaran a salvo a puertos hispanos.

Por esta razón, el 5 de mayo de 1537¹⁸ se emite una Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación sobre el viaje de la armada de la guarda para traer con seguridad el oro de Perú; especificando, incluso, los nombres de los pilotos, pues algún que otro caso se había dado ya de pilotos no examinados que se hicieron cargo de barcos que luego naufragaron por su inexperiencia.

En este caso los nombres de los referidos marinos son: Jerónimo Rodríguez, Gonzalo Rodríguez, Ginés de Carrión, Cristóbal Romero, Pedro Agustín, Hernando Blas, Diego Sánchez Colchero, Martín Sánchez, vecinos de Triana, y Pedro de Borja, vecino de Palos¹⁹.

Una década después, en 1547, se insiste sobre el tema, sin escatimar esfuerzos en virtud de disminuir el riesgo que, los franceses seguían representando. Una Real Cédula emitida el 3 de abril de 1547 al prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes de Sevilla, trataba sobre la conveniencia de despachar una carabela a las Azores para avisar a las naos del

18. AGI. Indiferente General, 1962, L.5, F.150-152v.

19. AGI. Indiferente General, 1962, L.5, F.150-152v.

peligro de corsarios y sobre la necesidad de que las naos que se despachen para Indias vayan en flotas, minimizando así el peligro²⁰.

Continuando en el tiempo, es evidente que el tema sigue preocupando a las autoridades. Una Real Cédula, emitida esta vez el 6 de marzo de 1556 dirigida a los oficiales de la casa de la Contratación, insta a priores y cónsules de Sevilla, a que busquen la forma de obtener dinero para fundir las piezas de artillería necesarias para que todas las naos de flotas puedan llevar las señaladas por las Ordenanzas²¹, y así poderse defender adecuadamente de sus enemigos.

Esta reiterada necesidad de proteger a las Flotas impulsará la creación de la Armada de la Guarda de Indias, que, tras un lógico proceso de conceptualización iniciado a principios del siglo XVI, se verá definida el 6 de abril de 1536.

Bajo la égida de Carlos V (1516-1556) se concreta un importante hito con las «Ordenanzas sobre la armada de guarda de la carrera de Indias»²² en la cual se describen las particularidades de esta formación de naves de guerra y se prescribe que ha de financiarse con los derechos de avería.

Con el nacimiento de la Armada dos grandes grupos de barcos harán la travesía casi con idénticos fines: proteger el tesoro del rey y particulares. La Flota tendrá un carácter comercial, (como hemos visto) aunque defensivo, mientras que la Armada se gestó con un perfil netamente militar, protector.

Es cierto que se conocen casos de Flotas que le plantaron cara al enemigo, lucharon e incluso vencieron, y de Armadas

20. AGI. Indiferente General, 1964, L.10, F.185v-187.

21. AGI. Indiferente General, 606, L.2, F.41v-42.

22. AGI. Indiferente General, 1962, L.4, F. 60v-65.

que transportaron en la bodega de sus bajeles de guerra las mercancías tan esperadas en la península.

LOS NAUFRAGIOS. TRATAMIENTO EN LA ÉPOCA

LA atención concedida a los naufragios ocurridos durante el siglo XVI aumentó proporcionalmente al número e importancia de los barcos que, por razones diversas, naufragaban. La pérdida de naos era un verdadero dolor de cabeza para los comerciantes y la corona.

Básicamente, se puede hablar de dos grandes aspectos en este sentido: por un lado, el cuerpo legislativo o legal que permitía recuperar una carga y por otra parte, la forma práctica de hacerlo.

Era necesario crear un mecanismo que permitiera la custodia, aunque fuera parcial, de los valores hundidos y en lo posible corregir la ola de robos que florecían a la sombra de un hundimiento. Se desataba una locura colectiva, una vez salvada la vida, todo el personal que viajaba a bordo, intentaba sacar su tajada, sin importar la jerarquía desempeñada en el bajel.

Es por esto que, el 6 de septiembre de 1538, se emite una Real Cédula ordenando a las autoridades de Indias que envíen a la Casa de la Contratación de Sevilla el importe y sus justificantes de las mercancías salvadas de naufragios y vendidas, con el claro objetivo de pagar a los dueños²³.

Ocasionalmente los buzos podían quedarse con una parte de lo que rescataran, previo acuerdo con las partes interesadas en el rescate.

23. AGI. Indiferente General, 423, L.18, F. 165r-166r.

En el año 1573 una Real Cédula nos facilita conocer como un personaje, del que más adelante hablaremos, llamado Francisco Soler obtiene licencia para utilizar en exclusiva y por un período de 10 años, un artilugio, por él diseñado y fabricado para extraer tesoros del fondo del mar y quedarse con lo que obtenga, previo pago del quinto real²⁴.

Debían se naves abandonadas a su suerte y de las cuales no se formulara reclamación alguna, pues algunos años antes y de forma sostenida en el tiempo, es evidente que los dueños de las cargas las reclamarán de forma pertinaz, toda vez que en ello, quizás, estaba su estabilidad económica.

Es el caso del factor Juan de Valdivieso, que obtiene una Real Orden de entrega, con fecha 11 de marzo de 1531, de bienes de su compañía. Estas mercancías fueron embarcadas en San Juan de Ulúa a bordo de la carabela *Sancti Spiritus*, que naufragó en las costas de Cuba²⁵.

Esta idea se mantiene en el tiempo, otra Cédula, esta vez emitida el 19 de febrero de 1550, dirigida a los presidentes y oidores de las Audiencias y Cancillerías de Indias, ordena vender en pública subasta las mercancías, oro y plata, y otros bienes salvados de naufragios, que el dinero recaudado por tal concepto sea enviado a la Casa de la Contratación para su correspondiente entrega a los dueños.

Las cargas de contrabando eran algo consustancial al sistema de Flotas y a los naufragios. Conozco casos en los que una abundante carga de contrabando impulsa a maestros y capitanes a echar sus barcos al través, simular accidentes etc., aunque judicialmente fuera muy difícil de probar.

24. AGI. Indiferente General, 426, L. 25, F. 256r-257r.

25. AGI. Indiferente General, 1961, L. 2, F. 39v-40v.

Luego, no es de extrañar que al trabajar un pecio nos encontremos con numerosa parte de la carga que viene fuera de registro, esto es sin marcar. Barras, discos, barretones de plata y oro que debían mostrar las marcas de sus dueños, venían en los fondos dobles de arcones o sencillamente bien escondidos.

Pese a que la organización y control sobre las Flotas se perfecciona durante el siglo XVI, todavía, en pleno año de 1600 no se avanzaba mucho en esta dirección, con lo cual, el Consejo le envía una Carta a la Casa de la Contratación para que procuren que las flotas lleven siempre los registros de las mercancías y así mantener el control durante todo el período de navegación²⁶.

El contrabando estará presente desde los inicios mismos de la navegación trasatlántica, ya sea regulada en Flotas, como individualmente. Constantemente la codicia hará que los hombres violenten las disposiciones vigentes y los metales preciosos como el oro, plata, las piedras y otras mercaderías, serán introducidas en España burlando los controles.

El 8 de febrero de 1539 Carlos I dicta una Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación para que informen del oro y plata que viene sin registrar en las naos llegadas de Nueva España y de La Española²⁷.

Siguiendo esta andadura en 1548 otra vez el Rey muestra su preocupación al respecto, y le ordena a los oficiales de la Casa de la Contratación que busquen la forma de evitar que algunas personas traigan oro, plata y perlas sin pagar el quinto y sin registrar, sacándolo a escondidas de las naos²⁸.

26. AGI. Indiferente General, 1957, L.5, F. 168.

27. AGI. Indiferente General, 1962, L.6, F. 166v.

28. AGI. Indiferente General, 1964, L. 10, F. 368r-368v.

Esta prescripción real provocará que los mercaderes refinen sus métodos, pero jamás acabará con el contrabando, que irá *in crescendo*.

Por otra parte, siempre me inquietó conocer la forma en la que aquellos hombres del siglo XVI buceaban a profundidades nada despreciables y practicaban salvamentos más o menos exhaustivos.

Hemos comprobado personalmente, trabajando en pecios que sabíamos rescatados contemporáneamente a su naufragio, que dichos rescates no eran, ni mucho menos absolutos, pero lo cierto es que se recuperaba más del cincuenta por ciento de los valores transportados, con métodos y medios extraordinariamente rudimentarios.

En el año 1539 un griego afincado en Sevilla, de nombre Nicolás de Roda, realiza con éxito una serie de experimentos con un «ingenio» que le permite bucear y recuperar objetos del fondo²⁹.

Penosamente, en este caso como en muchos otros, lo «ingenios» no han pasado a la posteridad en forma gráfica, con lo cual, aunque sabemos que se usaban campanas y trajes, son escasos los dibujos de los



Curioso artilugio para bucear e intentar permanecer más tiempo bajo el agua. Especialmente diseñado para bucear en cascos de barcos hundidos y rescatar sus cargas. AGI. MP.

Ingenios y Muestras, 248

29. AGI. Indiferente General, 1962, L.6, F. 176r-176v.

aditamentos de la época, precursores, sin lugar a dudas, de los modernos equipos de buceo.

Rodas debió tener éxito con su artilugio, pues una Real Cédula con fecha 7 de marzo del mismo año³⁰ le permite, autorizado por la Casa de Contratación, asumir, en exclusiva, todos los trabajos de buceo que se ofrezcan en el río de Sevilla hasta Sanlúcar y en el Puerto de Santa María y Cádiz.

Sin embargo, Rodas va a obtener todavía un éxito mayor, cuando una Real cedula, fechada en el mismo mes de marzo de 1539³¹ ordena que, durante 10 años ninguna persona en España o en Indias pueda usar el oficio de buzo y artificio de buceo excepto él, lo cual lo sitúa en posesión de una de las primeras exclusivas relacionadas con el buceo de la que hemos podido encontrar noticias.

Mientras que, por otra parte, el buzo Cristóbal Maldonado, obtiene permiso real para usar en Indias, (durante 20 años) a partir del 21 de octubre de 1577 un ingenio para sacar perlas y oro, plata y mercancías de navíos hundidos en aguas americanas³².

El siglo XVI termina para América con un sistema mercantil, basado en las Flotas, que mantendrá su esplendor para ir languideciendo de forma paulatina con el decursar de la siguiente centuria, hasta desaparecer luego de dos siglos de invaluable servicios.

Para Cuba, la llegada al poder de Felipe II redundará de forma diversa y compleja. A mi juicio, el título de Ciudad³³ con-

30. AGI. Indiferente General, 1962, L.6, F. 177.

31. AGI. Indiferente General, 1962, L.6, F. 179r-179v.

32. AGI. Indiferente General, 426, L. 26, F. 59-60v.

33. Wrigth, I., *Historia documentada de San Cristóbal de La Habana. Siglo XVI*. T- I, II. Editorial El Siglo XX. La Habana 1927.

ferido por *Real Decreto* en 1592, fue el evento de mayor importancia de este siglo.

Esta deferencia real estaba basada no solo en los privilegios geográficos. Creo que Felipe II supo valorar virtudes importantes de las gentes que levantaban a pulso la ciudad de San Cristóbal de La Habana, como la perseverancia, voluntad de desarrollo y capacidad adaptativa para reponerse de las múltiples agresiones sufridas y continuar construyendo el futuro.

LA FLOTA DE TIERRA FIRME DEL AÑO 1556

INTRODUCCIÓN

¿POR qué comenzar un libro sobre naufragios con un «hundimiento» que en la realidad nunca ocurrió?

Para muchos investigadores, entre los cuales me incluyo, los barcos que aquí estudiaremos, naufragaron, incluso, se ha efectuado más de una prospección para intentar localizarlos y proceder al rescate. De hecho, cuando trabajé estos pecios, se preparaba una gran expedición para salir en busca de estos bajeles.

Esto sucede con relativa frecuencia. Una parte importante de las publicaciones en temas de naufragios recogen referencias de carácter muy general, a menudo de gran difusión y discutible seriedad. No hay nadie exento de un error, pero sucede que priorizando intereses comerciales se publica que tal o cual barco se hundió, casi siempre cargado de fabulosos tesoros y eso tiene una difusión internacional espectacular, en detrimento del necesario rigor a la hora de comprobar el dato histórico.

Como hemos dicho, en Cuba la difusión del tema naufragio es bastante escasa, así como las posibilidades de que investigadores cubanos puedan investigar en los centros de docu-

mentación, contentivos de la mayoría de los documentos relativos a naufragios de la Carrera de Indias.

Con esto quiero decir que cuando llega a nuestras manos un libro sobre naufragios, no tenemos los argumentos necesarios para dudar de la autenticidad del dato, aunque no estemos de acuerdo con la metodología empleada, y aún con mucha reserva admitimos datos ante la ausencia de alternativas. Quede así aclarada la suerte de las naos aquí estudiadas, a la vez que saldo una deuda espiritual y gnoseológica con los apasionados de este tema.

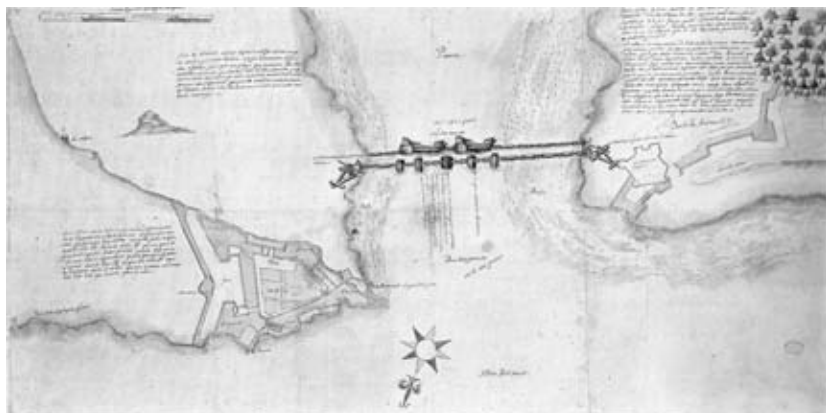
TRATAMIENTO DOCUMENTAL

EN concordancia con el marco histórico apretada y sintéticamente reseñado, el Caribe, y en especial Cuba, es objeto de la atención y referencia obligada de todos los estudiosos de la Carrera de Indias.

Para la fecha que nos ocupa, el Archivo Nacional de Cuba no cuenta con fondos, reduciendo eso las posibilidades de alguna noticia a localizar en las Actas Capitulares del Ayuntamiento de La Habana, asimilando que, al ser la capital de la isla y residencia del Gobernador, muchas cosas se ventilaban a esas instancias; aunque está demostrado que para el tema naufragios no constituye una fuente importante.

No obstante fueron revisadas las reuniones capitulares de los años 1555, 1556 y 1557 sin encontrar noticia alguna relativa a la flota trabajada. Esto nos deja como opción principal, el referido archivo sevillano, en lo adelante AGI.

Las noticias sobre naufragios casi siempre son referenciales y secundarias. Prestigiosos autores han efectuado meritorios



La Habana fortificada. La entrada a la rada estaba protegida por los castillos del Morro y la Punta, mientras el canal era cerrado con una cadena y brulotes incendiarios, a usar en caso de agresión. *Archivo General de Indias*.

trabajos compilativos, muchas veces sin agotar un tema o naufragio, debido a la gran cantidad de información existente, y a partir de este punto las exégesis y tratamientos tautológicos de la información se han sucedido en el tiempo.

Por otra parte, la información de mayor circulación, la más popular sin que implique por ello la más seria, puede tener graves problemas metodológicos, como la no-mención de las fuentes e incluso el manejo inadecuado del idioma. Así, autores anglosajones, que apenas pueden sostener una conversación simple en el idioma de Cervantes, pretenden entender y leer Castellano de hace cuatrocientos o quinientos años, y donde se lee «*ondeo la carga*», escriben e interpretan, «*undio la carga*»³⁴, con las consiguientes confusiones que esto entraña, por sólo citar un ejemplo.

34. Ondear la carga significa pasarla de un lado a otro, por ejemplo, en medio de una tormenta, desde un barco con peligro de hundimiento a otro que ofrezca mejores garantías.

Sucede a menudo que se da una información parcial sobre la pérdida de una embarcación o Flota de forma ambigua para nuestra comprensión, de este modo la noticia de una nave «echada al través», o con avería gruesa, es interpretada literalmente como un naufragio, siendo esta una de las causas de la existencia de cientos de abordajes que en la realidad, jamás sucedieron.

La limitación de la fuente es otro de los problemas que ha suscitado más de un equívoco. Una nave puede ser azotada por un huracán y quedar muy mal, perderse del convoy, arribar maltrecha a puerto o costa sin que ello implique naufragio, ser reparada y continuar viaje hasta ponerse a salvo la carga. Si nos encontramos solamente la referencia a la pérdida y el mal tiempo y no seguimos buscando en el tiempo podremos crear pérdidas artificiales.

Tómese en cuenta que la información en la época no contaba con fax, teléfonos u otras vías de comunicación rápidas, con lo cual, completar la documentación sobre historia de un naufragio, puede implicar la búsqueda varios años después de haber tenido la primera noticia.

Este exordio es necesario en virtud de asimilar lo que a continuación detallamos.

LA DOCUMENTACIÓN BIBLIOGRÁFICA O SECUNDARIA

PESE a que siempre debe ser tomada con cautela, la difusión de la ocurrencia de naufragios en las costas de Cuba se ha divulgado a partir de un mínimo de textos, que, de forma escueta y referencial brindan información sobre los desastres.

Sin dudas, el publicado por Marx ha contado con una amplísima difusión. De este texto citamos:

«12. Year 1556. Four ships of the Tierra Firme Armada, Captain General Alvaro Sánchez de Aviles, were wrecked on the coast between Cape San Anton and Havana on May 24 during a storm: nao La Magdalena, of 220 tons, Captain Cristobal García, and the nao La Concepción, 220 tons, Captain Juan Díaz Bozino both carrying treasure; and two unidentified caravels of 80 tons each.»³⁵

Desdichadamente Marx no nos permite el acceso a las fuentes de donde extrajo esta información, dificultando con ello el trabajo rutinario de reinterpretación directa del suceso. En otra publicación similar a la anterior pero con la co-autoría de Jennifer Marx, se repite de forma general la nota, y una vez más se obvian las fuentes³⁶.

En el rastreo obligatorio que hicimos de la literatura podemos inferir dos puntos nodales a partir de los cuales se inician las noticias sobre el hundimiento:

1º.- El impresionante trabajo de Chaunu³⁷.

2º.- Los libros de registros contenidos en la signatura Contratación (2898, 2899, 2900 etc.) asentados en el AGI, y que como sabemos se hicieron con posterioridad a los sucesos y que son muy útiles como punto de partida a la hora de realizar una concienzuda investigación.

A partir de estos dos posibles puntos de partida, todos hemos repetido una información que, tomando como base la

35. MARX, R. *Shipwrecks in the Americas*. Random House Value Publishing. 1983: 346.

36. MARX ROBERT Y JENNIFER MARX, *The Search for Sunken Treasure: Exploring the World's Great Shipwrecks*. Key Porter Books, 1996.

37. CHAUNU H.P. *Seville et l'Atlantique. 1504-1650*. Librairie Armand Cohn Paris, 1955.

autoridad de los investigadores, ha sido dada como cierta en su totalidad. Sin embargo, la formación mínima en el campo del manejo de documentos históricos nos obliga a desarrollar una investigación personalizada de cada naufragio, tomando como bases los datos anteriores, pero impelidos por la necesidad de conformarnos nuestros propios juicios sobre el tema

LOS HECHOS VISTOS A TRAVÉS DE LOS DOCUMENTOS. LA CARTA DEL GENERAL ÁLVARO SÁNCHEZ

ANALIZAREMOS aquí algunas de las referencias localizadas sobre la Flota estudiada tomando como base los papeles del Archivo General de Indias.

Entre los registros recuperados tenemos una carta firmada por el General Álvaro Sánchez dirigida al Rey, y fechada en la Barra de San Lucar, España, hacia el 3 de septiembre de 1556, donde le hace al monarca una especie de resumen de su viaje.

Por su importancia hemos considerado seguir la lógica y dinámica expositiva del experimentado General y sólo apuntaremos unos comentarios cuando sea menester.

Es nuestra opinión que es este uno de los documentos más importantes para esclarecer la suerte de esta Flota, toda vez que se hizo una vez terminado el viaje y por lo tanto no da lugar a parcializaciones cronológicas o situacionales.

Todo parece indicar que la Flota de Tierra Firme estaba en América para los primeros meses del año 1556 y no descartamos que haya arribado a puertos a finales de 1555. Los preparativos y demoras que tenían que sufrir los buques estaban directamente relacionados con el estado de las mercancías que se iban a embarcar, algunas de las cuales se transportaban a



Trayecto del Guadalquivir donde se aprecia, abajo a la izquierda, San Lúcar de Barrameda, desde donde Álvaro Sánchez firma los documentos aquí citados. *Archivo General de Indias*.

los puntos costeros desde tierra adentro; y por otra parte era necesario aguardar por la información relativa a las fuerzas enemigas que infestaban el Caribe, tómesese en cuenta que las principales ciudades, como Cartagena y La Habana ya habían sido saqueadas por estas fechas por los enemigos de la corona, con lo cual, las medidas preventivas nunca estaban de más.

Lo cierto es que en la carta firmada por el General Álvaro Sánchez al Rey este le informa que:

«Yo partí de la ciudad del Nombre de Dios a veynte y seis de abril con doze naos y una caravela todos muy bien armados (...) y entré en la ciudad de Cartagena a primero de mayo...»³⁸

38. AGI. Indiferente General, 737.

En este puerto, el General tomó bastimentos y agua para seguir camino y sumó más naves a su convoy hasta sumar 15 embarcaciones de tipologías y portes diferentes. Si bien para la fecha no era una Flota exageradamente grande, si consideramos que maniobrar con todos esos buques podría tornarse realmente complejo.

Hizo la trayectoria entre estas dos ciudades costeras en un tiempo mínimo, apenas cinco días, indicando ello la ausencia de problemas de índole meteorológica o política.

Desde Cartagena no parece que toque otro puerto, disponiéndose a hacer la próxima escala en La Habana, bordeando por el sur la compleja geografía del archipiélago cubano. Para éste momento histórico, todavía no estaba listo el utilísimo derrotero de Urdaneta u otro que pudiera facilitar la navegación, y cada piloto se auxiliaba de su propia experiencia e informaciones al respecto.

A continuación informa sobre su arribo a La Habana y agrega la noticia sobre un incidente que, a nuestro juicio, es el que ha servido para sustentar el supuesto naufragio de algunos buques que traía en su conserva.

«Yo entre en la Habana a los ocho de junio con toda mi flota si no fuera dos naos que a vista de ese dicho puerto se apartaron de mi compañía una noche con viento contrario que nunca mas pude saber nuevas dellas y (ilegible) mejores y mas bien armadas de toda la flota y la una dellas venia por Almiranta...»³⁹

Hemos preferido incluir el texto en castellano antiguo dentro del discurso expositivo y su correspondiente trasuntación a fin

39. AGI. Indiferente General, 737.

de facilitar otras posibles interpretaciones. De éste segmento de la carta es bueno señalar varios puntos:

1º.- El viaje desde Cartagena hasta La Habana duró más de un mes.

2º.- Menciona que por razones meteorológicas pierde dos naves de vista.

3.- Una de ellas era La Almiranta.

4º.- En momento alguno menciona los nombres de los buques.

El General, una vez llegado a San Cristóbal, estaba obligado a informar a las autoridades sobre la supuesta pérdida de sus bajeles, con lo cual, de forma directa, de su puño y letra, o bien por informe del Gobernador de La Habana, Mazariegos, se generó una correspondencia que incluía la noticia sobre la dicha pérdida y que ha dado lugar a tantos equívocos.

En La Habana, por otra parte, recibe varias cargas de bastimentos destinadas a soportar el viaje trasatlántico además de información sobre el estado general de la situación y se decide a esperar al Capitán General de la Flota, pero Menéndez de Avilés, quien debía arribar al puerto con la Flota de Nueva España. Sin embargo hubo retrasos y:

«... partí del dicho puerto de La Habana con todas las naos que allí estaban a treze de julio sin aguardar por el dicho General de la Nueva España...»⁴⁰

En este punto es oportuno aclarar que Pedro Menéndez era el Capitán General de toda la Armada, a quien se debía subordinar Álvaro Sánchez.

40. AGI. Indiferente General, 737.

Continuando con el relato del viaje, las naves pusieron proa al este y a la altura del pan de Matanzas enfilaron la Canal Vieja de Bahamas, haciendo una nueva escala en las Azores. Al respecto relata el General Sánchez:

«Llegamos a la ysla de las azores en veynte de agosto y toque dicha ysla de la tercera y halle (ilegible) de las dos naos que se me abyan apartado de my compañía sobre la Abana con todo el oro y la plata y perlas que abian traido de Su Catolica Magestad y de particulares y el mismo dia que alli llegue lo meti todo en tres naos que traje y me hize luego a la vela.»⁴¹

En este pasaje se recoge uno de los elementos más importantes sobre el cual sustentar la afirmación de que las naos *Magdalena* y *Concepción* no se hundieron, claro, aceptando la identidad entre estos barcos y las naos recuperadas.

El General apunta que las dos naos perdidas pasaron directamente a las Azores y allí aguardaron, bien por estar averiadas u otras razones el paso del convoy. Esta era una práctica que, si bien no podemos catalogar de usual, está registrada en la documentación de la época, no estando en presencia, por lo tanto, de un caso exclusivo.

Lo que si no era normal es que dos bajeles en solitario se lanzaran a la aventura de cruzar el Atlántico sin tener garantizados los bastimentos para soportar dicho viaje, o que las embarcaciones adolecieran de las condiciones marineras indispensables. Un temor muy difundido entre la marinería era el de «desembocar» sin agua y comida, so pena de morir en el camino.

Una vez incorporados estos recursos a su Flota parte nuevamente Sánchez para arribar a la Barra de San Lucar antes o el

41. AGI. Indiferente General, 737.

propio 3 de septiembre de 1556, fecha con la cual cierra su carta.

OTRAS FUENTES

EN virtud de aumentar el caudal informativo sobre esta Flota veamos el texto parcial de una nota emitida por los Oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla⁴²:

«A la ora que esta se escribe ha venido correo de Sevilla que despacharon los oficiales de la casa de la contratación con nueva de que la flota que se esperaba de la provincia de tierra firme en que fue el virrey del Peru llego en Sant Lucar a principio de este mes con quince navios que vienen de aquella provincia y de la de Honduras y de Santo Domingo, Emos dado gracias a nuestro señor por averla traído en salvamento. Lo que en ella parece que viene así de Vuestra Católica Magestad como de particulares vera Vuestra Católica Magestad por la relacion que con esta enbiamos que nos enviaron los dichos oficiales de Sevilla.»

Este documento está firmado el 9 de septiembre de 1556, seis días posteriores al informe del General Álvaro Sánchez. Categóricamente y de forma precisa se dice que no hubo bajas que lamentar de la Flota de Tierra Firme, pues de haber ocurrido un naufragio se produciría una copiosa documentación contentiva de las reclamaciones hechas por los comerciantes sobre los bienes que en esos barcos transportaban y que eran de su propiedad.

Exactamente lo mismo sucedería con la carga perteneciente al Rey, siendo muy cuestionable la idea de que se hable de la

42. AGI. Indiferente General, 737.

Flota como que llegó en salvamento si se hubieran perdido dos de las naves más importantes.

Otro punto igualmente trascendente es que se menciona una relación general de las cargas a bordo de las naves, razón de peso para intentar localizar los documentos demostrativos de esta cuestión.

Si los barcos naufragaron es vital conocer la carga para poder establecer o tener una idea del valor de la misma así como los productos embarcados. Sin embargo, no siempre resulta posible dar con este tipo de documentos, pero en esta oportunidad tuvimos suerte.

Para finalizar veamos el testimonio del maestro Cristóbal García, quien en la isla de Fayal, Azores, el 10 de julio de 1556⁴³, tiene un momento de respiro y plasma su particular versión de lo acontecido.

El maestro dice que salió con su barco del puerto de Nombre de Dios el 25 de abril de 1556. Formaba parte de la armada bajo el mando del General Álvaro Sánchez de Avilés que llevaba 13 barcos. Navegaron bien hasta cerca del puerto de La Habana cuando «... Dios nos envió una tormenta del sur como nunca habían visto antes los nativos del área...»

La flota fue desorganizada, cada barco tomó su propio rumbo hasta que amainó al cabo de 8 días. Dice que la peor parte fue después del octavo día, cuando se dieron cuenta que estaban separados y perdidos de la vista de la nave capitana una noche.

El barco de García, *La Magdalena* se mantuvo navegando sin velamen y el palo mayor dañado y era imposible entrar a ningún puerto. Entonces soportaron un número de días a que

43. AGI, Indiferente General, 737.

la tormenta amainara. Fueron empujados a la entrada del Canal de Bahamas y como no había peligro de perder vidas o carga, continuaron viaje.



La tormenta azota sin piedad mientras el barco intenta capear el temporal.
Museo Marítimo Nacional. Londres.

Arribaron a Fayal una isla que ninguno de los tripulantes había visto. Al momento de redactar esa carta, García aspiraba a llegar a Tercera donde había más posibilidades de reparar el barco y poder llevar la preciosa carga, pero de momento los vientos eran adversos y permanecen en esta isla hasta que pueden seguir navegando sin peligro.

Luego, llega el resto del convoy y se efectúa el viaje trasatlántico y la conocida llegada a España sin más novedad.

REFLEXIONES GENERALES

Si admitimos que en la Historia la documentación constituye una herramienta insustituible, hemos de aceptar entonces, a menos que encontremos otras fuentes que desmientan las aquí reseñadas, que los buques *La Concepción*, maestre Juan Díaz Bocino y *La Magdalena*, maestre Cristóbal García; ambos pertenecientes la flota de Tierra Firme del año 1556, al mando de la cual venía el General Álvaro Sánchez de Avilés no naufragaron a la altura de cayo Jutías, norte de la provincia de Pinar del Río.

Resumiendo las ideas antes expresadas veamos los elementos más importantes que sustentan esta afirmación:

1º.- El General de la Armada da cuenta, en un primer momento, de haber perdido de vista dos naos, jamás dice que se hundieron, sólo que las dejó de ver y no hace mención alguna a naufragios sobre Pinar del Río o sobre la costa noroccidental de Cuba.

2º.- En la misma carta reconoce que esas dos naves que dejó de ver, en camino del puerto de La Habana, aguardaban por él en las Azores con toda la carga intacta.

3º.- Si estas dos naos hubieran naufragado realmente en el informe al Rey no hubiera podido ser omitido, bajo ningún concepto, tal desastre.

4º.- El documento emitido por las autoridades de la Casa de Contratación, además de no hacer mención alguna a naufragio con las consiguientes pérdidas en el orden económico, afirma que la Flota llegó íntegra, «en salvamento.»

5º.- En la relación de naves y cargas se incluyen las naos de La Habana, sintomático esto de que se trata de una lista hecha en España y no en América, y en esta aparecen *La Concepción* y *La Magdalena*.

Si hubiesen sido listados o cargos emitidos en los puertos de Tierra Firme, jamás se hubiera podido conocer la cuantía de lo transportado en las naos de La Habana, por la simple razón de que la navegación se hacía desde los primeros a la segunda.

6º.- Ampliando el punto anterior, sabemos que las dos naos apartadas se unieron después de La Habana, con lo cual queda demostrado que la relación de carga se hizo en España.

NAUFRAGIO DE LA FLOTA DE IDA A NUEVA ESPAÑA BAJO EL MANDO DE DON PEDRO DE LAS ROELAS. AÑO 1563

INTRODUCCIÓN

COMO hemos visto la necesidad de agruparse era una condicione ineludible para los buques que transportaban el oro y la plata americana, solo de este modo se atenuaría el efecto nocivo ocasionado por los numerosos enemigos de la corona.

En la Habana, el Sistema de Flotas incidió en el desarrollo de las fortificaciones y el propio auge económico y social de la ciudad, pues la «caja fuerte», debía estar preparada para defenderse. Sin embargo, no será hasta finales del siglo que las construcciones militares estarán en posición de ofender y lo más importante, persuadir.

Para el año en que el Sr. Don Pedro de las Roelas preparaba su flota apenas existía en la entonces villa de San Cristóbal, posibilidades defensivas, pues la Fuerza Vieja estaba en ruinas y la nueva no había sido concluida.

No obstante el *Sistema* seguiría su curso. Roelas era un esforzado, valiente e inteligente Capitán que ya en el año 1558 había sostenido enfrentamientos con piratas franceses en el mar Caribe, saliendo airoso del combate:

«Las cuatro naves bien armadas, estaban dispuestas a atacar la flota de don Pedro de las Roelas, que desde Nombre de Dios debía dirigirse a La Habana.

Mazariegos fue activo en esta ocasión. Envió un mensajero a Batabanó para que, desde allí, se enviase un navío al encuentro del Almirante Roelas para prevenirle del peligro que corría la flota a su mando.

Llegó a tiempo la información a Roelas y este actuó con una táctica ejemplar: organizó sus naves en semicírculo y, de esta manera, atacó a los navíos piratas que se agrupaban frente al puerto de La Habana. Aprovechó la sorpresa y la superioridad de fuego y, en pocas horas, la pequeña escuadra francesa quedó destruida, muriendo muchos de sus tripulantes.»⁴⁴

Como es de imaginar, un convoy era algo extraordinariamente complejo de organizar. Es por ello que los preparativos se comenzaban con meses de antelación a fin de atenuar las inevitables demoras.

En diciembre de 1562 el General Pedro de las Roelas designa los buques insignias de su flota, embarcaciones caracterizadas por su solidez, condiciones marineras y capacidad defensiva, entre otras virtudes. No olvidemos que en el viaje de vuelta cazarán la mayor cantidad de tesoros.

Así, veamos el nombramiento⁴⁵:

«En la ciudad de Sevilla a 20 días del mes de diciembre de 1562 el muy magnifico señor Pedro de las Roelas caballero de la orden de Santiago y capitán general de la armada que por mandado de S.M. ha de ir a las Indias en compañía de la flota dijo:

44. MOTA FRANCISCO. *Piratas en el Caribe*. Editorial Casa de las Américas, La Habana, 1984: 52-53.

45. AGI. Contratación, 2925.

que el nombraba y nombró por capitana de la dicha armada a la nao nombrada San Salvador que esta en el río de esta ciudad que es de Juan Gallego de la cual es maestre Hernán Ruiz por ser como es nao fuerte y muy suficiente para ello y atento que esta. Obligado el dicho maestre conforme a lo que S.M. tiene mandado de la tener puesta y despachada en el puerto de la villa de San Lucas de Barrameda para el fin del mes de enero del año de 1563 y que ha de bajar el río abajo con estas aguas que al presente aya....»



Sevilla, con el Guadalquivir repleto de barcos esperando la orden de partida y la Torre del Oro, dominando el Arenal. *Museo Naval de Madrid.*

De igual modo, apenas unos días después decide elegir fundamentalmente el buque que abriría la marcha de la Flota de la nave Almiranta:

«Después de lo suso dicho en la ciudad de Sevilla 22 del dicho mes de diciembre del dicho año el dicho señor capitán general dijo que nombraba y nombro por almiranta de la dicha Armada la nao nombrada La Magdalena, que es de Francisco Feija vecino de esta ciudad que esta en el puerto de ella por ser

nao suficiente para ello y atento que esta obligado el suso dicho de la tener presto para el tiempo que S.M. tiene mandado.»⁴⁶

El propio Roelas decide navegar a bordo de la nave *San Salvador*, adoptando dicho bajel la mayor importancia. Para esto se designan los siguientes oficiales⁴⁷:

- Maestre Sargento Pedro Jorge, vecino de Sevilla. Este oficial había sufrido un accidente en su pierna izquierda lo que le hacia cojear de ese lado. Al momento de embarcarse contaba 33 años de edad.
- Capellán: Cristóbal Rodríguez. Un hombre alto y enjuto, de 31 años de edad y vecino de Sevilla.
- Escribano: Johan Martínez.
- Alguacil: Francisco de Orellana, vecino de Sevilla. Tenia 30 años de edad, de tez muy blanca y era un hombre de buen desarrollo físico.

El trabajo de reclutamiento fue largo y complejo, embarcándose individuos de toda especie. No faltaron los ilustres. En este caso el licenciado Valderrama, visitador y el Doctor Venegas quienes se quejan a Roelas porque el buque en el que navegaban recibió carga de más lo que provoco un hacinamiento inusitado echándose al mar varias cajas y efectos⁴⁸.

A bordo de esta flota viajaría también el Arzobispo de Santo Domingo Salcedo con todo lo necesario para officiar y en concordancia con su abolengo.

Siendo una flota de «*ida*» era preciso dotarla con el preciado azogue del Rey para procesar sus metales preciosos. Esta carga

46. AGI. Contratación, 2925.

47. AGI. Contratación, 2925.

48. AGI. Contratación, Legajo 2925; carta del 18 de abril de 1563, fechada en Cádiz.

se destinó principalmente a Nueva España tal y como se desprende del siguiente documento:

«... en cuanto al azogue que se ha de enviar a la Nueva España en los navíos de esta Flota que para allá van, yo he visto todos los avios y están cargados de la ropa que ahora tienen dentro se ha de descargar para que den suficiente para navegar...»⁴⁹

Tomadas todas las provisiones no se olvidaría equipar a la flota con el armamento necesario para protegerse en el viaje de regreso, pese a que en los puertos americanos recibían refuerzos en cañones, municiones, e incluso hombres de guerra. En virtud de no hacer tediosa y extensa lista veamos algunos de los elementos que venían a bordo de *la Magdalena*: galletas, vino, arroz, pescado salado, manteca de cerdo, harina, legumbres, ajo, pasas, almendras, azúcar, velas, 2 cadenas de hierro, hilo para coser velas, tachuelas, cucharones de cobre, mecha, varios tipos de pucheros, ollas, cazuelas, linternas, un baúl con medicinas, botijas de barro, sacos etc.

Además incluía 35 Arcabuces, 4 cañones de bronce diferentes calibres, 6 banderas pintadas con la corona y escudo de armas y una báscula con 3 pesas⁵⁰.

En el caso de los cañones de bronce pensamos resultará interesante listar los que estaban a bordo de las naves principales en tanto la descripción es bastante detallada y no todos los días tenemos la oportunidad de ver una relación de artillería del siglo XVI. A partir del hallazgo de estas piezas se puede llegar a establecer con bastante exactitud la identidad del barco en caso que haya naufragado.

49. AGI. Contratación, Legajo 2925; San Lucas, 20 de Abril de 1563.

50. AGI. Contaduría, Legajo 411; documento 98 año 1563.

Los cañones de bronce eran elementos primarios a rescatar luego de un abordaje. Esto trae como consecuencia su notoria escasez en contextos arqueológicos sumergidos. En Cuba se han localizado cientos de pecios, mientras el primer cañón de bronce aún espera ser rescatado⁵¹.

Las piezas en concreto fueron recibidas por Diego de Figueroa en Cádiz de Gaspar Cortés el 8 de Febrero de 1563, y son las siguientes:

«Iten. Una media de la fundición de Sevilla con las asas del mismo metal. La culeta (sic) labrada y encima del fogón unas letras. De peso que dicen XXVIII qs. XXXXII lbs. Y encima de estas letras otras letras que dicen del Prior y Cónsules de Sevilla, año de 1563 y encima de estas letras una cruz encabalgada en su cureña con sus chapas de hierro y un par de ruedas de tres palmos y medio poco más.

Iten. Otra media culebrina de la fundición de Sevilla con las asas del mismo metal. Labrada la culata y con un cascabel en ella encima del fogón unuas letras de peso que dicen que pesa XXXII qs. X lbs. Y más arriba unas letras que dicen Cosulado del año 1554 y encima unas letras que dicen Juan Morel y encima una cruz labrada encavalgada en su cureña con sus chapas de hierro y un par de ruedas a tres palmos poco más.

Iten. Un sacre de la fundición de Sevilla con sus asas del mismo metal y encima del fogón unas letras de peso que pesa XX qs. III a. XIX lbs. Y encima unas letras que dicen Consulado del año 1554 y encima de estas letras otras letras que dicen Juan Morel y entre las mismas letras una cruz enca-

51. José Ernesto Finalé, investigador de temas navales, consiguió una recamara o alcuza del falconete teóricamente recuperada del Bajo de la Pala en Matanzas. Hasta donde conozco, es la única evidencia de bronce.

balgada con sus chapas de hierro y un par de ruedas de tres palmos.

Iten. Un sacre de la fundición de Flandes con las asas labradas del mismo metal y la culata labrada y encima de ellas unas letras que dicen Opuerrin y pindealud me fecid año de 1552 y encima del fogón unas letras que dicen Consulado del año 1554 y encima una cruz labrada y encima de la cruz un escudo llano y dentro de el unas letras de peso que pesa XXII qs. LXII lbs. Encabalgado en su cureña con sus chapas de hierro y un par de ruedas de tres palmos.

Iten. Un medio sacre de la fundición de Sevilla con las asas del mismo metal. Labrada la culata y encima de la culata unas letras de peso que dicen IX qs. LIX lbs. Y encima del fogón unas letras que dicen Consulado de Sevilla año de 1554 y encima de estas letras una cruz labrada y en la boca de la pieza unos serafines encabalgado en su cureña con sus chapas de hierro y un par de ruedas de un palmo poco más.

Iten. Un medio sacre de la fundición de Flandes con las asas labradas del mismo metal y la culata labrada y encima de ellas unas letras que dicen Opuerrm y pinde alu me fecid año de 1553 y delante del fogón unas letras de peso que dicen XII qs. XXXII y más arriba unas letras que dicen Consulado del año 1554 y encima una cruz labrada y un escudo llano encabalgado en su cureña con sus chapas de hierro y un par de ruedas de tres palmos poco más.

Iten. Otro medio sacre que no tiene asas en la culata tiene una mira de puntería y unas letras que dicen en vieja y pesa XI qs. XLIII encabalgadas en sus cureñas con sus chapas de hierro y un par de ruedas de tres palmos.

Iten. Otro medio sacre de la fundición de Flandes y las asas labradas del mismo metal y la culata labrada y encima de ella unas letras que dicen Opuerrren pinde alud me ficed y mas adelante un escudo al medio con cinco lanternas y el otro medio con una cabeza de rey y unas como bandas y encima a manera

de lanterna y junto a las asas un escudo labrado con las armas reales y dos águilas encima encabalgado en su cureña con sus chapas de hierro y un par de ruedas.»⁵²

El hallazgo de alguna de estas piezas tan bien descritas puede resultar definitorio en virtud de identificar el naufragio.

LA PARTIDA

Así las cosas luego de varias salidas falsas y angustias:

«La Flota se ha hecho a la vela y todas las naos están ya fuera de la bahía y navegan con prospero tiempo, van 23 Naos que salieron de San Lucas y cinco que se despacharon aquí.»⁵³

Esto sucedió el primero de Mayo del año 1563, nadie sospechaba entonces que el futuro seria desastroso y que muchos navegarían por ultima vez en sus vidas.

Cinco embarcaciones de la Armada de Tierra Firme del Capitán General Pedro de las Roelas hicieron aguada en Guadalupe y formaron el grupo de la Flota de Nueva España.

Como es conocido el viaje, generalmente, se hacía bordeando la costa poniendo rumbo suroeste con el objetivo de tocar Islas Canarias, reparar algún desperfecto, cargar bastimentos y agua para el viaje trasatlántico, que finalizaría al tocar las Antillas. El Almirante Antonio de Aguayo relata esta parte de la travesía:

52. AGI: Contratación, 2995. Nº 4.

53. AGI. Contratación, Legajo 2925; Cádiz 1 de mayo de 1563.

«... desde salimos de la bahía de Cádiz en quince días a la Gomera y estuvimos dos días y luego nos hicimos a la vela a los 17 de mayo fuimos con muy buenos tiempos de vientos y llegamos a la Dominica a los 19 de junio y allí estuvimos el día que llegamos y otro sin surgir tomando agua y leña en la noche nos apartamos del señor Pedro De Roelas y con mediados tiempos llegamos en 10 días a Cartagena...»⁵⁴

Los navíos comandados por el Almirante Antonio de Aguayo, quien navegaba en «*La Magdalena*» con Francisco de Ecija como propietario, conformarían la Flota de Tierra Firme encargada de recorrer los puertos principales para cargar los tesoros y vaciar sus bodegas de mercaderías europeas, esperadas y altamente cotizadas en América.

Un último testimonio nos permite saber que los barcos bajo el mando de Roelas salieron sin problemas mayores de las Canarias. De una carta sin fecha y firma extractamos la siguiente información:

«... ha encontrado en esta bahía un navío que viene de la Gomera en la cual he tenido carta de pasajeros que fuecen en la flota de que va por general Pedro de las Roelas en que me avisan que a quince del pasado entro toda la flota en la Gomera y que se partirían de allí ocho días luego siguiente y que se habían detenido por las calmas que hubo y que todas las naos iban buenas, nuestro señor las lleve a salvamento...»⁵⁵

Una vez en Dominica, Aguayo se separa de Roelas y no vuelven a tener comunicación entre sí. Aguayo arriba a Cartagena, el 29 de junio, tras diez días de singladura.

54. AGI. Contratación, 2925; Carta de Antonio de Aguayo, Nombre de Dios. Agosto de 1563.

55. AGI. Contratación, 2925.

La Flota de Tierra Firme se verá afectada pues el buque Almiranta *La Magdalena* se hundirá en el puerto de Nombre de Dios, perdiéndose pocas cosas, rescatándose 3 de los 4 cañones de bronce con las siguientes descripciones:

Una media culebrina de 28 quintales y 32 libras con una inscripción por encima que reza «del Prior y Cónsules de Sevilla año de 1553» con una cruz labrada a manera de encomienda.

Otra pieza de 20 quintales, 3 arrobas y 19 libras, o sea un sacre, con una inscripción arriba «Consulado del año de 1554» y encima otras letras que dicen «Juan Morell» con una cruz labrada.

Por último la tercera pieza recuperada por los eficientes buzos en Nombre de Dios fue un medio sacre con la inscripción «Opuerem y pinde alud me fecid año 1533» y más arriba «Consulado del año de 1554» y encima una cruz labrada y un escudo plano que permitió identificarlo como fundido en Flandes⁵⁶.

Por otra parte la flota de la Nueva España quedará conformada principalmente por las siguientes naves principales⁵⁷:

- *San Juan Bautista*, de 150 t; maestre Juan de Arenas, eran la nave capitana y entre su tripulación iba el Arzobispo Salcedo.
- *San Salvador*, galera de 350 T; maestre Pedro Menéndez Márquez. Almiranta.
- *Nuestra Señora de la Consolación*, nao de 300 t, maestre Juan de Barrios.
- *Nuestra Señora de la Concepción*, nao de 250, maestre Pedro del Corro.

56. AGI. Contratación, 411. Documento 94.

57. AGI. Contratación, 2925. N^o 5104.

- *San Juan*, nao de 250, maestre Gaspar Luys.
- *Santa Margarita*, nao de 300 t; maestre Gonzalo Montes.
- *San Salvador*, nao de 250 t. Maestre Hernán Ruiz, bajo el mando de Juan Gallego.

Dichas naves iban con mercurio y carga general, excepto la *San Juan Bautista* que además transportaba tesoros de la iglesia y objetos personales del Arzobispo Salcedo, valorados en 1 millón de pesos.

EL NAUFRAGIO

ROELAS a bordo de la nao *San Salvador* deja Dominica a popa y comienza a acercarse a la Española, no sabemos si tocó tierra en este punto pero es muy probable que lo haya hecho. Luego continuó bojeando el peligroso sur de Cuba, preñado de islotes, parajes desconocidos, corrientes y bajos poco estudiados por los pilotos españoles, recordaremos que estamos en 1563.

Si bien Juan Gallego en esta misma nave había hecho un viaje similar apenas dos años atrás, o sea en 1561⁵⁸, la experiencia era aun insuficiente, para conocer detalladamente una zona tan compleja, incluso para la navegación actual.

Roelas también había incursionado por los mares caribeños pero no se puede decir que ambos fueran expertos conocedores, quizás en la época estuvieran considerados como avezados marinos, pero la realidad de los mares antillanos distaba mucho de ser dominada.

58. Chaunu, Vol III; Paginas 36-37.

La singladura se venía haciendo lo más próximo posible al sur del archipiélago cubano, pues los pilotos pensaban de ese modo ponerse a salvo de los bajos de Gran Caimán, Serranillos o Roncador. Todo parece indicar, que cuando la Flota bordeaba el actual archipiélago de los Canarreos, embarrancaron algunos barcos en un bajo desconocido, haciéndose realidad el temor oculto de todos: *el naufragio*.

Aunque no estuvo presente en el desastre, el virrey de México, Don Luis de Velasco en una carta a la Casa de Contratación relató lo sucedido de forma gráfica, quizás repitiendo un relato escuchado a propia voz por el mismo Roelas. Veamos un extracto de esta carta:

«... en lo que toca a la pérdida de los navíos no hay que decir cuan grande y general ha sido perdieronse los mejores cuatro navíos que fueron la Capitana y la galeaza de Pedro Menéndez y los de Pedro del Coro y Rebelo por haverse engañado los pilotos de toda la flota que yendo en demanda de Isla de Pinos y teniendo un día de calma a los 16 de julio iban a los 17 temerosos del bajo que llaman el Caimán, creiendo que habían navegado más, a los 18 de domingo antes dos horas de amanecer zabordaron en los arrecifes de los Jardines cerca de la tierra de Cuba fue tan de improviso que por esto y por ser de noche y los navíos acostarse y hincharse luego no hubo lugar de escaparse con cosa alguna ni de la gente mas que hasta 30 personas que en los bateles en que se salvaron el General y el Licenciado Valderrama y nadando se acogieron a las otras naos que por ir todas recogidas corrieron el mismo riesgo y se perdieran si de la Capitana no les avisaran con la artillería. Toda las demás gentes que venían en los navíos quedaron en ellos procurando salvarse en balsas y dos o tras bateles que el General dejó para este efecto y que los sacasen a los isleos que por allí hay (...) el General no se detuvo para

recoger las otras naos y por no haber donde surgir y las corrientes que los echaban a los arrecifes, siguió su derrota por no perderlo todo y porque el tiempo y la noche les amenazaba con mal semblante. Envió otro día otro buen batel con bastimentos a socorrer los que quedaban perdidos... (el General) no salvó más que su persona y la ropa de mar que a la sazón tenía vestida y lo mismo el visitador con solo sus papeles perdida ha sido irrecuperable por muchos días. Convendrá como he dicho que luego se despachen algún navío o navíos que traían el azogue que de esto solo es la mayor falta como he dicho...»⁵⁹

El sur de los Canarreos, como hemos dicho, es una zona de alta complejidad para la navegación. Las corrientes marinas, fuertes, intermitentes y con una dirección general SE-NW movieron el rumbo de las naves en una derrota desconocida para los pilotos e imprevisible, precipitando a las naves sobre los abundantes cabezos coralinos que pululan en estos parajes.

Al observar la batimetría del lugar probable del naufragio y en general de todo el sur de los Canarreos, salta a la vista los tremendos y violentos cambios de profundidad pues la Hoya de Yucatán emerge casi en vertical para ponerle coto a la plataforma insular.

Cuando se navega por las proximidades del cabezo del Sambo, por la parte de afuera de la plataforma, estamos a casi 1.000 m. de profundidad, situación que varía en solo 100 m. en el plano horizontal. Resulta lógico suponer que mientras se sondea sin tocar fondo, a la vez que se va recuperando el cabo,

59. AGI. Carta del V.R de México D. Luis de Velasco a la Casa de Contratación, México, 15 de septiembre de 1563.

sorprenda caer sobre los cabezos y rompientes que acechan a escasos centímetros de la superficie.

El impacto con los arrecifes tomó por sorpresa a todos, lo cual no impidió que el general Roelas, en un intento supremo por no perder todas las naves, lanzara disparos de advertencia. Sin embargo:

«... la desgracia que sucedió en la Flota de la Nueva España que el general Pedro de las Roelas traya a su cargo en la pérdida de las cuatro naos que eran la Capitana maestre Hernán Ruiz, la galeasa maestre Pedro Menendez de Marquez y la nao de Pedro del Coro y la de Francisco de Reboló.»⁶⁰

Este infortunado incidente ocurría el 18 de agosto de 1563, antes que despuntara el alba. Para entonces hacía un mes que la flota se había escindido a la altura de la Dominica.

La referencia documental de mayor exactitud que poseemos en cuanto al lugar del naufragio tiene un valor limitado, pues el cayo no conservó su nombre original con el paso de los años. El naufragio sucedió en la segunda mitad del XVI siendo este el factor de mayor peso en la conservación del topónimo.

El documento hace referencia a un cargo que se hace en el lugar del naufragio y plantea:

«En el *Cayo de la Cruz* en 12 días de octubre de 1563 ante el señor Gómez de Rojas, Juez de Comisión y Veedor (...) en los Jardines...»⁶¹

60. AGI. Contratación, 2925; Carta de Antonio de Espilla, 22 de noviembre de 1563.

61. AGI. Justicia 90, F.1574v-1579.

No es descartable que dicho cayo fuera bautizado justamente a raíz del naufragio, lógicamente no aparece en la exigua cartografía de la época.

Esta posición nos emplaza alrededor del cabezo del Zambo, al sur de la barrera coralina que bordea los cayos Rosario y Cantiles, tal y como habíamos planteado con anterioridad.

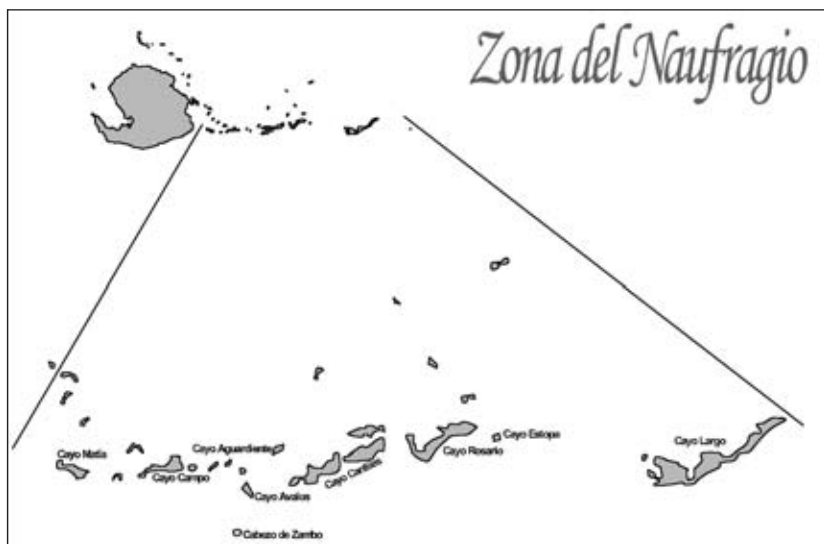
Gracias a la actitud tomada por Roelas y otros marinos el precio que hubo que pagar en vidas humanas fue mínimo, y al parecer el temporal que los azotaba no era de mucha consideración, tengamos presente que esto sucedía en el mes de julio. Un ignoto testimonio plantea:

«... que toda la gente de las naos perdidas se pasaron a un isleo y de todas no se ahogaron sino 35 personas (...) pasaron a la tierra firme de la isla de Cuba toda la gente que deben ser 400 personas más o menos y en los tres bateles y una chalupa trajeron toda la gente que pudieron a La Habana...»⁶²

EL RESCATE

TODAS las fuerzas posibles se pondrán en movimiento con un solo objetivo: rescatar. Rápidamente Mazariegos, Gobernador de Cuba, toma cartas en el asunto y prepara lo necesario para intentar remediar en algo el desastre, procurando, fundamentalmente, el necesario azogue del Rey. En carta fechada el 2 de noviembre le comunica al monarca:

62. AGI. Contratación, 2995. Carta firmada en México el 24 de septiembre de 1563.



Localización aproximada del naufragio. Isla de la Juventud (antigua isla de Pinos) permite fijar el contexto geográfico regional.

«... Di aviso a S.M. de los navíos que se habían perdido en Los Jardines y como despache luego algunos barcos y gente por tierra en busca de la gente que se había perdido y andaba des-carriada por los montes de esta isla. Hallaron 200 personas a punto de perecer ...

Después de la cual diligencia algunos barcos que fuesen a los navíos perdidos a salvar alguna ropa y les mandé que primero buscasen y salvarsen el azoque de V.M. y les prometí por cada cajón que tiene 6 arrobas diez ducados de los que sacasen debajo del agua. Trajeron 40 quintales de azoque los cuales enviaré a la Nueva España al Virrey y oficiales de V.M. Trajeron estos barcos alguna ropa de particulares poca y dañada. Habrá un mes que entró en este puerto un navío que envían de la Nueva España a los navíos perdidos que salvarsen. No ha salido de este puerto en él vino un hombre con facultad para llevar todo lo que estuviere así esclavos como ropa. El tiempo que

han estado los esclavos en este puerto los he ocupado en la obra de la fortaleza.

Por mi parte se han hecho todas las diligencias posibles así de informaciones como pregones para descubrir la plata y oro labrado que en estos navíos perdidos venían y no se halló rastro ninguno de ello. Los maestros que traían las dichas naos que aquí aportaron que fueron Pedro Menéndez Marques y Pedro del Corro y Hernán Ruiz. Hicieron ante mí informaciones bastantes de su abono por los cuales yo les di diligencias para salir de este puerto ... ha habido algún rastro que el Pedro Menéndez Marques y un cuñado suyo Hernando de Miranda que fue con él que llevaron la plata del arzobispo de Santo Domingo ... El General Pedro de Roelas envió una requisitoria para prender a todos estos maestros y otras personas que con ellos vinieron...»⁶³

Las autoridades implicadas en el hecho no se daban descanso. Roelas estaba, por este entonces, en el Virreynato novohispano y desde ahí coordinaba acciones para el rescate. La sucesión cronológica de los documentos emitidos así lo demuestra. Veinte días después de emitida la carta anterior, o sea el 22 de Noviembre, tenemos el siguiente testimonio:

«... el Virrey (de Nueva España) con parecer del General (Roelas) y mercaderes de Nueva España proveyó que viniese con una nao de Diego de Luna a este puerto de La Habana para cobrar lo que se hubiera salvado y de aquí fuese a los jardines a donde las naos se perdieron para sacar y beneficiar todo lo que pudiese»⁶⁴

63. AGI. Santo Domingo, 115 Folios 131-132. Carta del Gobernador de Cuba a S.M. La Habana, 2 de noviembre, 1563.

64. AGI. Contratación, 2925; Carta de Antonio de Espilla, 22 de noviembre de 1563.

Es lógico suponer que un rescate de tales proporciones no pueda completarse en unos pocos meses, pues la navegación entre el punto de los naufragios y los puertos desde donde salían las naves encargadas de recolectar todo lo posible, estaban bastante distantes, geográficamente hablando. El tránsito entre los puertos mexicanos (Veracruz) y La Habana resultaba extraordinariamente complicado desde el punto de vista geoclimático, político y organizativo.

Esto unido a lo complejo de la actividad de rescate subacuático, (incluyendo el buceo, para ese entonces a realizar con métodos muy primarios), se conjugaron para extender por casi medio año los trabajos.

Los testimonios recogidos en La Habana y Nueva España son elocuentes al respecto. El 9 de agosto, en San Cristóbal se tomó declaración a 6 desconocidos personajes que debieron alcanzar la tierra (*en algún tipo de improvisada embarcación*) por la costa Sur de La Habana, contando para ello con apenas 20 días:

«... A esta villa (...) por tierra seis hombres que iban en la Flota del General Pedro de las Roelas dicen que a 18 de mes de julio al cuarto de alba en la costa de esta isla a la banda del Sur en los Jardines, cerca de la Isla de Pinos y con buen temporal encallo la Capitana y la Galeasa de Pedro Menendez y otros dos navios gruesos y un Patax (Patache) el General se fue a la Almiranta y el visitador de la Nueva España dicen que quedaron allí 400 personas...»⁶⁵

65. AGI. Contratación, 2925; Carta del 9 de Agosto de 1563. (Fecha en la Habana.)

El volumen y la intensidad de los trabajos no menguan de forma tal que un año después, los oficiales encargados de controlar los valores de la Corona en Nueva España están en condiciones de comunicarle al monarca un cálculo aproximado de lo recobrado:

«... en la carta de septiembre escribimos V.M. como de los 217 quintales de azogue que enviaron por (cuenta) de S.M. en los navios que vino por el general Pedro de las Roelas se había perdido en Los Jardines. Lo que venia en los navios de Pedro Menéndez Marquez y Hernán Ruiz que era la mitad y más (...) de lo que se perdió en Los Jardines ha llegado a la Veracruz 40 quintales que el Gobernador de La Habana parece que hizo sacar con cierto navio o barcos que envió allá...»⁶⁶

Para la ejecución de las labores de salvamento el gobierno escogió al capitán Gómez de Rojas con una flotilla de embarcaciones y hombres suficientes hasta rescatar el máximo de recursos. Rojas permanece controlando el área del desastre durante 72 días con 6 barcos actuando bajo sus ordenes⁶⁷.

Como es de suponer el inventario de los bienes rescatados se hizo en el sitio del naufragio, si bien el orden, honradez y disciplina no serán las cualidades que cualificarán esta labor, pues los intereses particulares se sobrepondrán a los sociales. Pero dejemos este interesante punto para más adelante y por el momento veamos la diversidad de objetos relacionados en el siguiente cargo:

66. AGI. Contratación, 2925; Carta de los Oficiales del Tesoro al Rey fechada en México el 20 de noviembre de 1564.

67. AGI. Santo Domingo, 127.

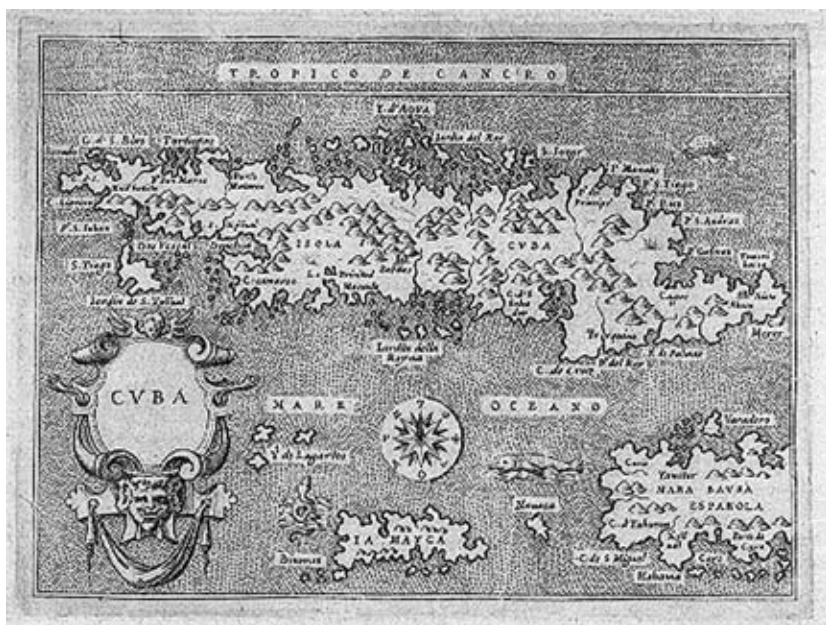
«En el Cayo de la Cruz en 12 días de Octubre de 1563 ante el señor Gómez de Rojas, juez de comisión y veedor de la ropa y otras cosas que se salvarsen(...) en los Jardines (...) y en presencia de mi Francisco Zapata escribano de Gobernación de la isla de Cuba (...) parecio frente Juan Pascual personaje trae a cargo los dos barcos de Juan de Rojas que con licencia (...) vinieron a salvar y escapar ropas de los dichos navios(...) y las cosas que registro y embarco son las siguientes⁶⁸:

- 17 cajones de azogue.
- 733 varas de terciopelo: negro, azul, carmesí, amarillo...
- 406 varas de raso: carmesí amarillo, pardo..
- 495 varas de tafetán: negro, verde, azul..
- 36 varas de paño.
- 2.400 varas de lienzo.
- 84 arrobas de cera.
- 60 candeleros de azofar.
- 60 frenos de jinetes.
- 60 frenos de mula.
- 20 sartenes.
- 100 cerrojos.
- 60 candados.
- 10 pares de estuvas jinetes.
- 66 pailas.
- 45 cerraduras.
- 100 bacinillas de azofar.
- 8 acadones.
- 23 rejas de arar.
- 45 almohadas.
- 10 incensarios de latón.
- 6 calabozos.
- 46 manojos de hilo de alambre.

68. AGI. Contratación, 2925.

- 4 bacines de barbero.
- 12 manojos de vergas de hierro.
- 14 marcos de presas.
- 16 docenas de espuelas de bridas.
- 150 machetes.
- 1.400 cuchillos de desollar.
- un barril de herraduras.
- 2.5 cajones de herrajes de carreta.
- 4 cajones de herrajes de puertas.
- 36 tijeras de arriero.
- 50 tijeras de despabilar.
- 2 bacinas grandes de azofar.
- 2 calderas grandes.
- 80 platos y escudillas de peltre.
- 2 romanas.
- 1 barril de azafrán.
- un cofre pequeño de pimienta y clavo.
- 34 cordobanes.
- un bernegal que parece de plata que tiene dos asas con pie se halló en una caja que tenía ropa de vestir podrida que encima tenía un rotulador en dos renglones que decía: De Penilla, Visitador.
- una reja de hierro para una ventana.
- un dosel de terciopelo carmesí con las cenefas de damasco carmesí
- 4 cojines de terciopelo negro.
- 3 asientos de sillas con 3 espalderas de terciopelo negro.
- unos estribos jineteros marinos tallados.
- 44 arcabuces.»

Este listado además de mencionar las piezas rescatadas nos resulta extraordinariamente interesante toda vez que podemos conocer los géneros, que en el tercer cuarto del siglo XVI, constituían objeto de exportación desde la metrópoli a las colonias



Representación cartográfica de Cuba en el contexto caribeño hacia 1576, elaborado por Venice, S. Galignani y G. Porro. Colección de Mapas de la Universidad de Yale. Enmarcado en color rojo la isla de la Juventud y el archipiélago de los Canarreos.

americanas. La variedad de elementos es realmente sorprendente y nos pone a tono con producciones españolas quizás destinadas en exclusiva al Nuevo Mundo.

Todo parece indicar que el centro principal desde donde se ordenaba el rescate radicaba en Nueva España, puerto principal hacia el cual estaban destinadas las mercaderías europeas.

De este modo, enviado por el mismísimo representante del Rey en Nueva España, se comisiona un buque para que hagan el viaje hasta La Habana, de vacío, con el objetivo de recoger lo rescatado y guardado en este puerto.

Es por esto, a riesgo de abundar en citas documentales que consideramos oportuno referenciar lo siguiente:

«En la villa de La Habana(...) en 23 días de Febrero de año (...) 1563 pareció presente Diego de Luna señor y maestre del navío nombrado N.S. Concepción que al presente esta surto en este puerto(...) el vino a este puerto desde la Nueva España por mandado del Ilustrísimo Señor Visorrey y mercaderes de ella para salvar las mercaderías de las naos que se perdieron en Los Jardines (...) y porque ahora de presente la ha dado y entregado todas las mercaderías azogue de S. M. y esclavos que en esta villa se han salvado y se le entregaron por Diego de Mazariegos Gobernador de esta Isla...»⁶⁹

Entre la carga recuperada aparecen piezas correspondientes a la indumentaria de Arzobispo de Santo Domingo de incalculable valor testimonial vinculado al ornamento e instrumental de la liturgia, por lo que consideramos oportuno incluirlo a continuación⁷⁰:

«... una casulla en tafetan enforrada de tafetán carmesí, con la cenefa bordada de hilo de oro, una casulla de red aforrada en tafetan encarnado con su cenefa de hilo de oro y seda, 2 faldones de raso blanco recamados de oro, 2 faldones y bocamangas de red, una casulla de terciopelo amarillo bordada de oro si aforro, una estola y un manipulo de tafetán blanco aforrada en tafetán colorado, 2 almaticas de tafetan blanco, 2 pedazos de pasamano de la Guarnición de un alba, el gremial de raso blanco bordado y aforrado en tafetán blanco, una estola y un manipulo de cazuela de red, un paño de mano de Holanda de red de hilo de oro, un anito, dos corporales con tres hijuelas y dos paños en que están envueltos, unos guantes de aguja de seda, un singulo de sea blanca, un anillo de pontifical con un dia-

69. AGI. Justicia, 90; Fondos 1565-1579.

70. AGI. Contratación, 2925.

mante, una cruz de oro con una esmeralda en el pie y le faltan las prestas de los brazos y cabeza y un sello de plata que van dentro en los guantes de aguja...»

De una lectura elemental nos percatamos que una gran parte del ajuar del Arzobispo, sobre todo aquel vinculado a los metales preciosos, falta, aparentemente incautado por los rescatadores. Solamente fueron entregadas algunas ropas y dos piezas valiosas, lo demás parece fue destinado a cubrir los gastos por la pérdida de los buques, sin respetar en lo absoluto que fueran pertenencias de la sacra Iglesia Católica.

Por otra parte si organizar una flota resultaba algo extremadamente complejo y arduo por la cantidad de detalles necesarios a considerar, la ocurrencia de un naufragio generaba todo un movimiento práctico y legal que podía extenderse por varios años.

En tanto se transportaban cantidades enormes de mercaderías las reacciones ante las pérdidas no se hacían esperar. Los comerciantes, con interés económico a bordo de los barcos, ponían, en ocasiones, su futuro en juego, asumiendo el riesgo que podía dar al traste con su posición no solo económica, sino social.

Generalmente la economía siempre ha controlado a la sociedad, de un modo u otro. A veces de forma abierta, en otras ocasiones veladamente. Lo cierto es que, aparte del Rey, eran muchos los interesados en proteger los buques cargados de riquezas y no ha faltado en la historia de la *Carrera* algún que otro piloto pirata, que haya conducido su nave, con peligro incluso para su propia vida, a un naufragio seguro con tal de llevarse una parte de la carga recuperada.

EL PROCESO JUDICIAL

LA Casa de Contratación vigilaba de forma eficaz lo relacionado con los embarques y por supuesto, los posibles accidentes. No es de extrañar entonces que se emprendieran pesquisas profundas luego de cada naufragio, aumentando la intensidad de pendiendo de coyunturas específicas.

Demostrativo de esto es que en una fecha tan temprana como 1563, apenas dos años después de regularizado el patrón de embarques español, el desastre de la flota de Roelas provocó una amplia investigación cuyo objeto estaba encaminado no solo a depurar responsabilidades sobre las causas del naufragio, sino sobre lo sucedido con posterioridad, léase el rescate.

Obviamente no se trata de un proceso fácil en tanto que un tipo de Evento como este siempre se efectuaba coordinadamente, cayendo bajo sospechas aquellos que estaban complotados para llevar acabo el sabotaje, protegiéndose unos a otros y haciendo coincidir declaraciones sobre el suceso de forma tal que la justicia no podía incriminarlos o resultaba muy engorroso.

A lo anteriormente expuesto hay que añadir las dificultades para la comunicación, que podía tardar semanas e incluso meses, dilatándose extraordinariamente algunos procesos llegando al punto de caer en el olvido o el desinterés tanto por parte de los interesados como de las autoridades encargadas de dilucidar el hecho.

Particularizando con la flota objeto de estudio hemos visto que el sistema de información inherente al naufragio funciona rápidamente, estableciéndose las coordenadas necesarias para su localización y movilizándose con toda la rapidez necesaria y posible los recursos para el salvamento.

Evidentemente existieron irregularidades que llegaron de un modo u otro a las autoridades encargadas de controlar y supervisar estos complejos procesos, pues en el año 1565 se abre un proceso judicial en virtud de aclarar los pormenores del suceso.

Se preparó un cuestionario con las preguntas que pudieran establecer claridad sobre las denuncias o incidencias llegadas a oídos de los funcionarios de la Casa de Contratación con toda la suspicacia e inteligencia caracterizadora de una época donde el gobernador de La Habana, por ejemplo, era un figura que se podía cuestionar, pero inteligente y delicadamente, sin olvidar que era un representante del Rey, y por tanto estaba bajo su amparo.

Creemos oportuno listar algunas de las preguntas más importantes y que aclararán mucho el *modus operandis*, organizándolas de acuerdo a lo que se proponen esclarecer⁷¹.

De este modo tenemos una primera pregunta en función de establecer la identidad de los encargados del rescate:

«1.- Preguntando si conocen a Gómez de Rojas y a Francisco Zapata (...) vecinos de esta villa.»

El próximo bloque del interrogatorio se encamina a definir no solo la identidad de Rojas y Zapata, sino sus jerarquías y entra a dilucidar la misión que le encomienda el Gobernador Mazariegos, además del salario que se les paga, quedando evidente y claro que van a cumplir una misión específica:

«2.- Si saben que luego como se supo en esta villa la pérdida de las naos de que era general Pedro de la Róelas el dicho Diego

71. AGI, Justicia 89, folios 17-18v. Todas estas preguntas están recogidas en los fondos de la Residencia que fue tomada a Diego Mazariegos, Gobernador que fue de la isla de Cuba. Año 1564.

de Mazariegos dio comisión al dicho Gómez de Rojas para que fuese a los dichos Jardines e inventariase toda las ropas y mercaderías que hallase y lo pusiese en cobro y trajese a esta villa y por ello le dio 200 ducados de salario y que llevase consigo al dicho Francisco Zapata con otro tanto salario por mando.»

En la próxima pregunta comienzan a manejarse aspectos vinculados a la actitud de Rojas y Zapata ante los náufragos y los bienes que trasladaban. Evidentemente resultaría muy difícil saber si la tripulación y los pasajeros de los diferentes buques perdidos se habían apropiado indebidamente de mercaderías que no eran propias, algo común en aquellos momentos y los dos oficiales de la Ley debían proceder contra estos delitos, sin contemplaciones y hasta aquí no existe nada sospechosos en la actitud de los comisionados. Veamos:

«Yten. Si saben que al dicho tiempo el dicho Gómez de Rojas salió de este puerto (...) y llevó con el ciertos barcos para traer en ellos ropas y mercaderías que allí hallasen y encontró al tiempo que iba en la costa de esta isla con la gente que venia y había escapado de los navios perdidos y les tomó y quitó a muchos de ellos por fuerza contra su voluntad muchas joyas de oro y otras cosas de mucho valor diciendo que se lo quería guardar y traer a esta villa en los dichos barcos y después se quedó con todo ello y nunca se los volvió y los suso dichos se quejaban de ello diciendo que se lo había tomado por fuerza y contra su voluntad y no se lo había querido volver.»

El nivel del interrogatorio continúa subiendo de tono intentando inculpar a Rojas y Zapata como ladrones, que ya no respondía a una orden real sino, sencillamente, que estaban robando abierta y descaradamente, tal y como se desprende de las siguientes interrogantes:

«4.- Yten. Si saben que al tiempo que el dicho Gómez de Rojas llegó a Los Jardines en el cayo y isleta donde se ponían todas las mercaderías y ropas que se salvaron de los dichos navíos perdidos tenia toldo hecho de velas a parte donde ponía y escondía todas las buenas piezas de sedas y telillas de oro, plata labrada y otras cosas de mucho precio.

5.- Yten. Si saben que todas las piezas de terciopelo y telillas de oro, plata labrada, hilo de oro y una cama de terciopelo con sus flocaduras de oro y otras cortinas de oro y seda toda la demás ropa contenida en la pregunta antes que esta la metieron los suso dichos Gómez de Rojas y Francisco Zapata (...)y hicieron meter en ciertas cajas (...) y liaron las dichas cajas y las metieron en los barcos y las trajeron al puerto del Caxio (...).

6.- Yten. Si saben que llegados que fueron al dicho puerto de Caxio los suso dichos sacaron la dicha ropa de las dichas cajas y hicieron de ellos muchos lios y la pusieron y guardaron en el monte en un rancho (...) donde les tuvo la dicha ropa escondida todo el tiempo que la gente que fue por el azogue de S.M estuvo en el dicho puerto de Caxio (...).»

Aparentemente Gómez de Rojas y Zapata no operan solos y luego de reservarse lo mejor de las mercaderías rescatadas, involucran en el lucrativo negocio a uno de los personajes más respetados de la Villa de San Cristóbal por aquellos tiempos, nos referimos nada menos y nada más que a Alonso de Rojas:

«7.- Yten. Si saben que después de venida toda la gente que había en Caxio los suso dichos Gómez de Rojas y Francisco de Zapata hicieron carga y trajeron todos los dichos lios de ropa y otras cosas que tenían escondidas en el dicho rancho y otras y lo pusieron y escondieron en una estancia de Alonso de Rojas vecino de esta villa, que está en el río de la Chorrera, legua y media de esta villa y allí lo tuvieron escondido algunos días y

después lo trajeron de noche en unas mulas a esta dicha villa y lo metieron en casa del dicho Gómez de Rojas.»

No cabe duda a esta altura sobre el proceder de estos hombres, pues de otro modo no se hubiera suscitado un juicio tan incriminante contra ellos, siendo como eran personas de toda confianza del Gobernador. En su afán de lucro no solo les arrebataron las propiedades a los marineros náufragos sino que no compartieron el botín con sus compañeros, bien por ambición o por no verse comprometidos. Las siguientes preguntas así lo demuestran:

«8.- Yten. Si saben que estando (...) en los Jardines haciendo sacar la dicha ropa se sacó una pieza de damasco carmesí muy buena (...) que el dicho Gómez de Rojas la trajo escondidamente (...) y después lo gastó y vendió y hizo de ella lo que quiso (...)

9.- Yten. Si saben que los marineros y otras gentes que fue con el dicho Gómez de Rojas y Francisco de Zapata para salvar la dicha ropa después venidos a esta villa se quejaban diciendo que los suso dichos no les quería dar parte de toda la buena ropa que había sacado y tenían escondida(...).

10.- Yten. Si saben que los arcabuces, partesanas, alabardas y otras armas que salvaron de los navíos que se perdieron en los Jardines tomando lo mejor (...).»

Como todos sabemos los productos venidos de la metrópoli eran de mucha estima en las colonias en tanto no eran producidos en las mismas. Su posesión era un bien inestimable y rápidamente convertible en dinero contante y sonante, no solo en La Habana, sino en cualquiera de las provincias para ese entonces medianamente establecidas. El *Situado* no siempre llegaba puntualmente ni en las cantidades demandadas, provocando esto una especulación comercial intensa. Rojas y

Zapata eran parte de esta realidad y por ello deciden comerciar con los productos robados.

«11.- Yten. Si saben que los suso dichos Gómez de Rojas y Francisco de Zapata después que vinieron de los dichos Jardines ambos y cada uno de ellos han vendido y hecho vender muchas sedas de todos colores, terciopelos, rasos, damascos, tafetanes (...) muchos cuencos de toda suerte, muchos arcabuces, partesananas, alabardas, espadas y otras armas y frenos y estribos y unos estribos de plata, peltre, y otras muchas cosas y parte de ello enviaron a vender la tierra adentro en esta isla y a las islas de Santo Domingo y provincias de Yucatán y Campeche (...).»

Por último, y para que no quedara duda sobre la pureza del proceso seguido, se persigue dilucidar el nivel de complicidad del propio Gobernador en persona:

«12.- Yten. Si saben que vino a su noticia que los dichos Gómez de Rojas y Francisco Zapata dieron alguna parte de la dicha ropa al dicho Diego de Mazariegos Gobernador.»

LOS TESTIMONIOS

OBVIAMENTE este proceso debe ir acompañado de los testimonios de personas vinculadas de una forma u otra al naufragio y destino posterior de los valores trasladados en los barcos al mando de Roelas. Para esto se le toman declaraciones a más de 25 testigos entre los cuales se encontraba la flor y nata de la pujante villa. A riesgo de cargar excesivamente el trabajo incluimos algunos de los más significativos⁷².

72. AGI. Justicia 89. Los folios irán al final de cada testimonio.

Testimonio de Juan de Inestrosa, tesorero, dado en La Habana el 12 de enero de 1566.

«... una persona que vino de Nueva España con poder de los mercaderes a salvar y cobrar las mercaderías que se sacasen de las dichas naos perdidas que sabía que se habían salvado dos piezas de damascos blancos muy buenos y que no lo habían dado parte de ellos...» (f. 54)

Testimonio de Alonso Suárez de Toledo, vecino de La Habana, dado el 15 de Enero de 1566:

«... oyó quejarse algunas personas de las dichas pérdidas que vinieron (...) que el dicho Gómez de Rojas les había tomado ciertos pasamanos de oro, hilo de oro, y una alfombra y otras cosas que este testigo no tiene memoria...» (f.60)

Testimonio de Diego de Soto, vecino de La Habana, dado el 17 de enero de 1566:

«... el dicho Gómez de Rojas trajo muchas piezas y otras en cubierta demás de las que trajo por inventario (...) vio como el dicho Gómez de Rojas dio a un marinero (no se acuerda este testigo como se llamaba) un estribo y un candelabro y una bacinilla de esta isla...» (f. 66-67)

Testimonio de Alonso de Rojas, vecino de La Habana, dado el 21 de enero de 1566:

«... oyó decir que había visto pasar una noche a media noche dos mulas cargadas y entrar en casa de Gómez de Rojas (...) con una cama o dos de terciopelo carmesí que era del Licenciado Valderrama visitador de la plata (...) que el dicho Gómez de

Rojas había enviado a vender sedas y otras cosas en el navío de Hernán Manrique de Rojas su hermano fuera Nueva España (...) vio que trajeron ochos arcabuces en casa de Diego de Mazariegos que creen que eran de 30 para arriba y sabe que el dicho Gobernador los repartió entre los vecinos...» (f. 73, 74).

otras cosas en el navío de Hernán Manrique de Rojas su hermano fuera Nueva España (...) vio que trajeron ochos arcabuces en casa de Diego de Mazariegos que creen que eran de 30 para arriba y sabe que el dicho Gobernador los repartió entre los vecinos...» (f. 73, 74)

Testimonio de Alonso de Rojas, vecino La Habana, 29 de Agosto, 1566.

Vuelve a dar testimonio Alonso de Rojas, casi nueve meses después del anterior y mantiene una postura discreta, que no dañe a los implicados.

«... que el dicho Diego de Mazariegos hizo diligencias para enviar a salvar la gente y mercaderías que se perdieron en Los Jardines y envió por tierra indios que buscasen la gente que venia por tierra y envió barcos por la mar que iban en ello Gómez de Rojas por Juez y Francisco Zapata por escribano y hiendo hallaron en el camino mucha gente de la perdida y la trajo a esta villa...los hizo aposentar entre los vecinos que les dieron de comer y vestir cada uno como podía y después volvieron los barcos a buscar mas gente y salvar la mercadería...» (850-850v)

Testimonio de Marco Aragonés, marinero.

«... vio que la buena ropa que se sacaba de dia que se guardaba en el dicho toldo anochecer en el y cuando venía la mañana no aparecía ni se hallaba (...) que este testigo halló una libra

de hilo de oro de Florencia y el dicho Gómez de Rojas se lo tomó por fuerza (...) dijo que la dicha ropa eran terciopelos y damascos y rasos y tafetanes y una cama de seda y terciopelo carmesí con sus flecos de guarnición entera y que Zapata tomó dos libras de hilo de oro (...) y vio que escondieron estribos en las dichas cajas (...) candados o frenos y ruanes lienzos (...) que era mucho lo que escondieron de sedas y de todo lo demás (...) una pieza de terciopelo carmesí de 67 abras (...) que siempre escondía lo mejor (...) apartaron en el Cayo de la Cruz en los Jardines una pieza de damasco carmesí (...) que podría tener 50 varas (...) vio que sacaron 46 arcabuces de la mar y muchos `patronas...» (f. 98-99)

Testimonio de Sebastián López, tomado en La Habana el 14 de febrero de 1566:

«... este testigo fue con el dicho Gómez de Rojas y vio como hizo el dicho toldo en el dicho cayo donde se recogían todas las sedas y todo lo que se hallaba en las dichas naos perdidas bueno y malo lo metían en el dicho toldo (...) oyó decir que habían traído de noche bestias cargadas del río con sedas y las demás cosas y las habían metido en la casa del dicho Gómez de Rojas...» (f. 119-120)

Testimonio de Hernán Rodríguez. Residente en La Habana, dado el 21 de abril de 1564:

«... este testigo fue en uno de ellos (los barcos que fueron al rescate) que es de Juan de Rojas (...) el dicho Gómez de Rojas trujo ocultas para si 30 piezas de lienzo cada una de ellas tendría hasta 11 o 12 varas (...) y seis pares de estribos jinetes que los había escapado y sacado de bajo del agua que eran de plata...» (f. 380-380 v.)

Tal y como se habrá podido apreciar si incriminatorias eran las preguntas en sí mismas, algunos de los testimonios, aunque cautelosos, no dejan margen a dudas sobre la actuación de los oficiales comisionados para el rescate. Evidentemente estos vieron la posibilidad de enriquecerse rápido y sin inversión de capital, ya que Mazariegos incluso les pagaba por un servicio que cumplieron al pie de la letra.

Dilucidar cuanto se había podido salvar era algo bien complejo y que dependía en última instancia de los esfuerzos de Gómez y Zapata, aunque no los únicos interesados en el rico botín. No debemos olvidar que al salir de España hubo que botar mercancías pues los barcos venían atestados de ellas, lo que, como vimos en el acápite de los preparativos, provocó la airada protesta de los mercaderes.

Por otra parte, la rapiña no estaba limitada solamente a los enviados de Mazariegos, uno de los oficiales principales de la Flota y maestre de la galera de 350 toneladas nombrada *San Salvador*, Pedro Menéndez Márquez, una vez recuperado del incidente se apresura a rescatar la carga de su nave, obviamente no limitando su actividad y apropiándose de lo que podía. Pedro Menéndez avezado marino, hombre frío y ecuánime, una vez desgarrada su galera toma el batel de la misma y salva a los naufragos, dedicándose, a continuación al salvamento de los desventurados buques.

Esto provoca que se le forme juicio para esclarecer los hechos elaborándose un cuestionario similar al anteriormente citado, pero especificando el nivel de comprometimiento con los hechos de parte de los aquí encartados⁷³.

73. Igualmente contenido en la Residencia tomada a Mazariegos, AGI. Justicia, 89.

INTERROGATORIO

REPETIREMOS el procedimiento para los anteriores cuestionarios.

2. «Iten. Si saben que abriendo la dicha galeaza tocado en los jardines el dicho Pedro Menéndez tomó el batel de ella para ir a las dichas naos perdidas (...) asimismo se metió el dicho Hernán Miranda y fueron donde se habían perdido las otras tres o cuatro naos y de ellas sacaron y toman muchas joyas de oro y plata labrada les habían los pasajeros que en ellas iban (...) y las llevaron muchas piezas de plata labrada y sedas y paños (...) y otras mercaderías...» (f. 365-366)

3. «Iten. Si saben que las piezas de plata y oro y sedas y paños y otras mercaderías (...) el dicho Hernán de Miranda ayudaba a hacer lios y meter en el batel de Pedro Menéndez (...) y las llevaron a guardar a los Lucayos donde el dicho Hernán de Miranda quedaba guardándolo y beneficiándolo mientras el dicho Pedro Menéndez iba y venía a las dichas naos a traer las mercaderías...» (f. 365-366)

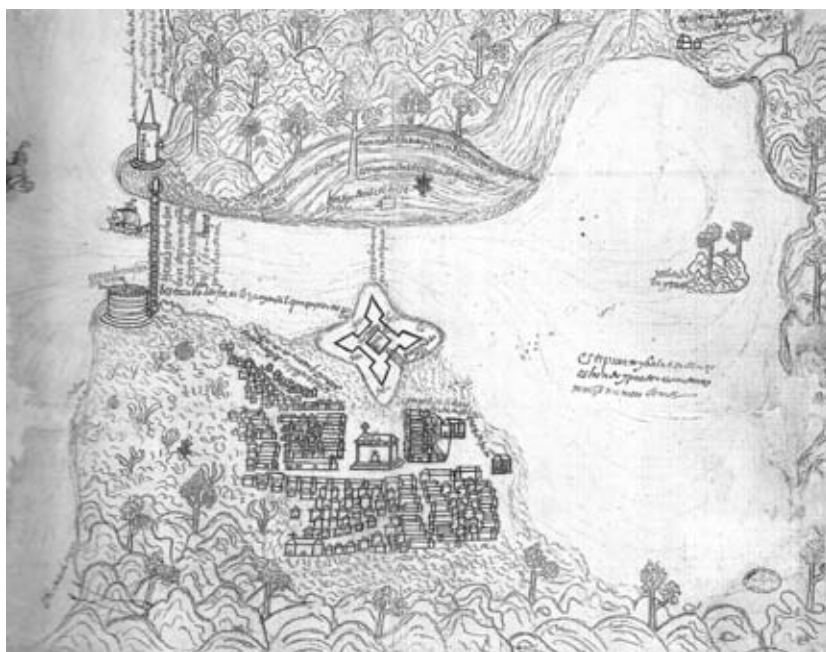
6. «Iten. Si saben (...) que vendió en La Habana otras muchas joyas y piezas que salvó de las naos perdidas...» (f. 365-366)

7. «Iten. Si saben que Hernán de Miranda (...) tomó particularmente un collar de oro grande con sesenta y ocho perlas que valían más de 200 ducados y así mismo una sortija con cinco diamantes (...) y un crucifijo de plata pequeño y otras partida de oro (...) y unas cuentas de cristal...» (f. 365-366)

Veamos a continuación nuevamente los testimonios de los ilustres implicados de la villa, en tanto resultan definitorios para dirimir los niveles de responsabilidad sobre los hechos.

Muchos de los personajes que se prestan para facilitarle el paso a la justicia son hombres y mujeres que dignificaron el nivel social de San Cristóbal por esta época, aunque no pode-

mos olvidar que eran seres humanos integrantes de una compleja sociedad con sus defectos y virtudes, así como con diferentes niveles de relación con los hombres juzgados. Sin embargo todos son francamente incriminatorios, por lo que resulta complejo admitir que todos estuvieran complotados y mintieran.



San Cristóbal de La Habana hacia el año 1590. La ciudad siempre estaba ávida de las numerosas mercaderías que se recuperaban de los naufragios

TESTIMONIOS

TESTIMONIO de María Delgada, mujer de Pedro Velasco:

«... oyó decir que el dicho Pedro Menéndez había llevado la plata labrada del visitador...» (f. 368)

Testimonio de Violante de Angulo, mujer del Dr. Angulo que fue gobernador de la isla:

«... el dicho Hernán de Miranda trajo una caja mediana y otras cajetas larga (...) venían unas sortijas de oro (...) unas piezas de oro y unas perlas (...) un cáliz dorado y unas vinagreras doradas de plata y un plato de plata mediano dorado (...) y dos tazas pequeñas de plata con sus pies dorados, un jarro de plata dorado...» (f. 368-368 V.)

Testimonio de Francisco de Calona, maestre mayor de la obra de la fortaleza:

«... oyó decir a doña Violente (...) que trajeron a su casa para que las guardase un cofrecillo (...) iban muchas joyas de oro y muy buenas y en el dicho aposento vio que había cosas de oro labrado y este testigo sabe que Juan de Miranda vendió la hechura de un crucifijo de oro con una cadencia de oro (...) se vendían de joyas de oro en la casa del mismo Gómez de Rojas (...) y el dicho Pedro Menéndez Márquez le respondió que cosas que habían traído para aprovechar pues habían perdido tanto que en el monte habían tenido ha escondido (...) que la dicha plata era del Visitador y el Arzobispo (...) porque sabía que su vajilla se había perdido (...) y tiene por cierto que la dicha plata que perduro Pedro Menéndez oculto era del Visitador...» (f. 374 v-375)

Testimonio de Leonor de Peralta, mujer de Francisco de Calona:

«... vio el día que vino en el batel de Pedro Menéndez dos lios en dos sábanas de plata labrada en los cuales lios venían platos de plata, y sal pimenteros, azucareros, dos cruces de plata, dos fuentes de plata, grandes tazas y jarros de plata (...) la cual plata oyó decir que era del arzobispo (...) que el dicho Pedro Menéndez había sacado mucha plata de la nao Capitana y de la galeaza...» (f. 377-378)

Testimonio de Martín Ochoa de Zulaybra, tripulante de una de las naos perdidas. Tomado en La Habana el 22 de abril de 1564:

«... de noche habían metido en esta villa ocultamente mucha cantidad de sedas de diferentes géneros y colores (...) y otras cosas que habían quitado y joyas de oro que habían tomado y hallado en poder de los marineros en Los Jardines (...) oyó decir públicamente que Pedro Menéndez traía de la galeaza que se perdió en los dichos Jardines había hallado y escapado cantidad de plata de servicio y joyas que decía eran del licenciado Valderrama, visitador que venía en la dicha nao que la trujo en su batel hasta el río de Chorrera que está cerca de esta villa (...) y que después el dijo Pedro Menéndez (...) la había tomado y llevado en su poder a España...» (f. 387)

Estas cinco declaraciones escogidas entre un total de diecinueve y que nos abstuvimos de citar íntegramente para no hacer demasiado extenso el trabajo, demuestran fehacientemente que Menéndez y sus hombres de confianza se apropiaron de mercancías que no eran propias, cometiendo actos de pillaje como cualquier enemigo de la Corona, no respetando ni

los ornamentos del Arzobispo ni las propiedades del Visitador, ambos cargos de los más respetados en el Nuevo Mundo.

Sencillamente, ante la posibilidad de dinero y mercaderías lucrativas, no lo piensan y se dedican a engrosar sus bolsillos aunque es justo decir que entregan una pequeña parte, quizás a modo de encubrir su proceder.

Por otra parte, todo este proceso judicial tardó casi tres años, y se decide cuestionar la actitud, incluso del Gobernador Mazariegos, toda que fue quien designó a los oficiales que estaban al frente del rescate. Todo apunta a que no sólo actuó con pasividad y encubrimiento, sino que se benefició con la operación. El cargo 205 así lo confirma:

«Cargo n º 205. Iten. Se le hace cargo al dicho Diego de Mazariegos que habiendo dado poder y comisión a Gómez de Rojas vecino de esta villa para que fue a sacar de los navíos que se perdieron en Los Jardines y que llevase consigo a Francisco de Zapata y habiendo ido a sacar la dicha ropa de sedas y oro y plata y joyas y plata labrada y las demás mercaderías que hallasen inventaría todo y pone ello a recaudo y traer ello a esta villa para dárselo y entregárselo a sus dueños y habiendo los suso dichos escondido y tomado mucha ropa y vendido la y hecho su voluntad de ella y de otras cosas de las que se sacaron de los dichos navíos siendo público y notorio en esta villa el dicho Diego de Mazariegos no hizo información contra los suso (...) ni los prendió ni castigó (...) que siendo público y notorio en esta villa que se sacó y salvó mucha cantidad de plata labradas y joyas de Los Jardines por otras personas particulares...» (f. 575-575 v.)

Aparentemente ninguno de los implicados sufrió el peso de la justicia toda vez que el Gobernador en persona estaba implicado o lo implicaron en lo sucedido. Por otra parte se trata de

personas que tenían en ese momento el control de la justicia y que se conocían muy bien entre si, prestándose, de seguro, numerosos servicios. Un ejemplo más que elocuente es el siguiente:

«En septiembre de 1565, Mazariegos fue sustituido como gobernador de Cuba por el almirante Francisco García Osorio de Sandoval. Una vez entregado el mando, cuando Mazariegos navegaba frente al Mariel rumbo al continente, el galeón que lo conducía fue atacado por dos galeras piratas mandadas por Fornoux y Lacriox.

Los piratas, tras breve lucha, lograron apoderarse del galeón español e hicieron prisionero a Mazariegos. Exigieron un fuerte rescate por su persona y, para lograrlo, éste mandó a La Habana a uno de sus hijos que lo acompañaba. Cuando Osorio de Sandoval supo el caso, logró entretener a los piratas el tiempo necesario para ordenar a Menéndez Márquez, sobrino de Menéndez de Avilés, que estaba en el puerto de La Habana, que saliese en persecución de los piratas. Y aunque estos ofrecieron dura resistencia, tras un duro combate que causó quince bajas a los franceses, Márquez logró vencerlos, rescatar a Mazariegos y hacer prisionera a la restante tripulación. Más de cincuenta piratas franceses fueron conducidos a La Habana, donde fueron dedicados a trabajos de fortificación y a la agricultura.»⁷⁴

Esto sucedía a dos años del naufragio y cuando todavía el juicio no se había dado por concluido, pues el papeleo en las cortes españolas era de lento caminar. Todo parece indicar que el tema sufrió la pena impuesta por el olvido, ante la incapacidad de la justicia hecha por los hombres, de juzgarse a sí mismos.

74. Mota, 1984: 53-54.

REFLEXIONES FINALES

VALORAR la actitud de los hombres es algo siempre de extraordinaria complejidad, máximo cuando nos separan más de cuatrocientos años de lo ocurrido. Entender su psicología y proceder solo puede lograrse en base a la consulta de infinidad de documentos históricos que, al momento de ser redactados, van de la mano de otro hombre de ese tiempo, condicionado a su vez, por factores múltiples y que podía responder, en última instancia, a una forma similar de pensamiento, englobado en una sociedad y estratificación social que los marcará de forma objetiva.

Es por esto que solo nos atendremos a mostrar los hechos que podemos extraer de la documentación consultada, sin que implique un juicio social ni conductual sobre la actitud de los protagonistas.

No poseemos elemento alguno que apunte a que la pérdida de la Flota de Roelas del año 1563 haya sido parte de una conspiración, más bien estuvo relacionado con la falta de pericia de los pilotos, descuido circunstancial, desconocimiento de la zona en que se navegaba y a las características extraordinariamente complejas de la misma.

Se perdieron un total de cuatro embarcaciones, entre ellas la Almiranta donde por poco pierde la vida el General Roelas.

El rescate se organizó con prontitud desde varios de los puertos más importantes del momento y que tenían una relación geográfica con el suceso, a saber La Habana y Veracruz. Para ello se enviaron al lugar embarcaciones, hombres y bastimentos.

Aparentemente el naufragio ocurrió sobre la escollera al sur de Cayo Cantiles y Cayo Rosario, cerca del paraje conocido



Modelo de casco de galeón o nao española 1550.
Museo Naval de Madrid.

como Cabezo del Zambo, prolongación al sur de la barrera arrecifal que delimita la plataforma.

Hubo que lamentar la pérdida de vidas humanas, pero tomando en consideración la cantidad de personas que venían a bordo, las muertes fueron mínimas, gracias a que se obró con diligencia.

Se rescató parte de la carga consignada por el Rey, sobre todo el azogue, imprescindible para refinar el preciado oro y plata extraídos de las minas americanas.

Las pertenencias que viajaban a bordo fueron objeto de pillaje y saqueo justamente por los encargados del rescate, como Gómez de Rojas, Zapata, Menéndez Márquez etc., quienes procuraron a toda costa resarcirse de los daños producidos en el naufragio.

No se detuvieron ante la importancia del Visitador ni ante la santidad del Arzobispo, robando de forma evidente todo aquello que pudiera convertirse rápidamente en dinero.

Pese al juicio formulado contra estos personajes, incluyendo a Mazariegos, no se inculpó a ninguno de ellos hasta donde pudimos investigar, quedando el desastre de la flota de Don Pedro de las Roelas como una lamentable pérdida naval del siglo XVI.

NAUFRAGIO DE LA NAO NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO. FLOTA DE NUEVA ESPAÑA BAJO EL MANDO DEL GENERAL JERÓNIMO DE RADA. AÑO 1590

INTRODUCCIÓN

DURANTE muchos años se le estuvo asignando una identidad equivocada al pecio trabajado por CARISUB en las inmediaciones del Quebrado de Fuxa, en la cayería norte de Pinar del Río.

En aquel entonces se pensaba que habían encontrado los restos de la nao *Nuestra Señora del Rosario*, parte de la Flota que en el año 1590 hacía la travesía desde Nueva España, tocando La Habana como puerto intermedio para luego enrumbar hacia España.

A mi juicio se violentó la necesaria prudencia al establecer la identidad entre un pecio y el reporte documental. Las costas de Pinar del Río eran parte del camino que seguían las Flotas, con lo cual, la posibilidad de naufragios, incluso en una misma época, es muy alta.

Las famosas crestas o coronas, bajos y cabezos han apresado por igual a buques antiguos y modernos. En estos sitios no es raro ver un ferrocemento hundido y a pocos metros una loma de lastre, cañones, anclas y otras evidencias materiales de siniestros pretéritos.

Con esto quiero decir que –aunque parezca obvio– se puede tener el reporte de un naufragio, incluso con un topónimo reconocible, encontrar el pecio; pero no es recomendable establecer, linealmente, la analogía, so pena de cometer lamentables yerros.

Meses después de publicar el hallazgo (la National Geographic filmó un documental al respecto), se reconocieron e identificaron monedas datadas cronológicamente con posterioridad a la fecha en la cual se perdió la nao *Nuestra Señora del Rosario*, síntoma inequívoco del error cometido.

Esta investigación pretende mantener abierta la posibilidad de algún día, localizar este pecio y hemos puesto especial énfasis en compilar la mayor cantidad de información al respecto a fin de dilucidar las particularidades históricas que giran alrededor del naufragio de esta nao.

VISITACIÓN

EN el caso de algunas naves que constituyeron la flota de Nueva España del año 1590 encontramos un documento de imprenta a guisa de modelo en el cual se agrupaban las principales observaciones a realizar en virtud de definir si una nave estaba apta para emprender la travesía hacia las Indias.

Las naves que conforman la flota son visitadas en el puerto de Sevilla y San Lucar de Barrameda y el documento es el siguiente⁷⁵:

75. AGI. Contratación, 1089. Lo que está en letra cursiva corresponde a grafía manual.

«El Prefidete y Juezes Officiales de fu Mageftad Real en eſta Caſa de Contratacio deſta ciudad de Sevilla, mandamos a vos los Viſitadores de las Naos que van a las Indias que vays a la Nao nombrada *Nuestra Señora del Rosario* maeftre *Jorge de Goles* q' fe deſpacha para la provincia de *Nueva Eſpaña* eſte prefente año de mil y quiniotos y *nobenta* y veays el buque de la dicha nao, xaecias, velas y otros aparejos, armas, artillería y municiones, marineros, grumetes y pages, y declareys con juramento el porte q' tiene. Y fi es Urca y fi eſta eſtanca, y fuerte, y fuera de carena, y tal que pueda hafer el dicho viage para las Indias, haſiendo las demas diligencias que las ordenansas deſta dicha caſa mandan, y fiendo de cien toneles para arriba conforme al porte, p' la dicha Nao tuviere le echareys la artilleria, armas y municiones y gete de mar que uviere de llevar. La qual dicha relacion y viſita la pondreys a las eſpaldas deſte mandamiento, para que por nos viſto proveamos lo que convenga. Y apercibireys al dicho Maeftre que fobre la cubierta, ni en el alcazar no refiva mercaderias ninguna, ſino fuere el aguada, y caxas de paſageros y marioneros, y las armas que la dicha Nao llevare, fo las penas cotenidas en las diochas ordenanzas. Fecha en Sevilla en la caſa de la contratacion de las indias. *Diez de mayo de 1590.*»

De aquí ſe desprende que la nao ſalió airoſa del reconocimiento y es declarada en capacidad para emprender el viaje trasatlántico. Con todo, Rada organiza pero rápidamente ſerá caſtigado por las inclemencias del tiempo.

LA PARTIDA DESDE ESPAÑA

EN una carta⁷⁶ firmada de ſu puño y letra, con fecha 20 de julio de 1590, Jerónimo de Rada le transmite al Rey toda una

76. AGI. Santo Domingo, 127.

serie de elementos de vital importancia para conocer el tránsito de sus buques en este viaje:

«A los 20 de febrero que por mandato de Vuestra Magestad me embarque en el puerto de San Lucar en los dos pataches (...) por la plata de Vuestra Magestad y de particulares escrivy y di quenta de la salyda de aquel puerto y sobre las ysias de Canarias sobrebino un tiempo bendaval con tormenta que duro once dias sin cesar (...) y en la ysia de Santo Domingo asta la de Cuba con tienpo contraryos y calmas estuve doce dias. Entre en el puerto de Santiago donde despache el pliego de Su Magestad para el maese de Campo Juan de Tejeda y Pedro de Pantoja cabo de las galeras y a los quatro de mayo llegue a San Juan de Ulíua y este dia embie el pliego de Su Magestad con el capitan Juan de Roda al birrey don luis de belasco (...) y luego bisite los nabios que estaban el puerto y tome quatro de los mejores y mas a proposito y beleros en que traer la plata(...)»

Como resultado de estos tiempos contrarios, los buques que componían el convoy van a sufrir los lógicos desperfectos, tanto de arboladura, jarcias y palos como de estanquidad, ante lo cual Rada tiene que acometer reparaciones capitales. En esta faena se tarda quince días, trabajando con la mayor rapidez posible.

La misiva anteriormente citada nos permite conocer que, si bien está reparando las naves con la mayor diligencia posible, la plata no llega al puerto con la misma puntualidad y exactitud. Así las cosas dice:

«... y en este tiempo no abia benido ninguna plata por que la de Zacatecas se abia enviado por ella despues que yo llegue de

manera que la una y la otra no llego a la Veracruz asta los 13 de junio y a los 14 estava entregada...»⁷⁶

LA PARTIDA DE NUEVA ESPAÑA

EN una carta Rada dice que Pedro Menéndez arribó a La Habana el día 20 de julio cargando en sus dos galeras la plata del Rey. Él, por su parte:

«... a los 15 embarcada y a los 16 saliendome a la vela no dio lugar el tiempo por ser contrario y norte y a los 17 sali y a los 13 de este (*mes de julio de 1590, N.A.*) llegue a este puerto de la Habana con todos los nabios de la plata con dichos diez mas que conmigo truje de particulares...»⁷⁸

Por otra parte, estando anclado en el puerto habanero recibe carta de Juan de Uribe comunicándole que partirá de Cartagena el día 11 del mismo mes, rogándole a Rada que tenga lista carne y otros bastimentos a fin de hacer una pequeña escala en San Cristóbal y desembocar lo antes posible, evitando en la medida de lo posible que el mes de septiembre los sorprendiera en esta parte del hemisferio.

En una extensa relación que hace el Virrey de Nueva España Don Luis de Velasco al Rey le informa sobre pormenores directamente vinculados a la suerte de la flota que en este año de 1590, debía trasladar la plata hacia España.

77. AGI. México 22, Nº 16.

78. AGI. México 22. Carta del Virrey Don Luis de Velasco al Rey. 9 de junio de 1590.

El Virrey informa⁷⁹:

«Despues que despache el navio de aviso que salio de San Juan de Ulúa a 15 de marzo he estado aguardando el orden que Vuestra Magestad se servira dar para que deste reyno se llevase su real hazienda, que aunque es menos de la que yo quisiera todavia desseo que llegue a tiempo que Vuestra Magestad se sirva dellas en buena ocasión...»

(...) llegó en 8 de mayo correo a esta ciudad con nuevas de haver llegado al puerto de San Juan de Ulua en 4 del Rodrigo de Rada con dos fragatas, y me embio la de Vuestra Magestad de 14 de Febrero en que es servido madarme despacho con Gonzalo Monte Bernardo la plata, y reales que hubiese en la real caixa, y toda la que los particulares quisieren embiar, (...)

«Desde que llego el aviso de Rodrigo de Rada se comenzo a encaxar la plata que havia y en 28 de mayo (...) y salieron a los 20 sino se aguardaban ochenta y cinco mil pesos del resto de Carabelas y Nueva Vizcaya, según esto entiendo (...) he procurado que mercaderes embien sus haziendas y de sus encomiendas, que estavan temerosos, creo lo haran.»⁸⁰

Los particulares estaban temerosos pues en el año anterior, 1589, se perdió gran parte de la Flota, con la consiguiente merma en las arcas de los ricos colonos novo hispanos.

Tras esta permanencia, sale la flota, concretamente el 17 de junio deciden poner proa hacia La Habana.

Las naves que en cuestión integraban el convoy eran:

San Martín: maestre marcos Rodríguez.

Almiranta *El Espíritu Santo*, maestre Juan Benero.

79. AGI. México 22. Carta del Virrey Don Luis de Velasco al Rey. 9 de junio de 1590.

80. AGI. Santo Domingo 127. Carta de Arana al Rey fechada el 9 de agosto de 1590.

Capitana *Nuestra Señora del Rosario*, maestre Bernardino Salerno.

San Andrés, Maestre Gaspar Hernández.

Buen Jesús, maestre Jacome Pérez.

Nuestra Señora de la Encarnación, maestre Nicolás Carnalla.

La Esperanza, maestre Hernán García.

El Espíritu Santo, maestre Manuel de Alzate.

Nuestra Señora de la Ayuda, maestre Pedro Bernal Zemero.

San Juan Bautista, maestre Domingo de Savando.

San Andrés, maestre Alonso de la Parra.

Nuestra Señora de la Victoria, maestre Diego de Bodes.

Nuestra Señora del Rosario, maestre Miguel de Acosta.

La carga estaba repartida, como ya era costumbre, entre lo perteneciente al rey y a los particulares. Consta documentalmente que el general Rada decide embarcar la plata y mercaderías reales en las siguientes naves:

Almiranta *El Espíritu Santo*, maestre Juan Benero.

Capitana *Nuestra Señora del Rosario*, maestre Bernardino Salerno.

La Esperanza, maestre Hernán García.

El Espíritu Santo, maestre Manuel de Alzate.

San Martín: maestre Marcos Rodríguez.

San Juan Bautista, maestre Domingo de Savando.

En las demás se incluye las mercaderías y la plata de particulares, además del contrabando, que en esa época era notable. Normalmente los efectos pertenecientes a los particulares siempre eran mucho más numerosos que los destinados al rey, si bien las mejores naves eran las encargadas de poner a buen recaudo los valores del monarca, con los cuales se financiaban las guerras europeas y las gestadas en las colonias de ultramar.

EL COMBATE

MARCADA desde su partida de tierras españolas y como casi siempre sucedía con las flotas que en este siglo transportaban codiciadas riquezas, este convoy sufrirá el asedio de enemigos, en este caso de los piratas ingleses, los cuales pululaban por la zona intentando atrapar una buena presa.

La navegación se produjo sin contratiempos en los diez primeros días. La Flota llevaba dirección nordeste, para luego caer al sur, aprovechando vientos y corrientes propicias.

Según testimonio del propio Rada, doce días después de haber partido de San Juan de Ulúa:

«En el paraje de la tortuga aviendo tomado sonda della se me apartaron tres navios de los particulares y asiendo la otra buelta sin querer seguir la que yo traia con ellos aguardando y este dia de noche se fueron de aquella buelta que llevaban...»⁸¹

En el tiempo que permaneció la Flota anclada se entablaron varios combates. En tal sentido dice el General Rada:

«Los navios que salieron de Santo Domingo que venían para este puerto que heran catorce sobre cabo de tiburón dieron con seis navios de yngleses y peleando con ellos tomaron de los nuestros una nao y otras dos pequeñas hicieron zabordar en tierra, que el uno se fue al fondo y el otro llebaron y los demas entraron en el puerto de jamayca...»⁸²

81. AGI. Santo Domingo, 127.

82. AGI. Santo Domingo, 127.



Dibujo que reproduce el combate entre el *Goleen Hill* y el *Cacafuego*. *British Library*

Ese sistema de información sobre la presencia de velas enemigas funcionaba con la eficiencia que por entonces permitían las comunicaciones. Luego, era sabido que los ingleses merodeaban y esta fue una de las razones por las cuales Rada dilató su partida.

Luego, la posibilidad de combatir era real y para desgracia de los españoles, esta vez la realidad no les fue favorable. Con todo, la mayoría de la Flota llegó a su destino, pero algunas naos sufrieron el ataque británico.

El General Juan de Uribe hizo parecer ante sí a Jorge de Goles Condestable que fue del navío *Nuestra Señora del Rosario*, quien hace toda una serie de declaraciones en presencia de las autoridades citadas a tales efectos y bajo juramento.

El testimonio del Condestable se convierte en un pormenorizado y escalofriante relato de lo acaecido a las dos infortunadas naves perseguidas y hostigadas por los ingleses, tal y como se desprende de la siguiente Residencia:

«En la ciudad de San Cristobal de la Havana a nueve dias del mes de agosto de mil e quinientos e nobenta años el señor Juan de Uribe (...) dijo que agora se le a dado noticias como ciertos navios de corsarios yngleses sobre los Organos dieron an dos navios que benian de Nueva España cargados de grana, cueros y otras mercaderias que abian salido en conserba de la flota que trajo a su cargo el General Rodrigo de Rada y que

echaron a fondo el uno de los dichos navios y el otro ubieron de varar en tierra en un cayo de los dichos Organos y que algunas de las mercaderias que benian en la dicha nao varada se podran salvar...»⁸³

Todo apunta a que las naos *Nuestras Señora del Rosario* y *Nuestra Señora de la Victoria* se quedaron rezagadas en relación con el convoy, circunstancia esta que fue aprovechada por los piratas anglosajones para hostigarlas y pretender apoderarse de la carga.

Esta circunstancia es valida para todos los bajeles que hacían la travesía.

Como en documentos anteriores las primeras preguntas están en función de esclarecer la identidad de las naos y el papel jugado por el declarante, Goles, o lo que es lo mismo, su cargo a bordo de los buques.

Veamos las preguntas⁸⁴:

1.- Preguntado de donde partió la dicha nao y en que conserva.

R. Respondió que la nao salió de España a finales de 1589 con el objetivo de cargar mercaderías diversas y que en el puerto de San Juan de Ulua se puso en conserva de la Flota de Rodrigo de Rada.

2.- Preguntado aviendo partido en conserva de la dicha flota donde y porque causa e rraon se apartó della la dicha nao de su conserba.

83. AGI. Santo Domingo, 127.

84. AGI. Santo Domingo, 127.

R. Respondió que cuando salieron del puerto de San Juan y unos cuantos días después, no puede precisar la cantidad exacta, se apartaron de la conserva de la flota de Rada, que el piloto Juan de Arenas temiendo quedarse descolgado y perderse, tomó sonda. Se hizo un disparo de advertencia pero la Capitana siguió su rumbo y ninguna nao del convoy hizo caso del reclamo.

3.- Preguntado si reconocieron las Tortugas por la sonda y que día dice que la vieron.

R. No puede precisar el día pero que la sonda tomada fue en la banda del oeste de las referidas islas.

4.- Preguntado como aviendo tomado sonda en las dichas Tortugas y tomado altura no vinieron a reconocer derecho el puerto desta villa (...)

Rada dice que navegaron un par de días en demanda de tierra, y que cuando la vieron pudieron constatar que estaban en las inmediaciones de Río Puercos, norte de la actual provincia de Pinar del Río, llegaron a este lugar en las primeras horas de la mañana. Luego intentan acercarse más a tierra a fin de comprobar su posición.

Por la tarde divisan velas que presumen sean enemigas. Estuvieron peleando hasta la noche y por la mañana del siguiente día notaron que los enemigos se lanzaban al abordaje. La nao *Nuestra Señora del Rosario* le lanza un calabrote a la nao *Nuestra Señora de la Victoria*, –donde venía por maestre Juan de Bodes–, toda vez que la segunda era más pequeña, (80 toneladas de desplazamiento) con la evidente intención de acelerar su marcha remolcándola.

A esta altura del relato es donde por primera vez se menciona la nacionalidad de los atacantes de la siguiente forma: «... y los yngleses batieron con artilleria la dicha nao del dicho maestre Juan de Bodes...».⁸⁵ Ante la inminencia de ser atrapados los tripulantes de la *Nuestra Señora de la Victoria*, pasan a la otra nave cortando el calabrote que todavía las mantenía unidas.

Esto precipitó el naufragio de la nao, que se fue al fondo al haber recibido impactos de bala por debajo de la línea de flotación.

La nao *Nuestra Señora del Rosario* emprende la fuga. Esta vez se dirige al oeste, intentando encontrar refugio entre los múltiples cayos y bajos que conforman la costa norte de Pinar del Río, o buscando que los ingleses, desconocedores de la geografía, encallaran. No lo consiguieron y la Nao es perseguida insistentemente por los corsarios ingleses, que logran múltiples aciertos con su potente artillería, tanto en la obra viva como en los aparejos.

La nao debió quedar sin gobierno y luego de esta encarnizada persecución, bajo el fuego constante de la artillería enemiga, varó:



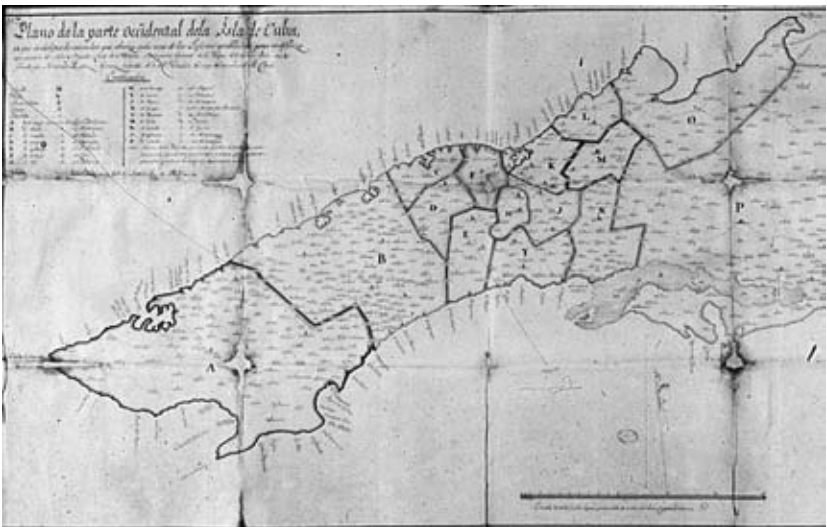
Mapa de América del Sur hacia el año 1595. Se ha respetado su orientación original. Cuba se distingue perfectamente en el extremo superior derecho. A.F. Langren Linschoten, 1595. Colección de Mapas de Harvard.

85. AGI. Santo Domingo, 127.

«... en un cayo que esta al cavo de los Órganos, en la banda del oeste, la qual dicha nao quedo en los dichos cayos y que viniendo desamparada dicha nao con su (...) y la gente erida en tierra...».

5.- Preguntado que gente venya en las dichas naos (...) e yrieron los dichos yngleses.

La respuesta en este caso es muy concreta: sesenta personas a bordo de las cuales perdieron la vida doce y hubo ocho heridos. En términos porcentuales un 20% de la tripulación murió y más de un 10% recibió heridas de diferente consideración.



Mapa del occidente de Cuba en el siglo XVI. Todo apunta a que los últimos cayos de la banda del oeste de los Órganos corresponderían con cayo Buenavista. AGI.

6.- Preguntado que artillería traya la dicha nao.

La nao estaba artillada con once piezas de 17 quintales. Igualmente agregaba que venían a bordo 8.000 cueros y mucha cantidad de grana.

Con esta pregunta termina la secuencia de interrogatorios que nos ha permitido seguir paso a paso los acontecimientos.

Todo apunta a que las dos naos españolas, más que combatir, eludieron el enfrentamiento, priorizando en todo momento el no ser capturadas, poniendo así a buen recaudo las mercancías que transportaban. No eran bajeles de guerra y por lo tanto sus prioridades estaban bien establecidas.

Así las cosas:

«... la dicha nao, *Nuestra Señora del Rosario* quedó zabordada en tierra, en los cayos de los organos, y que se trayan en ella mucha cantidad de mercaderias de cueros, cochinilla y otras cosas...»⁸⁶

EL RESCATE

Poco logró salvarse pese a los esfuerzos realizados. Rada conoce de la noticia y rápidamente toma providencias para que dos fragatillas se dirijan al lugar del naufragio con la esperanza de rescatar algo de los buques perdidos⁸⁷.

Según Diego de Ribera, encargado de la Flota de Tierra Firme, cuando las dos fragatas llegaron al sitio la nao *Nuestra Señora del Rosario* estaba anegada y era imposible realizar salvamento alguno.

Esta información coincide con la que emite Rada, ambos a finales del mes de agosto de 1590, con lo cual se da por terminado cualquier intento oficial de recuperación.

Los dos oficiales le hacen al Rey su particular versión de los acontecimientos, pero coinciden en que fue imposible practi-

86. AGI. Santo Domingo, 127.

87. AGI. Santo Domingo, 127.

car rescate alguno. La palabra usada fue que la nao estaba «anegada».

REFLEXIONES FINALES

EL paraje de la cayería norte de Pinar del Río es tremendamente complejo. Quizás por eso los oficiales de la nao *Nuestra Señora del Rosario* intentaron evadir el ataque inglés retrocediendo, pues sabían perfectamente que hacia el Este ya no existían bajos ni cayos donde ocultarse aprovechando la caída de la noche.

Nadie mejor para dar una visión de la época sobre el Cabo de San Antonio y su entorno que los propios marineros de entonces. De las innumerables referencias hemos escogido dos directamente vinculadas a la ocurrencia de naufragios:

«... en tal lugar peligroso, que parecería imposible (...) haber escapado vivo como que hay una serie de grandes rocas que se extienden a lo largo de la costa por más de una legua. Estos arrecifes son más altos que el promontorio con existencia de dos grandes y este testigo solamente se percató del barco en el gran riesgo y luchando contra las olas. Y cuando con el tiempo llegó este barco ya yacía abierto y con la quilla expuesta...»⁸⁸

La descripción anterior queda corroborada por la siguiente, también perteneciente al siglo XVII:

«... es una costa salvaje con muchos arrecifes, sin resguardo alguno para ayudar al salvamento del pasaje de los barcos. Fue

88. Santo Domingo, 102, RAMO 8, Nº. 54 B.

imposible alcanzar la escena del hundimiento por mar, dejamos los botes de salvamento a seis leguas del hundimiento...»⁸⁹

No es de extrañar que los más avezados pilotos vieran su suerte comprometida en estos cayos, bajos y crestas. La nao iba perseguida por enemigos, recibiendo fuego nutrido, con lo cual el encallar o zabordar era algo perfectamente lícito.

Todo apunta a que la nao posteriormente se hundió, evidentemente en poco agua, pero escoró y se anegó completamente, según se recoge del testimonio de los hombres enviados en las dos fragatas. Tampoco existe mención alguna a que los ingleses hayan recuperado parte de la carga.

El tema de la micro localización es más complejo, aunque el dato histórico parece bastante confiable. En todos los documentos dicen que se hundió en un cayo, al cabo de los Órganos, obviamente hacia el oeste. Cayo Buenavista es el último a partir del cual se puede ver, grados más o menos, el final de la Cordillera de los Órganos.

Con todo, la cantidad de cayos en esa zona, así como la cercanía entre uno y otro, hacen muy complejo el situar el naufragio en Buenavista, con lo cual me parece más sensato ampliar el rango geográfico a los últimos cayos, quizás a partir de los Rapados. Trazar una línea recta, precisa y concisa entre el sitio donde encalló la nao, y el extremo de la Cordillera de los Órganos, me parece algo completamente improbable, en medio de un combate y a ojo.

Esto nos lleva a admitir la hipótesis de que la nao varó, escoró y se hundió con bastante rapidez y allí en los últimos cayos al oeste de los Órganos y permanece desde entonces, a salvo de las intrusiones y actuaciones infortunadas.

89. Santo Domingo, 102, Ramo 8, Nº. 54 b.

EL DESASTRE DE LA FLOTA DE NUEVA ESPAÑA AL MANDO DEL GENERAL MARTÍN PÉREZ DE OLAZÁBAL. AÑO 1592

INTRODUCCIÓN

CONSTITUYE el presente estudio sobre el naufragio de esta flota un inequívoco testimonio de que la ocurrencia de un abordaje no es siempre sinónimo de yacimiento arqueológico visible o de pérdida hablando en términos de cuantía económica. Ciertamente se puede perder la flota, y, como en este caso, recuperarse su cargamento.

En Cuba, en los centros especializados en el tema, se clasificaba este convoy como uno de las más ricos perdidos en la zona de La Habana. Incluso, más de una vez hallazgos realizados en el contexto de la bahía de La Habana, se quisieron identificar con esta flota, gobernada por el general Olazábal. La realidad, sin embargo, es bien diferente.

En este caso, los barcos sufrieron los embates de una tormenta muy fuerte y aunque algunas naves se perdieron, otras corrieron mejor suerte llegando al remanso que significaba entonces el puerto habanero. Gran parte de la carga se recuperó en altamar gracias a las medidas tomadas por la oficialidad y el arrojo de los marineros quienes en más de una ocasión arriesgaron sus vidas.

El registro llegó a su destino como resultado de algo muy parecido a una actual carrera de relevos, pues tres generales con sus respectivas flotas y armadas participaron en el trasiego de las riquezas, acción coordinada por Olazabal previa a la singladura con la Flota de Nueva España.

Este general conocía perfectamente el Mar Caribe y estaba muy al tanto de las posibilidades defensivas y ofensivas de los principales puertos. Tal es así que en el año 1591 forma parte de una comisión a partir de cuyo dictamen se emite una Real Cédula a los oficiales de la Contratación para que manden hacer una cadena de hierro para la entrada del puerto de la Habana, contando para ello con los autorizados criterios de Pedro Menéndez Márquez, y Diego de Sotomayor, siendo esta una de las noticias de mayor antigüedad sobre este proyecto defensivo⁹⁰.

De estas naves me concentraré en lo sucedido al buque «*Santa María de San Vicente*», en la cual venía como Maestre Miguel de Alzate toda vez que la pérdida de unas partidas de plata y su posterior reclamación son las que arrojan una sustanciosa información sobre lo acaecido a esta Flota.

COMPOSICIÓN DE LA FLOTA

Los registros de los navíos que vinieron de Tierra Firme y Nueva España con las seis fragatas de Luis Alfonso Flores⁹¹ y de las flotas de los generales Don Francisco de Lesma y

90. AGI. Indiferente, 541, L.1 p_Rico, F.123v-124.

91. AGI. Contratación, 5168.

Martínez de Olazabal en el año de 1592 fueron las siguientes⁹²:

Naves de la Flota Nueva España.

1. Joan Zarco, maestre de la nao *La Concepción* de N.E.
2. Cristobal Ramírez, maestre de la nao *Joan Bautista*.
3. Diego de Escobedo, maestre de la nao *Nuestra Señora de la Concepción*.
4. Pedro de Yriarte, maestre de la nao *San Francisco*.
5. Pedro Martínez de Figueroa, maestre de la nao *Gregorio*.
6. Hernando de Zulueta, maestre de la nao *Nuestra Señora del Rosario*.
7. Gerónimo de Porras, maestre de la nao *Santa María de Begoña*.
8. Gaspar de Vera Maldonado, maestre de la nao *San Antonio*.
9. Bartolomé de Porras, maestre de la nao *La Trinidad* que se perdió antes de llegar a La Tercera.
10. Miguel de Alzate, maestre de la nao *Santa María de San Vicente* perdióse antes de llegar a La Habana. Escapose la plata.
11. Cristobal Castellanos, maestre de la nao *Nuestra Señora del Rosario*, perdióse antes de llegar a La Habana. Salvose la plata.
12. Vicente de Ávila, maestre de la nao *San Joan*, que se dio al través después de haber cargado. Las mercaderías vinieron en otra nao que se perdió.

92. AGI. Contratación, 4385.

13. Francisco Valverde, maestre de la nao *San Antonio*, Capitana de la Flota.
14. Joan de Resabal, maestre de la nao *Nuestra Señora de los Remedios*, Almiranta de la dicha flota, que se perdió.



Galeón del siglo XVI. Colección Brueghel, el Viejo. Museo Naval de Madrid.

REGISTRO O CARGA

EVIDENTEMENTE se trataba de un convoy bastante rico, por lo cual se tomaron medidas excepcionales para evitar la pérdida de la carga, si bien algunas naves, al sufrir los embates del mal tiempo no resistieron y se hundieron. Veámoslo en detalle⁹³:

93. AGI. Contratación, 2944.

«Sumario general de los maravedíes que monta la plata y reales que se traen de la Provincia nueva España este año de mill y quinientos y noventa y tres las naos de la flota de que fue capitán general Martín Pérez de Olazabal la qual dicha plata y reales se ondeo en la Villa de La Habana a las seis fragatas del cargo de Luis Alfonso Flores lo recargaron y la tercera de ella se traia en la Armada de que era Capitán General Don Fran^{co} Coloma y es de la manea siguiente:

1. La nao capitana, San Antonio Maestre Fran^{co} de Balverde bienen para Su Majestad diez y ocho q^{os} seisciento y quinze mill doscientos y cuarenta y dos mill y para mercaderes y particulares ciento un q^o y siete q^o y setecientos y quarenta y quatro mill doscientos diez y ocho maravedíes.
2. La nao almiranta, Maestre José de Canal trayen para S.M. cinco q^{os} y ciento y sesenta mill maravedíes y para mercaderes y particulares quarenta y dos q^{os} y beinte y seis mill doscientos nobenta y dos maravedíes.
3. La nao, Maestre Hernando de Culeta, se trayan para S.M. diez q^{os} y siete cientos y un mill maravedíes y para mercaderes y particulares sesenta y quatro q^{os} y trescientos y diez y nueve mill y quatrocientos quatro maravedíes.
4. La nao, Maestre *Pedro Yniarte* se trayan para S.M. doze q^{os} y quarenta mill maestre y para mercaderes y particulares treynta y ocho q^{os} y ciento nobenta y cinco mill y quinientos diez maestre.
5. La nao, maestre Juan Zarco se trayan para mercaderes y particulares ocho q^{os} y 42.546 maestre.
6. La nao, maestre ¿José? De Figueroa se trayan para S.M. 9 q^{os} y 460.000 maestre y para mercaderes y particulares 74 q^{os} y seis y treinta y ocho mill y treynta maestre.
7. La nao, Maestre Cristobal Ramírez se trayan para S.M. treze q^{os} y trescientos treinta y dos mill ciento quarenta

- maestre y para mercaderes y particulares quarenta y cinco q^{os} y ciento quarenta y seis mill seiscientos noventa maestre.
8. La nao, Maestre Diego de Escobedo, se trayan para S.M. diez q^{os} y ochocientos sesenta y quatro mill maestre y para mercaderes y particulares treynta y siete q^{os} y quatrocientos setenta y tres mill quatrocientos noventa maestre.
 9. La nao, Maestre Gerónimo de Porras se trayan para S.M. seis q^{os} y quatro ciento quarenta mill maestre y para mercaderes y particulares treze q^{os} siento setenta y cinco mill tresciento setenta y seis maestre.
 10. La nao, Maestre Gaspar de Vera se trayan para S.M. cinco q^{os} y trescientos quarenta y tres mill seisciento quarenta maestre y para mercaderes y particulares nueve q^{os} novecientos sesenta y nueve mill novecientos treynta y seis maestre.
 11. La nao, Maestre Miguel de Alçafe se trayan para mercaderes y particulares 30 q^{os} y doscientos cinquenta y cinco mill quarenta y quatro maestre.
 12. La nao, Maestre Cristobal ¿Castellanos? se trayan para S.M. ocho q^{os} y seiscientos diez y siete mill doscientos maestre y para mercaderes y particulares 18 q^{os} y quinientos quarenta y ocho mill quatrocientos treynta y seis maestre.
 13. La nao, Maestre Vicente de *Ávila* se trayan para S.M. diez q^{os} y setecientos quarenta mill maestre para mercaderes un q^o y ciento veinte y dos mill setecientos maestre.

Este documento está firmado en Sevilla el 18 de Agosto de 1593. Una elemental mirada a las cifras manejadas nos permite saber que en casi todos los casos la cuantía de las mercade-

rías destinadas a particulares es muy superior a la que iría a parar a las arcas reales.

La tormenta y el peligro de ataque en el viaje de retorno hicieron que el Rey tomara la sabia providencia de enviar una escuadra pertrechada para ofender y defender a La Habana, en cuyas naves se cargó el total del registro, tal y como se desprende de la siguiente cita⁹⁴:

«Yo, Ochoa de Urquiza, contador por el Rey (...) de la Cassa de la Contratación de las Yndias de esta ciudad de Sevilla doy fe (...) donde están escritas y asentadas las partidas de oro y plata (...) que se traxeron de las Yndias de la provincia de Nueva España el año pasado de 1593 en la nao nombrada San Antonio, capitana de que bino por Maestre Francisco de Balberde de qual dicha nao se descargaron en la villa de San Cristobal de La Habana *todas* las dichas partidas de oro y plata y reales y se ondearon en una de las seys fragatas de S.M. que ese dicho año truxo a su cargo de la provincia de T.F. Luis Alfonso flores de las quales se descargó toda dicho oro y plata en la Isla de la Tercera (...) y de allí se trajo a estos reynos en los galeones de S.M. del cargo del general Don Francisco Coloma...»

Este año el viaje se hizo en tres etapas: la primera en la Flota comandada por Olazábal, desde Nueva España hasta La Habana, la segunda en las fragatas de Luis Alfonso Flores, desde La Habana hasta las Terceras y la última desde estas Islas hasta la península, esta vez en los navíos del General Coloma. De esta forma, mercaderes y corona, garantizaron la seguridad de sus bienes.

94. AGI. Contratación, 2944.

EL NAUFRAGIO

LA flota comandada por el General Olazábal salió del puerto de San Juan de Ulúa el 19 de octubre, y *la tormenta sucedió 9 días después, sobre el 28*, en el paraje y altura de 19º y medio poco más o menos. La tormenta de viento norte era de grandes proporciones con lo cuál la flota se vio seriamente comprometida.

Domingo Hernández, pasajero, vecino de Cádiz, relata⁹⁵:

«... habiendo salido del puerto de S. Juan de Ulúa, e viniendo navegando...en conserva de la flota...Olazábal...estando en altura de 19º y medio poco más o menos, le sobrevino una recia tormenta de viento norte...»

Ante la crudeza de la tempestad y el peligro de hundimiento por el destrozamiento de las naves, la nao *Santa María de San Vicente* reclama el auxilio del patache *El Espíritu Santo*, Maestre Juan de Alzate, que estaba a una legua de la nao. En medio de un mar embravecido, la nao haciendo agua a raudales, los desesperados marineros comenzaron a «ondear» la plata al patache.



Naufregio de varias naves contra una costa en medio de la tormenta. *Museo Marítimo de Londres.*

95. AGI. Contratación, 735.

Hasta que se evacuaron casi todas las partidas, que fue posible, pues las bodegas del barco estaban parcialmente inundadas y no resultaba fácil extraerlo todo. La chalupa estuvo transportando plata durante toda la noche y parte del día siguiente, pues consideraron peligroso juntar los dos buques, debido a los grandes bandazos que daban.

La situación en el patache, de 40 toneladas, se hizo muy compleja, pues los alijos de mercancías le disputaban el sitio a 86 almas, que veían seriamente comprometida su integridad física, no obstante, la pequeña nave soportó el exceso de peso y la fuerza demoledora de las olas, navegando hasta el seguro puerto habanero.

Cerca del mediodía la *Santa María de San Vicente* fue abandonada a su suerte. Para entonces la proa presentaba un gran boquete y el agua casi la inundaba. Los marineros la vieron hundirse. Quizás se lo impidió la furia de los elementos, quizás miraron hacia delante, temiendo que les sucediera a ellos lo mismo a bordo del minúsculo patache.

Aunque algunos testimonios evidencian que hubo quien se preocupó más, quizás como parte de su obligación, como el caso de Bartolomé Maldonado vecino de Sevilla, Capitán de la nao, quien declara que: «... la dicha nao se fue al fondo a vista de ojos, antes que de ella se apartasen...»⁹⁶

Siempre en una hora tan crítica el pillaje y oportunismo se hace patente, tal y como lo demuestra el que algunos marineros robaran parte de las partidas de plata. En su ánimo podría perfectamente haber la posibilidad de que se consideraran con derecho a tomar parte de aquello por lo que habían arriesgado sus vidas, a sabiendas de que no serían recompensados por ello.

96. AGI. Contratación, 735.

Las partidas propiedad de Agustín Casanova, sufrieron el saqueo de los marineros, aunque el Maestre Alzate logró rescatar unos pedacillos de plata y 62 pesos en reales. Algunas acciones corroboran esta hipótesis⁹⁷:

«... que yéndose sacando la dicha plata, aunque se dieron toda la prisa que fue posible, sobrevino la noche, de manera que no se pudo sacar toda la plata y se quedó dentro de la nao una pipa de partidas; y luego dos marineros entraron debajo de cubierta y sacaron las partidas que pudieron, y para ello entraban debajo del agua con mucho riesgo de sus vidas...»

Con la tormenta se perdieron otras naos, sin oportunidad de ser hondeadas, como por ejemplo, la de Diego Felipe de Andino, con la plata y todo lo que traía, en cantidades nada despreciables. También se pierde con la tormenta la nao de Francisco Pérez Granillo «y otras».

El lugar del naufragio es muy difícil de precisar, la mayoría de los testimonios dan los 19º y medio como el sitio donde ocurrió el naufragio. Dudo seriamente que en medio de tan dura tormenta hayan podido hacer alguna estimación con instrumentos, además la ruta seguida sería completamente atípica, pues esta posición los ubica muy al sur, por debajo de La Isla de Cozumel, a la altura de la bahía Espíritu Santo.

De forma general, la derrota recomienda poner proa al nordeste, para aprovechar la corriente del Golfo, subir hasta las Tortugas o cerca de la Florida y desde allí descender hasta La Habana. A mi juicio el naufragio se produjo hacia el extremo occidental de la Isla de Cuba, quizás en algún punto cercano al

97. AGI. Contratación, 735.

Cabo de San Antonio pues algunos testimonios hablan de que: «... dicen se perdió antes de llegar a La Habana...».⁹⁸

Recordemos que para entonces La Habana se extendía por el oeste hasta el Cabo de San Antonio, aunque se pueden estar refiriendo a la dirección que llevaba la Flota y no al lugar de hundimiento. En este caso sería en un punto ubicado entre el Golfo de México y La Habana... algo nada preciso, ciertamente.

Quizás el dato de que una vez sobrepasada la tormenta la nao *Santa María de San Vicente* puso proa a las costas de Campeche, con el objetivo de reabastecerse de agua y bastimentos, nos permita inferir que el estrecho de Yucatán nunca fue sobrepasado y que por lo tanto el naufragio se produjo en aguas distantes de Cuba. Igualmente es preciso añadir que desde el Cabo de San Antonio hasta la bahía de La Habana no existía una población que les garantizara a los marineros la obtención de los elementos vitales para sobrevivir, y estando cerca del Cabo de San Antonio era más seguro ir al sitio donde encontrarían bastimentos seguros, además, de estar a menor distancia. La lógica de la supervivencia se impondría.

SALVAMENTO

SIN lugar a dudas uno de los testimonios más lúcidos y explícitos sobre la situación que se vivió a bordo de la nave es el emitido por Juan Bernes, contraamaestre⁹⁹:

«... que al tiempo que Miguel de Alzate hizo hondear la plata de su cargo en el patache, era tan grande la tormenta que había

98. AGI. Contratación, 2944.

99. AGI. Contratación, 735.

que la nao daba muchos balances por la mucho agua que hacía, y que si no se tuviera mucha cuenta con desviar la chalupa con un andaribel que se puso por la verga mayor y otro por los corredores de la popa, fuera imposible dejar de perderse la dicha chalupa, porque la nao le había de coger debajo con los balances que daba y la echara a fondo, y que con un tiempo tan deshecho como tuvieron y con tanta prisa como tenían, no se pudo hacer más diligencias de la que se hizo....

...que por la gran tormenta que tuvieron, ningún marinero se osaba embarcar en la chalupa si el propio Miguel de Alzate no se embarcaba con mucho riesgo de perderse, y que mientras los marineros iban remando hacia el patache, iba el dicho M. de Alzate echando fuera de la chalupa el agua con un balde....

...que a causa de meterse la dicha plata en el patache, que es de poco porte, se daba a la mano al bordo y se hacía con facilidad, lo cuál no se pudiera hacer si fuera más grande, como la del dicho M. de Alzate, porque fueran menester aparejos para meterla....

....que la plata se iba dando en el patache a Juan de Alzate, hombre de mucha confianza y Maestre de él, con el cual estaban 6 o 7 marineros de la nao para ayudarle a poner en cobro la plata y metiéndola debajo de cubierta; y el dicho M. de Alzate iba y venía en la chalupa a la nao, porque se hiciese y viniese con buena guarda la plata...; que en el patache quedaron 86 personas sin agua ni bastimentos, porque no los pudieron sacar de la nao, y se daba ración medio cuartillo de agua de 24 en 24 horas, y *por salvar las vidas fue necesario ir a la costa de Campeche a rehacerse de bastimentos...»*

Considero este relato más que suficiente para captar en toda su fuerza la magnitud de los momentos vividos por los tripulantes de la nao Santa María de San Vicente.

INVENTARIO DE LA CARGA SALVADA

AUN a riesgo de cargar las tintas, creo que listar las partidas rescatadas es algo insoslayable, tómesese en cuenta la seriedad del proceso, que, en medio de la tormenta, se hizo una revisión exhaustiva de cada una de las partidas, buscando con esto la mayor claridad posible en cuanto a pertenencias y responsabilidades¹⁰⁰:

«Yo, Ochoa de Urquiza Contador (...) doy fe que en el registro donde están escritas y asentadas las partidas de oro y plata y reales y otras cosas que se truxeron de las Yndias de la provincia de Nueva España el año pasado de 1593 en la nao nombrada Santa María que venía por Maestre Miguel de Alçafe la qual dicha nao dizen se perdió antes de llegar a La Habana, y la plata y reales que en ella benian se salbo y ondeo en una barca que benia con la dicha nao y se llebó a La Habana donde se cargo en las fragatas que ese dicho año truxu a su cargo Luis Alfonso Flores de las quales se descargo en la ysla de la Tercera por mandato de S.M. y de allí se traxo a estos Reynos en la armada del general Francisco Coloma...»

En este buque venían registradas varias partidas¹⁰¹:

DEL REY:

- 30 cajones del Rey (sin especificar).

En contadas ocasiones se conocía lo que venía dentro de los cajones destinados a la corona y este no es una excepción.

100. AGI. Contratación, 2944.

101. AGI. Contratación, 2944.

PARTICULARES:

La lista es bastante larga, con lo cual presentamos sólo algunos de los propietarios afectados.

- P^a Andrés Franco, 3 cajones de a 200 marcos c/u (600 marcos de plata) y 872 ps. 4 t.
- P^a Antón de Armijo, 500 ps., 1 cajón con 223 marcos, 172 marcos, 188 marcos, 4 onzas, 122 marcos, 180 marcos, 4 onzas, 208 marcos, 2 onzas, 181 marcos, 4 onzas, 112 marcos, 5 onzas, todo de plata.
- P^a Hernando de Zuleta, 1 cajón con 2.000 pesos.
- P^a D^a Beatriz de Alcocer, vec. de Toledo, 400 ps.
- P^a Fernando de Vallejo, 177 marcos de plata.
- P^a Juan de Bustinza, 1.100 ps. y 246 marcos, 4 onzas de plata.
- P^a Gaspar y Alonso de Herrera, 123 marcos, 7 ton. de plata.
- P^a Juan Nuñez de Herrera, 1.000 ps., 600 ps, 177 marcos, 2 onzas 2 ton. de plata.
- P^a Pedro Ortiz, 369 ps. 4 ton.
- P^a Juan de Ibarra, 470 ps., 1.032 ps. 4 ton. y 723 ps. 4 ton.
- P^a Leonel de Cuadros, 312 marcos de plata, 1.000 ps.
- P^a Pedro y Lope de Tapia, 1.000 ps. y 100 marcos, 2 onzas de plata.
- P^a Diego Ferrer, 66 marcos y 5 onzas de plata.
- P^a Lope de Tapia, 600 ps.
- P^a D^a Juana Velez Enríquez, 1.000 ps.
- P^a Martín López de Isasi, 530 ps.
- P^a Pedro de Carmona, 1.170 ps. y 285 ps., 3 t.

- P^a Andrés de Arrizavalaga, 200 marcos de plata.
- P^a Pedro de Aguilar de la Sal, 336 marcos de plata.
- P^a Pedro Bravo de Lagunas, 101 marcos, 5 onzas. 1 ton. de plata
- P^a Francisco López de Olivos, 988 ps., 6 t. y 188 marcos, 6 onzas de plata.
- P^a Pedro de Burgos, 531 ps.
- P^a D. Diego Luis de Moctezuma, 1.000 ps.
- P^a Juan de Alzate, 500 ps.
- P^a Domingo de Corcuera, 116 marcos, 6 onzas, 118 marcos, 5 onzas y 23 marcos de plata
- De Juan Núñez Gallegos para Domingo de Corcuera, 650 ps.
- P^a Hernán Sánchez Dalbo y Tomás de Arriola, 800 ps.
- P^a Diego Núñez Arroyo, 1.004 ps. 6 ton.
- P^a Juan López de Cabrera, 1.500 ps.
- P^a Martín de Eguiguren, 53 marcos de plata.
- P^a Francisco Muñoz Centeno, 100 marcos
- P^a Juan de Olano y Amuscotegui, 93 marcos de plata
- P^a Pedro Sánchez de Zaráuz, 93 marcos de plata
- P^a Juanes de Latasa, 1.100 ps.
- P^a Gabriel y Diego de Cuéllar, 92 marcos de plata.
- P^a Pedro de Mendoza, 199 marcos de plata.
- P^a Juan de Tapia de Quiroga, 102 marcos, 6 onzas de plata.
- P^a Pedro Arauz de Prado o Juan de Monsalve, 106 marcos de plata.
- P^a Miguel Jerónimo de Vera, 130 marcos de plata.
- P^a Pedro Arauz de Prado, 61 marcos, 4 onzas de plata.

- P^a Juan de Cucho, 86 marcos, 4 onzas de plata.
- P^a Gaspar Alfonso, 198 marcos de plata.
- P^a D. Diego de Villavicencio, 146 marcos, 2 onzas de plata.
- P^a Pedro de Retama, 102 marcos, 4 onzas de plata.
- P^a Pedro de Vega, 600 ps.
- P^a Juan Pabonete, 486 ps.
- P^a Santi Fantoni, 846 ps.
- P^a Hernando de Fuentes, 577 ps. en plata y reales.
- Una partida que dice 46 planchuelas con 1.100 ps. en plata para Juan de Reçaval.
- P^a Pedro de Alcocer, 500 ps.
- P^a Pedro Millán Bravo, 1.100 ps.
- P^a Juan de Ribera, vecino de Cádiz, 1.000 ps. y otra partida de 1.000 ps. en plata.
- P^a Antón de Frías, 36 marcos de plata.
- Para el canónigo Negrón, 456 ps.
- P^a Antonio López y Pedro Suárez, 586 ps.
- P^a Rafael Boquin, 337 ps.
- P^a D^a Leonor Hurtado, 156 ps.
- P^a Alonso de la Serna, 208 ps.
- P^a Pedro de Alburquerque, 309 ps.
- P^a Francisco de Torres Machuca, 140 marcos de plata.
- P^a Juan de Amuscotegui, 500 ps. en plata.
- P^a el jurado Francisco Martínez de Cea, 201 ps., 7 t. en plata y reales.
- P^a Baltasar de Ayala, 300 ps.
- Iten, se escapó de la dicha nao un cajón cubierto de jerga sin rótulo ninguno y no es de plata.

- Iten, un lío para Juan de la Hoz, cubierto con un lienzo verde.
- Iten, un cajón de almizale para Juan de Ibarra.

Las partidas que se quedaron en la nao y se perdieron fueron:

- Una partida de plata número 27 con 114 marcos de plata para Domingo de Corcuera.
- Iten, otra partida de plata número 28 con 115 marcos de plata para Domingo de Corcuera.
- Iten, una partida de reales de 299 pesos, 6 t. Para Agustín casanova, vecino de Cádiz.
- Iten, otra partida de reales para D^a Francisca de Aguión, vecina de Cádiz, de 125 ps., 1 t. en reales.
- Iten, otra partida de plata de 79 marcos, 3 onzas de plata para Pedro de Baeza o Diego Fernández de Baeza, su hijo.

La partida de plata que se cayó a la mar echándola de la nao a la chalupa: una partida de plata de 58 marcos y 7 onzas de plata para Juan Martínez de Loyola.

PROCESOS JUDICIALES

ANTE un naufragio que provocara pérdidas, las reclamaciones no se hacían esperar –tal y como hemos visto–, esto nos permite acceder a muchos detalles que de otra forma no se hubieran recogido. Generalmente este proceso era conocido como Auto entre partes, en este caso entre Domingo de Corcuera con



El Caribe, concebido por Thornton, en la segunda mitad del siglo XVII.
Servicio Cartográfico del Ejército. España.

Miguel de Alzate, Maestre, sobre que le entregó dos partidas de plata que le traía registradas en su nao *Santa María de San Vicente*, que naufragó¹⁰²:

«Miguel de Alzate, Maestre que fui de la nao nombrada *Santa María de San Vicente*, una de las de la flota de Nueva España, general Martín Pérez de Olazábal, digo que yo salí con la dicha mi nao del puerto de San Juan de Ulúa, estanca de quilla y costado y dado carena y pertrechada y fornecida de todo lo necesario, y así vine con mi registro de plata y mercaderías en conserva de la dicha flota hasta altura de 19 grados y medio poco más o menos, donde en uno de los postreros días del mes de octubre del año pasado de 92 (1.592), sobrevino una muy gran tormenta de viento norte, con tanta fuerza, que estuvo la flota en muy grande riesgo, y así se perdieron algunas naos con todo lo que

102. AGI. Contratación, 735

traían, como fue la nao de Diego Felipe de Andino y la de Francisco Pérez Granillo y otras, y con la gran tormenta y muchos golpes de mar, la dicha mi nao, aunque hasta allí había venido estanca, se abrió por la proa y hizo mucho agua, de manera que no se pudo achicar con bombas ni baldes, para salvar las vidas de acuerdo de todos fue necesario desamparar la dicha nao, que así se iba anegando a mucha prisa, y así puse muy gran cuidado y diligencia para salvar la plata de SM y particulares, y habiendo tirado algunas piezas, se allegó a mí el patache nombrado EL ESPÍRITU SANTO, Maestre Joanes de Alzate, y a toda prisa y con mucho cuidado se comenzó a hondear la plata de SM y particulares, y se hondeó toda la dicho patache, excepto una partida de plata número 27 con 114 marcos de plata para Domingo de Corcuera, y otra número 28 con 115 marcos de plata para el susodicho, y así mismo otras 3 partidas de plata y reales de diferentes personas, a quienes protesto poner demanda en forma, las cuales se perdieron en la dicha nao y no se pudieron salvar, porque estando sacando a toda prisa las dichas partidas, entró tanta agua en la nao que se hubieron de quedar perdidas las dichas partidas, porque sobrevino la noche y no pudieron entrar los marineros abajo a sacarlas porque se ahogaran por la mucho agua que había, y asimismo entonces faltó una partida de plata de 58 marcos y 7 onzas, la cual venía para Juan Nuñez de Loyola y echándola de la nao a la chalupa dio en el bordo de ella y se cayó a la mar, y habiéndose ido la dicha nao a pique, en el dicho patache en presencia de todos por ante Miguel de *Leta*? Escribano de la dicha nao, se hizo inventario de la plata salvada y se confidió (sic-comprobó) con el registro y faltaron las partidas susodichas, en lo cual yo no tuve culpa alguna, pues todo ello sucedió por caso fortuito, y si no fuera por la mucha diligencia que hice, aún as partidas salvadas no se salvaran según la gran tormenta que hubo e irse la nao anegando....»

El maestre Alzate juega con dos aspectos muy importantes, encaminados quizás a desviar la atención sobre su hipotética

falta: en primer lugar, pone especial énfasis en salvar la carga del rey, acción para la cual no duda en arriesgar su vida y la de algunos marineros. El otro punto a su favor es que abandona la nave cuando el peligro de muerte es más que inminente y para entonces ya había ondeado la mayor parte de la carga, con lo cual muy pocos particulares van a reclamar por concepto de haber perdido sus partidas, de hecho únicamente recibe la denuncia de Corcuera.

Asumiendo que en realidad planeara el hurto de las partidas de plata de Corcuera, su plan dio resultado, aunque tampoco es razonable descartar que, en este caso específico, estuviera diciendo la verdad: aquí es aplicable, a mi juicio, el beneficio de la duda razonable.

En Sevilla, 16 junio 1.593, la otra parte, Domingo de Corcuera, propietario de las partidas perdidas afirma¹⁰³:

«... que Miguel de Alzate, Maestre de la nao nombrada Santa María de San Vicente de la flota de la Nueva España, general Martínez (sic) Pérez de Olazábal, me ha puesto demanda ante v.s^a (vuestra señoría) en razón de dos partidas de plata que en la dicha su nao me venían registradas y consignadas, una de 114 marcos y otra de 115 marcos, las cuáles pretende que se le perdieron como en la dicha su demanda se contiene, y con protestación que no se ha visto, apartarme de la vía ejecutiva que me compete contra el dicho Miguel de Alzate y sus fiadores por la dichas dos partidas ni contestar la dicha demanda ni tomar en mí la defensa de esta causa ... digo que a mi derecho conviene que ... el dicho Miguel de Alzate ... declare las preguntas ... siguientes:

1.- ... declare las partidas de plata y reales que en la dicha su nao registraron en la NE, cómo las traía en la dicha su nao,

103. Contratación, 735.

si venían en orrio (sic) o en cajas o pipas, y en cuántas pipas o cajas las traía, y si las partidas que traía en cada caja o pipa venían por cuenta y razón.

- 2.- ... declare en qué día y a qué hora sucedió la tormenta con la cual dice haber desamparado la dicha su nao, y a qué día y a qué hora comenzó a alijar y a hondear las partidas de plata y reales que traía en su nao al patache de Juan de Alzate su hermano, nombrado EL ESPÍRITU SANTO y a qué hora acabó de hacer el dicho alijo y desamparo de la nao.
- 4.- Declare en qué forma hizo el dicho alijo y hondeaje y si iba pasando las partidas de cada pipa o caja de por sí y tomando razón de ellas, o si las hondeó y pasó todas juntas, y qué cuenta y razón tuvo en lo susodicho para que no se perdiese ni hurtase ninguna partida, y qué tanto tiempo tardó en hacer lo susodicho.
- 5.- Declare si el dicho alijo lo hizo por el registro y libro de sobordo de la dicha nao y si iba apuntando y señalando las partidas por el registro o libro de sobordo, y poniendo por memoria las partidas que se pasaban y hondeaban de la dicha nao al patache, y cuyas (de quién) eran y de qué cantidad para saber las que faltaban.
- 6.- Declare qué personas asistían a hacer el dicho alijo y hondeaje, y en qué parte y lugar estaba y asistía el dicho Miguel de Alzate, si en la nao o en el patache, y si sacaba él las partidas por su mano de las cajas y pipas donde las tenía y las entregaba por cuenta y razón a las personas que las llevaban al patache, declarando clara y abiertamente la orden, cuenta y razón que tuvo en lo susodicho y las personas que en ello asistieron y entendieron.
- 7.- Declare si las dos partidas mías que dice haberse perdido las halló menos antes que desamparase la nao, o si las halló menos después que pasó la plata y reales al dicho patache al

tiempo que en el dicho patache contó las dichas partidas y dice haber hecho inventario de ellas.

- 8.- Declare dónde traía en su nao las dos partidas mías que dice haberse perdido, y si venían ambas juntas o cada una de por sí en diferentes partes y lugares.
- 9.- Declare qué otras partidas le faltaron demás y allende de las dichas partidas mías ... e cuyas (de quién) eran y de qué cantidad, y si venían juntas con las mías o apartadas, diga dónde y cómo y qué partidas eran y para quién venían consignadas.
- 10.- Declare cómo sabe y le consta que las dos partidas mías se perdieron en la dicha nao y si las vio él quedarse en la dicha nao y por qué razón no las sacó y hondeó y llevó al patache.
- 11.- Declare qué cajas y ropa, mercaderías y otras cosas se salvó de la dicha su nao, y se hondeó en el patache, demás de la plata y reales que dice haberse salvado y hondeado y cuyas eran las dichas cajas, ropas y mercaderías, y si hizo inventario de todo ello.
- 12.- Declare si después que estuvo en el dicho patache y desamparó la dicha su nao, se contó en el patache todas las partidas de plata y reales que había salvado, y si hizo inventario de ello, y cuántos días y tiempo pasó después que desamparó la nao y cuándo contó las dichas partidas e hizo el inventario...»

Son doce preguntas que pretenden dejar al descubierto al Maestre, quien sin embargo responde con prontitud y en la propia ciudad de Sevilla, en la Casa de la Contratación, a 25 junio 1.593, responde:

Declaración de Miguel de Alzate:

El maestre, contesta de forma contundente las imputaciones que le son hechas, preparando cuidadosamente su testimonio, tal y como se verá a continuación¹⁰⁴:

- 1.- ... que las partidas contenidas en esta posición que traía en la dicha su nao y se registraron en la NE, venían en orrio y en cajas y en pipas, y que las que venían en las pipas son por todas 4 pipas, y en 2 cajas, y lo demás todas las dichas partidas en orrio, y que todo venía inventariado por su cuenta y razón, aunque las partidas que venían en las cajas y pipas, por haberse hondeado en San Juan de Ulúa, no podrá decir en particular las partidas que traía cada cajón y en cada pipa....
- 2.- ... que el día que sucedió la tormenta no se acuerda más que el día que sucedió (sic) a las 4 o las 5 poco más o menos, este declarante echó la chalupa con mucha mar y riesgo de su persona de la dicha nao, y se metió este declarante en persona en ella, porque ningún marinero de los de la dicha nao no se atrevían, y luego de la dicha nao se iban dando a este declarante e *nombrando* (?) en la dicha chalupa partidas del rey y de particulares, así de plata como de reales, y así este declarante con esta chalupa fue a bordo del dicho patache nombrado *Espíritu Santo*, Maestre Juan de Alzate su hermano, y luego, acabado de meter las dichas partidas, volvió este declarante en persona con la chalupa a la nao y a bordo de ella recibió más partidas, así del rey como de particulares, y las llevó asimismo al dicho patache *Espíritu Santo*; y así desde la dicha hora hasta las 10 de la noche hizo 4 viajes en la forma que tiene dicho, asistiendo en persona en la chalupa sin salir de ella. Y después como cargó la noche más, este

104. AGI. Contratación, 735.

declarante no pudo hacer más caminos, y por hacer mucha mar y la noche tan cerrada, se fue este declarante al patache, adonde estuvo aquella noche hasta la mañana. Y que este declarante, luego que amaneció, volvió a la nao con la chalupa y sacó algunas partidas de plata y reales que halló encima de cubierta de ella, y algunas se sacaron de debajo de agua por mano de marineros que se entraban a sacarlas hasta la cintura por la mucho agua que había en la dicha nao, y no dio lugar la dicha nao, porque se iba al fondo, a sacar pan ni agua ni otro bastimento alguno, y visto que la dicha nao se iba a fondo, sacadas las partidas que hallaron, fuera de las que faltaban, se fue con la chalupa al patache en donde se metieron las dichas partidas, y esto fue otro día siguiente, y luego la dicha nao se fue al fondo. Y por ocasión de no dar lugar la dicha nao, por la mucho agua que tenía dentro, de que se sacasen los dichos bastimentos, este declarante tuvo necesidad de ir a la *COSTA de CAMPECHE* a tomar bastimentos, agua y otras cosas, para sustento de la gente de mar que sacó de la nao y que el día particular que sucedió la dicha tormenta no se acuerda más de que por el inventario parecerá...

- 3.- ... no se tomó razón de las partidas que así se hondearon porque no daba lugar el tiempo para ello, y así en el dicho patache hizo el inventario ante el escribano de la dicha nao, por donde constará de las partidas que se salvaron y de las que faltaron
- 4.- ... no se pudo hacer en el patache el inventario que se hizo hasta haber venido bonanza, por la mucha gente que tenía encima de la puente y por el riesgo que corría, por causa de ser el patache pequeño....
- 5.- ... que tiene dada información ante el general Olazábal
- 6.- ... que las 2 partidas de Domingo de Corcuera las halló menos al tiempo que hizo el inventario, que fue después de haber pasado las partidas del rey y de particulares al pata-

che, y que a la sazón se halló presente Francisco Hernández, despensero de la dicha nao, el cual dijo que *quedaban en la nao entre otras partidas dos partidas grandes*, y que le parecía que aquellas debían de ser las del dicho Domingo de Corcuera...

7.- ... que no se acuerda en dónde estaban arrumadas las dichas partidas en la nao, porque venían todas revueltas.....

8.- ... que demás de las dos partidas que faltaron de D. De Corcuera, le *faltaron otras 4 de diferentes personas*, de que tiene dada información cuyas eran y de qué cantidad y para quién venían consignadas, que la parte que las registró era un Hernando de Fuentes, vecino de Cádiz, que venía en la dicha nao...

9.- ...

10.- ... que del inventario constará las partidas que se salvaron y las que faltaron, que

11.- ropa y mercaderías no se salvó..... que no tiene memoria del día que sucedió la tormenta, pero que constará por el inventario.....

De tal forma y viendo el inventario se sabe que quedaron en la nao las siguientes partidas:

- Una partida de plata nº 27, con 114 marcos para Domingo de Corcuera.
- Otra nº 28 con 115 marcos de plata para el susodicho
- Otra partida de reales de 299 pesos y 6 tomines, para Agustín de Casanova, vecino de Cádiz.
- Otra de 125 pesos y 1 tomín en reales para D^a Francisca de Aguión, vecina de Cádiz.
- Otra de 79 marcos y 3 onzas de plata para Pedro de Baeza o Pedro Fernández de Baeza, su hijo.

- Otra partida de plata de 58 marcos y 7 onzas para Juan Núñez de Loyola, la cual echándola de la nao a la chalupa dio en el bordo de la chalupa y cayó a la mar.

De todo lo cual queda constancia por este documento firmado:

«En la mar, en 30 de octubre de 1.592, en el patache *Espíritu Santo*, maestre. Juan de Alzate, en altura de 19^º? poco más o menos, se hizo inventario ante mí, Miguel de Leturia, escribano de la nao ... de las partidas de plata y reales del rey y particulares que se salvaron en este día de la nao *Santa María de San Vicente*, maestre Miguel de Alzate, que se *perdió* con naufragio viniendo de las provincias de NE en conserva de la flota general Martín Pérez de Olazábal...

REFLEXIONES FINALES

TODOS los testigos presentados por el maestre Miguel de Alzate declaran lo mismo, excepto el primer testigo de la sección inicial de interrogatorios, que habla de robo.

Se puede deducir de las declaraciones, si las tomamos como ciertas, que:

- La tormenta ocurrió a los 9 días de salir de San Juan de Ulúa (Veracruz)



Galeón con todas las velas desplegadas.
Thoédore de Bry.

- La nao iba descolgada de la flota, pues sólo acude a socorrerla, avisada por los cañonazos, el patache Espíritu Santo, cuyo Maestre es Juan de Alzate, hermano de Miguel de Alzate.
- La tormenta empieza por la mañana, la nao se abre, al parecer bruscamente, por la proa, haciéndose una vía de agua imposible de contener ni reparar.
- Según declaración de todos los testigos, pensamos que inducidos por el maestre Alzate, en ese momento están en altura de «19 grados y medio poco más o menos» (algunos dicen 19º) sin dar más puntos de referencia que «antes de llegar a La Habana». Si lo primero es impreciso, lo segundo aún lo es más.
- Solo ayuda a aproximar un poco el lugar del naufragio el hecho de que, una vez trasladados al patache, al cabo de no sabemos cuántos días (1, 2, 3?) van a la costa de Campeche a buscar agua y comida, pues no hay suficiente para todos en el patache.
- Toda la carga de plata se salva, excepto unas partidas. Está la relación completa de lo salvado y de lo que se hundió.
- La altura de 19 grados y medio no puede tomarse como dato fiable ni determinante, pues las mediciones en aquella época no son exactas y, sin un punto de referencia terrestre, sería difícil localizar hoy el lugar, aunque la noticia de su hundimiento parcial esté referenciada a La Habana.

LISTADO DE NAUFRAGIOS REPORTADOS EN AGUAS DE CUBA. SIGLO XVI

LAS referencias listadas a continuación, constituyen la punta de una compleja, enmarañada y gruesa madeja.

La experiencia me ha demostrado que para certificar la pérdida de un bajel, hace falta algo más que una noticia aislada, aunque provenga de fuentes primarias, tal cual se demuestra con la flota de Tierra Firme del año 1556 y que da comienzo a este libro.

Sin embargo, constituyen un punto de partida. Aunque parezca una perogrullada, estos no pueden ser los únicos naufragios que ocurrieron en Cuba durante el siglo XVI. He compilado aquellas noticias sobre las cuales he podido profundizar de forma mínima y tampoco es mi interés demostrar la potencialidad del patrimonio sumergido cubano a partir de una interminable lista de pecios.

Como se verá, muchos barcos aparecen sin sus nombres, pues de esta forma se mencionan en los documentos. Una investigación más exhaustiva de seguro los identificará oportunamente. Valga este resumen como hilo conductor, como referencia general a una problemática que desborda todo intento

de generalización y carácter escueto, considérese sólo la antecala del punto de partida.

1. Año: 1521

Nombre del barco: San Antón.

Zona del naufragio: Noroeste de La Habana.

Fuentes: AGI. Contratación, 2898.

2. Año: 1529

Nombre del barco: Santa Cruz.

Zona del naufragio: Cuba.

Fuentes: APN: Oficio V, libro II. Escribano Francisco Castellanos
AGI. Santo Domingo, 118.

3. Año 1529

Nombre del barco: Nao de nombre desconocido.

Zona del naufragio: Puerto de La Habana o de Santiago de
Cuba.

Fuentes: AGI. Santo Domingo, 1121, L.1, F.45r.

4. Año: 1530

Nombre del barco: San Bartolomé.

Zona del naufragio: Matanzas.

Fuentes: APN: Oficio V, Libro II. Escribano Francisco Castellanos.

5. Año: 1531

Nombre del barco: Carabela Sancti Spiritus, maestre Francisco
Martín.

Zona de naufragio: Costas de Cuba.

Fuentes: AGI. Indiferente Gral., 1961 L.2, F.39v-40v.

6. Año 1537.

Nombre del barco: Bompere.

Zona del naufragio: Puerto de La Habana.

Fuentes: Santo Domingo, Le.118, Ramo IV.

7. Año: 1537

Nombre del barco: Santa Catalina.

Zona del naufragio: La Habana.

Fuentes: AGI. Indiferente General 1801; Maestre Francisco López.

8. Año: 1540

Nombre del barco: Nao de Joan Rosero.

Zona del naufragio: Santiago de Cuba.

Fuentes: AGI. Contratación, 5103; Maestre Joan Matío.

9. Año: 1544

Nombre del barco: Santa María de la Isla .

Zona del naufragio: La Habana.

Fuentes: AGI. Contratación, 2898.

Maestre Vicente Martín.

10. Año 1550

Nombre del barco: Nao, sin identificar.

Zona del naufragio: La Habana.

Fuentes: AGI. Santo Domingo, Leg. 124 Ramo 1 No. 32.

11. Año: 1550

Nombre del barco: San Juan Bermeo.

Zona del naufragio: La Habana.

Fuentes: AGI. Santo Domingo, 124.

12. Año: 1551

Nombre del barco: Los Tres Reyes Magos.

Zona del naufragio: La Habana.

Fuentes: APN: Oficio XV, libro II. Escribano Alonso de Cazalla.

13. Año: 1552

Nombre del barco: San Andrés.

Zona del naufragio: La Habana.

Fuentes: AGI: Contratación 2898; Maestre Vicente Hernández.

14. Año: 1552

Nombre del barco: Santa Maria de Finisterra.

Zona del naufragio: La Habana.

Fuentes: AGI. Indiferente General, 1802.; Maestre Juan Rodríguez Zarco.

15. Año: 1556

Nombre del barco: Santa María de Villacelan.

Zona del naufragio: Matanzas.

Fuentes: AGI, Contratación, 2898.

16. Año: 1558

Nombre del barco: Navío de D. Domingo González.

Zona del naufragio: Cerca del puerto de La Habana.

Fuentes: AGI. Audiencia de Santo Domingo, Leg. 118 Ramo IV s/n.

17. Año: 1563

Nombre del barco: San Salvador, San Juan Bautista, Nuestra Señora de la Consolación, Nuestra Señora de la Concepción.

Zona del naufragio: Los Jardines.

Fuentes: AGI. Contratación, 2898, 2925, 5104; Indiferente General 2002, 2003, 2004.

México 19, 92; Santo Domingo 115; Santo Domingo 127.

18. Año 1565

Nombre del barco: Un buque perteneciente a Pedro Menéndez de Avilés.

Zona del naufragio: Cerca de Matanzas.

Fuentes: Santo Domingo 115.

19. Año 1565

Nombre del barco: Desconocido. Provenía de Santo Domingo.

Zona del naufragio: Junto a Santiago de Cuba.

Fuentes: Santo Domingo 115.

20. Año: 1571

Nombre del barco: Navío de aviso.

Zona del naufragio: La Habana.

Fuentes: AGI. Contratación, 5105

21. Año: 1571

Nombre del barco: Desconocido.

Zona del naufragio: Los Órganos. Pinar del Río La Habana.

Fuentes: AGI. Santo Domingo, 124.

22. Año 1572

Nombre del Barco: Nao de Pedro Buriezo.

Zona del Naufragio: Costas de Cuba.

Fuentes: AGI. Contratación, 2147.

23. Año: 1572

Nombre del barco: Galeón de Pedro Menéndez.

Zona del naufragio: Los Órganos.

Fuentes: AGI. Santo Domingo, 124; Contratación, 2147.

24. Año: 1576

Nombre del barco: Jesús María.

Zona del naufragio: Puerto Escondido.

Fuentes: AGI. Escribanía, 1067-A, 1067-B; Ind. Gen. 2661.

25. Año: 1577

Nombre del barco: Una carabela.

Zona del naufragio: Santiago de Cuba.

Fuentes: AGI. Santo Domingo, 125.

26. Año: 1577

Nombre del barco: Desconocido. Perteneciente a la Flota de Miguel de Eraso.

Zona del naufragio: Cerca de Bayamo.

Fuentes: AGI. Santo Domingo, 125:

27. Año: 1578

Nombre del barco: Navío inglés.

Zona del naufragio: Cabo San Antón.

Fuentes: AGI. Guatemala 39. Navío pirata inglés.

28. Año 1579.

Nombre del barco: Varios buques.

Zona del naufragio: Costas de La Habana.

Fuentes: Santo Domingo, 125.

29. Año: 1581

Nombre del barco: La Concesión.

Zona del naufragio: Zona de La Habana.

Fuentes: AGI. Contaduría, 1088. Piloto Álvaro Gómez.

30. Año: 1583

Nombre del barco: Una galeaza.

Zona del naufragio: Cuba.

Fuentes: AGI. Santo Domingo, 125.

31. Año: 1584

Nombre del barco: Dos navíos.

Zona del naufragio: Cuba.

Fuentes: AGI. Contratación, 5107.

32. Año: 1586

Nombre del barco: Una nao.

Zona del naufragio: Cabo de San Antón.

Fuentes: AGI. México. 351.

33. Año: 1588

Nombre del barco: Santa Ana.

Zona del naufragio: Los Órganos.

Fuentes: AGI. Contaduría, 1089.

34. Año: 1590

Nombre del barco: Nao de Manso.

Zona del naufragio: Los Órganos.

Fuentes: AGI. Contratación 5109, 5187.

35. Año: 1590

Nombre del barco: Filibote sin identificar.

Zona del naufragio: Cerca de Cayo Romano.

Fuentes: AGI. Santo Domingo, 99, R. V, N. 218.

36. Año: 1590

Nombre del barco: Nuestra Señora del Rosario.

Zona del naufragio: Los Órganos.

Fuentes: AGI. Santo Domingo, 127.

37. Año: 1590

Nombre del barco: Nuestra Señora de la Victoria.

Zona del naufragio: Cerca de Río Puercos.

Fuentes: AGI. Santo Domingo, 127.

38. Año 1591

Nombre del barco: Dos buques.

Zona del naufragio: Cabo Corrientes. Pinar del Río.

Fuentes: Santo Domingo, 127.

39. Año: 1593

Nombre del barco: Santa María de San Vicente, Nuestra Señora del Rosario, Varias galeras.

Zona del naufragio: La Habana.

Fuentes: AGI. Contratación 2899; Santo Domingo 118, 127.

40. Año: 1593

Nombre del barco: San Martín.

Zona del naufragio: Mariel.

Fuentes: AGI. Contaduría, 1089.

41. Año 1594

Nombre del barco: Galera Brava.

Zona del naufragio: Puerto de La Habana. Hubo más hundimientos por causa de un huracán.

Fuentes: Santo Domingo, 127.

42. Año: 1596

Nombre del barco: San Juan.

Zona del naufragio: La Habana.

Fuentes: AGI. Ind.Gen., 1111.

43. Año: 1596

Nombre del barco: Santa María la Mayor.

Zona del naufragio: Los Órganos.

Fuentes: AGI. Ind.Gen., 1110, 1111, 2007.

44. Año: 1596

Nombre del barco: Urca de nombre desconocido.

Zona del naufragio: La Habana.

Fuentes: Audiencia de Santo Domingo, Leg. 129 Ramo 1 s/n.

45. Año 1596

Nombre del barco: Una zabra.

Zona del naufragio: Los Órganos.

Fuentes: Santo Domingo, 129.

46. Año 1595-96

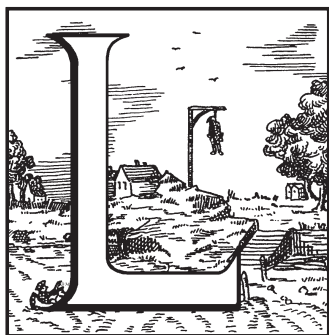
Nombre del barco: Una Urca.

Zona del naufragio: La Habana.

Fuentes: Audiencia de Santo Domingo, Leg. 129 Ramo 1 s/n.

NAUFRAGIOS EN EL SIGLO XVII

CONTEXTO HISTÓRICO GENERAL



os albores del siglo XVII comienzan con determinado sosiego en el plano político europeo. El tratado de la Haya, firmado en 1596 dejó en solitario a España frente a la agresividad de Holanda, Inglaterra y Francia. Con todo, en 1598, dos acérrimos adversarios como España y Francia firman un tratado de

paz en Vervins; y en ese mismo año muere Felipe II, sucediéndole en el trono Felipe III.

La muerte no perdona ni a los monarcas y a Felipe II le sigue en el infausto pero seguro camino, Isabel de Inglaterra, dando paso a Jacobo I, rey de Escocia, quien comienza su reinado con un talante pacifista similar al de su homólogo hispano, lo cual, propicia el que ambas coronas firmaran la Paz en Londres, en agosto de 1604:

El primer acápite de este tratado de paz dice, entre otras cosas:



Conferencia de Somerset House, en agosto de 1604, donde quedó firmada la Paz. Juan Pantoja de la Cruz. 1604. *Museo Marítimo Nacional. Londres.*

«... fue concluido, establecido y acordado, que de hoy en adelante haya una buena, sincera, verdadera, firme y perfecta amistad, confederación y paz que dure para siempre...»¹

Utopía, ciertamente, que no resistirá el paso del tiempo ni la ambición de los hombres.

En 1598, Felipe II vedó el paso de los holandeses a los espacios portugueses, constriéndoles a buscar la sal americana. La primera flota salinera zarpó hacia el Caribe en 1599, encontrando un buen yacimiento en Araya (Venezuela). Al año

1. Díaz-Plaja, Fernando. *Historia de España en sus documentos. Siglo XVII*. Editorial Cátedra, Madrid, 1987. p. 21.

siguiente partieron hacia allí unos 100 cargueros. La sal de Araya era de mejor calidad que la peninsular, pues era sal gema y brindaba, además, el atractivo de poder cargarla gratuitamente, sin pagar derechos, y de aprovechar el viaje para hacer algún contrabando en la región de Cumaná y en la isla Margarita.

Los españoles expulsaron a los holandeses y fortificaron Araya, levantando el castillo de Santiago del Arroyo, de la mano del genial ingeniero Juan Bautista Antonelli. La salina se convirtió en frente de guerra hasta 1623, cuando los holandeses la abandonaron y se dedicaron a localizar otras. Hallaron algunas en Brasil, pero de una calidad inferior, y otras mejores en la Tortuga.

Prosiguió España en guerra contra Holanda y pese a éxitos parciales como la toma de Ostende por parte de Spínola, pronto fue evidente que no existían muchas posibilidades de solventar favorablemente el conflicto, con lo cual, comienza a pensarse en la paz.

Por otra parte, los corsarios ingleses mantienen su nivel de agresividad, con recrudecimientos puntuales, tal y como se desprende del informe remitido por el gobernador de Cartagena, Pedro de Acuña fechado el 26 de julio de 1601, sobre el saqueo que sufrió Portobelo a manos de corsarios de esa nacionalidad².

La relativa tranquilidad es rota nuevamente en el año 1604, esta vez por el francés Gilberto Girón, quien desembarca por la zona de Bayamo en Cuba. Girón se encuentra en julio de este año con el Obispo de Santiago de Cuba, Juan de las Cabezas y Altamirano, que estaba acompañado de familiares y otro clérigo, a los cuales el bandido captura.

2. AGI. Panamá, 1, N.156.

Después de estar secuestrado por casi tres meses, una tropa española con ayuda de los vecinos de la zona, logran rescatar al sacerdote Juan de las Cabezas. El responsable de la fechoría fue capturado y ejecutado posteriormente.

La escalada continúa. Una carta de Melchor Ochoa de Villanueva, tesorero y Pedro del Castillo Becerra, contador, oficiales reales en Guatemala, firmada el 18 de abril de 1605, da cuenta de que no puede enviar los caudales que tiene a buen recaudo en puerto, dada la existencia de peligro inminente y veraz, ante la presencia de piratas franceses, ingleses y flamencos en la costa.³ Debían estar como aves de rapiña, esperando sus presas.

En el mes de abril de 1609 se firmó la tregua de los Doce Años, por la cual:

«... España y los Países Bajos acordaron suspender sus hostilidades, por mar y por tierra, durante doce años.»⁴

Esta noticia fue acogida con beneplácito y alivio, sobre todo teniendo en cuenta el caríz de las intenciones holandesas, toda vez que en 1606 fomentaron una poderosísima flota, compuesta por 80 barcos con una tripulación de hombres de mar y guerra que sobrepasaba las seis mil almas.

El que se detuviera la guerra de manera oficial, no implicaba su cese en la realidad: las hostilidades en el mar prosiguieron, de forma encubierta, en el Atlántico, y en especial en la zona del Caribe.

3. AGI. Guatemala, 45, N.98.

4. Guerra R. J.M. Pérez; J.J. Remos y E. S. Santovenia. *Historia de la nación Cubana*. Editorial Historia de la Nación Cubana, La Habana, 1952, p. 184.

Para entonces, el gran proyecto defensivo de las principales ciudades americanas no estaba concluido, aunque bastante adelantado en La Habana, Cartagena y Veracruz. Las defensas no eran suficientes ante el poderío enemigo. Por otra parte, esto provocaba que el comercio de contrabando se realizara en infinidad de puntos costeros desprotegidos, que eran la mayoría. Cualquier ensenada o pequeña cala, servía para alijar cargas e introducir las tierra adentro mercancías diversas.

Esto afectaba los intereses reales, resquebrajaba la autoridad, afectando de forma directa sus arcas y posibilidades de control.

En el ámbito naval era donde con más vehemencia se acusaban las limitaciones de España, resultado de lo cual era preciso renovar esfuerzos, manteniendo un nivel de operatividad y seguridad acorde a la importancia del tráfico mercantil.

Se pudiera pensar que, gracias a los tratados de Paz firmados en la primera década del siglo, las cosas estarían tranquilas en el Caribe, pero no era cierto. La actividad beligerante concebida y ejecutada por las potencias rivales disminuiría hasta casi desaparecer, pero el comercio ilícito aumentaba de forma dramática. En el año 1606 una escuadra bien armada bajo las órdenes del General Luis Fajardo, patrullaba las costas de La Española.

El avezado jefe militar le ordena al Almirante Juan Álvarez de Avilés que navegue en dirección al puerto de Manzanillo en la costa sur oriental de la isla de Cuba, con el objetivo de combatir la actividad de los corsarios criollos, ingleses y franceses que pululaban en la zona.

Se produjeron varias escaramuzas y combates, contra los franceses⁵, pero el escuadrón de Avilés fue conducido con ale-

5. AGI. Indiferente General, 1122. La nave del almirante francés fue embestida por la de Martín de Vallecilla, en mortal abrazo, pues ambas se fueron al fondo. El marino español se salvó milagrosamente.

vosía sobre los Jardines, en su afán de perseguir a los corsarios y parte de sus barcos encallaron en los desconocidos y peligrosos bajos de esta cayería al sur de Cuba. Afirma Irene Wri⁶ que el piloto de nacionalidad portuguesa fue el que urdió este naufragio, cometién⁶ un acto más de piratería.

Para la segunda década del siglo XVII, Holanda se afianza en el sur, Francia cede en empuje y los ingleses profundizan sus incursiones en las costas de Norteamérica.

Los británicos comienzan una serie de viajes de exploración y fundación de colonias en la zona de Virginia. Nombres como los de Walter Raleigh, Samuel Argall, Tomas Gate y Tomas Dale van a estar directamente relacionados con la creación puntual de asentamientos, que permitirán la expansión futura, así como la disputa de esos territorios a España. El ambiente se caldeaba a ojos vistas.

En el año 1618 Diego Palomeque y Acuña, gobernador y capitán general de la isla de Trinidad y Guayana murió en Santo Tomé victima de un ataque de corsarios ingleses⁷, síntoma inequívoco de que la actividad corsaria se mantenía incólume.

Para 1618 ya había sido coronado rey de Bohemia el archiduque Fernando y tuvo lugar la conocida Defenestración de Praga. Esto catalizó una serie de sucesos que darían lugar a la Guerra de los Treinta Años, interviniendo indistintamente, de un bando los defensores del ideal protestante: Inglaterra, Dinamarca, Francia y Suecia y por otra parte España y Portugal⁸.

6. Wri⁶. I. *Historia documentada de San Cristóbal de La Habana en la primera mitad del siglo XVII*. Imprenta El Siglo XX, La Habana, 1930: 8.

7. AGI. Contratación, 534, N.1.

8. Parker, Geofrey. *Europa en Crisis, 1598/1648*. Ediciones Siglo XXI, 1986.

Mientras sucedía esto en el ámbito macro político, los corsarios y contrabandistas se enriquecían de forma indetenible, amparados por la tolerancia de las autoridades, las cuales emprendieron en estas dos décadas numerosas redadas en función de acabar con esta actividad, pero era evidente la tremenda diferencia entre lo ordenado por la corte, lo pensado y lo actuado.

Para entonces, aparte de los metales nobles y piedras preciosas, mercancías como los cueros, azúcar, esclavos, cacao, añil, jengibre, porcelanas, sedas, hasta completar una lista amplísima, motivaban la codicia de corsarios y piratas que advertían la ampliación del abanico mercantil y por lo tanto sus posibilidades.

Por otra parte, en 1619, la corona advierte la necesidad de tomar providencias para evitar o minimizar el impacto de los corsarios holandeses (en paz con España) lo cual se desprende de la Real Cédula emitida a Juan de Haro, gobernador y capitán general de Cumaná, informando de la próxima llegada de una armada holandesa a La Habana. En tal sentido, se le advierte acerca de la posibilidad de una acción enemiga sobre Cumaná⁹.

En el propio año las autoridades de la ciudad de Cartagena le escriben al Rey requiriendo se empleen dos galeras al menos, para la guarda de aquellas costas, ante las constantes presiones que allí sufren, tanto en la propia ciudad como en el comercio de sabotaje por la zona¹⁰.

El ataque más importante de estas dos décadas a una ciudad, fue el vivido en Cartagena de Indias, cuando en 1620 una

9. AGI. Santo Domingo, 869, L.7, F.67V-68R.

10. AGI. Patronato, 270, N.1, R.27.

escuadrilla de piratas ingleses y franceses intentó tomar por asalto la ciudad, pero mordieron el polvo de la derrota bajo las huestes capitaneadas por el gobernador García Girón de Loyaza.

Mientras tanto, en Europa, la formulación de un cuerpo con apariencia comercial capaz de enfrentarse al fuerte sistema español, se debe a la perseverancia del mercader holandés Usselinx. Primero en 1616 y en 1617 manifiesta sus ideas a las más importantes autoridades y comerciantes que lo escuchan y deliberan sobre sus propuestas¹¹.

La vida habría de jugarle una mala pasada, la codicia de los hombres y el temor ante el talento y el poder hicieron que fuera ignorado cuando el 3 de junio de 1621 quedara constituida oficialmente la Compañía de las Indias Occidentales, de la cual se diría:

«Entre todas las virtudes milagrosas que el Estado de estas Provincias Unidas ha practicado en nuestra época en lo tocante al mantenimiento de la verdadera religión y la protección de nuestra libertad, dirigidas contra el Rey de España, considero muy notables las realizaciones de la constituida Compañía de la India occidental, y además, porque esta compañía, con poco poder y solo una pequeña carga para el Estado, con dinero reunido por un pequeño número de súbditos de este Estado, se ha desempeñado tan bien que todo el mundo ha quedado admirado mientras la altanería de España ha tenido que ceder.»¹²

Como veremos en capítulos siguientes, no siempre será así.

11. Goslinga, C. *Op. cit.*, p. 76.

12. Goslinga C. *Op. cit.*, p. 87.

LA ESCALADA HOLANDESA. 1621-1648

RESULTA impresionante la beligerancia de los holandeses contra las posesiones españolas en América. A partir del año 1621 y casi todos los años, prácticamente sin descanso, se formarán expediciones encaminadas a tomar ciudades y flotas. Veamos una secuencia resumida de este acontecer.

El 31 de marzo del propio año 1621 muere Felipe III, lo cual precipita el rompimiento de las hostilidades hispano holandesas. Le sucede en el trono su hijo adolescente que reinará como Felipe IV, bajo el férreo control del Conde Duque de Olivares, su alter ego.

El asedio, encarnizado particularmente en el Caribe, comenzará, en líneas generales, en el propio año de 1621, aspecto que se agrava tras la fundación de la Compañía de las Indias Occidentales¹³.

Con la bandera de guerra ondeando en los palos de sus buques, los holandeses intentarán recuperar el control sobre las salinas de Araya, aspecto este que tocamos sucintamente en el acápite anterior.

De igual forma La Habana estará en el punto de mira neerlandés durante muchos años, con lo cual, el rey se apresura a tomar las medidas necesarias que permitieran poner a buen recaudo los dominios caribeños. El 24 de noviembre de 1622 le previene a Francisco Venegas, gobernador de La Habana y capitán general de Cuba, de la posible llegada de una armada holandesa, ordenándole dar aviso a los gobernadores de Cumaná, Isla Margarita y Jamaica¹⁴.

13. Goslinga Cornelis. *Los holandeses en el Caribe*. Ediciones Casa de las Américas, La Habana, 1983.

14. AGI. Santo Domingo, 869, L.7, F.194R-195R.

Al igual que con algunos puertos del Caribe español, el hostigamiento sobre Araya no se hará esperar. El 20 de mayo de 1623, se emite una Real Cédula a Juan de Triviño Guillamas, gobernador y capitán general de Venezuela, advirtiéndole de la próxima llegada de una armada holandesa a las salinas de punta de Araya, y recordándole su obligación de ayudar a la defensa de Cumaná¹⁵.

Unos meses después, la preocupación real se evidencia en otra Cédula emitida el 16 de agosto de 1623 a Diego de Arroyo Daza, gobernador y capitán general de Cumaná, mandándole examinar el estado de las salinas de punta de Araya. Este oficial será elegido por Fadrique de Toledo, capitán general de la Armada del Mar Océano¹⁶.

A poco más de un año de iniciada la nueva contienda, hacia noviembre de 1622 hubo un combate en Araya como resultado de la negativa de las autoridades, negando el solicitado aprovisionamiento de la preciada sal¹⁷.

Lo mismo sucedería en 1623, cuando una fuerza colosal, compuesta por 41 buques de portes diversos, hostigó las posiciones defensivas ibéricas, que supieron mantener inexpugnable el reducto.

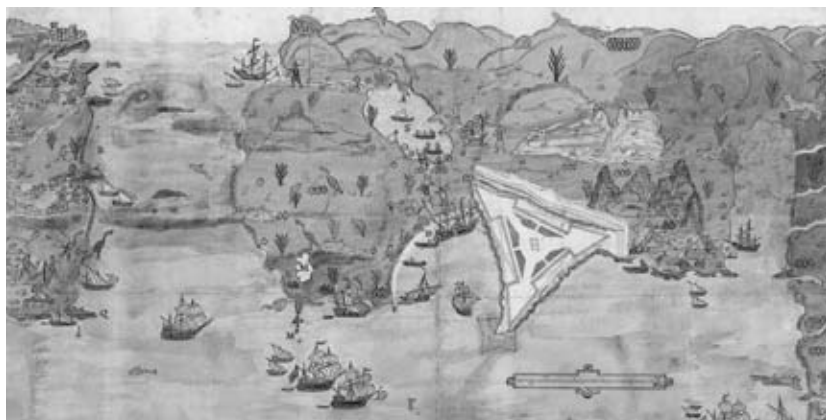
El 26 de mayo de 1623 se emite Real Cédula a Francisco Venegas, gobernador de La Habana y capitán general de Cuba, en la cual se le previene sobre la inminente presencia de buques enemigos holandeses, que tenían la expedita intención de atacar el puerto de Matanzas, aspecto este que mantuvieron en proyecto durante varios años, si bien no lo concretaron¹⁸.

15. AGI. Santo Domingo, 869, L.7, F.200R-201R.

16. AGI. Santo Domingo, 869, L.7, F.185V-186V.

17. Lucena Salmoral, M. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Editorial Fundación MAPFRE, Madrid, 1952: 52 y ss.

18. AGI. Santo Domingo, 869, L.7, F.203V-205R.



La salina de Punta Araya fue fortificada concienzudamente, siguiendo el proyecto de Antonelli. *Archivo General de Indias*.

Por otra parte, en el año 1624, después de proveerse de lo necesario en el puerto de Cabañas, otra flota holandesa compuesta por veinte navíos se apostaba frente a la fortaleza del Morro de La Habana por espacio de más de un mes, poniendo a la ciudad en estado de sitio. Para San Cristóbal sería esta una condición que ya no perderá en los próximos decenios¹⁹.

Los holandeses continuarán en su empeño, sin dar ni pedir tregua. Toman Bahía en el propio año 1624, pero son desalojados meses después por la armada al frente de la cual se encontraba el infatigable y capacitado Don Fadrique de Toledo²⁰, quien todavía tenía reciente el recuerdo de su victoria contra 31

19. Guerra R. J.M. Pérez; J.J. Remos y E. S. Santovenia. *Op. cit.*, T.I. p. 187.

20. Archivo Histórico Nacional. Diversos-Colecciones,26,N.43. «Relación del svcesso del armada, y exercito que fve al socorro del Brasil, desde que entró en la Bahia de Todos Santos, hasta que entró en la ciudad del Salvador, que posseian los rebeldes de Olanda: sacada de vna carta que el señor don Fadrique de Toledo escriuio a su Magestad.»

navíos de holandeses, en el Estrecho de Gibraltar, en el mes de agosto de 1621²¹.

Luego de este enfrentamiento en Bahía, una parte de la armada holandesa, compuesta por más de veinte urcas y navíos, tripulada por alrededor de 1.500 hombres bajo el mando de Boudewijn Hendricksz, (los españoles le llamaban Balduino Henrico, mucho más fácil de pronunciar en la lengua de Cervantes) pone proa al Caribe.

Transcurren los últimos meses de 1625, en septiembre, y el escuadrón neerlandés ataca San Juan, Puerto Rico, con el claro objetivo de basificarse allí, estableciendo un punto de control sobre el camino de las Flotas y una base desde la cual atacar Cuba²².

Pese a que logran hacerse con el control de la ciudad, Juan de Haro, el recién nombrado gobernador²³, se mantiene combatiendo desde la fortaleza del Morro hasta que los holandeses se retiran, no sin antes incendiar parcialmente la ciudad y saquearla, sin respetar absolutamente nada.

Una parte de la necesaria ayuda para reconstruir llegará a través de una Real Cédula emitida el 25 de junio de 1626, al gobernador de La Habana y capitán general de Cuba, informándole de que recibirá de Juan de Haro, gobernador de Puerto Rico, el socorro que anteriormente le había enviado²⁴.

Balduino se mantiene en su empeño, y luego de obtener varias presas y algunas escaramuzas, sale del puerto de Caba-

21. Archivo Histórico Nacional. (España). Sección Nobleza. Osuna, CT.423, D.38.

22. Hostos, Adolfo de. *Ciudad Murada*. Editorial Lex. La Habana, 1948 p. 54.

23. AGI. Contratación, 5788, L.2, F.302V-305.

24. AGI. Santo Domingo, 870, L.8, F.34R-34V.

ñas con el objetivo de patrullar las aguas frente a la bahía de La Habana, esperando la llegada de las Flotas.

El destino le impuso al general holandés un final *sui generis*: murió frente a la ciudad que estaba asolando, y la flota que mandaba,

ante este trágico suceso, desistió de su empeño, partiendo en los primeros días del mes de julio de 1626²⁵.

La tensión aparentemente, no podía subir más en intensidad. En 1627 Don Álvaro de la Cerda traía bajo su custodia las naos de Honduras, repletas de sus valiosas mercancías. Para entonces, un pequeño escuadrón bajo el mando de Hendrik Jacobzoon Lucifer (apellido que da grima) patrullaba las aguas del norte caribeño en busca de presas.

Se entabló el combate. Don Álvaro de la Cerda tenía perfectamente claro que su objetivo era conducir a salvo los barcos bajo su égida, con lo cual desarrolló las operaciones concordantemente con este fin. Mientras los más potentes buques se oponían a la fuerza enemiga, el resto de la flota ganaba la seguridad de la rada habanera.



España no podía permitirse el lujo de que los holandeses se mantuvieran en Puerto Rico y ordena su recuperación a toda costa, acción representada en este cuadro atesorado en el Museo del Prado, Madrid.

25. García del Pino, C. *El corso en Cuba*. Siglo XVII. Editorial Ciencias Sociales. La Habana, 2.001. p. 83-84.

Cara pagó su maniobra, pues la nao almiranta fue apresada mientras que la capitana pudo recalar en Cojimar, herida de muerte²⁶, pero la corajuda defensa hecha por sus tripulantes, unida a refuerzos llegados por tierra bajo las ordenes del Gobernador Cabrera, impidieron que el enemigo se apoderara del buque. Los combates fueron encarnizados y baste decir, que Lucifer, como antes su coterráneo Balduino, murió en el intento.

Hasta este punto y comparado con lo que estaba por suceder, la actividad corsaria holandesa, sin menospreciar a Francia e Inglaterra, no había logrado un resultado acorde con su proyección y pujanza.

Creo que resulta indiscutible que uno de los mayores desastres ocurrido a una Flota española fue el que le infringió Piet Heyn a la Flota de Nueva España bajo el mando del General Benavides Bazán. Aunque fue un evento importante, sólo lo mencionaremos sucintamente, toda vez que es una historia archiconocida.

El entonces Gobernador de Cuba, Lorenzo de Cabrera, una vez informado de la presencia de las velas hostiles, envía diligentemente un buque de aviso a fin de prevenir al General español. Pero los holandeses, que habían doblado por el Cabo de San Antonio en el mes de agosto y se mantenían con la esperanza de capturar a los codiciados barcos, interceptan el aviso teniendo la certeza de que los buques de la Flota de Nueva España todavía no habían alcanzado la resguardada bahía habanera.

La suerte estaba echada. A principios de septiembre los barcos bajo el mando de Benavides Bazán se pusieron a la vista de

26. AGI. Contratación, 2900, Libro 1.

la escuadra holandesa. La persecución comenzaba sin tregua. Varios buques fueron acorralados y tirados sobre las escolleras, al este de La Habana, como el caso de la Almiranta de Honduras «Santiago», atacada e incendiada junto al río Cojimar²⁷.

El resto de la Flota fue perseguida hasta el fatídico puerto de Matanzas y allí reducida sin presentar combate. Los holandeses se apoderaron de un valioso cargamento compuesto por miles de libras de plata, colorantes cueros, entre otras mercaderías²⁸.

Era este el mayor despojo perpetrado contra una Flota española en los mares americanos. El Rey nunca le perdonó a Benavides su cobardía y consideró que era un ejemplo nefasto para los militares españoles. Jamás quiso escuchar hablar de clemencia y el marino fue ejecutado en Sevilla como un vil traidor. Tal era el enojo de Felipe IV que propuso que las cabezas de Benavides y de Juan de Leoz se llevaran a Matanzas y allí le sirvieran de escarmiento a todos los oficiales y marineros de sus flotas²⁹:

«El 18 de mayo de 1634, Benavides, vestido de negro, con la cruz de Santiago en la mano y sentado en una mula cubierta

27. AGI. Contratación 2900, Libro 1.

28. Piet Hey logró apoderarse de la flota de la plata en 1628, frente a la bahía de Matanzas. El corso produjo excelentes dividendos. La Compañía holandesa obtuvo las dos terceras partes de sus beneficios del corso, y sólo una tercera parte del comercio, contrabando y transporte de sal. Entre 1622 y 1636, sus 800 barcos de guerra y 67.000 marinos capturaron 547 embarcaciones enemigas, cuyo costo se evalúa en 6.710.000 florines. Los cargamentos apresados a tales naves fueron vendidos en Holanda por unos 30.000.000 florines.

29. AGI. Indiferente General, 1870.

también de negro, recorrió la última milla hacia el cadalso. Paso a lo largo de las calles más importantes de Sevilla, donde la población vio humillado al una vez arrogante general cuando lo llevaban a la Plaza de San Francisco. Lo acompañaban 250 monjes con cirios encendidos (...)

En la Plaza, Benavides fue conducido a la silla en medio del patíbulo, acompañado de algunos oficiales y sacerdotes. El General se arrodilló al lado de la silla, recibió la absolución y se sentó sosteniendo en la mano la cruz que le había otorgado el obispo de Santiago. Luego pidió al verdugo que cumpliera su deber. El ejecutor ató a la silla los brazos, las piernas y el cuerpo del general y le vendó los ojos. Luego, como era costumbre, le hundi3 tres veces el puñal en la garganta.»³⁰



Combate entre españoles y holandeses, año 1630.
Museo Marítimo Nacional. Londres.

30. Goslinga, 1983: 176.

Nuevos barcos serán fletados por la reforzada Compañía de las Indias occidentales, y a principios de 1629 una poderosa flota de casi treinta velas arribará al Caribe, poniendo en alerta a las autoridades, las cuales intentarán, por su parte, evitar otra desastrosa pérdida.

La escuadra holandesa se mantendrá patrullando toda la costa noroccidental de Cuba, bregando con la Corriente del Golfo y navegando entre la sonda de las Tortugas hasta la altura del puerto habanero. En algunas oportunidades las provocaciones llegaron al punto de intercambiar cañonazos con el Morro de La Habana³¹.

Empero, al finalizar la década del veinte, las pérdidas para las arcas reales españolas fueron cuantiosas. Una carta firmada el 29 de abril de 1630 por los Administradores del Asiento de Avería así lo reconoce:

(...)dos Almirantas de Honduras que rindió el enemigo y otras naos merchantas que montara todo doze quentos y más de 300.000 ducados que Su Magestad deue de su Real Hacienda de refuerzos y despachos...»³²

Imperativos vinculables a los factores climatológicos, harán que los holandeses se tengan que retirar del Caribe sin su esperado y preciado botín, por esta vez la Corona española fue capaz de salvaguardar sus riquezas.

Toda esta presión sobre la «ruta de los galeones» será el factor principal para que se elaboren estrategias encaminadas a garantizar que las riquezas extraídas del Nuevo Mundo arriben a su destino, dada su importancia como sustentadoras de la necesitada economía española.

31. AGI. Indiferente General, 756.

32. AGI. Indiferente General, Leg. 1154.

Resumiendo, se necesitaban, entre otras, un mínimo de condiciones básicas para que los barcos llegaran indemnes a su destino, a saber:

- Factores políticos favorables.
- Buen tiempo climatológicamente hablando.
- Barcos y generales aptos.
- Sistemas de información capaces de identificar y transmitir el peligro.
- Ciudades lo suficientemente fortificadas como para asimilar un ataque e incluso vencer

Cuando algo de esto fallaba, entonces el resultado era terrible: se perdía la flota y las riquezas jamás llegarían a su puerto.

Luego del desastre de 1628, se intensificaron las disposiciones de protección para evitar similares, las arcas reales tenían imperiosa necesidad de ser nuevamente abastecidas. Por su naturaleza estas provisiones afectarán tanto a las normas generales como a las particulares.

Intentaré ejemplificar esta realidad en el contexto de los años 1629-1631, dada la similitud estratégica que soporta el pensamiento naval español y las invariantes en los sucesos acaecidos en este lapso cronológico. Téngase en cuenta que:

«Los primeros ataques de los holandeses y el frecuente bloqueo de La Habana, durante los años de 1626 a 1631, paralizaron casi totalmente el comercio...»³³

Cuando nos acercamos a estas fechas elementos comunes saltan a la vista, veamos sólo algunos ejemplos:

33. Guerra R. J.M. Pérez; J.J. Remos y E. S. Santovenia. *Op. cit.*, p. 319.

- Los holandeses mantuvieron asediado el Caribe en estos años.
- En 1627 tomaron a la Almiranta de Honduras.
- La flota de Nueva España de 1628 fue despojada por los holandeses al igual que la Almiranta de Honduras, de nombre «*Santiago*».
- Buques neerlandeses volvieron a la costa norte de Cuba en 1629, en especial a La Habana envalentonados por el éxito de Hein. Las flotas no salieron hasta saber que los bajeles enemigos habían desembocado.
- Como resultado de ello, la Almiranta de Honduras de 1629, «*El Espíritu Santo*» del cargo del Capitán y Cabo, Don Tomás de la Fuente y Montoya, se perdió a la altura del Cabo de San Antonio, por el mal tiempo, que azotó por igual a la Flota de Nueva España. No hubo supervivientes.
- En 1630 nuevamente buques holandeses asedian a La Habana esperando trabar contacto con los barcos españoles. Tuvieron que retirarse sin botín considerable. La llegada de los nortes y la imposibilidad de tener éxito en un ataque a La Habana los obligó a marcharse.
- La flota de Nueva España de 1631 se perdió por el mal tiempo.

Dos causas fundamentales se desgajan de esta serie de desastres: los hundimientos por enfrentamientos militares y los provocados por las inclemencias del tiempo, ambos indisolublemente unidos.

No cabe duda que para estas fechas los marinos españoles conocían, con algún nivel de profundidad, las particularidades climatológicas del entorno caribeño, lo suficiente como para

saber que a partir del mes de septiembre la navegación por estas aguas no era nada segura. En este punto cabría preguntarse:

¿Por qué salían entonces?

Aspectos de orden político y militar los impulsaban a ello. Era preferible enfrentarse a una tormenta que al poderoso enemigo. El azar, en el primer caso, podía favorecer a los marinos. Quizás en octubre de 1629 el tiempo permitiera arribar al ansiado puerto habanero sin tempestades terribles, pero si las huestes holandesas estaban sobre el occidente de Cuba, la batalla sería inevitable.

Ante tal despliegue de agresividad, la monarquía española se ve obligada a formular y ejecutar una serie de actuaciones en un intento por minimizar los efectos de este encono, para lo cual toma una serie de:

MEDIDAS DEFENSIVAS DE CARÁCTER GENERAL

La Armada de Barlovento

SE trata de una de las fuerzas destinadas a limpiar de enemigos las costas caribeñas, de muy limitada actuación en los años que nos ocupan, pero que pertenece a ese concepto defensivo que más adelante esbozaremos.

Se pretendía el incremento de las flotas en las colonias hispanoamericanas, evitando el penoso y costoso viaje desde la metrópoli. Con una flota de embarcaciones de guerra en el teatro de operaciones no era necesario esperar meses a que llegaran refuerzos salvadores, sino que se podía salir a combatir con mayor presteza.

Una de las primeras noticias que hemos encontrado sobre la estructuración de la Armada corresponde al año 1600, como parte del discurso del cabildo de la ciudad de Los Ángeles, sobre la fundación de dicha fuerza naval y la necesidad de contribuir al sostenimiento de la misma³⁴.

Ciertamente casi todas las posesiones ultramarinas se verán involucradas en la creación y sostenimiento de esta fuerza. En 1609 una Real Cédula a Juan de Borja Enriquez, capitán general de la Armada de Barlovento, acompañando relación, para que informe de la conveniencia de fundir en San Cristóbal de la Habana la artillería necesaria para su armada, del precio a como saldría a Su Majestad en la Habana el cobre de dos fundiciones y para que procure que el gobernador de la ciudad ponga en ejecución lo que se le ordena³⁵.

En 1608 el Rey emite varias Cédulas, libranzas y providencias encaminadas a la construcción de nueve buques en La Habana. Para ello se logra un asiento con Dionisio Lermite, de nación flamenco, vecino de Valladolid, quien contribuiría a la arboladura y otros pertrechos.

Es oportuno agregar que en ese mismo año se emiten los títulos de almirante al esforzado y hábil marino Martín de Vallecilla, así como el de capitán general de la armada de Barlovento a Juan Enrique de Borja³⁶.

Armar estos barcos, además, le dio un nuevo aire no solo a la construcción naval, sino al comercio, tal y como se desprende de una Real Cédula emitida al gobernador y oficiales reales de Cartagena, pidiendo respuesta a una carta fechada en enero

34. AHN.141 // Diversos-Colecciones, 34, N.14.

35. AGI. Santo Domingo, 869, L.6, F.12r-12v.

36. AGI. Contaduría, Leg. 554.

de 1612 de Gaspar Ruiz de Pereda, gobernador de la Habana, en la que se interesa sobre lo recaudado de la venta de residuos de dos bajeles que se fabricaron para la armada³⁷.

Desde 1616, el armador Alonso Ferrera logró audiencia real para armar bajeles en el puerto habanero, destinados a las defensas costeras. En tal sentido apremia el soberano:

«Por cuanto en el asiento que he mandado tomar con Alonso Ferrera residente en la Ciudad de La Habana sobre el fabricar en el puerto de ella cuatro galeones para la Armada de la guarda de la carrera de las Indias...»³⁸

Nuevamente, y casi una década después, por real cédula del 16 de abril de 1627, mandó el rey fabricar algunos bajeles para la Armada de Barlovento, lo cual incrementará definitivamente la actividad de la construcción naval en la ciudad de La Habana. Sin embargo:

«La idea de crear la Armada de Barlovento, a fin de que alejase de Cuba los peligros que solían amenazarla, fue sustituida por la providencia que destinó los galeones construidos en La Habana a la guarda de la carrera de Indias.»³⁹

Realmente poco hizo esta fuerza naval, por las fechas que nos ocupa, en la salvaguarda de las costas caribeñas. Las necesidades siempre crecientes de los comerciantes y los intereses individuales primarán, pero en la práctica, la esencia que

37. AGI. Santo Domingo, 869, L.6, F.178R-178V.

38. AGI. Contratación, Leg. 4895.

39. Guerra R. J.M. Pérez; J.J. Remos y E. S. Santovenia. *Op. cit.*, p. 188.

movió a su creación se mantuvo con ligeros matices, en tanto más de una vez fueron cargadas en las bodegas de los galeones riquezas hacia España.

Por otra parte y como era de esperar, tras algunos años de «paz», en el año 1621, comienza una nueva etapa de guerra declarada contra Holanda, incrementándose la actividad hostil en el Caribe.



Acción de la Armada de Barlovento comandada por Alonso de Campos en Maracaibo contra fuerzas de Henri Morgan. *Museo Naval de Madrid.*

Estas previsiones estaban encaminadas a lograr una mejor protección física y organización del patrón de embarque, o que es lo mismo, tendentes a lograr la defensa de los buques en caso de ser atacados en alta mar. No es descartable que este tipo de concepto tenga además carácter disuasivo.

Tal y como se ha dicho con anterioridad, el Rey aumenta el amparo sobre la apreciada ruta, para lo cual selecciona y nom-

bra a los hombres que han de cargar sobre sus hombros la máxima responsabilidad del traslado de sus riquezas, enviándolos con refuerzos para sus convoyes.

Las causas por las cuales era necesario implementar esta especie de relevo estaban relacionadas con el estado físico de las naves, tormentas, amenaza enemiga etc. Lo cierto es que para garantizar era ocasionalmente imperativo reforzar. En virtud de ilustrar lo anteriormente expuesto, y adecuándonos al lapso cronológico concreto, veamos un ejemplo práctico:

Margen:

Título de Capitán de Mar y Guerra de uno de los Galeones de la Armada de las Indias que este año va a ellas por la plata de Vuestra Magestad para el Gobernador Don Cristóbal Mexia Bocanegra.

Texto:

«Don Felipe etc. por cuanto por haber quedado a invernarse en el puerto de San Cristóbal de La Habana mi Armada Real de la Guarda de la Carrera de las Indias que el año pasado de 1628 llevo a ellas a su cargo el General Tomas de Larraspuru he mandado prevenir otra en que se traiga este presente año mi hacienda y de particulares y nombrado por mi Capitán General de ella a Martín de Vallecilla Caballero de la orden de Santiago...»⁴⁰

Además de este nombramiento el Rey movilizara todos los recursos necesarios como para traer a salvo la Flota, especificando en la misma carta:

40. AGI. Indiferente General, 2499, L.14, 261.

«... he resuelto que, en la dicha Armada, rresiva una tropa de ocho Companias de Infanteria y nombrado por Capitan de un de ellas a Don Cristoval Mexia Bocanegra, Cavallero de la Orden de Santiago...»⁴¹

De esta misiva real se desprende además, el hecho de que los buques aguardan en puerto por situaciones políticas más favorables para garantizar su viaje exitoso. La carta nombramiento fechada en marzo de 1629 nos informa de que el general Larraspuru no se atrevió a salir de La Habana, mientras se trata de garantizar al máximo la seguridad de los caudales.

Este avezado marino, que por nacer en La Habana y estar permanentemente ligado a ella y al mar, conocía a fondo las particularidades del sistema de transporte, le propone a su Rey mejorar la protección de los convoyes, reduciendo con ello las posibilidades de un descalabro.

Para 1629 continúa el Rey en su intento por mejorar sus fletes y le emite toda una serie de recomendaciones a Larraspuru, entre las cuales cabe mencionar ubicar la carga más importante en los buques mejores defendidos sin que constituya un impedimento para las artes de guerra, erradicar el problemático comercio de contrabando, mantener un impecable sistema defensivo, entre otras⁴².

El General, por su parte, se preocupa y responderá con otro grupo de interrogantes, intentando establecer prioridades en relación con la carga y el honor de la Armada. ¿Qué defendía primero?

En 1628 viajará a Indias como General de la Armada de la Carrera y una vez que arriba a puerto habanero en su torna-

41. AGI. Indiferente General 2499, L.14, f. 261.

42. AGI. Indiferente General 2499, L.14, f. 66-73.

viaje se encuentra con una ciudad desolada, lo cual motiva que en carta fechada en enero de 1629, desde San Cristóbal le diga al Rey:

«... entendí que la gente está descontenta por la desgracia de la flota y naos de Honduras y estar estos mares llenos de corsarios...»⁴³

Obviamente hace referencia al desastre de la pérdida de la Flota de la Plata comandada por Benavides Bazán, y a la Almiranta de Honduras, «Santiago», perdida frente a La Habana, en combate con la escuadra de Hein.

Quedó demostrada la necesidad de prevenir los enfrentamientos, pues en el Caribe la misión era la de salvaguardar y transportar exitosamente los recursos indispensables para el sostén y desarrollo de España.

La paz firmada en Cherasco⁴⁴ (1631) limitó el apoyo del gobierno francés a sus corsarios en el Caribe, pero las colonias españolas no por esto dejaron de sentir su presencia constante, el corsario, una vez más, se transformaba en pirata y se mantenía algo más que latente, esperando la segura y cercana llegada de la «guerra oficial».

En el mes de mayo de 1636 el Virrey de Nueva España le envía una carta al Rey en la que le proporciona al soberano toda una serie de elementos para el buen funcionamiento de la Armada y además dispone de 200.000 pesos para comenzar y adquirir seis navíos⁴⁵.

43. AGI. Santo Domingo 133.

44. Guerra R. J.M. Pérez; J.J. Remos y E. S. Santovenia. *Op. Cit.* P.

45. AGI. México, 31, N.49

Este mismo año otra Real Cédula de Felipe IV⁴⁶ dirigida a D. Martín de Saavedra y Guzmán, gobernador y capitán general del Nuevo Reino de Granada y presidente de su Audiencia, le conmina a que viabilice las necesarias contribuciones de dicho reino, destinadas al mantenimiento de la Armada.

En 1640, está creado el nuevo derecho de la Armada de Barlovento tal y como se desprende de las cuentas tomadas al capitán Juan de Oribe Salazar, administrador del referido derecho, por los contadores Alonso Dávila Gaviria y Sebastián de Pastrana y Cabrera en Cartagena de Indias⁴⁷. Este nuevo impuesto pretende paliar, en alguna medida, la siempre necesaria demanda de dineros en virtud de mantener esta fuerza naval.

Sin embargo, los esfuerzos por mantener en estado operativo a la Armada, siempre serán pocos, pues se necesitaba, de forma más o menos constante, destinar recursos para su mantenimiento tanto material como logístico. A esto hay que sumar la presencia de enemigos de España, ataque de xilófagos, tempestades etc. Estará siempre necesitando de nuevas inyecciones de capital, ya bien sea en barcos, pertrechos, vituallas, marinería

Con todo, la voluntad era tremenda y a veces los resultados lamentables. Para 1689, encontramos una carta de Gaspar de la Cerda, conde de Galve y Virrey de Nueva España, dirigida a su hermano, el duque del Infantado, lamentando el mal estado de la armada de Barlovento, y exponiendo la ayuda que brindó al presidio de Campeche⁴⁸.

46. AHN. Diversos-Colecciones, 33, N.30.

47. AGI. Contaduría, 1401.

48. AHN. SN. 1.116. Osuna, CT.54, D.59(1-3).

Sin embargo, en la última década la Armada estará muy activa. Para el mes de agosto de 1692 tomó represalias con unos barcos franceses a la altura del puerto de Guarico, en Santo Domingo⁴⁹.

En diciembre de 1692 es enviada a Santo Domingo con la misión de defender la isla ante eventuales enemigos⁵⁰, lo cual denuncia inequívocamente su capacidad y disponibilidad en el apoyo a las defensas del Caribe y el tráfico mercantil hispano.

El inicio de la decimoctava centuria no se presenta de forma muy halagüeña, tal y como se desprende de otra misiva firmada por el Conde de Galve a su hermano, escrita apenas 3 años de la anteriormente citada, en la cual se siente dolido por la falta de azogues en Indias y hace hincapié en la necesidad de mantener la armada de Barlovento⁵¹.

Quizás estos desvelos llegaron a la corte, pues la actividad constructiva naval cobrará nuevo impulso a principios del siglo XVIII cuando una Real Cédula al arzobispo de México (fechada en 1703) Juan Ortega Montañés, para entonces Virrey interino de Nueva España, le conmina a que descuenta del situado de Filipinas, 1.657 pesos que el gobernador de esas islas, Fausto Cruzat, avisó haber importado el donativo gracioso que se pidió para armamentos marítimos.

Por esta misma vía se le encarga que pida a Cruzat certificación de lo que haya importado el valimiento por cuatro años de las medias anatas de las encomiendas, pues esto se ha de aplicar también a los armamentos marítimos y fábrica de bajeles para la Armada de Barlovento⁵².

49. AHN. SN. 1.116//Osuna, CT.56, D.73.

50. AHN. SN. 1.116//Osuna, CT.56, D.90.

51. AHN. SN. Osuna, CT.55, D.68.

52. AGI. Filipinas, 332, L.10, F.199R-200R.

Esta instrucción es refrendada por Real Cédula al duque de Alburquerque, virrey de Nueva España, acusando recibo de su carta de 10 de abril de 1703, en que daba cuenta de haber aplicado a la Armada de Barlovento los 1.657 pesos del donativo que se recogió en Filipinas⁵³.

Realmente puede considerarse importante el papel de esta fuerza naval, por las fechas que nos ocupa, en la salvaguarda de las costas caribeñas. Las necesidades siempre crecientes de los comerciantes y los intereses individuales primarán, pero en la práctica, la esencia que movió a su creación se mantuvo con ligeros matices, en tanto más de una vez fueron cargadas en las bodegas de los galeones riquezas hacia España.

LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN

POCAS veces la conexión entre el soberano español y sus generales va a funcionar de forma tan precisa como a partir de 1628. Sin embargo, se producirán contradicciones que no podrán ser salvadas, sobre todo cuando entran a jugar las impredecibles fuerzas de la naturaleza. En virtud de contextualizar nuestros apuntes nos acercaremos a la fecha en la que se pierde la flota de Miguel de Echazarreta.

Los holandeses retornarán al Caribe en 1629. Las amenazas eran reales, tangibles. Cornelis Corneslizon Jol, conocido igualmente por Pata de Palo, se convertiría en el eterno adversario para el Caribe español.

Ante una situación como esta, de asedio, veamos como estaban distribuidos los puntos de observación para prevenir la presencia enemiga:

53. AGI. Filipinas, 332, L.10, F.343R-343V

1º.- Punto de observación en Batabanó: El Gobernador de Cuba situaba un barco ligero, entre los Jardines de la Reina o archipiélago de los Canarreos, cerca de Batabanó. Esta nave era la encargada de observar el paso de posibles velas enemigas y avisar a los puertos de Honduras y Tierra Firme del peligro.

2º.- Punto de observación en el Cabo de San Antonio: Otro buque de iguales características patrullaba las aguas del Cabo de San Antonio y tenía como finalidad comunicarse con los puertos de San Juan de Ulúa, Veracruz y La Habana.

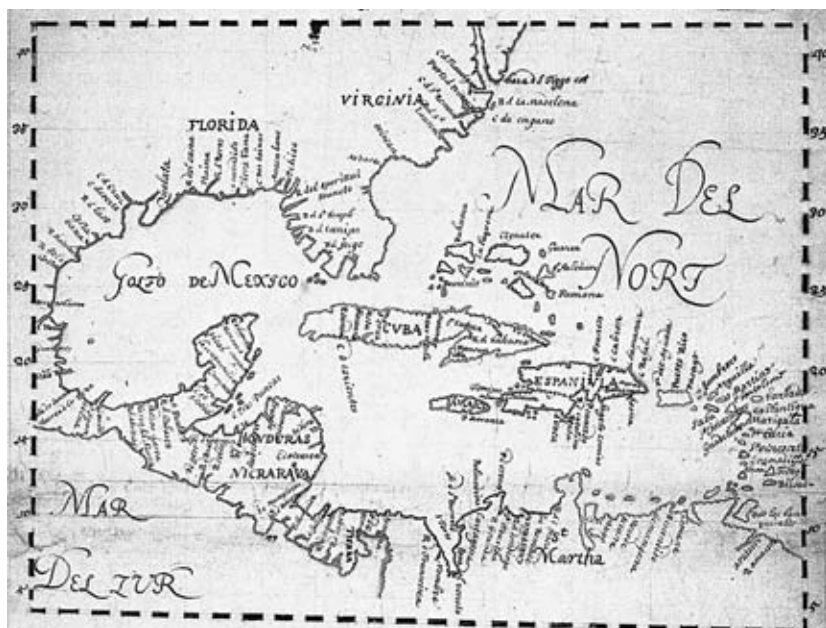
3º.- Punto de observación en el Canal de Bahamas: Su misión era la de mantener informado al Gobernador de Cuba de la velas enemigas que desembocaban, evidencia esta de que el peligro ya había pasado.

Ningún barco de las flotas podía salir sin tener la información precisa sobre la existencia del enemigo. El Gobernador de Cuba, de algún modo, coordinaba este movimiento, funcionando como receptor. Despachaba avisos en todas las direcciones y por su privilegiada ubicación, centralizaba y abarcaba un mayor volumen de noticias.

En 1629 don Gerónimo Gómez de Sandoval tiene a su cargo el llevar satisfactoriamente la Flota de la Plata a salvo. En un memorial redactado al rey por este general, al inicio del mismo le comunica que:

«A 9 de abril de [1629] llegó el Primero de Aviso con la orden de Vuestra Majestad para que no saliese de este puerto hasta que me avisase el General de la Armada que se quedaba despachando para venir a asegurar estos mares...»⁵⁴

54. AGI, Indiferente General, 756.



Los «puntos» de observación e información a través de los cuales se tomaban decisiones tan importantes como las relacionadas con las salidas de las flotas repletas de caudales. Este sistema funcionó bastante bien durante el siglo XVII. *British Library*.

En concordancia con estos hechos rápidamente dispone el gobernador de Cuba don Lorenzo de Cabrera su sistema de aviso, consistente en:

«... una fragata encubierta en el Cabo de San Antón y otra en el Batabanó las despachó a la dicha provincia de Nueva España y Honduras, dándole aviso de como las dichas 26 naos de la armada de los holandeses estaban en aquella costa y las dichas flotas quedaban en San Juan de Ulúa y las naos de Honduras en el puerto de Honduras sin que hubieran salido para venir a La Habana.»⁵⁵

55. AGI, Indiferente General, 1153.

Obviamente se intentan dificultar al máximo las operaciones a los holandeses, pero como se ignoraban sus propósitos, Sandoval, en otro punto del citado memorial le asegura al soberano que:

«Lo que Vuestra Majestad mando en la cédula del 27 de abril que vino en este aviso(...) e ejecutado con la puntualidad que debo y tenido en defensa a esta flota y todo lo que me ha tocado con tal prevención que si el enemigo llegara a este puerto confío en Dios que no había de hacer ningún efecto y que los que intentaran entrar en el hallaran Defensa y Castigo.»⁵⁶

La demora también acarrea otros problemas. Las salidas después del mes de septiembre para alcanzar el puerto habanero multiplicaban el riesgo de topar en altamar con uno de los temidos huracanes, cuya temporada comienza, justamente, en dicho mes, aun que no era descartable uno más temprano.

El rey, por su parte, y los oficiales relacionados con la Casa de la Contratación, necesitan permanecer informados, siendo un ejemplo de esto la siguiente misiva emitida por los jueces de la Casa de la Contratación de Sevilla, firmada el 29 de febrero de 1630:

«A 21 de este entró en el puerto de Sanlúcar el patache de La Margarita, que vino despachado de Aviso por el general Tomás de Larraspuru, que salió de La Habana donde quedaban todos los galeones a 8 de enero pasado, sin haber encontrado en el viaje navío ninguno, aprestándose la Armada y Galeones de Francisco Díaz Pimenta para venir a estos reinos en llegando los bastimentos que se esperan de Nueva España...»⁵⁷

56. AGI. Indiferente General, 756.

57. AGI. Indiferente General, Leg. 1153.

El Gobernador Lorenzo de Cabrera permanece activo, al tanto de todo lo que sucede, y el 7 de octubre de 1629 recibe dos buques de aviso que tenía camuflados en el Canal de Bahamas informándole de que el enemigo ha desembocado.

Hasta que no se recibieran noticias ciertas, las naves de Tierra Firme y Nueva España permanecían en puerto y la plata en tierra, bien resguardada.

Gracias a estas previsiones, por esta vez, no repite ni repetirá Holanda una acción bélica tan afortunada para sus arcas como la de 1628, evitada, entre otras cosas por un eficiente y concienzudo sistema de información.

Por otra parte, y como una forma más de contribuir a la limpieza del Caribe, en octubre de 1629 arriba a Cartagena de Indias una expedición al frente de la cual vendría don Fadrique de Toledo. Más de veinte barcos y casi diez mil hombres tendrán como misión principal, limpiar las costas y facilitar el tráfico de los galeones sin peligros⁵⁸.

Para ese entonces, le comunica al rey que:

«... no se halló nueva del enemigo, mas que una carta del Gobernador de Cuba de 19 de Julio que daba nueva de catorce o quince navíos...»⁵⁹

Los holandeses no cesarían, lo cual obliga a sostener en el tiempo el estado de alerta y define la continuidad defensiva de las ciudades caribeñas y buques a lo largo de varias décadas.

En 1630, el empeño de los Países Bajos no disminuirá ni un ápice, presentándose ante el puerto habanero dispuestos a tomar los galeones de la Flota, pero:

58. AGI. Indiferente, 2567.

59. AGI. Indiferente General, 756.

«... el 17 de abril de 1630 se asomó a la vista de La Habana, cuando ya el Gobernador Bitrian, muy prevenido, tenía armada las milicias y todo muy bien dispuesto (...).»⁶⁰

Los esfuerzos se compensaban gradualmente, en tanto no hubo que lamentar grandes pérdidas españolas a manos holandesas desde entonces. Ciertamente fueron tomados pequeños barcos y prisioneros, pero nada medularmente considerable.

Algunos prisioneros eran canjeados y otros abandonados en playas cercanas a La Habana cuando un temporal sorprendía a las escuadras enemigas, pues, afortunadamente, el tiempo se comportaba igual para todos. Lo cierto es que a partir de 1628 poco pudieron tomarle los holandeses a España, más bien sufrieron pérdidas, pero retornaban año tras año con las esperanzas renacidas.

De tal forma, que si bien al inicio de este capítulo afirmamos que en 1621 el Caribe era absolutamente propiedad hispana, para 1640⁶¹:

«... los holandeses poseían a Curazao, San Eustaquio, San Martín, Donaire y alguna otra islita, en las Antillas Menores; los ingleses, a una parte de San Cristóbal, a Barbados, Nevis, Monserrate y Antigua y, además, a Providencia en el Golfo de Honduras; los franceses, al resto de San Cristóbal a Martinico, Guadalupe, María Galante, Deseada, Granada y Santa Lucía. La costa septentrional y la occidental de Santo Domingo eran ya, por su parte, el principal asiento de la piratería...»

60. Wright; I. *Op. cit.*, 1927, p. 24.

61. Guerra R. J.M. Pérez; J.J. Remos y E. S. Santovenia. *Op. cit.*, p. 320-321.

ESCALADA INGLESA

Por otra parte, Inglaterra continuó su carrera ascendente por el dominio del Caribe, de igual forma que lo había hecho Holanda en décadas anteriores. Los neerlandeses, a pesar de su empeño por posesionarse en América y en cuanto al Caribe se trata, pusieron especial énfasis en controlar el tráfico marítimo, o lo que es lo mismo, destinaron muchos esfuerzos y recursos a hacerse con el control de las Flotas. Los británicos por el contrario, enfatizaron su dominio sobre tierra, léase ciudades y puertos sobre y desde los cuales, extenderse con sus fuerzas y controlar.

Bases sobre las cuales reproducir su modo de vida, con la ventaja de la inmediatez al teatro de operaciones que más beneficio les podía producir, con lo cual, recortaban gastos aumentando la rentabilidad de su rapiña.

Los intentos comenzarán por las islas, y entre ellas, y por mantener una secuencia cronológica, se centran inicialmente en la Isla de Santa Catalina⁶², en la cual se establecen y fundan Old Providence, alrededor del año 1629, si bien estaban intentándolo desde 1620, tal y como se desprende de la siguiente relación:

«... hecha por el flamenco Simón Zacarías y el minero Diego de Mercado, sobre el descubrimiento, demarcación, fertilidad y

62. La Isla de Santa Catalina pertenece al municipio insular de Colombia, San Andrés y Providencia, situado al noroeste del territorio continental, en el océano Atlántico, entre las coordenadas extremas 12° 00' y 16° 30' de latitud N y los 78° 00' y 82° 00' de longitud O, a 480 millas de la costa colombiana. Biblioteca de Consulta Microsoft Encarta® 2003. © 1993-2002 Microsoft Corporation.

fortificación de la isla Santa Catalina, que tratan de poblar los ingleses y está a cincuenta leguas de Portobelo.»⁶³

Logran colonizar Santa Catalina hasta que en 1641, una fuerza española, bajo el mando de Francisco Díaz Pimienta⁶⁴, los desaloja de la isla. Este hecho es referido ampliamente en una carta de Antonio Maldonado de Texeda, capitán y sargento mayor de Cartagena⁶⁵.

Fue una acción combativa muy compleja dada las características orográficas de la ínsula y el lugar elegido por las fuerzas enemigas para asentarse, amén de las fortificaciones erigidas con las que ya contaban los británicos.

A todo esto es preciso añadir el precedente de que dos expediciones perfectamente equipadas, una en 1635 y otra en 1640, habían fracasado.

Una vez más el habanero de condición turbada mostró su valía, logrando un éxito militar de muy difícil pronóstico. Por esta acción Díaz Pimienta fue premiado con su ansiado hábito de Santiago⁶⁶, pues ya ostentaba el reconocido cargo de General de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias desde 1640⁶⁷.

Intentos similares se organizaron en otras islas, algo alejadas de los principales centros de control hispanos, contando

63. AGI. Indiferente, 1528, N.19.

64. Pimienta, nacido en La Habana, en 1640 fue nombrado General de la Armada de la Guarda de Indias, estando en Cartagena de Indias, para que se custodiara la armada que fue a cargo de Juan de Vega Bazán. Contratación, 3064.

65. AGI. Santa Fe, 57, N.58.

66. Santa Cruz y Mallen, Francisco Xavier «*Historia de Familias Cubanas*». Volumen 4. Editorial Hércules, Habana, Cuba 1943. p. 131.

67. AGI. Contratación, 3064.

por ello con cierta ventaja, luego eran desalojados y la mayoría de las veces, volvían a retomar el asentamiento, tras dejar pasar un tiempo prudencial.

Hacia la parte alta de esta década, concretamente el 18 de mayo 1647, Pedro Coloma le participa a Gabriel de Ocaña y Alarcón, en misiva firmada en Madrid, que someta a consulta del Consejo de Estado la copia de pliego del embajador de Inglaterra, la cual trata de forma incuestionable sobre proyectos para ocupar la isla de Santo Domingo, copia de dicha carta estaba anexa a la solicitud elevada al Consejo⁶⁸. Una idea fija comienza a rondar las mentes de los más altos gobernantes británicos: apoderarse bien de La Habana o de Santo Domingo, ambos puntos medulares del control español sobre el Caribe.

Afortunadamente, el nuevo año de 1648 traerá un poco de paz, a la geografía caribeña, con la firma del tratado de Westfalia, rubricado en las ciudades de Münster y Osnabrück que pondrá algo de paz entra las principales naciones europeas beligerantes, aspecto que siempre tendrá su extensión hacia el Caribe.

Las huestes británicas, siguiendo el plan urdido por Cromwell, y a diferencia de los holandeses, centrarán su atención y fuerza en puntos costeros, o lo que es lo mismo, en dominar ciudades en las cuales establecer bases concretas como prolongación de su imperio, hostigando tanto al sistema mercantil, como a los más importantes enclaves españoles.

Con todo, las escaramuzas se sucederían tanto en el Caribe como en las inmediaciones de la península. En el año 1656 muere en combate Gaspar de Tondilla, piloto de nao, en una refriega contra fuerzas inglesas. Unos meses más tarde, mue-

68. AGI. Patronato, 273, R.3.

ren Francisco López de Zúñiga, gobernador y capitán general que fue de Chile y su mujer, doña María de Salazar Coca y Santander a bordo de la almiranta de la escuadra de Marcos del Puerto, que se quemó íntegramente a vista de Cádiz, combatiendo contra los británicos⁶⁹.

Dos años después, en 1658, una flota inglesa permanecía apostada a la altura de Tenerife, asediando a la flota de Nueva España bajo el mando de Diego de Egüez. Se produjo el combate, sin que los británicos lograsen sus propósitos, pero infringieron daño a la flota, matando a varios marineros y oficiales y causando desperfectos en algunos buques⁷⁰.

Era preciso proteger al máximo las ciudades relacionadas o incluidas en el trasiego de las riquezas americanas. Por ejemplo, en 1669 el gobernador de Costa Rica ordena hacer una exhaustiva investigación sobre el estado que tiene la provincia. De dicho reconocimiento desgaja una serie de recomendaciones relativas a la necesidad de hacer fortificaciones, como resultado de sucesivos ataques de ingleses y franceses⁷¹. Lo mismo sucede en Guatemala, tal y como se manifiesta en un expediente sobre el estado de las provincias y la entrada de los ingleses⁷².

En medio de tanta animadversión y enfrentamientos, se dan casos curiosos. Don Andrés de Munibe, gobernador militar de La Habana, abre un expediente en el cual resalta las acciones del capitán inglés Felipe de Vera, bautizado y convertido en súbdito del rey de España⁷³.

69. AGI. Contratación, 970.

70. AGI. Contratación, 970.

71. AGI. Guatemala, 39, R.43, N.199.

72. AGI. Guatemala, 24, R.3, N.40.

73. AGI. Santo Domingo, 109, R.2, N.30.

Las acciones combativas se suceden sin cesar, a mayor o menor escala. En 1673, aprovechando las sombras de la noche y el descuido de los guardias, un grupo de marineros ingleses se introduce furtivamente en el castillo de San Carlos, Guatemala, pero al final son sorprendidos, apresados y decomisado su navío, acción encabezada valerosamente por el oidor Jacinto Roldán de la Cueva⁷⁴. Para esta fecha, se evidencia una importante presencia británica en las costas guatemaltecas, lo cual implica una enérgica respuesta por parte del rey, tomando las medidas necesarias para minimizar su impacto sobre la economía y seguridad de la zona⁷⁵.

Las autoridades madrileñas mostraban su preocupación por la agresividad británica. De esta forma, en el año 1684 y como resultado de una pesquisa ordenada a oficiales de probada valía, se reciben unas declaraciones en Madrid, por parte de Luis de Cerdeño y Monzón, ministro del Consejo, en función de intentar indagar cuales eran las islas que se hallaban pobladas por los ingleses en el canal de Bahama, dada la importancia del mismo en el camino de regreso a España⁷⁶.

Jamaica se convirtió en esta cabeza de playa, desde la cual los británicos desestabilizaban de forma constante el entorno caribeño, haciendo incursiones sobre Cartagena de Indias, Santiago de Cuba (1662); Campeche (1663); Santa María de Tabasco (1665); Portobello (1668) Maracaibo (1668); Panamá (1670); por sólo citar algunos ejemplos.

La paz de Ryswick, firmada en el año 1697 pondrá fin a una epopeya histórica inigualable.

74. AGI. Guatemala, 24, R.1, N.1.

75. AGI. Guatemala, 23, R.1, N.7.

76. AGI. Escribanía, 1044, b.

Resumiendo: Holanda domina durante la primera mitad del siglo, Inglaterra adquiere su mayor relevancia a partir de 1655, con la toma de Jamaica, mientras que Francia se mantiene accionando durante casi toda la centuria, pero en menor medida, de forma menos impactante y contundente, aunque no por eso menos importante.

Ciertamente, el siglo XVII marcará una tendencia hacia la pérdida de control hispano en sus posesiones del Mar Caribe, tendencia que, en sentido general, ira siempre in crescendo, de forma ineluctable, hasta que este otrora espacio geográfico de su propiedad, habría de ser compartido con sus más encarnizados rivales políticos y religiosos.

Con todo, el sistema defensivo español, se mantuvo funcionando, con una envidiable efectividad y capacidad de resistencia. Es cierto que fue preciso ceder, el empuje de sus rivales era muy fuerte y dilatado en el tiempo.

Sin embargo, lo realmente impresionante es que, durante esta centuria, España solo perdió el control sobre una de las Antillas Mayores, manteniéndolo sobre las plazas más importantes, y año tras año cuantiosos tesoros surcaban aquellas aguas infectadas de enemigos y en la mayoría de los casos el viaje se completó de forma exitosa.

El *Mare Clausum* dejaba de ser una realidad histórica para convertirse en un ansiado mito. Comenzaba una nueva etapa.

NAUFRAGIO DE LA NAO ALMIRANTA DE HONDURAS ESPÍRITU SANTO, CAPITÁN Y CABO DON TOMÁS DE LA FUENTE Y MONTOYA.
AÑO 1629.

INTRODUCCIÓN

Si alguna época fue terrible para España, en la primera mitad del siglo XVII, fue la comprendida en la década del veinte. Tal y como hemos visto en el capítulo precedente, sufrió una de las más estrepitosas derrotas navales del siglo, perdió invaluable cantidad de dinero y se minó profundamente la moral combativa de sus hombres de mar, responsables en gran parte de la integridad de la metrópoli, en tanto trasladaban y custodiaban los recursos que le permitían a su país mantener una determinada hegemonía en el mal llamado Nuevo Mundo.

Para Cuba y La Habana, en su condición de *Centrum*, fueron años azarosos, pero de una forma u otra, ya los habitantes estaban acostumbrados y se tomaban las medidas en función de paliar, en alguna medida, las arremetidas de los numerosos enemigos.

El asedio era la palabra de orden y los buques transportaban riquezas difícilmente imaginables en nuestros días. Lo sucedido a la Almiranta de Honduras aquí estudiada formaba parte del cálculo lógico de probabilidades, y los hombres que tripulaban aquellos verdaderos cofres flotantes, estaban cons-

cientes del riesgo que corrían y la tremenda responsabilidad que sobre ellos pesaba.

Con todo, la muerte no era una opción hasta que no se presentaba de forma irrevocable. Siglos después todavía impresionan. En este capítulo hablaremos de tesoros, barcos, tempestades y hombres, acompañado todo esto por la tremenda, sobrecogedora e ineludible presencia de la muerte.

EL BUQUE

EL tener a nuestro haber el Registro de Ida de esta nao nos ha puesto en posesión de valiosa información concerniente a las características técnicas de la embarcación, y de igual manera nos ha permitido conocer los recursos que se embarcaron con rumbo al Nuevo Mundo. Por ceñirnos al tema sólo mencionaremos de forma general lo concerniente a la nave, su defensa y tripulación.

El barco era una nao de buen porte y factura, tal y como se desprende de la inspección que en la Casa de la Contratación de Sevilla firma su Maestre Diego Antonio:

«... esta nao es criolla de la ysla de Jamaica de quatro biajes a las Indias, los dos de Galeón y dos de Marcahantta, de porte de quatrocientas toneladas poco mas o menos.

Fuerte y de buenas maderas.

Tiene buen estanco fuerte y fuera de carena...»⁷⁷

La inspección de rutina llevada a cabo por los oficiales de la Casa de la Contratación arrojó que:

77. AGI. Contratación, 1176.

«... era de la construcción necesaria y fuerza para el viaje requerido de ellas...» pues además era «... fuerte, construida en buena madera, con un casco fuerte y buena impermeabilidad...»⁷⁸

Conocemos, por las descripciones de los dichos Oficiales, que tenía robustos mástiles, firmes y todo su velamen estaba en perfecto estado. Contaba además con cuatro anclas y un anclote y como testimonio de sus excelentes condiciones tenía en su haber cuatro viajes a las Indias con anterioridad a este.

Los Ordenanzas emitidas en las primeras décadas del siglo XVII recogerán lo mejor de la experiencia constructiva naval, resultante de la anterior centuria. Así, verán la luz las de 1607, 1613 y 1618, todas ellas encaminadas a conseguir vasos con mejores capacidades en todos los sentidos. El siglo XVII es el siglo de esplendor del galeón.

En este contexto se construye el *Espíritu Santo* y sus medidas generales fueron:

Manga: 15 codos (1 codo = 41,8 cm)
Puntal 8 codos
Eslora 52 codos
Quilla 40 codos
Puente 3 codos
Alcázar 3 codos

78. AGI. Contratación, 1176.

ARTILLERÍA

SIN embargo, hubo problemas en el acondicionamiento general de la nave, sobre todo en lo relacionado con la artillería y defensas en general. Era lógico que estas embarcaciones, por



Detalle de un buque con todo su velamen desplegado. *British Library. Harley MS3450*

su importancia estratégica, estuvieran bien artilladas a fin de ser capaces de contrarrestar el ataque de los enemigos, como hemos visto, abundantes en la época.

El *Espíritu Santo* debió salir con doce cañones de bronce y otros de hierro, suficientes para proteger la preciada carga, cumplimentando lo exigido por la Casa de Contratación.

Las grandes pérdidas sufridas por la marina en el año anterior conspiraban en contra de artillar los buques, con lo cual el *Espíritu Santo* salió hacia América con diez piezas de artillería, distribuidas de la siguiente forma⁷⁹:

- Dos cañones de bronce de 24 y 30 quintales.
- Ocho cañones de hierro de 20 y 24 quintales.

Además estaba armada con más de doscientas balas «rasas», cuarenta mosquetes, tres quintales de balas de plomo, veintidós quintales de pólvora, tres docenas de picas entre otros recursos de guerra.

79. AGI. Contratación, 1176.

LA TRIPULACIÓN

TAMBIÉN en este sentido estaban estipuladas una serie de regularidades dadas a conocer en las Ordenanzas de la Armada del Mar Océano, que si bien datan de 1633 no es descartable que se hayan hecho vigentes en una forma u otra con anterioridad. En este sentido prescribían que⁸⁰:

Margen:

«Oficiales que han de auer en las Almirantas.»

Texto:

«En la Almiranta avra veinte y un Oficiales con los sueldos siguientes. Un Capitán de mar con treinta escudos al mes. Un Maestre con veinte y cinco. Un Contramaestre con diez y ocho. Un Guardian con doze. Un piloto con veinte y cinco. Un Capellan con treze escudos y dos reales. Un Cirujano con diez escudos. Un Alguacil del Agua: un depenfero: dos toneleros: dos calafates: dos carpinteros: un escrivano: dos trompetas: un buco y un barbero, con cada feis escudos, y feis reales al mes...»

En concreto, la Almiranta aquí estudiada tenía la siguiente dotación:

- General: Gerónimo Gómez de Sandoval. Jefe de la Flota de Nueva España.
- Dueño: Simón Debidacar, de posible origen francés.
- Maestre: Diego Antonio.
- Capitán: Tomas de la Fuente y Montoya.

80. AGI. Indiferente General, 2595.

Además incluía el siguiente personal:

- 24 marineros
- 6 artilleros
- 20 grumetes y 8 pajes.

También iban al menos 30 soldados en el viaje de retorno pues los nombres se pueden localizar a partir de las demandas hechas por sus familiares luego de perderse con el barco, algunas de las cuales reclamaron al Rey, tratando de recibir algún beneficio por sus muertos⁸¹:

- Melchora de los Reyes.
- María de Camunes.
- Francisco García.
- Isabel de Espejo.

Las reclamaciones están firmadas casi todas en el año 1630, en los meses de septiembre, cuando ya no se tenían esperanzas que la nave se hubiera salvado y con ella sus familiares.

Los pleitos suscitados alrededor de los bienes de Don Benito de Bolívar, Alférez, se extienden algo más en el tiempo. Este expediente reproduce la reclamación que hace el padre fray Antonio de Bolívar, heredero de su hermano y está firmado en varias ciudades y años:

- Valladolid, en el año 1631.
- Otro documento fechado en Madrid para el mes de septiembre relaciona a estos personajes, en las postrimerías del año 1631.
- Todavía para 1632 los familiares de Bolívar, ahogado en la Almiranta, reclaman su herencia.

81. AGI. Contratación, 957, N^o 1, Ramo 38.

EL NAUFRAGIO

RESULTA evidente que el naufragio se produce como resultado de la tardía salida de la nave del puerto de Trujillo, pues esta aconteció justamente en el mes donde arrecian los huracanes: octubre. El Capitán y Cabo Montoya ha de esperar que la poderosa escuadra holandesa encabezada por Joll se retire del Caribe.

La Flota venia perfectamente hasta que la alcanzo un huracán provocando la típica fragmentación del convoy. A la altura del Cabo de San Antonio se pierden de vista algunos buques. En relación con esto comunica Sandoval, en carta firmada en Veracruz a 29 de diciembre de 1629:

«La Capitana de Honduras entro en La Habana a 17 de noviembre y con un tiempo que les dio a 29 de octubre se aparto de la Almiranta y me escribe el Cavo que según lo que corrieron tiene por cierto que llego a Trujillo.»⁸²

Sin embargo, pocas esperanzas quedan cuando casi un año mas tarde, en carta del capitán Tomás de la Fuente y Montoya, firmada en Sevilla el 22 de agosto de 1630, informando a la Corona acerca de la pérdida del Espiritu Santo, dice:

«Certifico que biniendo de buelta de biaje las dichas naos del puerto de Truxillo nabegando en demanda de La Habana en altura de los beinte grados y medio como veinte y seis leguas del Cavo de san anton Poco mas o menso en primero del mes de nobiembre de mil y seincientos y beinte y nueve como a las quatro de la tarde poco mas o menos se aparto de la capitana de mi

82. AGI. Indiferente General, 756.

cargo la nao nombrada Espiritu Santo, almiranta de la dicha provincia.

Haciendo a la dicha ora tormenta (...) un huracan de biento norte que desde dos dias antes avian benido corriendo con ello dichas naos. Y desde aquella ora no parecio nunca...»⁸³

Los datos sobre la forma y lugar del naufragio tienen que ser tomados con cautela, pues se supone perdida en las inmediaciones del Cabo, al menos la vieron casi hundida en la cercanía de este sitio, aunque si ploteamos las 20 leguas veremos que estamos más a la altura de la isla de Cozumel que del citado cabo.

Varias interrogantes se desgajan de este testimonio del Montoya:

1º.- ¿Pudo medir la distancia angular en medio del oleaje y movimiento que le imprime a una embarcación vientos huracanados?

2º.- ¿Hizo la estima por los días navegados o porque de alguna forma tuvo contacto visual con el cabo de San Antonio?

3º.- ¿Puede tener contacto visual con el Cabo en medio de lluvias con los problemas de visibilidad que de ellos se desprenden?

4º.- ¿Hizo la estimación a partir de que dejó de ver a la Almiranta y continuando la navegación divisó el accidente geográfico, dando entonces una posición estimada?

Es preciso recordar que a partir de siglo XVI se desarrolla y afina el sistema conocido como «navegación astronómica». Con todo, sólo uno de los cuatro elementos (latitud, longitud, rumbo y distancia) imprescindibles para la ubicación más o

83. AGI. Contratación, 3055.

menos precisa en el mar, la latitud, podía estimarse en relación con los astros.

El rumbo que seguía el buque, normalmente señalado en la carta náutica (de las cuales mostramos algunos ejemplos), era marcado por la aguja magnética, con los consi-



Visión del Caribe occidental hacia el siglo XVII. Los naos de Honduras salían de Trujillo, bordeaban el Cabo de San Antonio y enfilaban en busca del puerto de La Habana. *British Library.*

guientes problemas que normalmente sucedían, desviaciones por la presencia de piezas de artillería o cualquier otro material ferroso cercano.

La medida de la distancia recorrida era algo bastante subjetivo, en gran medida era estimada por el piloto, donde la experiencia jugaba un papel muy importante.

Por último, la latitud se lograba a través de la observación, con algún instrumento apropiado, de la estrella polar o de la altura meridiana del Sol; y la longitud se deducía sobre la carta náutica a partir de los datos anteriores.

Una vez en posesión de todos estos elementos, cada una de estas mediciones se llevaba a la carta y la conjunción de ellos daba el lugar «exacto» donde estaba el buque cuando se hicieron los cálculos. Rara vez estos cálculos coincidían en un mismo punto exacto, por razones obvias, pero lo que sí es cierto es que se obtenía una «idea» de la posición en el mar.

Me inclino por esta variante, tomando en cuenta la poca verosimilitud de las anteriores, aunque dejo abierto el margen

para otras interpretaciones. El caso es que tenemos dos distancias aparentemente incompatibles: veinte grados y medio y veinte leguas del Cabo de San Antonio. Téngase en cuenta que una ínfima equivocación de sólo cinco minutos de arco al observar la Luna, deriva en un error aproximado de dos grados y medio de longitud, lo cual en el mar se traduce en 250 kilómetros más o menos.

En otro sentido, era usual que naos perdidas aparecieran en puerto o en cualquier otro punto del recorrido de las Flotas, toda vez que podían ser atacadas por huracanes, apartadas de su ruta original, pero no hundidas. Es por ello que Montoya mantiene latente las esperanzas, como es lógico, hasta un punto⁸⁴:

«Permanecí en La Habana el invierno con mi Capitana y muchos barcos de diferentes puertos arribaron, pero ni uno fue capaz de darme o traerme noticias de mi barco. Esta fue entonces la opinión mantenida por todos aquellos conocibles... que la dicha Almiranta debe haber sido perdida la misma noche del día en que se le vio por última vez (1ro. Nov. 1629) cuando fue separada de la Capitana. Todas las vidas tienen que haber sido perdidas puesto que ni una alma ha sido vista desde entonces.»

La opinión autorizada de Montoya se inclina a favor de que se hundió la misma noche, quizás debido al mal estado en que se encontraba a merced del huracán. Con el viento a popa la Almiranta debió navegar hacia el norte, aproximándose al estrecho de Yucatán.

De ser cierto esto, entonces tenemos elementos sólidos como para manejar la hipótesis de tener a mano una micro localiza-

84. AGI. Contratación, 3055.

ción de bastante buena calidad, atendiendo al nivel de detalle geográfico que se daba en la época, en tanto tenemos una posición dada en grados y un topónimo, rara vez se obtiene tanto.

El máximo valor de estos documentos es que atestiguan, inequívocamente, que la nao se hundió y todos sus desafortunados tripulantes murieron.

INTENTOS DE RESCATE EN LA ÉPOCA

Lo primero que hace Montoya, cuando llega a La Habana y tras varios días de espera no recibe noticia alguna de su nao Almiranta, es tomar las medidas necesarias para salir en su busca e intentar rescatar algo de la valiosa carga confinada a bordo.

Así, según su propio testimonio⁸⁵:

«Cuando llegué a La Habana, despaché una fragata al lugar donde había visto por última vez la Almiranta. Desde allí la fragata buscó la línea de costa entera y regresó a Honduras, tomando a los 51 días de estar en la mar... la fragata no halló trazas del barco ó noticias tales como donde pudo ser-.»

Todo apunta a que la Almiranta se hundió en el medio del mar, y por estas zonas las profundidades son casi abisales, con lo cual, no hubo sobrevivientes y por lo tanto, cualquier otro intento de rescate carecía de sentido.

85. AGI. Contratación, 3055.



Barcos capeando el temporal en altamar.
Museo Marítimo Nacional. Londres.

CARGA A BORDO DEL ESPÍRITU SANTO

FUE localizado el documento donde se listaba la carga saliente, así como las particularidades del buque, (de ahí hemos obtenido nuestra información en la tripulación, medidas, artillería) y conocemos que el *Espíritu Santo* llevaba 50 quintales de mercurio a Honduras en julio de 1628. No hemos encontrado, la relación de la carga de retorno a casa, casi seguro perdida con el galeón.

Sin embargo, encontramos documentación con el registro de la carga a bordo de la Capitana *San Juan Bautista*¹⁰, el cual arribó seguro a España en el verano y es lícito suponer la identidad o similitud en el tipo y cantidad de carga.

86. AGI. Contratación, Leg. 2143.

La diferencia principal sería si cualquiera de los pasajeros de la tripulación en el *Espíritu Santo* hubiesen tomado carga personal a bordo (esto podría incluir objetos religiosos, espadas, hebillas de zapatos y cintos, cuchillería de plata, platos o copas etc.).

La carga del *San Juan Bautista* era fundamentalmente de añil producido en Honduras (y México) usado para teñir textiles en Europa, había también chocolate, cacao, pieles, oro, hierbas medicinales y plata en monedas, sin perder de vista el seguro contrabando cargado en el puerto de Trujillo o La Habana.

En dependencia del lugar de donde viniera así será el tipo y la cantidad de carga y ciertamente las de Honduras no son las más espectaculares, pero incluían oro, plata, piedras preciosas y otras mercaderías.

No obstante en la numerosa documentación que consultamos encontramos la relación de mercancías de las Almirantas de Honduras de los años 1627 y 1630, pues en 1628 se perdió la *Santiago* y en 1629 la *Espíritu Santo* y en los asientos de navíos de vuelta registrados en los fondos de los inventarios de la Casa de Contratación no hemos podido encontrar estos documentos.

Creemos no estar incurriendo en un dislate si comparamos las cargas de estas dos naos perdidas con las que llegaron a feliz término, en tanto las regularidades de embarque los tipifican desde las diferentes ciudades del Nuevo Mundo hacia España, tal y como hemos dicho antes.

En tal sentido, la Almiranta de Honduras de 1627, a cargo del Capitán y Cabo Tomás de la Fuente y Montoya en la que se cargan las siguientes mercancías⁸⁷:

87. AGI. Contratación, Leg. 2143.

«... cuando todo el oro y plata en reales y piedras, cueros, grana, añil y cochinilla (...) y mercaderías me fueron entregadas en la dicha provincia de ondures para embarcar hacia nuestros reinos...»

Cuando veamos a continuación la carga de la nave perteneciente a la Flota de 1630 estaremos en posesión de los elementos necesarios para consolidar con mayor rigor histórico la hipótesis de la similitud entre las cargas, obviamente hablamos desde el punto de vista cualitativo, si bien tampoco es descabellado cuantitativamente hablando⁸⁸:

«... Diego Bisente Espárrago, maestre de la nao capitana nombrada Nuestra Señora de la Victoria y San Francisco de Padua, del cargo del Capitán y Cavo Lucas de Rojas questa surta y anclada en la baya de este puerto y despedida para los reinos de España (...)

(...) pido y suplico me mande dar diligencia para poder cargar el oro, plata y reales, grana, cochinilla, cueros y saparrilla y todo lo demás que se me entregue...»

Las constantes pérdidas de buques en estos años hacen que los oficiales de la Avería de la Casa de la Contratación le hagan un balance al soberano del estado de cuentas.

En este sentido una carta firmada el 29 de abril de 1630 por los Administradores del Asiento de Avería se plantea⁸⁹:

«En carta del Real Consejo de las Yndias del 29 de abril deste año se nos dize que por parte de algunos vezinos de esta ciudad

88. AGI. Contratación, Leg. 2143. Nº 1 y 2.

89. AGI. Indiferente General, Leg. 1154.

(Sevilla) y de la de Cádiz interesados en el asiento pasado de Avería se ha hecho en el Consejo, que deviendo los Administradores del dicho Asiento según lo dispuesto en el Capítulo 18 dar cuenta cada año de todo lo que ha sido a su cargo y corrido por su cuenta...

Agregando más adelante que:

(...)dos Almirantas de Honduras que rindió el enemigo y otras naos merchantas que montara todo doze quentos y más de 300.000 ducados que Su Magestad deue de su Real Hacienda de refuerzos y despachos hechos por su mandado y destras resulta que se diligencia su cobranza y pagando lo que oy se esta deuiendo a los mismos administradores y otras personas que dieron el dinero y vastimentos para los despachos...»

Hacia 1630 todavía no se tenían noticias de las Almirantas perdidas y se esta presionando al Monarca para que desembolse los dineros que mantendrán de buen tono a los comerciantes, piezas importantes a la hora de armar una flota y con los cuales, ni al mismo Rey, le convenía tener en su contra.

REFLEXIONES FINALES

SAN Cristóbal de La Habana siempre se movió al compás de los buques que, año tras año, buscaban ansiosos el remanso de su puerto. Se expandió indeteniblemente espacial y cronológicamente gracias a ello, jugando un papel más o menos protagónico, en función de las particularidades históricas de cada momento.

La Habana necesitaba convertirse en una plaza fuerte, para poder atender a la tremenda responsabilidad de custodiar en

su puerto y edificaciones, el tesoro que anualmente llegaba, procedente de todos los dominios hispanos.

Los responsables de tal designio hicieron cuanto pudieron para cumplir cabalmente esta tarea, fortificaron, se botaron nuevos y más poderosos buques tripulados por hombres aguerridos y bien armados y en más de una ocasión la muerte fue el pago ante tantos desvelos.

La Habana se rodeó de un cinturón pétreo erizado de cañones. Surgieron fortalezas de vanguardia para la época en América, como la Real Fuerza, San Salvador de la Punta y el Morro. Este triángulo de fuerza y poderío hará que la ciudad permanezca durante centurias, a salvo de los temidos asaltos sufridos en el siglo XVI.

La insistencia holandesa, en la primera mitad del siglo XVII, encabezada por la Compañía de las Indias Occidentales, marcará de forma significativa la azarosa vida de los habitantes de San Cristóbal, constituyendo fuente recurrente de preocupación para la corona española. Entre los años 1628-1631 el asedio de los Países Bajos se recrudeció en extremo. Como resultado de ello se perdieron múltiples embarcaciones españolas.

Sin embargo, es preciso apuntar las invariantes que, por sí solas o combinadas, influyeron de manera recurrente en la ocurrencia de naufragios. Las causas las podemos desglosar como sigue:

1º.-: Naufragios por combate con embarcaciones hostiles.

La más espectacular fue la sufrida por la Flota de Benavides. Otras naves, como la Almiranta de Honduras «Santiago», fue reducida tras presentar duro combate frente a las costas habaneras en el mismo año.

2º.- Naufragios por causas naturales:

Básicamente se trata de pérdidas como resultado de brutales eventos meteorológicos, como huracanes, «frentes fríos» o desconocimiento de las costas.

3º.- Naufragios por causas combinadas:

Puede ser el más común. Como hemos dicho anteriormente, ante la presencia de escuadras enemigas, las Flotas retrasaban su salida, con lo cual, la navegación se hacía muy arriesgada al presentarse uno de los comunes y numerosos huracanes típicos de esa parte del año.

Según testimonios del General Montoya sabemos que, de acuerdo a su opinión, la nave se hundió en las cercanías del Cabo de San Antonio. Sin embargo, al ver las profundidades que rodean al Cabo, es lícito suponer que el barco, en medio de un huracán, pudo derivar por la acción de las corrientes varios kilómetros, provocando esto que las posibilidades de acotar las áreas se reduzcan consecuentemente con este análisis.

No creemos que la nave haya derivado hacia el Golfo de México pues hubiera necesitado mantenerse a flote por varios días, quizás semanas y los informes sobre su precaria condición no permiten sustentar esta hipótesis.

Por otra parte, el General Montoya envía un buque que explora todo el trayecto costero que media entre La Habana y Honduras, y durante 51 días no se ve ni rastro de este buque ni sobrevivientes, algo inusual cuando un naufragio se produce sobre zonas bajas.

Este criterio nos permite plantear que el naufragio tuvo amplias posibilidades de haber ocurrido en aguas profundas y relativamente alejadas de la costa.

El mismo General espera todo el invierno y arriban otros buques provenientes de Nueva España que no pueden proporcionarle noticia cierta sobre su barco perdido.

Nos inclinamos, entonces, porque la nave haya tomado una corta deriva hacia el norte, con componente al este, por la acción combinada de los vientos y las corrientes. El navío es avistado por última vez al sur del Cabo, con lo cual, de haberse hundido como explica Montoya, y estarle dando vientos huracanados por la popa, tenemos los elementos de juicio necesarios como para afirmar que el naufragio se produjo más al norte, o sea, más cerca del Cabo de San Antonio.

Reafirma este criterio el hecho de que la Capitana llegó a La Habana tras 17 días de travesía y dicha singladura hubiera sido imposible con vientos huracanados contrarios.

No hubo supervivientes.

NAUFRAGIO DE LA NAO NUESTRA SEÑORA DE ATOCHA Y SAN JOSÉ, DUEÑO JERÓNIMO BELEÑO. AÑO 1642

INTRODUCCIÓN

PUEDE afirmarse, sin lugar a dudas, que el infortunio se cebó con esta nao. Si bien los pormenores relativos a naufragios suelen ser de un dramatismo tremendo, lo sucedido al buque de Beleño y a su tripulación aparte de trágico fue tristemente irónico.

Este pecio ha sido objeto de búsqueda por parte de la asociación internacional GEOMAR-VISAGOLD, pero lo complejo de los fondos que preceden a la rada habanera ha imposibilitado su localización o identificación.

Digo esto porque muy cerca de la costa, entre el castillo de San Salvador de la Punta y el Hotel Deauville, yacen varios cañones, piedras de lastre, objetos metálicos y algún que otro fragmento cerámico que atestiguan, inequívocamente, la presencia de un pecio.

Sin embargo, estas evidencias no han permitido identificarlas como pertenecientes a la nao *Nuestra Señora de Atocha* ni siquiera en el ámbito de hipótesis de trabajo, pese a los reiterados buceos practicados en dicho pecio.

No hay elementos de datación concretos, medianamente fiables y lo único de algún valor, es la proximidad relativa entre estos restos y la descripción del naufragio y con eso, tal y como aquí se ha visto, no es suficiente.

Constan en los archivos múltiples informes de naufragios a la entrada de la bahía habanera y, hasta que no se haga una investigación más profunda, es imposible establecer la analogía, al menos para mí. Espero y deseo que el futuro cambie esta situación.

EL BUQUE

- Tipo de barco: nao.
- Nombre: *Nuestra Señora de Atocha y San José*.
- Desplazamiento: 400 toneladas.
- General: Juan de Campos, quien sustituye al General Roque Centeno, muerto en Nueva España.
- Maestre: Gerónimo Beleño.
- Capitán: Pedro Bicente.
- Piloto: Manuel Rico, Piloto examinado de la Carrera de Indias.
- Flota: Nueva España.
- Función dentro del convoy: Marchanta.

VISITACIÓN

A FORTUNADAMENTE localizamos este expediente, verdadera biografía de la nave. Así las cosas, veamos algunas de las características más importantes de la nao:



Galeones de Don Fadrique de Toledo enfrentándose a una flota holandesa mucho más numerosa. Estos barcos probaron sus excelentes condiciones para combatir y transportar las invaluable mercaderías americanas. *Museo Naval de Madrid.*

«En el puerto de esta ciudad de Sevilla, en quatro días del mes de marzo de 1640 años, por mando de los Presidentes y Jueces de la Casa de la Contratación de esta ciudad de Sevilla, en el paraje que dicen de las Orcadas fue visitada la nao Nuestra Señora de Atocha y San José de la qual es maestre Gerónimo Beleño que se presta para ir a la provincia de Nueva España en compañía (...) de la flota que está de partida para ella del cargo del General Don Roque Centeno y Ordoñez, la qual fue visitada en la forma siguiente...»

Esta nao es criolla, hecha en las Yndias de La Habana, es de tres viajes, está muy fuerte y fuera de carena (...) y calafateada sin que tenga que hacer.

Tiene buen buque, esta estanca para resivir toda su carga.

Tiene todos sus árboles y bergas mayores y menores y se sabe de porte de quatrocientas y cinquenta toneladas, digo que

es de porte de tresientas y sinquenta toneladas(...) quatro anclas y un anclote por separado.

Un batel con dies y ocho remos, su timón, árbol y tela.»⁹⁰

De esta primera parte del documento es importante apuntar que la nao fue construida en La Habana. Curiosa coincidencia histórica sería el naufragar, justamente, frente a su puerto. De La Habana salió y allí murió.

Resulta igualmente interesante y útil, sobre todo si se localiza el pecio, conocer el tipo de armas de guerra que portaba, artillería fundamentalmente con fines de diagnósticos o identificativos. La nave salió de Sevilla con la siguiente distribución de su armamento

- .- Ocho cañones de hierro colado de 16 a 20 quintales con sus cureñas, granadas, cucharas y aparejos.
- .- Dos piezas de bronce de a veinte quintales.
- .- 2000 balas rasas de hierro colado
- .- 36 mosquetes con sus frascos, horquillas y bandoleras.
- .- 6 arrobas de bala de plomo.
- .- 18 quintales de pólvora, para la artillería y mosquetería.
- .- 24 picas de abordaje.
- .- 12 cartuchos de hola de lata ara la artillería.

Con este armamento la nao estaba en condiciones de defenderse y si era necesario, ofender. De nada serviría este armamento sin una tripulación y gente de guerra capaz de usarlo en caso de necesidad.

La nave en cuestión contaba con una dotación compuesta por capitán, maestre, dos pilotos, escribano, 20 marineros, 18

90. AGI. Contratación, Leg. 5118.

grumetes, 4 artilleros, un condestable, 6 pajes, contra maestre, guardián, dispensero, carpintero, calafate y un barbero.

Se hizo a la mar en conserva de la Flota de Nueva España. El viaje hasta este puerto se completará sin otras complicaciones dignas de mención.

Una vez en el Puerto de San Juan de Ulúa se completa la carga de la nao y apresta a partir para España junto a las demás embarcaciones de Armada y Flota.

PUERTO DE DESTINO: LA HABANA

PARA julio de 1641 la flota de Nueva España estaba lista para zarpar del puerto de San Juan de Ulúa, tal y como se desprende de la siguiente comunicación dirigida a los Jueces y Oficiales de la Casa de la Contratación. Los problemas con esta flota no acabarán pues:

«Aviendo salido el Almirante Juan de Campos por muerte del General Roque Centeno quien hacia oficio de General de la flota de Nueva del puerto de San Juan de Ulúa en 23 de julio de 1641, con el Tesoro de Su Majestad y hacienda de particulares en Capitana y Almiranta de la dicha flota para el de San Cristóbal de la Havana y ocho bajeles de la Real Armada d Barlovento de que es General Fernando de Sossa Suárez, Cavallero de la orden de Santiago y su Almirante el General Antonio de la Plasa (...) y con 19 naos marchantas que en todas heran 30 velas, llegamos al puerto de La habana en 36 días de navegación...»⁹¹

Las 30 velas llegaron a puerto en la primera quincena del mes de septiembre, época en la cual la navegación comenzaba

91. AGI. Contratación. Leg. 5118.



Formación de una flota: la Capitana abría la singladura y la Almiranta la cerraba. En medio, las marchantes y demás naves auxiliares. *Biblioteca Nacional de París.*

a hacerse muy peligrosa en el Caribe. Los huracanes habían terminado con más de una flota que se aventurara por estos parajes desoyendo las reglas impuestas por la naturaleza.

Tuvieron suerte de llegar a La Habana sin contratiempos. Regularmente se imponía invernar en San Cristóbal, o lo que es lo mismo, salir para España en los primeros meses del próximo año.

En este tipo de decisión influyen factores políticos y económicos sobre todo. Un razonamiento muy común era

el de que el mal tiempo afecta a todos por igual y muchas veces los Almirantes españoles preferían arriesgarse a salir y tener la suerte de no tropezar con un huracán, que partir y encontrarse con el enemigo, bien fuera holandés, inglés o francés.

Ciertamente este tipo de estrategia provocó cientos de naufragios en el Caribe.

SALIDA DE SAN CRISTÓBAL DE LA HABANA

EL general Juan de Campos no quiere esperar tiempos propicios. Apresta su flota y ordena la partida en contra de algunos oficiales importantes, pero de menor rango militar.

«Salió el 13 de septiembre y esta misma noche navegando con tiempo bonansa con propósito de entrar al día siguiente en la canal de Bahamas, dando a la bomba se reconoció en Almiranta de la Flota que hacia agua considerable...»⁹²

Juan de Campos reúne a los pilotos con mayor experiencia para acometer una exhaustiva inspección del casco de su Almiranta y dictaminan que tiene un tablón junto al codaste en mal estado.

Tal situación no hace titubear al impaciente Almirante quien da la orden de regresar al puerto de La Habana para reparar:

«... mandó que arribásemos al puerto para remediarlo allá. Y aguardando a que la Capitana virase la buelta del puerto entró en el este día y en su seguimiento entraron toda la conserba.»⁹³

Antes de hacer esta maniobra hace que se alije parte de la plata que venía en este buque, así como cajonería de mercaderías diversas con el objetivo de aliviar el precario estado del bajel.

Resalta de aquí el hecho de que toda la Flota retornará, siguiendo la derrota marcada por el Almirante. Las contrariedades no acaban para esta sufrida Flota. Juan de Campos ordena reparar su Capitana, poniendo nuevos tablonos y calafateando oportunamente.

Se reúnen en Consejo en San Cristóbal y luego de varias discusiones se impone nuevamente el criterio del marino. Exige hacerse a la vela y no le pueden convencer de lo contrario.

92. AGI. Contratación, Leg, 5118.

93. AGI. Contratación, Leg, 5118.

De esta forma, todo el convoy sale por:

«... segunda vez (...) a 24 de septiembre y a 27 de el entramos en la canal y la siguiente noche por no haber conocido la tierra estuvimos a riesgo de perder todos y ano llevar la fregata nombrada la Garza...»⁹⁴

Si alguien pensaba que aquí terminan las tribulaciones del convoy, del cual formaba parte la nao *Nuestra Señora de Atocha*, está equivocado

EL TEMPORAL

«... y estando fuera de la canal 70 y 80 leguas para el este en altura de 30 grados nos sobrevino un temporal por el sur con mucha agua que fuerza de viento y mar y fue tan ríguoso que muchos y antiguos en la navegación dicen que no han visto otro tiempo mas fuerte el qual oblige a todas las naos a correr y buscar el mayor descanso para poder salvar y se apartaron unas de otras.»⁹⁵

Duro realmente debió ser, cuando varios avezados marinos lo recogen en sus experiencias y narraciones y se ve citado en documentos tan importantes como las Relaciones de Méritos y Servicios, de un personaje importante en esta época como el Almirante Don Juan de Villavicencio, testigo directo de tan fatídica tormenta:

94. AGI. Contratación, Leg. 5118.

95. AGI. Contratación, Leg. 5118.

«... y con ocasión de la muerte del dicho General Roque Centeno, y haver optado a su plaza el General Juan de Campos opto a la de Almirante el dicho Don Juan de Villavicencio y se le formo en la Vera Cruz a veinte y seis de junio de eiscientos y quarenta y uno (...) habiendo venido la dicha flota al puerto de la Havana y salido de allí de vuelta a estos reynos le dio un uracán y tormenta tan riguroso conque se perdió la mayor parte de ella sin que bastasen remedios humanos, así por el rigor del temporal, como por la falta de noticias y experiencia de los pilotos, y anduvo expuesto a muchos trabajos y riesgo de perder la vida y vino a estos reynos con la gente que escapó...»⁹⁶

Hemos localizado una dramática narración de toda la tormenta que ocupa 16 folios, y de la cual seleccionamos aislados fragmentos. Sin embargo, es curioso que en la Relación de Méritos y Servicios del Almirante Juan de Campos firmada y fechada en Madrid en el año 1645 no se menciona este masivo naufragio. Quizás no era un episodio para mencionar cuando se están ensalzando las virtudes del Almirante.

La nao *Nuestra Señora de Atocha* logró mantenerse a flote. Los vientos huracanados del norte la empujaron al sur, hacia el Paso de los Vientos, recalando en el seguro puerto de Santiago de Cuba. Transcurrieron unos días y otros buques, maltrechos por el azote de la tempestad, se juntaron en la rada santiaguera.

En diciembre de 1641 la nao y otras en su conserva comenzaron la travesía navegando por el sur de la isla, doblaron el Cabo de San Antonio y de ahí a San Cristóbal de La Habana, desde donde emprenderían nuevamente el viaje transoceánico.

96. AGI. Contratación, Leg. 5118.

EL HUNDIMIENTO

EN el viaje a La Habana, mes de enero, y «frente a su puerto» la vuelve a sorprender otro mal tiempo y esta vez su ya resentida estructura no resiste el embate de las olas y el viento. Pierden el control y dan con el arrecife, abriéndose parte del casco con la fuerza del impacto.

Se hunde «frente al puerto de la Habana» y azotados por el temporal rescatan lo que pueden, que fue muy poco según los documentos, por ser complicado y estar en mucha agua.

Afortunadamente hemos localizado una carta escrita en La Habana y que relata de manera excelente las últimas horas de esta nao. Por su importancia considero oportuno citarla íntegramente, y a posteriori analizaré los elementos que considero más importantes para la prospección y localización de este pecio.

La carta se la dirige Álvaro de Luna y Sarmiento, Gobernador de Cuba para ése entonces a los Jueces y Oficiales de la Casa de la Contratación:

«La nao nombrada Atocha Maestre Gerónimo Beleño que era de la flota del cargo del Almirante Juan de Campos aviendo salido deste puerto con las demás y padecido la misma tormenta arribó al de Santiago de Cuba con otras de la Armada de barlovento, de donde viniendo a este puerto por el mes de henero passado en conserva suya y estando a la vista del sobrevino un temporal con que la dicha nao baró a media noche poco mas de un tiro de mosquete de la fuerza de la Punta, aviendo hecho tambien otra de la armada y con peor successo porque se ahogo cassi toda la gente seis leguas de aquí, acudiose al cobro de la hacienda quanto dio lugar el tiempo que por aver durado algunos dias y ser el paraje muy áspero fue forsoso que ubiesse

mucha pérdida della; almacenose y se benefició por la justicia y oficiales reales para que ubiesse el cobro que convenía a que acudió Gerónimo Veleño con toda puntualidad y en el interin que con los galeones se remite testimonio de todo lo que he querido dar quenta a Vuestra Majestad aviendolo relatado todo hasta aora por no averse ofrecido otra ocassion que la deste aviso y deseando siempre muchas del servicio de Vuestra Majestad para acudir a todas conforme mi obligacion.

Que Nuestro señor guarde a Vuestra Excelencia como deseo
Havana y septiembre de 1642.»⁹⁷

MICRO LOCALIZACIÓN DEL NAUFRAGIO

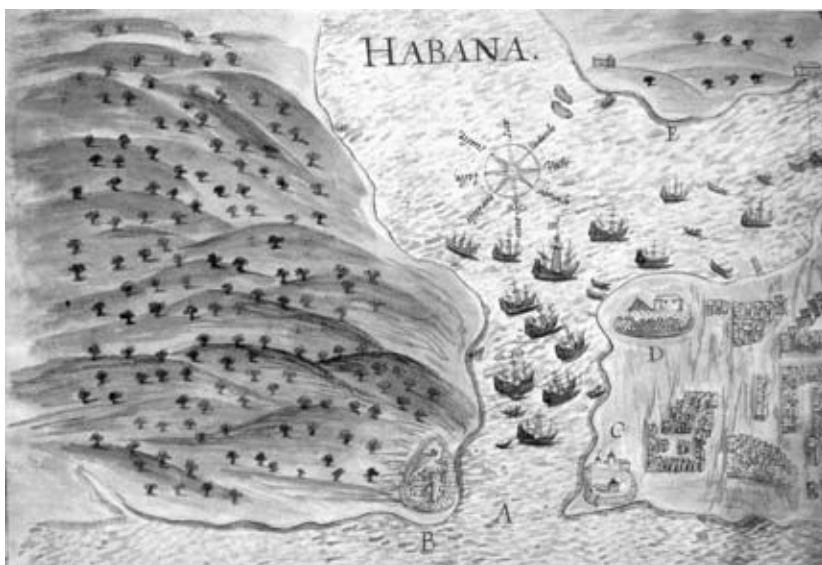
UNO de los aspectos principales para la exploración de un pecio es el obtener con la mayor exactitud posible la zona donde ocurrió el naufragio y ciertamente los documentos de la época muchas veces no son suficientemente explícitos.

Este es un caso excepcional. Un disparo de mosquete, poco más o menos y un topónimo bien claro, la fortaleza de San Salvador de la Punta. Pero ¿a qué distancia disparaba un mosquete?

Como es sabido se trata de un arma de fuego antigua, mucho más larga y de mayor calibre que el fusil. Generalmente se disparaba apoyando en una horquilla, por medio de una mecha a la cual se le encendía para que deflagrara la pólvora.

También se llamaba mosquete a una pieza de artillería ligera, que se hizo popular a finales del siglo XV, con lo cual en la primera mitad del XVII se empleaba con bastante asiduidad. Su otro nombre era el de Ribadoquín, con un calibre pequeño, que ocasionalmente podía rebasar los cinco centímetros.

97. AGI. Contratación, Leg. 5118.



La Habana fortificada. El castillo de San Salvador de La Punta está marcado con la letra C.
Archivo General de Indias.

La longitud oscilaba entre 40 y 50 veces el calibre, llegando, excepcionalmente a 80. Los mosquetes fabricados en el siglo XVI pesaban de 4 a 5 arrobas y disparaban pelotas de plomo de 4 a 8 onzas de peso. Había mosquetes de quijote, caballete y de orejas, pero no es fácil precisar a qué obedecían esas diferencias.

El peso y calibre disminuyeron hacia la primera mitad del siglo XVII como una respuesta a la caída en desuso de las armaduras.

Todos los especialistas consultados coinciden en afirmar que estas armas tenían un alcance medio *de 400 metros*.

Luego, si nos ubicamos con la fortaleza de la Punta a la espalda, desde el baluarte de San Vicente, trazamos una línea con dirección noroeste de 450 m, repetimos la operación hacia el norte y luego al noreste, unimos los puntos, y lograremos

una media circunferencia dentro de la cual debe quedar situado el punto dado por el documento arriba citado.

Sin embargo, en mi opinión, el barco antes de perderse completamente pudo desplazarse alejándose de la costa, en dirección norte.

Esto lo infiero a partir de que se plantea que el mal tiempo duró varios días, razón principal que dificultó el rescate. Si el barco se hubiera roto contra los arrecifes este salvamento hubiese sido factible. Casi seguro la resaca, más violenta cuando hay tormenta, arrastró al bajel hacia aguas donde el buceo de la época no llegaba.

El fondo aquí es de arrecife hasta aproximadamente los 9-11 metros y luego cae en un fondo de arena a 23 metros que comienza a descender con bastante rapidez hacia el norte. Grandes cabezos coralinos marcan la zona, con lo cual los equipos de detección a emplear deben tomar esto en cuenta.

Igualmente conocemos por experiencia directa que se trata de una zona muy rica en evidencias arqueológicas y muy contaminada en tanto ha recibido durante centurias las basuras que desde la bahía se acarreaban.

Como he dicho, el fondo sigue descendiendo hasta los 70 metros y luego cae en la isóbata de 100 metros. Ignoro los espesores de sedimentos friables en esta zona, pero no descartaría la posibilidad de que el pecio haya retrocedido hasta aguas profundas, si no fue retenido por uno de estos cabezos que menciono, cosa que considero improbable pues he buceado la zona al igual que el personal de GEOMAR y no hemos detectado esta situación. No obstante, no la descarto.

Visto de esta manera hay dos posibilidades:

A) Se hundió en el hondo. En este caso el rescate pudo ser a bordo de las embarcaciones menores que iban a bordo.

B) Dio contra el bajo y la fuerza de la resaca le hizo meterse mar adentro.

Infiero esto pues no sería el primer barco que se hunde en un lugar medianamente accesible y sabemos por experiencia que se genera un trabajo de rescate bastante intenso, el cual queda asentado en la documentación de la época.

CARGA

HE revisado los registros de venida de la flota de Juan de Campos y encontrado únicamente los relativos a la Almiranta⁹⁸, así como los Papeles de Armada de los años 1641 al 46 de los Generales Roque Centeno y Juan de Campos y tampoco he encontrado rastro del cargo, si es que lo hubo⁹⁹.

Esta es la cifra que se reconoce, pero sabemos que estas naves marchantas transportaban mucho contrabando de particulares. Siempre, o casi siempre, los dineros de los comerciantes superaban la cuantía de los reales.

A mi modesto juicio, era una carga valorada en una buena cantidad de dinero, del cual una gran parte debía corresponder a plata acuñada y sin labrar y creo firmemente en un gran contrabando; era la generalidad histórica de la época.

Para colmo de la mala suerte la Capitana se hundió en la Barra de San Lúcar, captando la atención de las autoridades. Creo que el cargo de la Atocha se hundió con la nave, y que su pérdida fue dada como menor ante las tremendas vicisitudes acaecidas a la Flota de ese año y aquí brevemente reseñadas.

98. AGI. Contratación, Leg. 1929 A-B.

99. AGI. Contratación, Leg. 3053.

RESCATE EN LA ÉPOCA

TODOS los documentos, nos conducen a afirmar que si bien hubo rescate fue de una ínfima parte, no se rescató, ni mucho menos todo, ni tan siquiera la mayoría, pues de ser así lo hubieran dicho explícitamente.

La carta citada es explícita y me permito recordar que dice:

«acudiose al cobro de la hacienda quanto dio lugar el tiempo que por aver durado algunos dias y ser el paraje muy áspero fue forsoso que ubiesse mucha perdida della; almacenose y se benefició por la justicia y oficiales reales...»¹⁰⁰

Normalmente cuando rescataban la mayor parte de la carga los testimonios eran abundantes y terminantes al respecto. En este caso el Gobernador Luna Sarmiento se ve obligado a informar al Rey, pues la nao se perdió en su jurisdicción, pero lo hace de manera muy escueta, lo que indica que no tenía muchas cosas que aportar más que habían podido rescatar muy poco.

Esta actividad genera a su vez una minuciosa y copiosa información que normalmente queda asentada en los fondos documentales.

REFLEXIONES FINALES

EN los Libros de Registro del Archivo General de Indias¹⁰¹, se puede leer:

100. AGI. Contratación, Leg. 3053.

101. Contratación, 2900.

«Los registros que se han recibido en la Contaduría de esta cassa de la flota de Nueva España General Roque Centeno que por haver muerto en la Veracruz bino a cargo del Almirante Juan de Campos, la qual salió a navegar de la ciudad de La Habana para estos rreynos de España por setiembre de este año de mil y seiscientos y quarenta y uno y viniendo navegando la dicha flota al desembocar de la canal con gran tiempo que les dio se apartaron unas naos de otras y de ellas an llegado las dos siguientes:

De Nueva España.

«El registro de la nao Almiranta de Nueva España nombrada San Pedro y San Pablo, maestro de plata don Juan de Campos, que por muerte del dicho general Roque Centeno vino por capitana de la dicha flota.

El que se presentó en la dicha Contratación en veinte y seis de diciembre deste dicho año de seiscientos y quarenta y uno y no se vissitó la dicha nao por averse descalimado y perdido al entrar en la barra de San Lúcar de Barrameda con parte de la plata y mercaderías que traia.»

Honduras y Nueva España.

Nuestra Señora de la Candelaria, maestre Xristóbal de Minuyo.

Un cuaderno de manifestaciones que hizieron diferentes personas en la Barra de San Lucar de Barrameda que traian en la nao Almiranta de Nueva España nombrada San Pedro y san Pablo, maestre Juan de Campos, como más largamente consta en dicho cuaderno.

Sin flotas.

Maracaybo y Puerto Rico.

Bentura Benero, maestre de la fragata Nuestra Señora del Rosario. Averiada en canarias y arribó el material en una urca.»

En los Libros de Registro no está toda la información que puede encontrarse, entre otras cosas, porque no se trata de una información primaria aunque esté dentro del Archivo. Generalmente estas informaciones se actualizaban cuando aparecían otros documentos que las contradecían o completaban.

Estas anotaciones al margen suelen ser del tipo «Perdido viniendo de Nueva España» o «hundida frente a La Habana». Algunas veces son más explícitos y dicen «.. se hundió y el oro y la plata se pasó al patache, que llegó en salvamento...», por sólo poner unos ejemplos. Pero constituyen, los dichos Libros de Registro un buen punto de partida.

Veamos en el documento anteriormente citado algunas cosas de interés:

1º.- Un huracán dispersa la Flota en la cual venía la *Atocha*, cosa que ya sabemos por otros documentos.

2º.- Se pierden la Almiranta, en los Abrojos (según he podido comprobar), una urca cerca de La Habana, llamada *San Marcos*, y varias naves de la Armada de Barlovento y de la propia Flota e incluso la Capitana, en la Barra de San Lúcar, o sea, llegando a su puerto de destino.

3º.- De todas las naos que salen de Nueva España sólo llegan dos registros: *Dos registros* que se reciben y estamos hablando de una *treintena de naves*.

El hecho de que la Capitana se haya perdido frente a la Barra generó un gran volumen de informes, cartas, reclamos etc. Era la última esperanza de esa Flota, diezmada por las inclemencias del tiempo, y todo el mundo se volcó sobre esta nave, olvidando o relegando a un segundo plano las demás perdidas, y conste que no hablo sólo de la *Atocha*, una marchanta más, sino de la propia Almiranta, la cual fue abandonada pese

a las diligencias hechas por su Capitán buscando apoyo para ir a rescatarla, a tal punto que dos años después no la habían rescatado y hay sólo tres o cuatro documentos al respecto.

Para colmo de males, y en relación con la documentación cito:

«De la Capitana de Nueva España se han salvado los pliegos que ban con esta que arrojó la mar en la barra de San Lúcar, que porque estan tan mojados se han estado enjuagando y aunque apenas se pueden leer los titulos han aparecido remitidos para que mandarles el cobro que convenga y asta ahora no an aparecido más despachos de la dicha Capitana.»

A continuación se agrega:

«se an recibido los pliegos que vienen muy maltratados y no se an podido leer si secarlos despacio, es menester poner gran cuidado en recoger lo que falta y poner también particular cuidado en la inspección de la plata que falta del registro y a quien toca y que no basta embiar el testimonio, sino que es preciso embiar el registroo copia del y aberiguar muy particularmente todo...»

Este documento está fechado el 14 enero de 1642. Conviene igualmente analizar algunos detalles importantes:

1º.- Se reafirma el estado de la documentación rescatada, muy mala por cierto.

2º.- No se habla de pliegos provenientes de otras naves, algo completamente lógico, pues cada cual se salvó como pudo. Además la Capitana siguió su ruta hacia España directamente, mientras las demás naves fueron empujadas al sur, y en el caso de la *Atocha*, hizo el viaje alrededor de Cuba nuevamente.

3º.- Se da a entender que parte de la plata estaba sin registro, sin especificar si fue por la documentación o por venir de contrabando, aunque me decanto por esta segunda variable.

¿Corresponden los restos del pecio hundido cercano a la Punta los de la nao *Nuestra Señora de Atocha y San José* hundida en 1642?

Hago votos porque esta pregunta no quede sin respuesta en el tiempo.

NAUFRAGIO DEL PATACHE «NUESTRA SEÑORA DE LA CONCEPCIÓN Y SAN IGNACIO DE LOYOLA» DE LA ARMADA DEL MARQUÉS DE BRENES. AÑO 1682

INTRODUCCIÓN

EL ocaso del siglo XVII será testigo del implacable languidecer del sistema marítimo comercial español. La metrópoli se debilitaba a ojos vistas, resultado esto de múltiples factores, donde la guerra jugaba un papel vital.

Ni las cantidades fabulosas de metales preciosos ni las diversas mercaderías serán suficientes para armar y sostener costosos ejércitos en constante batallar. Las grandes potencias como Francia y Gran Bretaña continuarán en su ascenso a cotas superiores de poder, desplazando a España, que, en supremo esfuerzo, mantenía el control general.

Con todo, las costas cubanas serán todavía testigos del paso de grandes convoyes comerciales y de tremendas batallas navales, donde una vez más la suerte de los hombres se vio seriamente comprometida.

Era preciso reforzar las Flotas, y muchas veces se convertían en potentes Armadas, destinadas a no solo proteger a los inofensivos mercantes, sino a, portar ellas mismas el tesoro.

Los grandes galeones cumplían una dualidad, que si bien no era algo nuevo, si se acentuaría: transportar, defender y ofender si era preciso.

Sin embargo, este acápite tratará sobre la pérdida de un imprescindible y útil tipo de buque: un patache. Esta embarcación, normalmente de poco porte, se destinaba como nave auxiliar, de socorro, para transportar correspondencia, explorar y mantener las comunicaciones entre los distintos barcos de la flota y entre estos y los puertos más cercanos.

CARACTERÍSTICAS GENERALES

Tipo de convoy: Armada de Tierra Firme.

Mando superior: General Marques de Brenes.

Nombre completo del patache: *Nuestra Señora de la Concepción y San Ignacio de Loyola*

Desplazamiento: 407 1/8 Toneladas.

Destinado para: Guerra.

Dueños del Patache: Don Ignacio Maleo y Aguirre, Caballero de la Orden de Santiago, vecino de Oyarzun (Provincia de Guipúzcoa) y Don Cristobal Olazábal y Acorda, vecino de Rentería.

CARACTERÍSTICAS DEL PATACHE¹⁰²

ARQUEO:

Eslora.- 55 codos

Manga.- 15 80/100 codos

Amura.- 16 codos

Cuadra.- 14 20/100 codos

Puntal.- 7 codos

102. AGI. Contratación, 661, 4149.

Plan.- 8 codos

Redel de Proa.- 6 codos

Redel de Popa.- 5 codos

Quilla.- 42 codos

Fabricado en: Astilleros de Basanoaga, en Rentería (País Vasco). Dos cubiertas.

Anteriormente había servido como patache de la Armada del navío *Nuestra Señora de la Encarnación* de 250 toneladas. El *San Ignacio* tiene casi el doble, algo realmente inusual para un patache.

En el reconocimiento del buque para ver si puede servir como patache de la Armada se dice que tiene:

«Buena disposición de guerra. Tiene alcázar y castillo. Es capaz de montar 24 cañones y para ello tiene abiertas otras tantas portas en la cubierta de la artillería...»¹⁰³

ANTECEDENTES DEL PATACHE¹⁰⁴

- En 1677 fue a Cádiz con carga de hierro, pero el rey lo tomó para capitana de un socorro que envió a Orán, sitiada de Turcos.
- Volvió Cádiz, pero al entrar el invierno se quedó allí por no poder viajar a Vizcaya .
- No entró en la Flota de Nueva España del General Gaspar Manuel de Velasco, ni en la de Tierra Firme del Marques de Brenes.

103. AGI. Contratación, 4149.

104. AGI. Contratación, 661. Escribanía de Cámara 1164 A.

- El apoderado de los dueños en Cádiz se niega a entregar el navío, que ha sido elegido como patache, diciendo que sus dueños quieren se vuelva a Vizcaya. Lo meten preso en la cárcel de la Casa de Contratación de Sevilla, y acepta entregarlo.
- El General de la Armada. Don Juan Antonio Vicentelo de Leca y Toledo, Marqués de Brenes, nombra al capitán Fernando Ponce de León como capitán de mar y guerra del patache. Era vecino de Sevilla.
- Parece por tanto que el *San Ignacio* fue construido en 1677 o poco antes y que solo realizó el viaje de Vizcaya a Cádiz, el de ida y vuelta a Orán y el que hizo como patache de la Armada de Tierra Firme.

TRIPULACIÓN

SE complementó en Cádiz, sobre el mes de septiembre 1680 y en el siguiente cuadro se puede apreciar su composición¹⁰⁵:

Oficiales de mar:	12
Oficiales de guerra:	20
Grumetes	18
Pajes	6
Infantería	40
Artilleros	14
Total	110

105. AGI. Contratación, 3183.

NOMBRE DE ALGUNOS TRIPULANTES:

UNA vez más, el tener en nuestro haber los documentos resultantes de las necesarias inspecciones nos pone en posesión de meritoria información complementaria, pero de gran valor testimonial¹⁰⁶.

Capitán de Mar y Guerra. Fernando Ponce de León

Piloto Principal. Cristobal Monroy

Piloto acompañado. Gaspar Pimienta de Palacios.

Contra maestre. Juan Saavedra

Guardián. Luis Redona

Maestre de Raciones. Pedro Díaz Arenas

Cabo de Escuadra. Andrés Granados

Maestre Calafate. Baltazar Rodríguez de la Fuente

Maestre Carpintero. Manuel Francisco Estrada

Escribano. Felipe Díaz Buerdo

Cirujano. Juan de Herrera

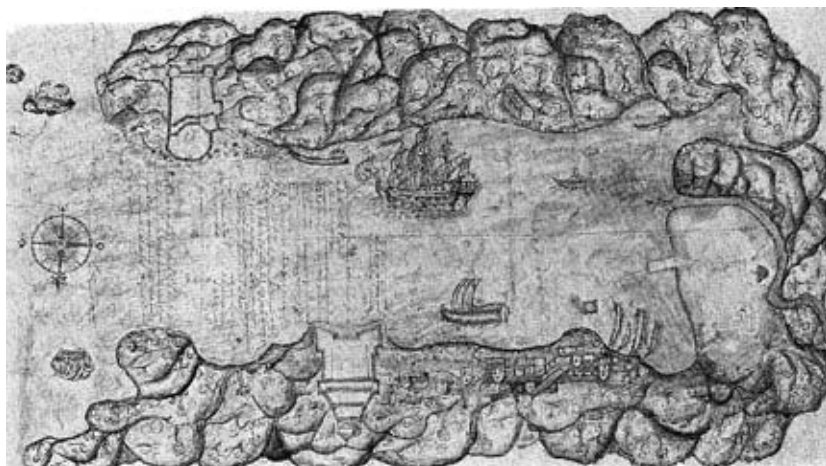
Tonelero. Gregorio Jordán

VIAJE A TIERRA FIRME

LA Armada salió de Cádiz el 28 de enero de 1681 para «... buscar el tesoro de Su Majestad y hacienda de particulares...»¹⁰⁷ que se custodiaba en Cartagena y Portobelo. Es importante saber que estos barcos recogían el muy valioso tesoro de Perú. Salió en conserva de los siguientes buques que conformaban la Armada de Tierra Firme:

106. AGI. Contratación, 4149.

107. AGI. Contratación, 3183.



Portobelo, ciudad en la cual se concentraban parte de las importantes riquezas que luego completarían un tremendo viaje hasta los mercados europeos, siempre ávidos e insaciables.

Capitana.- *Santo Cristo de San Agustín y Nuestra Señora del Rosario*

Almiranta.- *Nuestra Señora de la Estrella*

Gobierno.- *San Antonio*

Patache de la Armada.- *Nuestra Señora de la Concepción y San Ignacio de Loyola*

Patache de la Margarita.- *La Santísima Trinidad*

Nao *Nuestra Señora de la Atocha*.- Capitán Andrés Tello de Guzmán

Nao *Santa Cruz*.- Capitán Pedro Carrillo

Nao *Nuestra Señora de la Soledad*.- Capitán Antonio de Lima

Nao *San Salvador*.- Capitán Manuel de Casadevante

Patache de Portobelo.- *San Francisco de Paula*

Patache de Cuba.- *Jesús, María y José*

RESUMEN DEL VIAJE DE LA ARMADA

LA Armada sale de Cádiz el 28 de enero de 1681 y los navíos llegan a Cartagena de Indias el 2 de abril de 1681. El 25 de Noviembre salen para Portobelo a donde llegan el 3 de Diciembre. El 17 de marzo de 1682 salen de Portobelo, y entran en Cartagena el 27 de marzo.

El 8 de mayo de 1682 salen para La Habana pero varios navíos (Gobierno, Patache de Armada, Galeón de Casadevante y el mercante *Las Armas*) vuelven a Cartagena, al día siguiente, de salir por hacer agua.

El resto de la Armada entra en La Habana el 1 de Junio. El 8 de Julio salen para España y entran en Cádiz el 1 o 2 de septiembre.

VIAJES DEL PATACHE SAN IGNACIO EN TIERRA FIRME DURANTE LOS AÑOS 1681-1682

EL patache hizo varios viajes una vez en Tierra Firme: Salió de Cartagena el 20 de abril de 1681 para buscar piratas y regresó el 3 de mayo. El 8 de junio para Portobelo, y regresó a Cartagena el 18 de Julio. El 17 de agosto buscando la costa de Santa Marta (Al Norte de Cartagena de Indias) con la misión de localizar al patache de la *Margarita*, volviendo a Cartagena el 7 de septiembre.

El 12 de octubre singlaba por la costa de Santa Marta buscando al galeón *Santísima Trinidad*, retornando a Cartagena el 26 de octubre. El 6 de enero de 1682 salió de Portobelo para Chagre a llevar la artillería que trajo para aquel castillo. Volvió al Puerto el 21 de enero.

Al patache se le hacen varias visitas (inspecciones para ver su estado) pero no parece que nunca este en malas condiciones. El 12 de diciembre de 1681 se dice que¹⁰⁸:

«... se ha visto y reconocido la bodega, alojamiento y entre-cubiertas, palos vergas, martilleros, y todo lo demás...y necesita de descalzar costuras de las dos cubiertas, hasta tres costuras debajo del plomo haciendolas de firme... fondos nuevos o para bote y lancha...»

Este fragmento es interesante por los datos sobre la arquitectura del barco y el hecho de que señala que estaba recubierto de plomo, para evitar la broma, que en el trópico es uno de los principales problemas.

Cerca de Portobelo se pierden el galeón de D. Antonio de Lima, la *Boticaria*, el *Chapetón* y una tartana. Al salir de Cartagena para La Habana naufraga *La Teresa*, con toda la gente y carga, excepto 7 u 8 hombres que se salvan.

Al día siguiente de esta salida para La Habana, retornan varios navíos a dicho puerto por hacer agua. Son: el galeón *Gobierno*, el de D. Manuel de Casadevante, *San Salvador*, el patache *San Ignacio*, y el navío *Las Armas*¹⁰⁹.

El General Marqués de Brenes dice que el 8 de mayo de 1682 salió con la Armada de Cartagena, navegando rumbo al Norte, «cuarta al noreste, con viento fresco lesnordeste»¹¹⁰.

A las 12 del día en altura de 11 grados, los galeones, *Gobierno*, y *San Antonio de Padua* del cargo del Gobernador D. Antonio de Aguirre, se ponen al frente de la Armada, a proa de la

108. AGI. Contratación, 4149.

109. AGI. Escribanía, 1098^a. Contaduría 1370. Contratación 4734.

110. AGI. Escribanía, 1098A.

Capitana con el objetivo de explorar ante la posible presencia de velas enemigas.

Sin embargo, ya bien sea por la fuerza de los vientos o por problemas de gobierno de estos buques, se fueron alejando ostensiblemente del grueso de la Armada, por lo cual el Marqués de Brenes ordenó que la Capitana intentara alcanzarlos, llamándole con cañonazos.

Ante la inutilidad de esta medida, se desprende igualmente la Almiranta y otros galeones, pero viendo que no podían alcanzarle y que perdían su rumbo a La Habana, decidieron dejarle ir y ellos retomar la derrota a esta ciudad, para no poner en peligro toda la Armada. Después se dieron cuenta que faltaban otros barcos.

La Armada entra en La Habana el 1 de junio. Los navíos que volvieron a Cartagena se reparan allí y parten en dirección a La Habana (*El Gobierno*, *San Antonio*, el *San Salvador*, el patache *San Ignacio* y el mercante *Las Armas*).

Al segundo día pierden de vista a *Las Armas* y piensan que ha arribado de nuevo a Cartagena. En la travesía muere de enfermedad el Gobernador D. Antonio de Aguirre que era capitán del *Gobierno*.

NAUFRAGIO

Al llegar junto a la costa de La Habana (o sea, pasado Cabo de San Antón) van hacia tierra para reconocerla, enviando al patache para que se ocupe de esta tarea y de sondear la profundidad. Esta orden de acercarse parece un poco extraña no se explica muy bien.



La tormenta azota sin dar tregua. Muchos barcos terminaron sus singladuras en sitios costeros, a muy poca profundidad, arrojados sobre las escolleras por la fuerza de los vientos. *Museo Marítimo Nacional, Londres.*

Según distintas declaraciones¹¹¹:

«... habiendo montado el Cabo de San Antón viniendo en demanda de tierra para conocerla, enviaron al patache de dichos galeones por delante, que al tiempo del anochecer varó en los bajos llamados Los Organos...»¹¹²

«... estando sobre esta costa (La Habana) del galeón «San Salvador», capitán Manuel de Casadevante, les pusieron una banderilla blanca, y reconociendo la gente de dicho patache que los llamaban, fueron para el a ver lo que se ofrecía, y el piloto de dicho galeón, Diego de Peña, les dijo que fueran oír sotavento a visitar bien la tierra y reconocer y que virando el viraría también dicho patache, haciendo las vueltas cortas. Y habiendo llevado

111. Contratación, 4926.

112. AGI. Escribanía, 1098A. Carta de D. José de Córdoba Ponce de León. La Habana, 7 de agosto, 1682.

el rumbo que mando dicho piloto a poco rato despues de la oración dieron sobre los bajos que llaman de Santa Isabel 40 leguas poco mas o menos de este puerto...»¹¹³

El contraamaestre del patache, José Franco, declara lo mismo:

«... dio sobre unos bajos que llaman de Santa Isabel, 40 leguas mas o menos a sotavento del puerto de la Habana... y no se podía ir para atrás ni para adelante...»

El piloto acompañado, Diego Veleto, dice¹¹⁴:

«... el 24 de julio el galeón de Casadevante les llamaron poniendo bandera de patache, y habiendo ido a ver lo que les ofrecía, les dijeron que fuera dicho patache por la proa de dicho galeón de la banda de estribor, y que no virase hasta que el no lo hiciese. Y siguiendo esta orden, a poco rato, que seria despues de la oración, dicho patache dio sobre un bajo, y luego tendieron cuatro anclas por ver si se podía sacar dicho bajel y lo arrastraron como una cuadra poco mas o menos, y alijaron 8 piezas de la artillería y toda la pipería de la aguada, y toda la noche estubieron haciendo diversas diligencias por ver si se podía escapar de dicho bajo...»

Acudieron lanchas y botes de los otros navíos «*pero no se adelanto cosa alguna*». A la mañana siguiente, viendo que hacia mucha agua, se trato de salvar la plata y otros géneros. Parte se llevo a tierra hasta que el patache se llenó de agua y decidieron prenderle fuego.

113. AGI. Escribanía, 1098A. Declaración de Andrés de Lima, cabo de la gente de la guarnición del patache. La Habana. 1 de agosto, 1682.

114. AGI. Escribanía, 1098A

Algunos supervivientes fueron por tierra hasta La Habana y regresaron a España a bordo de los buques *San Salvador* y *Gobierno*¹¹⁵.

Otros testigos dicen que el 24 de julio, a las 4 de la tarde, estando sobre el paraje y remate de Los Órganos, llamaron al patache y se dio orden fuese por la proa para hacer la vuelta más larga y que estando en paraje donde fuera factible virar, hiciese la seña de disparar piezas para rendir el bordo de fuera.

Al anochecer varó y disparó dos piezas, las lanchas y botes de otros navíos fueron a ayudarle. El 25 por la mañana se vio que estaba varado y desarbolado. A las 4 de la tarde le pegaron fuego (su misma tripulación)

«... y viendo que las corrientes lo espaldeaban para tierra (al galeón de Casadaventa) sigió su viaje y entro en La Habana el 27 de julio...»¹¹⁶

Otro Testigo¹¹⁷:

«estaba varado en un bajo que sale legua y media de tierra desarbolado...»

Diego Muñoz Vergara, condestable de artillería del patache, hace una narración bastante comprensible y detallada de lo sucedido¹¹⁸:

«... el 25 de julio los llamo el galeón de Casadevante, que por muerte de D. Antonio de Aguirre venia gobernando, y habiendo

115. AGI. Contratación, 4926, 5132.

116. AGI. Contratación, 4926, 5132.

117. AGI. Contratación, 4926, 5132.

118. AGI. Escribanía, 1098A.

ido el patache a la llamada, se dió orden de que fuesen por sotavento y que se aterrassen, y que en pareciéndoles disparasen y virasen la vuelta de afuera. Y habiéndolo ejecutado, a 1 hora de la noche, dió el patache sobre los bajos de Santa Isabel, y viendose en aquel peligro se dispararon mas de 20 pie-



Detalle de un mapa del siglo XVI, donde se representa con claridad la Cordillera de los Órganos, provincia de Pinar del Río, georeferencia utilizada con frecuencia por los navegantes desde la época colonial hasta nuestros días. *Archivo General de Indias.*

zas por que los galeones huyesen para afuera y no se empeñasen como lo estaba el dicho patache. Y se tendiero un anclote y dos cables, por donde pareció había mas agua para salir, con la ayuda de la lancha y el bote de Casadevante... pero no fue posible sacar la nao de aquellos bajos por hacerse descalimado.

Y la mañana siguiente, viendose perdidos, se echo toda la gente en tierra en la lancha del patache y en la lancha y bote de Casadevante y en la del Gobierno y se pego fuego al navío. Y luego unos se fueron por tierra a La Habana y otros en dichas lanchas y botes por la mar, que estaba 40 leguas de donde se perdió...»

CARGA

No hemos encontrado aun el registro del patache, y tampoco una investigación sobre esta perdida, ni nada sobre un rescate organizado desde la Habana. Nos parece muy extraño, pues

parece que solo llevaba plata de particulares (no del rey ni tampoco artillería de bronce). Por lógica los particulares tuvieron que reclamar su plata. Y era un barco muy importante para que no genere información.

Existe, como contrapartida, mucha documentación sobre la Capitana *Santo Cristo de San Agustín* y la Almiranta *Nuestra Señora de la Estrella*, lo cual nos permite conocer de forma genérica la carga consignada a esta armada¹¹⁹.

RESCATE

HAY piratas que, por los de Jamaica, se enteran de que se ha perdido un galeón muy rico («navío de plata») en la costa de La Habana. Van allí a ver si pueden rescatar algo. Una Armadilla española les persigue «sobre los Bajos de Santa Isabel» (pero parece que no encuentran nada y se van a la Florida).

Estos piratas sobre todo los ingleses, se han especializado en bucear en los naufragios españoles e incluso con campana (en las Bahamas). Están continuamente por las costas de Cuba comerciando y haciendo acopio de carne de los ranchos costeros, por lo que podían enterarse de los naufragios que había en la zona.

Piratas franceses estuvieron fondeados varios meses en Santa Lucía, pero no dicen que encontrasen nada que podamos vincular con el patache aquí estudiado.

119. AGI. Contratación, 4734. Contaduría, 1370.

SOBRE EL RESCATE QUE SE HIZO EN EL MOMENTO DE LA VARADA

ECHARON 8 piezas de artillería al agua para intentar aligerar el navío.

«... se saco alguna plata de particulares y otros trastes de los susodichos, y aunque se intento sacar lo demás que había no se pudo por estar lleno de agua dicho navío...» (...) se trato de salvar alguna plata de particulares y otros géneros de ropa hasta que se lleno de agua y se le dio fuego y estuvieron presente hasta que no quedo cosa por quemar...»¹²⁰

Los piratas franceses capturados por los españoles dicen que¹²¹:

«... A Providencia llego un navío de Jamaica cuyo capitán les aseguro que había en esta costa (La Habana) un navío perdido tan rico como un galeón y que para que lo creyese lo mostró a su capitán dos pesos sacados de aquella nao y con este seguro que les hizo vinieron a buscar el dicho casco para bucear con buzos de la costa de La Florida...que andando buscando dicho casco, las canoas por dentro y las embarcaciones por fuera, apreso el Capitán Juan de Iriaste la canoa en que venia el declarante, y las otras dieron en huir y se escapo la gente hechándose al monte...»

Antes de llegar a buscar este naufragio estuvieron reparándose en un cayo que llaman «La Ensenadilla» a sotavento de esta costa (La Habana). Pensaban ir a saquear el presidio de la Florida, luego que viesan el buceo del casco del patache.

120. AGI. Escribanía, 1098A.

121. Santo Domingo, 107, Ramo 2, Nº 34.

El día 6 de septiembre de 1683 se dice que hay 3 barcos piratas en la bahía de Santa Lucía. Cerca está el «desembarcadero de Baxa» «... y el corral Nombre de Dios, donde los piratas matan ganado para abastecerse de carne»¹²².

REFLEXIONES FINALES

SE trata de un navío importante, de mediano tonelaje (407 t.) pero nuevo y bien armado. Traía plata de particulares, y al venir de Tierra Firme, imaginamos que muy cargado. Además, al salir de Cartagena volvió de arribada a dicho puerto con lo que podía haber cargado mucho más de contrabando.

El hecho de que en la costa de La Habana se acerque tanto a tierra «para reconocerla» es sospechoso (no se dice que estuvieran perdidos ¿Por que arriesgarse en una zona llena de cayos y bajos?).

Sobre el lugar de la perdida, parece que fue en los bajos de Santa Isabel, en el remate de los Órganos. No hay referencia a Cayos ni arrecifes y debemos tomar en cuenta las variaciones que ha sufrido la toponimia de entonces a la fecha.

Los piratas se concentraron en Santa Lucía pero...¿tenían una referencia exacta? Parece que ellos no lo encontraron... Se salvó alguna plata pero no toda, no sabemos cuánta con relación al total de la carga.

Que parte de la tripulación fuera a La Habana por tierra, tampoco es usual y nos lleva a especular con alijos de carga y transporte oculto por tierra, algo perfectamente normal para la época.

122. AGI. Santo Domingo, 107, Ramo 2, Nº 34.

¿Que sentido tiene, con toda una armada a pocas millas, emprender una caminata por sitios apenas transitables? Justo es apuntar que la «lógica» actual de poco sirve para intentar comprender el comportamiento de estos hombres.

El patache fue quemado para que no quedase a la vista. Parece que no hubo víctimas fatales, así que todos sabían donde estaba hundido.

Como todos los naufragios a los cuales nos hemos enfrentado, esta investigación solo debe verse como la punta de la madeja, en tanto temas como el valor y la composición de la carga, no han sido localizados, pese a que en más de una campaña de investigación hemos dedicado tiempo a intentar completar el expediente.

NAUFRAGIO DE LA NAO NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO Y SAN JOSÉ. FLOTA DE NUEVA ESPAÑA, BAJO EL MANDO DEL GENERAL JOSÉ FERNÁNDEZ DE SANTILLÁN. AÑO 1689

INTRODUCCIÓN

MUCHO se ha hablado a lo largo del tiempo sobre la inmensa cantidad de tesoros sumergidos en la bahía de La Habana. Una leyenda popular cuenta que algunos países se han interesado en sanearla, algo que necesita urgentemente, y el gobierno siempre se ha negado, pues la condición impuesta por las supuestas empresas era la de quedarse con lo que apareciera en sus fondos.

Realmente se han hundido centenares de barcos en la rada y sus accesos. Sin embargo, sería inútil intentar localizar el casco del navío *Invencible*, (perdido en 1741) o de los buques *Europa*, *Asia* y *Neptuno*, convertidos en obstáculo en 1762 a fin de impedir el acceso de la hostil flota inglesa, o el célebre *Maine*, pretexto argüido por los norteamericanos para hacerse con la guerra hispano cubana.

Sus cascos han sido removidos o/y destruidos. La razón es bien sencilla: la rada ha sido un puerto activo en todo momento y estos cascos constituían serios peligros para la navegación o inhabilitaban zonas aprovechables.

Por otra parte, ante la ocurrencia de un naufragio, se ponía en marcha una compleja maquinaria de salvamento cuyo principal objetivo era minimizar en lo posible las pérdidas económicas que ello acarrearaba.

Este procedimiento lo podemos registrar desde siempre por la voluntad innata de los náufragos de no aumentar su desgracia perdiendo sus valores, a veces los únicos que poseían. Primero se intentará salvar la vida, luego o al mismo tiempo, los bienes materiales.

Con el paso del tiempo el buceo de naves náufragas se convirtió en un trabajo como otro cualquiera. Los «indios» y negros eran los que realizaban esta labor, no los únicos, de manera mayoritaria. Se mencionan mucho a los «indios de la Florida», al parecer por sus habilidades y disposición para esta arriesgada empresa.

La pérdida del galeón *Nuestra Señora del Rosario y San José* nos permitirá, una vez más, acercarnos a la dinámica de recuperación de un pecio hacia las postrimerías del siglo XVII y el complejo y rico accionar que se ponía en marcha, el detalle en las descripciones de las cargas y, sobre todo, las intenciones y comportamiento de los hombres.

EL BUQUE

FUE armado y botado en los importantes astilleros habaneros. Su fábrica se terminó hacia el mes de agosto del año 1685. Destinado para servir de marchanta, en la inspección para determinar su capacidad de carga arrojó un arqueo de 454 toneladas.

Los Oficiales de la Casa de Contratación exigieron en la ciudad hispalense una serie de condiciones indispensables para

garantizar el éxito de la travesía trasatlántica de la nao en su viaje a Indias. De este modo la nao se habilitó con todo lo necesario para asimilar sus futuras misiones, sobresaliendo los siguientes elementos¹²³:

Artilería:

- 42 piezas de artillería de hierro colado, encabalgadas en sus cureñas y puestas en sus portas con todo lo que les pertenece.

Además, y de forma complementaria¹²⁴:

«... 400 balas rasas y 200 de diferencia, 2 cajones de balas de plomo, 30 mosquetes con sus frascos y vándolas, 2 docenas de chuzos...»

Igualmente quedó definida la tripulación compuesta por Capitán, Calafate, Maestre Carpintero, Capellán, Condestable, 2 pilotos examinados, Cirujano, Escribano, Barbero, Contramaestre, 40 marineros



Detalle de unos galeones del siglo XVII en Cartagena de Indias, maniobrando para entrar al resguardado puerto. *Archivo General de Indias.*

123. AGI. Escribanía, 50-A.

124. AGI. Escribanía, 50-A.

(incluidos en ellos 20 artilleros), Guardián, 35 grumetes, Despensero y 4 pajes.

Una vez practicadas las visitas y trámites de rigor la nao *Nuestra Señora del Rosario y San José* se hace a la vela desde el puerto de Cádiz el 25 de junio de 1687, como parte de la Flota de Nueva España, bajo el mando del General José Fernández de Santillán, en su primer viaje a Indias.

VIAJES EN EL CARIBE

SU destino, sin embargo, era la rada habanera, debiendo recalar en La Guaira, costa norte de Venezuela, escala que hace y a partir de la cual podemos obtener más datos sobre este buque.

Evidentemente los dueños del barco pretendían fomentar a toda costa el negocio ilícito como alternativa para enriquecerse y desde su arribada a América comienzan las irregularidades.

La nave se mueve activamente por el caribe y sus principales puertos, descargando y cargando en ellos mercancías económicamente rentables para su dueño y tripulación. Suceden, sin embargo, cosas curiosas.

De España vino como maestre oficial Tomás Rincón, siendo piloto Marcos Rincón. Después, el capitán Blanco se queda en la rada habanera, otorgándole poder a Juan Rincón para que navegue como maestre desde La Habana hasta La Guaira, arribando el 30 de noviembre del año 1688. El Sr. Blanco efectuó este nombramiento a instancias del capitán Tomás de Urabarro, su suegro y dueño del galeón. Él se empeñó en que Juan Rincón fuese en la nao en su viaje a Caracas «por sus fines particulares».

Luego, considero oportuno resumir lo siguiente¹²⁵:

1º.- Tenemos dos maestros y un piloto con el mismo apellido, con lo cual no es descartable que sean parientes. Urabarru era suegro de Blanco y el piloto, Marcos Rincón, era cuñado de Blanco, completándose así una próspera familia que tenía a su cargo el destino del buque *Nuestra Señora del Rosario y San José*.

2º.- La nave hizo dos viajes, al menos, entre La Habana y La Guaira, tocando en estas trayectorias otros puertos para abastecerse y comerciar.

En La Guaira, a 30 de noviembre de 1688, o sea, después del viaje desde La Habana, se hace una nueva inspección de rigor. El bajel tiene todo lo necesario para navegar, a saber: 4 anclas, 1 anclote, 4 cables, 2 guindalesas, 2 calabrotos, 1 lancha con sus remos, herramientas de carpintería y calafatería.

Apenas un año después de la inspección arriba citada la nave ya tiene dos cañones de más, con lo cual completa 44 piezas de artillería de 8 y 12 libras de calibre, con 800 balas del mismo calibre, 100 mosquetes y escopetas con sus frascos, 4 cajones de balas de mosquete y escopeta, 50 pistolas y 60 quintales de pólvora.

Evidentemente la capacidad defensiva y ofensiva del buque ha sido, en algunos casos, duplicada. Aparentemente se estaba preparando para que su retorno a la metrópoli estuviera fuera de toda contingencia¹²⁶.

Antes de zarpar hacia La Habana se contabilizan y controlan las mercaderías bajo cubierta, concluyéndose dicho registro en La Guaira el 10 de enero de 1689. Las mercaderías en cuestión eran¹²⁷:

125. AGI. Escribanía, 50-A.

126. AGI. Escribanía, 50-A.

127. AGI. Escribanía, 50-A.

- Cueros: 600
- 2.440 fanegas, 13 libras de cacao de Caracas y
- 1.906 arrobas de tabaco.

Conocer los precios de estas mercaderías nos permite, además de estimar cuan importante eran para la economía del momento, aproximar un cálculo del valor integral de la carga. Veamos, entonces los valores particulares y generales:

- 104 reales cada fanega de cacao
- 24 reales cada arroba de tabaco
- 4 reales cada cuero al pelo

Total: 301.916 reales

Pero, además de esto, el 31 enero 1689 Juan del Rincón, administrador y maestro de la nao, recibió de los oficiales reales de Caracas:

- 52 pesos de a 8 reales, y 6 reales de plata, en moneda acuñada y corriente.
- Relación de los pliegos para España.

Igualmente obtuvimos la relación de alimentos, los cuales sintetizamos a continuación: 600 arrobas de casabe, 30 arrobas de bizcocho, 400 arrobas de carne salada, 50 arrobas de pescado, 50 arrobas de queso, 23 fanegas de frijoles, 100 botijas de melado, 2000 botijas de agua, 50 botijas de vino, 3 quintales de velas de sebo, 500 gallinas, 2000 huevos, 800 quintales de leña y 1 caja grande de botica.

Las primeras descargas de mercancías se producen, de forma ilegal en Veracruz y Puerto Rico, según lo afirmado por Salvador Francisco pasajero del navío.

Dice que en la aguada de Puerto Rico descargaron de noche cantidad de vino, aguardiente y marquetas de cera. Que cuando arribaron a Veracruz por necesitar bastimentos, por no

haber metido, aguada bastante se murieron 7 hombres y 1 religioso capuchino de sed y hambre.

Estos pobres religiosos dada su desesperación en lugar de confesar a los moribundos suplicaban un sorbo de agua que les permitiera salvar sus vidas. La contradicción terrible es que, siguiendo a Salvador Francisco, en el puerto de Veracruz escuchó que se desembarcaron cantidad de botijas de vino.

EL NAUFRAGIO

Los pormenores derivados de este infortunado suceso suscitarán un complejo proceso a través del cual se intenta dirimir las competencias y responsabilidades de cada uno de los oficiales de a bordo. Para ello se citan a declarar a los testigos y a partir de sus testimonios se juzgará a los culpables.

No es un secreto que se urdieron infinidad de complots para echar a pique o embarrancar naves, las cuales eran saqueadas por sus propios maestros, capitanes y oficiales en las narices de la marinería, tal y como hemos mostrado con la Flota de Roelas de 1563. Se compraba el silencio y las declaraciones, tan homogéneas a veces, dejan entrever la oscuridad del complot.

De alguna manera, seguiremos la dinámica del proceso judicial, y aunque abundan las declaraciones y me gustaría presentarlas en su totalidad, citaré aquellas que puedan ser diferenciadas, aunque sea de forma mínima, o que aporten algún dato nuevo.

Todo parece indicar, en principio, que la nave zozobró como resultado de una maniobra incorrecta ejecutada a su vez a partir de un malentendido. El desastre se produjo frente al castillo de la Punta, a pocos metros de la franja costera de La Habana.

Así, en La Habana, a 18 marzo 1689, se reúnen las principales autoridades con el objeto de someter a análisis las causas del desastre y evaluar los procedimientos seguidos por la tripulación.

Estaban presentes en esta reunión¹²⁸:

- El Gobernador don Diego Antonio de Viana Hinojosa
- El Contador don Diego de Peñalver Angulo
- El Tesorero don Santiago de Arrate
- El Factor don Bernabé de Miranda

En estos momentos estaban enterados de que¹²⁹:

«entrando por la boca de este puerto la nao N^a S^a del Rosario y S. José, mre. el capitán Fco. Blanco y administrador el capitán Juan Rincón, con registro del puerto de La Guaira para los reinos de Castilla, varó en la laja de la boca de este puerto, donde dicen está descalimada y desarbolada de los palos mayor, trinquete y bauprés...»

Como habíamos dicho, se citan a declarar a los tripulantes de la nao, obviamente entre ellos a los que tenían responsabilidad directa con el gobierno del buque. Veamos algunos testimonios:

Capitán Marcos Rincón, Piloto principal de la nao¹³⁰:

«que viniendo entrando con dicha nao, hoy por la mañana, por la boca de este puerto, mandando el testigo al timonel que gobernase a babor el timón, oyó a Sebastián Pérez, calafate de

128. AGI. Escribanía, 50-A.

129. AGI. Escribanía, 50-A.

130. AGI. Escribanía, 50-A.



Galeón a punto de encallar. La muerte merodea en lo alto de los mástiles, invisible, pero omnipresente. *Museo Marítimo Nacional, Londres.*

dicha nao que en alta voz dijo «a estribor», hablando para popa; con cuya voz, la persona que estaba en el timón lo levantó a estribor, en cuyo tiempo dio a las velas el embate, y las de proa vinieron sobre el parchamento (sic), y aunque se bracearon y marcó el trinquete a meter en viento las velas, y braceó la gavia por barlovento, y mandó echar las lanchas a estribor para que arribase la dicha nao, no fue bastante, sino que encayó en el bajo que está antes de llegar a la laja, y aunque el testigo en persona cortó espías y se hicieron otras diligencias, no se pudo conseguir se salvase la dicha nao, por haber faltado algunos cabos de las espías con que estaba dado retenidas (sic), con cuya falta cada vez se empeñó más la nao en el dicho bajo, y aunque la desarbolaron no pudo remediarse su pérdida.»

El piloto agrega como detalle colateral, que durante el viaje murió en la nao don Diego de Melo, Gobernador y Capitán

General que fue de la provincia de Santiago de León de Caracas, motivando esto que se levantara inventario de sus bienes, que estaban en poder del capitán Juan Rincón o del escribano de la nao.

Queda establecido en esta primera declaración que la voz dada por el calafate fue la causante de que el piloto maniobrara mal y encallaran. En cualquier caso, parece inusual que el piloto obedeciera una orden dada por cualquier persona a bordo.

Razonable o no, esta parece haber sido la causa, pues todos los encartados repiten esta versión, tal y como se desprende de la siguiente confesión, emitida por el Capitán Juan Rincón, administrador de la nao¹³¹:

«... que entrando este testigo con dicha nao por la boca de este puerto con toda serenidad, oyó a Sebastián Pérez, calafate, decir en alta voz «a estribor», poniéndose para lo referido sobre el fogón que está a la banda de estribor, como que hablaba para popa, y la persona que estaba en el timón lo levantó a estribor, a que replicó el capitán Marcos Rincón, hermano del testigo y piloto principal de dicha nao, diciendo «no, sino a babor, perro», en cuyo tiempo dio embate a la nao y las velas vinieron sobre el parchamento, y aunque se bracearon y marcó el trinquete y se mandaron ir las lanchas a estribor para meter en viento las velas y que arribase la dicha nao, no se pudo conseguir, antes sí encayó en el bajo que está inmediato a la laja, y aunque se hicieron otras muchas diligencias para salvarla, no fueron bastantes por haber faltado algunas amarras, que le habían dado para retenida (sic) hasta desarbolar los árboles mayor, trinquete y bauprés...y no se pudo conseguir poner en salvo dicha nao, porque luego...se reconoció la mucho agua que hacía...»

131. AGI. Escribanía, 50-A.

Entre los interrogados estaban también José de Ortega, piloto acompañado, Pedro Ramos, contra maestre, Benito Sánchez, marinero y Pedro del Valle, escribano, los cuales se reafirman en todo lo anteriormente expuesto.

Realmente, el accionar con el timón, todavía en el siglo XIX constituía una maniobra demorada, esto es, desde que comenzaban a corregir la dirección con vueltas de timón hasta que la pala se orientaba en la dirección deseada transcurría un tiempo.

En este intervalo el buque continuaba desplazándose y si navegaba con un bajo a proa, lo más probable era que encallara. Luego, una orden inadecuadamente impartida y la escasa capacidad de rápida maniobra, se combinaron para desencadenar el desastre.

El testimonio de Vicente de Santiago, marinero de la nao, es de vital importancia, toda vez que venía al timón cuando entraban en La Habana, tal y como se desprende de la siguiente cita¹³²:

«... y estando entre los dos Castillos, le mandó el capitán Marcos Rincón, piloto ppal. de dicha nao, que gobernase a babor, en cuya forma vino muy poco tiempo, y luego oyó una voz que dijo «a estribor», y levantando el timón a esta banda le dio muchas voces dicho Marcos Rincón, diciéndole «no perro, sino a babor», y aunque volvió a virar el timón, conoció que la nao no gobernaba, aunque cerró el timón a babor y se hicieron otras muchas diligencias para que arribase, y por último encayó en el bajo que está antes de llegar a la laja...»

132. AGI. Escribanía, 50-A.

Testimonios de personas no identificadas agregan que el capitán Blanco, una vez vio alijar los materiales arriba descritos y cuando ya estaba moviéndose el navío para salir por popa, mandó echar un ancla por la proa, y con eso faltó la de popa, girando el ancla sobre la uña y se rompió. Se cortaron los palos y la nave quedó presa e indefensa en los arrecifes.

Los criterios sobre la culpabilidad, entonces, están divididos.

Las investigaciones en torno al naufragio se extienden en el tiempo y ya finalizando 1690 el Gobernador de La Habana, Don Severino de Manzaneda, elabora una Sumaria intentando esclarecer puntos oscuros, pero eso lo veremos más adelante.

EL RESCATE. TESTIMONIOS PRELIMINARES¹³³

COMO resultado de la inmediatez de la nao naufragada a la ciudad, no es de extrañar que las máximas autoridades habaneras movilicen sus recursos legales para controlar el rescate.

Don Diego de Melo, se embarcó enfermo (en la Guaira) agravándose su padecimiento durante el viaje de forma tal que murió el día 9 de marzo de 1689, abintestato (sin testamento), y que se hizo inventario de sus bienes por el capitán Juan Rincón, ante Pedro del Valle, escribano de la nao, además de algunos talegos de plata y las mercaderías que viajaban fuera de control.

El diligente y poderoso Tesorero de la Real Hacienda en La Habana, don Diego de Peñalver Angulo, el futuro Marqués de Arcos y dueño de una de las casas más suntuosas de San Cris-

133. AGI. Escribanía, 50-A. Pieza Nº. 6.

tóbal ubicada en la Plaza de la Catedral, estudia el caso y emite dictamen rápidamente.

En su informe se recoge que¹³⁴:

«el 18 de marzo ... cuando se perdió el galeón..., vino a la Rl. Contaduría don Diego Antonio de Viana, Gobernador que fue de esta plaza, para desde allí dar la providencia necesaria para salvar dicho galeón, y pareciéndole que para esto estaría más próximo desde el Castillo de la Punta, se fue a él llevándome en su compañía (...)

(...) era muy conveniente a la recaudación de los frutos de dicho navío y sus reales derechos, mandase por bando que las personas que tuviesen en este puerto embarcaciones grandes y pequeñas fuesen a salvar la hacienda de dicho navío perdido ... y que todas las cajas de ropa de vestir, así de los pasajeros como de la gente de mar, se trajese a la Rl. Contaduría para que se abriesen y reconociese lo que traían.

... me dijeron que en lanchas y piraguas se habían traído todas las dichas cajas (fueron reconocidas por el tesorero Santiago de Arrate), hallándose en ellas sólo ropa de vestir...»

LOS TRABAJOS DE BUCEO Y RESCATE

CASI desde el mismo momento del hundimiento comenzaron a rescatarse elementos componentes de la carga.

Se condujeron por Luis de Espinosa, guarda menor de la Real Contaduría, al muelle de ella, tres barcadas de las cajas que se hallaron en la nao, distribuyéndose de forma tal que sus dueños pudieran identificarlas, paso previo a su reclamación. Debíó ser un espectáculo, todos allí pujando por recuperar sus

134. AGI. Escribanía, 50-A. Pieza Nº. 6.

bienes. Dado su interés ahondaremos algo más en esto. Veamos algunos detalles de las entregas.

Entrega de los cajones con mercancías¹³⁵:

- 1 caja de Pedro Ramos, presbítero, capellán de la nao, con ropa de su uso. Se le entregó.
- 1 caja grande del licenciado José Ortíz, con ropa de vestir. Se le entregó.
- 2 cajas de dos religiosos capuchinos, con sus brevarios y algún vestuario. Se les entregaron.
- 6 cajas del capitán Sebastián Fernández, con ropa de su uso y de su familia. Se les entregaron.
- 1 caja de José Cardoso, marinero de la nao, con su ropa.
- 1 caja de Juan de Larreta, marinero, con su ropa.
- 1 caja de Juan de Mesa, pasajero, con su ropa.
- 1 caja de Pedro del Valle, escribano de la nao, con su ropa.
- 1 caja de Benito Sánchez, marinero, con su ropa.
- 1 caja y 1 petaca de José Roldán, con ropa blanca y de color de su uso.
- 1 caja de Mateo Carlos de Cárdenas, con su ropa.
- 3 baúles, 3 cajillas medianas y 2 petacas muy pequeñas de Diego Suárez, con vestidos, ropa blanca, 3 sombreros y otros trastes de su uso.
- 1 caja de Sebastián Pérez Medrano, soldado de dicha nao, con su ropa.
- 1 caja de Diego Sánchez, marinero, con su ropa.
- 1 caja y 3 petacas de José Muñoz. 2 petacas estaban vacías y el resto contenía su ropa.

135. AGI. Escribanía, 50-A.

- 4 cajas del capitán Juan Rincón, con su ropa y otros trastes de su uso.
- 1 caja pequeña de Blas de Almoguer, con su ropa.
- 1 caja pequeña de Miguel Pérez Pastrana, con ropa.
- 1 caja de Juan Antonio Aregoses (sic), y dentro un petate liado con ropa de la mar.
- 1 caja de Antonio Noroña, con su ropa.
- 1 caja de Pedro Rodríguez, con su ropa.
- 1 caja del cabo de escuadra Diego de los Reyes. Ropa.
- 1 caja de José de Bramadero (sic). Ropa.
- 2 cajas del capitán Marcos Rincón. Ropa e instrumentos de piloto.
- 1 caja de Pedro Ramos, contramre. Ropa.
- 2 cajas del alférez Alonso Rodríguez. Ropa.
- 1 caja del sargento Antonio Joseph. Ropa.
- 1 caja de Diego de la Cruz, marinero. Ropa.
- 1 caja de Pedro de la Cruz, marinero. Ropa.
- 1 caja de Fco. Vélez, marinero. Ropa.
- 1 caja de Santiago González. Ropa.
- 1 caja de Miguel Salgado, Ropa.
- 1 caja de Fco. José de Arroyo. Ropa.
- 1 cajita de Baltasar Díaz. Ropa.
- 1 caja de Fco. de Montesdeoca. Ropa.
- 2 cajillas pequeñas del capitán José de Ortega. Ropa e instrumentos de piloto.
- 1 caja del alférez Alonso Rodríguez. Ropa de mar.
- 1 papelera de Pedro del Valle, escribano de la nao con «cantidad de papeles».

De esta forma concluye la primera entrega de bienes a sus propietarios y como vemos no se mencionan mercancías como pueden ser oro, plata, etc.

A bordo murió Don Diego de Melo, antiguo Gobernador de Caracas y sus bienes fueron igualmente rescatados y desembarcados en el muelle de la Real Hacienda. En la lancha venían cajas, cajones, petacas y otros trastes. Se guardan en un almacén hasta que todo sea reconocido con el inventario.

El mismo día 18 de marzo, entre 8 y 9 de la noche, se presentó en la Real Contaduría, ante el tesorero Santiago de Arrate, el licenciado José Ruiz Ortíz, capellán de la nao, para hacer manifestación de 13 talegos de a 500 pesos cada uno, de moneda doble de a 8 y de a 4:

«... los mismos que el capitán Juan Rincón, administrador de la nao, al venir a tierra a buscar socorro, «le dejó encargado los salvase y fuese haciendo manifestación de ellos en esta Contaduría.»¹³⁶

En este día, a las 10 de la noche, el capitán Juan Rincón trajo a la Contaduría 2 cajones de cedro precintados como de 3 cuartas de largo marcados con la del margen, que dijo eran de plata labrada, pertenecientes a D^a María Manuela y D^a Magdalena de Sosa, hermanas, vecinas de Sanlúcar.

Así las cosas, Francisco Blanco hace dejación de la nao «habiendo pasado el Morro, en el bajo antes de llegar a la laja» «... hago dejación de ella y de todo cuanto se pudiere salvar...»¹³⁷

Se notifica esto al capitán Tomás de Urabarro, quien hace «la misma dejación». Estaba en «las casas de su morada» en La Habana.

136. AGI. Escribanía, 50-A.

137. AGI. Escribanía, 50-A.

El 19 de marzo se continúa la descarga. Llega al muelle el barco de Cristóbal de Olivier «que vino de la nao perdida con alguna carga, a cargo de Gaspar de los Reyes¹³⁸:

- 240 petacas de tabaco
- 3 mochilas de cacao de Caracas.

.-De la piragua de Luis Martín Rodríguez se descargaron: 55 petacas de tabaco y 56 zurrones de cacao de Caracas.

.-La piragua de Luis Martín, en este 19 de marzo, descargó otra vez: 160 petacas de tabaco, y «cantidad de cacao a granel».

.-El 20 de marzo, la piragua de Luis Martín descargó: 150 resmas de papel mojado, 6 costales de hilo de vela, 1 costal de cacao, 1 tinaja de madera (sic), 21 pavesadas de la nao, 4 banderas grandes, 3 pequeñas, 6 gallardetes maltratados, 2 pedazos de lona.

.- Cristobal de Oliver descargó: 320 cuernos al pelo.

El mismo día 20 se llevan «a la plazuela que está fuera del castillo de la Punta» dos barcadas de cacao a granel y mojado que se habían sacado de la nao perdida, para beneficiarlo en dicho paraje.

.- El 21 de marzo, otra descarga:

En la piragua de Luis Martín: 64 barriles de aguardiente (4 llenos, 36 con la tercera parte, 20 a la mitad y 3 vacíos), 13 mochilas de cacao de Caracas, 2 botijas llenas de cacao, 2 cajones de azúcar, 1 botija con un poco de pólvora, 1 cajoncillo con balas de mosquete, 1 tercio de cuerda, 8 flamenquillas de peltre nuevas, 1 almirez con su mano, 13 platillos de peltre y 5 grandes muy viejos y maltratados, 7 piezas de cocina (sartenes y pailas), 1 piedra de moler.

138. AGI. Escribanía, 50-A. Pieza Nº. 6.

.- Otra descarga de Luis Martín:

30 cámaras, 22 escopetas, 24 espadinas, 38 chifeles de pólvora, 39 guardacartuchos (algunos vacíos), 6 lanernas, 36 cucharas, sacatrapos y atacadores, 19 lanzas y chusos, 1 cajoncillo con algunas balas de mosquete, 30 murriones de cuerda, un poco de cacao a granel.

.-El 22 de marzo, Luis Martín descarga:

13 botafuegos, 88 granadas, 32 bolsas de balas de lona (sic), 380 balas de artillería rasas, enramadas y palenquetas, 29 sacos de lona con balas de mosquete, 9 barrenas grandes, 22 palanquines de la artillería, 30 cubiletes de cobre, 1 almirez, 33 piezas de torteras, sartenes y pailitas de cocinas, 1 campana, 18 lanadas con estacadoras de cabos, 1 gato, un poco de cacao a granel, 280 cueros al pelo.

.-El 23 de marzo se llevó a la plazuela del Castillo de la Punta otra carga de cacao mojado.

.-El 24 de marzo se retiran las personas que estaban en la nao, guardándola, por «recelarse de que con el viento que le está ventando por el nornordeste, ha metido tanta mar que ha hecho pender a la banda dicha nao, y que es imposible por ahora conducirse a tierra cosa alguna.

Francisco Díaz Dávila, escribano del Rey que estaba a bordo levantando escritura de todas las actividades de rescate, certifica que habiendo empezado a soplar el viento por el norte y nornoreste se levantó tanto el mar, que se perdió la nao, hundiéndose en una banda del canal. Amenazaba mayor daño con las continuas olas que se experimentan, con lo cual hubo que suspender las descargas y dejar el casco sin presencia humana. En su defecto se da orden para que los centinelas del Castillo del Morro y de la Punta no dejen llegar a nadie al barco perdido. Esto sucedía el 24 de marzo.

El 26 de marzo, mejora el tiempo y se ordena continuar la descarga.

.- El 27 de marzo, se descarga (con la lancha de la nao perdida): 2 velas de gavia usadas, 1 sobremesana usada, 5 pedreros de hierro.

.- El 28 de marzo, la lancha de la nao descarga: 1 mesana, 1 trinquete, 1 sebadera, todo usado.

.- El 29 de marzo, la lancha de la nao descarga: 1 velacho viejo y roto, 1 toldo usado, 9 pedreros de hierro. Lo que quedaba del casco se hizo pedazos, no quedaba carga en los entrepuentes susceptible a ser evacuada y la bodega, anegada, por cuya razón es ociosa la guarda, con lo cual dueños y autoridades mandaron cesar los trabajos.

El 29 de marzo, Tomás de Urabarro, dueño de la nao, pide que declaren todos los que venían en la nao, y den información.

Unos días después, el 29 y 30 el pregonero Francisco, negro, difunde la noticia por la ciudad¹³⁹:

«... que atento a que la dicha nao en el paraje en que encalló, se descalinó y está toda rendida e imposibilitada de remedio, y que de ella se ha conducido la carga y pertrechos que pudo salvarse, y que en el paraje en que se halla el casco, que puede sobrevenir con algún temporal, caiga de la canal por donde entran y salen las armadas y demás embarcaciones que vienen a este puerto, y será de embarazo gravísimo, para que por este medio se impida el uso de las dichas embarcaciones y que pueda resultar grave perjuicio a la real hacienda, para que se obvien, mandaban y mandaron se pregone el casco de la dicha

139. AGI. Escribanía, 50-A. Documento firmado por Viana (Gobernador de La Habana), Arrate (tesorero) y Miranda (factor y veedor).

nao para que se venda en el más alto precio que pudiere, lo cual se haga dentro del tercero día, y pasado, no habiendo ponedor, se traigan los autos para proveer lo que convenga.»

El 29 de marzo se ordena que los doctores José Monet y Francisco Moreno del Alba, médicos de la ciudad, y otras personas inteligentes en la compra de cacao, inspeccionen el que se sacó mojado de la bodega, y que en tierra se endulzó y secó, para que informen sobre su estado y calidad. Este producto está situado en la plazuela de la Punta. El 30 de marzo, los médicos dictaminan que el cacao salvado no se puede consumir, y que es mejor quemarlo. Se quema y arde durante 3 horas.

El capitán Juan Rico de Moya, residente en La Habana, dueño del navío *Nuestra Señora de la Candelaria y San Cayetano*, que vino con registro de Canarias, dijo que, estando para darle carena en el Barrarico, se le ordenó fuese al navío que está perdido cerca del Castillo del Morro, con la intención de transportar y sacar la artillería y otras cosas que se puedan aprovechar, y evitarlas del riesgo a que están expuestas.

El mismo día, se ordena inspeccionar este navío para ver si es cierto lo que dice su dueño sobre no ser apto para rescatar la artillería del N^a S^a *del Rosario y San José*. Lo encuentran estanco y suficiente para poder transportar la artillería, ordenándosele al señor Tomás de Urabarro, dueño, preparar lo necesario para el transporte, iniciándose la descarga de la artillería el 31 de marzo¹⁴⁰:

Llega al muelle de la contaduría el pingue del capitán Juan Rico de Moya, y descarga:

140. Documento firmado por Viana (Gobernador de La Habana), Arrate (tesorero) y Miranda (factor y veedor).

- 15 piezas de artillería de distintos calibres.
- 15 cureñas que les corresponden.

Parte de la carga de a bordo venía directamente custodiada por sus dueños y alguna había sido encargada por otros mercaderes a su consigna. En tal sentido algunos de los mercaderes y personas principales del barco declaran tanto sus cargas como las que venían a su amparo, de acuerdo al registro:

- Juan Rincón: 966 fanegas de cacao, 6 libras de cacao de Caracas, 124 zurroneos, 600 cueros al pelo,
- Licenciado José Luis Ortíz: 60 fanegas cacao, 109 libras.
- Capitán Marcos Rincón: 41 fanegas cacao, 55 libras, 8 petacas de tabaco.
- Capitán José de Ortega: 78 fanegas cacao, 8 libras.
- Alonso Rodríguez: 74 fanegas cacao, 22 libras.
- Capitán Sebastián Fernández.: 54 petacas tabaco, 88 fanegas cacao.

El 4 de abril 1689 la gente de mar de la nao reclama la parte de las soldadas que corresponde en lo que se ha salvado, no era de extrañar que, aduciendo el naufragio, sus pagas no se les llegaran jamás a los bolsillos, con lo cual, pretextando todo lo rescatado piden se les de su dinero bien en la plata extraída o en productos convertibles en dinero.

Durante los días 6, 9 y 13 de abril, se ordena que los pertrechos que se salvaron de la nao se vendan, y que para ello se pregonen.

El 9 de abril se ordena que el capitán Juan Rincón comparezca para declarar a quien pertenece la plata que salvó de la nao (talegos de plata acuñada y 2 cajones de plata labrada). Rincón declaró que cuando saltó a tierra para pedir ayuda, ordenó al capellán de la nao, José Luis Ortíz que procurase salvar aquel dinero, trayéndolo a la Contaduría.

El capellán trajo 13 talegos de moneda doble, que cada uno tiene 500 pesos, y dos cajoncitos de plata labrada. Los cajoncitos vinieron con los bienes del difunto Gobernador don Diego de melo (los trajo su mayordomo). Dice que los 13 talegos son de diferentes personas particulares.

Dijo que no tenía noticia de que hubiese otra plata en el galeón, porque sólo vinieron los dichos 13 talegos y 2 cajoncillos.

SEGUNDA ETAPA DEL RESCATE

SIN embargo, con toda esta ingente actividad no se dan por concluidos los trabajos en el casco del buque. Otra etapa comenzó a partir del 23 abril con una serie de nuevos buceos que se entendieron hasta el 13 junio, practicándose un total de 29 inmersiones de rescate¹⁴¹:

«... atento a que la nao perdida ... se ha deshecho con el viento noroeste (sic) que se ha experimentado, y quedó de calidad que en cuarteles ha venido a la ribera de este puerto, y que en el plan de ella ha de haber artillería y otras cosas de su carga, y que está en parte que con los 3 indios buzos que de la otra costa se hallan en este puerto (de Florida), se pueden bucear y salvar dicha artillería y las demás cosas que pudieran hallarse, mandaban y mandaron se solicite la gente de mar necesaria y embarcaciones suficientes y los indios que fueren a propósito para dicho buceo...»

Estos buceos estuvieron monitoreados desde sus inicios por el factor y veedor de la Real Hacienda de La Habana, Bernabé

141. AGI. Escribanía, 50-A. Auto para bucear la artillería y fierro. Habana, 22 abril 1689.

Miranda. El grupo de trabajo lo forman 15 hombres de mar y 7 indios buzos. Como elemento de apoyo material una lancha y un bote.

Consideramos oportuno extractar los buceos y conformar un listado a través del cual pretendemos esbozar la dinámica de estos trabajos. Los indios buzos trabajaron con una productividad notable, aunque por las descripciones hechas, sabemos que el naufragio se produjo en el bajo, incidiendo ello de manera decisiva en las inmersiones. Profundidad y dificultad van a mostrarse directamente proporcionales.

La secuencia queda expresada de la siguiente forma¹⁴²:

- | | |
|---|---|
| 26 de abril - 1 ^{er} Buceo: | 6 mayo – 7 ^o buceo: |
| • 44 barras de hierro y 8 rejas de arado. | • 99 barras de hierro y 3 rejas de arado. |
| 27 abril – 2 ^o buceo: | 7 mayo – 8 ^o buceo: |
| • 170 barras de hierro y 10 rejas de arado. | • 4 piezas de artillería. |
| 28 abril - 3 ^{er} . buceo: | 9 mayo – 9 ^o buceo: |
| • 100 barras de hierro y 15 rejas de arado. | • 3 piezas de artillería de hierro. |
| 29 abril – 4 ^o buceo: | 10 mayo – 10 ^o buceo: |
| • 145 barras de hierro y 9 rejas de arado. | • 3 piezas de artillería de hierro. |
| 30 abril – 5 ^o buceo: | 11 mayo – 11 ^o buceo: |
| • 100 barras de hierro y 78 rejas de arado. | • 4 piezas de artillería de hierro. |
| 5 mayo – 6 ^o buceo: | 12 mayo – 12 ^o buceo: |
| • 85 barras de hierro y 5 rejas de arado. | • 3 piezas de artillería de hierro. |
| | 13 mayo – 13 ^o buceo: |
| | • 4 piezas de artillería de hierro. |
| | 14 mayo – 14 ^o buceo: |
| | • 3 piezas de artillería de hierro. |

142. AGI. Escribanía, 50-A.

16 mayo - 15º buceo:

- 3 piezas de artillería de hierro.

18 mayo – 16º buceo:

- 2 piezas de artillería de hierro.

21 mayo – 17º buceo:

- 3 piezas de artillería de hierro.

27 mayo – 18º buceo:

- 3 piezas de artillería de hierro.

28 mayo – 19º buceo:

- 3 piezas de artillería de hierro.

1 junio – 20º buceo:

- 4 piezas de artillería de hierro.

2 junio – 21º buceo:

- 3 piezas de artillería de hierro.

3 junio – 22º buceo:

- cantidad de pedazos de cables y otros cabos menudos.

4 junio – 23º buceo:

- cantidad de pedazos de cabos, obencaduras (sic), palos y otros trastos.

6 junio – 24º buceo:

- diferentes pedazos de obencaduras, y uno de un cable con su ancla.

7 junio – 25º buceo:

- distintos pedazos de cabos, cables y palos.

8 junio – 26º buceo:

- un ancla y algunos pedazos de cables.

10 junio – 27º buceo:

- un ancla con un pedazo de cable y algunos pedazos de obencaduras.

11 junio – 28º buceo:

- diferentes pedazos de cabos, obencaduras y palos.

13 junio – 29º buceo:

- cantidad de hierro viejo y cabos.

La última inmersión la realizan el 13 de junio y para ese entonces aseguran que han revisado y extraído del pecio todo lo útil y aprovechable, tal y como se desprende del listado anterior.

El mismo día 13, en La Habana, se procede a pagarles. Infortunadamente no conocemos los nombres de estos valiosos inmersionistas, ilustres predecesores del buceo y rescate modernos por una poderosa razón: no eran cristianos y como tal sus nombres no figuraban en los documentos. Cada uno cobró 12 reales diarios.

Tampoco se registran accidentes, algo muy difícil de asimilar, tomando en cuenta la época y cantidad de inmersiones.

LA CARGA DE CONTRABANDO

SIEMPRE un naufragio presagiaba un gran botín. Igualmente eran las autoridades los que extraían la mejor tajada. En la declaración de Peñalver se habla sólo de ropa, sin embargo, personas aparentemente no comprometidas son llamadas a prestar declaración evidenciándose claras contradicciones.

El 14 junio 1689 se ordena abrir el registro de carga que traía la nao desde Caracas¹⁴³, y

se coteje con la carga que se ha salvado. Luego de transcurridos 10 días en los cuales se estudiaron con detenimiento los registros, el 4 julio, consta que se hallaron estar fuera de registro los 6.500 pesos y 2 cajones de plata labrada, el hierro y rejas de arado, el aguardiente, resmas de papel e hilo de vela.

No es descartable que otra gran cantidad de mercaderías fueran robadas durante el rescate y no pudieran ser cotejadas.

Sin embargo, era preciso solucionar este complejo problema, pues la pena para los que contrabandearan era severa. El capi-



El castillo del Morro de La Habana, vigilante insomne, excepcional testigo de cientos de naufragios, entre ellos, el de *Nuestra Señora del Rosario*.

143. AGI. Escribanía, 50-A.

tán Juan Rincón explica la procedencia de esta carga sin registro aludiendo que la llevó a La Guaira, pero allí no tuvo salida en el mercado, y se volvieron a embarcar. Todo parece indicar que fue aceptada esta explicación.

Por otra parte, veamos el testimonio de personas no comprometidas con los oficiales al mando y que, como no tenían nada que perder, declararon¹⁴⁴:

«... y vido sacar al tiempo de su pérdida cantidad de talegos, y oyó decir ser moneda de plata, y por haberse quedado a bordo no sabe qué número de ellos era ni qué cantidad tenía cada uno, pero oyó decir y corría voz entre soldados y gente de mar que habían sacado 20 talegos con plata, diciendo pertenecían al capellán de dicho galeón...» (o sea, los 13 que declaró el capellán, N.A.).

Otro personaje, de igual condición social que el anterior, confirma con su declaración las irregularidades que pudo apreciar de la siguiente forma¹⁴⁵:

«... y vido que de la bodega iba sacando la gente de mar, en costales de cañamazo numerados, talegos de plata, y a lo que decían todos y el declarante, con la demás gente que ayudó a sacarlos, echó mano a dichos costales con talegos y reconoció ser plata con sonido de reales de a ocho, que se sacaban con voz de que eran del padre capellán de dicho galeón, y los iban entregando a Alonso Rodríguez, que venía haciendo oficio como

144. AGI. Escribanía, 50-A. Extracto del testimonio de Juan de Padilla, natural de La Habana, pardo libre dado en La Habana 1690. Dice que vino en el navío con plaza de soldado.

145. AGI. Escribanía, 50-A. Extracto del testimonio de Manuel Esteban de Barrios, pardo libre y soldado de la nao.

de mayordomo ... y no reconoció entonces cuántos eran los talegos ... pero después oyó decir que eran 20 ...»

Barrios, en un gesto casi arrogante para la época y sobre todo arriesgado, acusa¹⁴⁶ al tesorero Arrate de llevarse, de noche, cantidad de papel de donde estaba almacenado el que se salvó. Pero va más allá cuando afirma que el capitán Francisco Blanco tenía culpa de la pérdida del navío, por haberlo salido a recibir una legua y algo más del puerto donde se perdió.

Dice que se encerró en el camarote con el piloto principal Marcos Rincón, su cuñado, en actitud sospechosa, hablando en secreto, sin salir hasta que el galeón se perdió.

Reafirma su criterio agregando que el padre fray Juan González, religioso del convento de Sto. Domingo, fue en compañía de don Francisco Blanco a bordo, se quedó en la toldilla de arriba sin entrar al camarote del piloto. Y aunque los capitanes de la Armada Real del cargo de Nicolás de Gregorio que se hallaban en la rada habanera, y el ayudante de piloto le sugirieron a Blanco que era necesario para salvar el buque, echar la artillería al agua, (56 cañones), en su lugar dispuso extraer el lastre, balas y pedreros, aprovechando para ello el auxilio prestado por las embarcaciones que prestaban auxilio, logrando con esto que el barco encallara más profundamente en el bajo arrecife.

Otro testigo dice que en La Guaira, él ayudó a cargar un cajón muy pesado como de vara y media, que hubo que mover con cuerdas, especulando todos que dentro había plata, por su mucho peso. Agrega que no sabe si cuando se perdió el galeón

146. AGI. Escribanía, 50-A.

lo sacaron o no, pues en su presencia vio sacar después de perdido dicho galeón, una *mochila de Campeche*, sin saber lo que tenía dentro, pero que al arrojarla por la borda hacia la chalupa de rescate hizo ruido y sonó como reales de a ocho. Lo que demuestra, entre otras cosas, el excelente oído de algunos en la época para identificar metales nobles y sus valores.

Otro testigo dice que por la noche llegaban lanchas y canoas a la nao y sacaban de todo.

El capitán Blanco se querella con estos testigos que lo acusan de negligencia y robo. Es curioso que, como hemos dicho anteriormente, todos los que hacen estas acusaciones son marineros, cocheros, negros, mulatos, soldados, no son de la oficialidad del barco.

Para concluir esta serie de testimonios veamos dos igualmente valiosos¹⁴⁷:

«que vio en casa de su amo un pan de plata a manera de barra aplanada, que se llevó a dichas casas en dicha ocasión, aunque no sabe a dónde salió ni dónde se llevó...»

Por su parte una negra dice que¹⁴⁸:

«... oyó que el dicho tesorero había sacado de un escritorio o papelería de un caballero que venía en dicho galeón, y se murió en el mar, una envuelta de doblones, que eran las manos juntas y abiertas (sic) y llenas de ellos, cuyas manos vio la testigo las traía puestas en esta forma que va referida, el dicho don Santiago Arrate, su amo, iba subiendo por la escalera del corral él solo,

147. AGI. Escribanía, 50-A.

148. AGI. Escribanía, 50-A. Testimonio de Josefillo, negrito esclavo del servicio de Don Arrate y de una negra, de la cual no se menciona el nombre.

que venía de abrir los escritorios de dicho difunto ... y así mismo vio la testigo en el cuarto del dicho su amo una papelera algo grande a manera de caja, que de un talego de patacones que estaba dentro sacaba el dicho tesorero ... en presencia de dicho Martín de Veitia, reales de a ocho, no sabe para qué efecto, y le consta que dicha papelera cajita era del caballero difunto...»

Contradictoriamente los encargados de recoger las declaraciones le dicen al testigo que no comente nada de lo que ha declarado con nadie, ni con su amo, bajo pena de 100 azotes.

REFLEXIONES FINALES

Como casi siempre el naufragio y posterior rescate suscitan toda una serie de acusaciones resultantes del comportamiento de algunos y relacionadas con las malversaciones de que eran objeto las mercancías.

En concreto acusan a Blanco de ocultaciones y fraudes que cometieron en los bienes que se bucearon del navío Nuestra Señora del Rosario y San José.

Ante las acusaciones arriba reseñadas los oficiales y jueces de la Casa de la Contratación formulan juicio contra el Sr. Blanco, Rincón, Arrate, fundamentalmente, máximos culpables del naufragio y rescate respectivamente. La causa empezó a verse en el Tribunal el 14 de junio de 1690. La acusación expone¹⁴⁹:

«... que yendo de registro a La Habana con escala en el puerto de La Guaira el año pasado de 1687, con su navío nombrado

149. AGI. Escribanía, 50-A. Pieza 11. El Fiscal de la Audiencia de Contratación contra los Capitanes Don Francisco Blanco, Juan Y Marcos Rincón, Dueño, Maestre y Piloto del navío (...) 1690.

N^a S^a del Rosario y S. José, ejecutó diferentes arribadas maliciosas en la aguada de Pto. Rico y la Veracruz, y en la ciudad de La Habana, en las cuáles cometió graves fraudes contra nuestra Rl. Hacienda, especialmente cuando hizo la descarga en el puerto de la dicha ciudad de La Habana ...»

La sentencia no se hace esperar y por supuesto son absueltos y dados por libres los reos.

El fiscal dice que el culpable de la pérdida fue el calafate Sebastián Pérez porque habiendo mandado gobernar su piloto a babor, el señor Pérez había mandado a estribor y que provocó la confusión que desencadenó en naufragio.

En 1693 se dicta auto de prisión contra el calafate. Vivía en Cádiz, pero su madre dice que se había embarcado en un aviso para Tierra Firme y Nueva España sin poder precisar en cuál de ellos fue. Se le embargan los pocos bienes que se hallaron en su casa, muy viejos y de poco valor. La madre dijo que eran de ella. Sebastián Pérez ha desaparecido, nadie sabe dónde está. Una vez más funciona la técnica del chivo expiatorio.

Están acusados el oficial real de La Habana, Santiago de Arrate y el maestro del navío, Juan Rincón. El Gobernador de La Habana en esta fecha, don Severino de Manzaneda y Salinas, sigue atentamente todo el proceso.

Pedro Gálvez defiende a Santiago de Arrate y a Bernabé de Miranda, tesorero y factor de la Real Hacienda, de los cargos que se les imputan, y dice¹⁵⁰:

«... tuvieron noticia de la lastimosa pérdida de dicho navío, y... viendo que no se podía salvar la nave, dispusieron asegurar su carga y llevarla a la Rl. Contaduría para el cobro de los reales

150. AGI. Escribanía, 50-A.

derechos, a cuyo efecto mandaron asistir a bordo un escribano, un guarda mayor, y un ayudante, quedándose el dicho don Santiago en el muelle de dicha Rl. Contaduría para el cobro puntual de los que fuese conduciendo. Y porque además de lo referido previnieron los barcos necesarios para el desembarco, y ejecutaron cuantas diligencias se pueden imaginar y estuvieron a su cargo hasta fenecer la posible descarga, y hasta que el evidente peligro de perder las vidas les impidió el recobrar los muchos géneros que se perdieron; y porque hecha la descarga hasta el navío se hizo pedazos, y inventariado todos los géneros y cosas que se pudieron salvar, y embodegándolas, se dispusieron los buceos tan repetidos que se hicieron, con los cuales se salvaron muchos pertrechos y rejas de arado y barras. Y porque después de esto se reconoció el registro que se hizo en la Guaira, y con su vista se comisaron los géneros que no le traían, y se beneficiaron los que era imposible su conservación...distribuyendo su producto según derecho y en pagar la gente que se ocupó en la descarga, remitiendo a la Casa de la Contratación de Sevilla los pertrechos y géneros que se pudieron conducir y estaban bien parados...»

Francisco Blanco estuvo preso en el Castillo de El Morro. Se le embargaron dos negras (que se metieron en la cárcel real), hasta que manifestara que las tenía legalmente. Se dice que las dos negras eran sus esclavas, y se pusieron en la cárcel pública, una se llamaba María, criolla y la otra Teresa. Blanco pide que se le devuelvan. Se sacaron de la prisión, por decreto de 6 de diciembre de 1689. Sin embargo, no es hasta el 29 de noviembre de 1698, en Madrid, que se hace firme y oficial la sentencia, la cual dice básicamente:

El Consejo de Indias absuelve a Francisco Blanco de las acusaciones.

Sobre el fraude y extravío de la carga que se salvó del navío condenaron a Santiago de Arrate (Oficial real de las Cajas del

puerto de La Habana) a que restituya y deposite en las Cajas Reales de dicha ciudad, 7 talegos con 500 pesos escudos de plata cada uno; 123 resmas de papel de las 150 que consta, se salvaron de dicho navío y 3 churlas de canela.

Mandaron despachar cédula al Gobernador de Caracas, para que notificara a los interesados en el cacao, tabaco y cueros al pelo que estaban embarcados, que acudieran al Consejo reclamando sus propiedades.

LISTADO DE NAUFRAGIOS REPORTADOS EN AGUAS DE CUBA. SIGLO XVII.

1. Año: 1600

Nombre del barco: Navío de Francisco Castañon, Navío de Jerónimo Martín, Navío de Gaspar Lorenzo.

Zona de la pérdida: La Habana.

Fuentes: AGI. Ind. Gen., 1115.

2. Año 1603. Un buque

Nombre del barco: Se desconoce.

Zona de la pérdida: Se hundió un barco en un cayo mientras navegaba de La Habana a Santiago de Cuba.

Fuentes: AGI. Santo Domingo, 129: Carta del Gobernador a la Corona. Habana, 17 de enero de 1603.

3. Año: 1605

Nombre del barco: Navío de aviso.

Zona de la pérdida: Cayo Romano.

Fuentes: AGI. Santo Domingo 119.

4. Año: 1605

Nombre del barco: San Juan Evangelista.

Zona de la pérdida: La Habana.

Fuentes: AHCC. Legajo, 526.

5. Año: 1606

Nombre del barco: Una capitana, Una urca.

Zona de la pérdida: Los Órganos.

Fuentes: AGI. Santo Domingo ,129.

6. Año 1606. Un buque

Zona de la pérdida: Los Jardines, más o menos en el mismo tiempo que los barcos de Juan Álvarez. Este barco era un aviso portando documentos oficiales y con 7 hombres a bordo.

Fuentes: Santo Domingo: Carta del Gobernador Pedro de Valdés. Habana, diciembre 30, 1606.

7. Año 1606.

Nombre del barco: La Trinidad.

Zona de la pérdida: Los Órganos.

Fuentes: AGI. Contratación, 771.

8. Año 1606.

Nombre de los barcos: Escuadrón de Juan Álvarez compuesto por cuatro buques.

Zona de la pérdida: Jardines.

Fuentes: AGI. Santo Domingo 129: Declaración de Pedro Muñiz, Capitán de la Capitana LA CINTA, del Almirante Juan Alvaréz, marzo 31, 1606.

9. Año: 1611

Nombre del barco: Nuestra Señora de Gracia.

Zona de la pérdida: Santiago de Cuba.

Fuentes: AGI. Contratación, 4428.

10. Año: 1618

Nombre del barco: Un navío.

Zona de la pérdida: Matanzas.

Fuentes: AHCC. Legajo, 522.

11. Año: 1621

Nombre del barco: Navío de aviso.

Zona de la pérdida: Los Organos.

Fuentes: AGI. Santo Domingo, 100.

12. Año: 1622

Nombre del barco: Navío de Juan Esquiluz.

Zona de la pérdida: Entrada canal vieja.

Fuentes: AGI. Santo Domingo, 101.

13. Año: 1628

Nombre del barco: Varios barcos de la flota de Nueva España.

Zona de la pérdida: Matanzas.

Fuentes: AGI. Contratación, 601, 3037, 4930, 5117, 5173.

14. Año: 1628

Nombre del barco: Barcos de Holanda

Zona de la pérdida: La Habana

Fuentes: AGI. Ind. Gen., 1875.

15. Año: 1629

Nombre del barco: Santiago.

Zona de la pérdida: Cerca río Cojimar.

Fuentes: AGI. Ind. Gen., 1153.

16. Año: 1629

Nombre del barco: Espíritu Santo.

Zona de la pérdida: Cabo de San Antonio.

Fuentes: AGI. Contratación, 1176.

Indiferente General, 2595.

17. Año: 1630

Nombre del barco: Nuestra Señora de Guía.

Zona de la pérdida: Jaruco.

Fuentes: AHCC. Legajos, 493 y 515.

18. Año: 1631

Nombre del barco: Un barco.

Zona de la pérdida: Los Órganos.

Fuentes: AGI. Santo Domingo 74.

19. Año: 1634

Nombre del barco: San Juan y San Martín.

Zona de la pérdida: 17 leguas de La Habana.

Fuentes: AGI. Contratación, 5117.

20. Año: 1635

Nombre del barco: Una fragata.

Zona de la pérdida: Cayo Romano.

Fuentes: AGI. Santo Domingo, 101.

21. Año 1635. Un buque

Nombre del barco: Desconocido.

Zona de la pérdida: Un barco portando carga no especificada, se perdió entre las piedras cerca de Cabo Corrientes después de 4 horas de lucha contra piratas.

Fuentes: AGI. Santo Domingo, 133: Carta del Lcdo. Diego de Larrasa. Habana, septiembre 12, 1635.

22. Año: 1639

Nombre del barco: Hércules.

Zona de la pérdida: Cayo Lebiza.

Fuentes: AGI. Santo Domingo 101.

23. Año: 1640

Nombre del barco: 6 urcas de Holanda.

Zona de la pérdida: Entre La Habana y Mariel.

Fuentes: Santo Domingo, 311.

24. Año: 1642

Nombre del barco: Nuestra Señora de Atocha y San José.

Zona de la pérdida: La Habana.

Fuentes: AGI. Contratación, 5118.

25. Año: 1642

Nombre del barco: Patache San Marcos.

Zona de la pérdida: La Habana.

Fuentes: AGI. Contratación, 5118

26. Año: 1647

Nombre del barco: Dos barcos.

Zona de la pérdida: La Habana.

Fuentes: AGI. Ind. Gen., 855.

27. Año: 1659

Nombre del barco: Una fragata.
Zona de la pérdida: La Habana.
Fuentes: AGI. Santo Domingo, 103.

28. Año: 1661

Nombre del barco: San Juan Evangelista, N.S. del Pupulo y Santo Antonio, Otro barco.
Zona de la pérdida: Los Jardines.
Fuentes: AGI. Escribanía 42-B; Indiferente General, 777; Santo Domingo, 122.

29. Año: 1664

Nombre del barco: Dos barcos.
Zona de la pérdida: Bahía Honda.
Fuentes: AGI. Contratación, 5125: uno era inglés y el otro español. Ocurrió en un combate en alta mar.

30. Año: 1670

Nombre del barco: N.S. del Rosario y San Gabriel.
Zona de la pérdida: La Habana.
Fuentes: AGI. Contratación, 4901.
Escribanía 1090-A.

31. Año: 1673

Nombre del barco: Un navío
Zona de la pérdida: Arrecife Rosario
Fuentes: AGI. Contratación, 5130

32. Año 1676.

Nombre del barco: Desconocido.

Zona de la pérdida: Regresando de México a La Habana, un aviso se perdió en el mar. Informe dado por los soldados que fueron salvados.

Fuentes: AGI. Santo Domingo 140: Méritos y servicios del teniente ... Madrid, julio 27, 1676.

33. Año: 1680

Nombre del barco: Almiranta de la Armada de Barlovento.

Zona de la pérdida: La Habana.

Fuentes: AGI. Consulados, libro 402.

34. Año: 1682

Nombre del barco: Nuestra Señora de la Concepción y San Ignacio de Loyola.

Zona de la pérdida: Los Órganos.

Fuentes: AGI: Contratación 3185 y 5132; Santo Domingo, 107.

35. Año: 1689

Nombre del barco: Nuestra Señora del Rosario y San José.

Zona de la pérdida: La Habana.

Fuentes: AGI. Contratación, 4680; Escribanía, 50-A y 50-B; Santo Domingo, 143.

36. Año: 1696

Nombre del barco: N.S. del Rosario y San José.

Zona de la pérdida: Paraje Arrecife.

Fuentes: AGI. Santo Domingo, 114.

37. Año: 1696

Nombre del barco: Jesús Nazareno, N.S. de la Soledad y San Ignacio.

Zona de la pérdida: La Habana.

Fuentes: AGI. Consulados, legajo 844.

38. Año: 1698

Nombre del barco: Nuestra Señora de las Mercedes.

Zona de la pérdida: Playa Sibarimar.

Fuentes: AGI. Consulados, legajo 843, libro 59 y 60; Contratación 2399 y 5142; Ind. Gen., 314, 2624, 2625 y 3098.

BIBLIOGRAFÍA

- APESTEGUI, CRUZ. *Piratas en el Caribe. Corsarios filibusteros y bucaneros*. Ediciones Lunweg, Madrid, 2000.
- ARTIÑANO Y DE GALDÁCANO, GERVASIO DE. *Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austrias*, Barcelona, 1917.
- ARRATE, JOSÉ MARTÍN FÉLIX DE. *Llave del Nuevo Mundo, Antemural de las Indias Occidentales. La Habana Descripta: Noticias de su Fundación, aumentos y estado*, La Habana, Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1964.
- ARRAZCAETA, R. Y OTROS. *Estudio de una grada de construcción naval en La Habana*. Mecanuscrito. Archivo del Gabinete de Arqueología, La Habana, 1996.
- CAPDEQUÍ, OTS. *El estado español en las Indias*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1975.
- CASTRO Y BRAVO, FEDERICO DE. *Las naos españolas en la carrera de las Indias. Armadas y flotas en la segunda mitad del siglo XVI*. Madrid, 1927.
- CHAUNU H.P. *Seville et l'Atlantique. 1504-1650*. Librairie Armand Cohn Paris, 1955.
- CLARK, D. L. *Arqueología analítica*. Ediciones Bellaterra, Barcelona, 1976.

- EUGUREN, R. *La fidelísima Habana*. Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1986.
- FERNÁNDEZ DURO C. *Armada española. Desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval de Madrid, 1972.
- GARCÍA BAQUERO, ANTONIO. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976, 2 vols.
- GARCÍA FUENTES, LUTGARDO. *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1980.
- GOSLINGA CORNELIS, *Los holandeses en el Caribe*. Ediciones Casa de las Américas, La Habana, 1983.
- GUERRA, Y SÁNCHEZ, R. *Manual de Historia de Cuba, económica, social y política*. Editorial del Consejo Nacional de universidades, La Habana, 1964.
- HARING, C.H. *Comercio y navegación entre España y las Indias*. Fondo de Cultura Económica, México DF, 1979.
- HUMBOLDT, ALEJANDRO. *Ensayo político sobre la isla de Cuba*. Lecacante y Laserre, París, 1840.
- INSTITUTO CUBANO DE HIDROGRAFÍA. *Derroteros de las Costas de Cuba*. Edición del Instituto de meteorología de la A.C.C., La Habana, 1976.
- INSTITUTO CUBANO DE GEODESIA Y CARTOGRAFÍA. *Atlas Climatológico de Cuba*. Edición del Instituto de Meteorología de la A.C.C., La Habana, 1987.
- LORENZO SANZ, EUFEMIO. *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Valladolid, 1979-89, 2 vols.
- MARRERO, L. *Geografía física de Cuba*. La Habana, 1950.
- MARKEN, M.W. *Common Pottery recovered from Spanish Shipwrecks*. New York, 1995.
- MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, *La Habana Vieja, Mapas y Planos en los Archivos de España*. Ministerio de Cultura, Madrid, 1985.

- MOREIRA PAZ-SOLDÁN, MANUEL. *Estudios sobre el tráfico marítimo en la época colonial*. Lima, 1944.
- MOTA FRANCISCO. *Piratas en el Caribe*. Editorial Casa de las Américas. La Habana, 1984.
- PÉREZ DE ARRATE, M.F. *Llave del Nuevo Mundo, Antemural de las Indias Orientales. La Habana Descripta: Noticias de su Fundación, aumentos y estado*. Comisión Nacional Cubana de la UNESCO. La Habana, 1964.
- PÉREZ-MALLAINA, PABLO EMILIO. *Los hombres del océano*. Servicios de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992.
- PÉREZ-MALLAÍNA, PABLO EMILIO. *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982.
- ROIG DE LEUCHSENRING, EMILIO. *Monumentos Nacionales de la República de Cuba*. Volumen II: Publicación de la Junta Nacional de Arqueología y Etnología, 1959.
- ROIG DE LEUCHSENRING, EMILIO. *La Habana: Apuntes Históricos*. Tomo II. Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana. La Habana, 1966.
- ROIG DE LEUCHSENRING, EMILIO. *Los Monumentos Nacionales de la República de Cuba. La Plaza de la Catedral*. Publicación de la Junta Nacional de Arqueología y Etnología. La Habana, 1960.
- ROJAS, M. T. *Indices y extractos del Archivo de protocolos de la Habana*. Uvar, García y Cia. 3 tomos. La Habana, 1947.
- ROMERO, LEANDRO. *La Habana arqueológica y otros ensayos*. La Habana, 1995.
- SANTA CRUZ Y MALLEN, F. X. CONDE DE JARUCO. *Historia de las familias Cubanas*. Editorial Hércules, La Habana, 1943.
- WALKER, GEOFFREY J. *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Ariel, Barcelona, 1979.
- WRIGTH, I. *Historia documentada de San Cristóbal de La Habana*. Siglo XVI. T-I, II. Editorial El Siglo XX, La Habana, 1927.

ÍNDICE

Nota Liminar	9
El manejo del Patrimonio sumergido en Cuba. Antecedentes, problemas y perspectivas	17

NAUFRAGIOS EN EL SIGLO XVI

Contexto histórico general	47
La flota de Tierra Firme del año 1556	68
Naufragio de la flota de ida a Nueva España bajo el mando de Don Pedro de las Roelas. Año 1563	83
Naufragio de la nao Nuestra Señora del Rosario. Flota de Nueva España bajo el mando del General Jerónimo de Rada. Año 1590	126
El desastre de la flota de Nueva España al mando del general Martín Pérez de Olazábal. Año 1592	142
Listado de naufragios reportados en aguas de Cuba. Siglo XVI .	169

NAUFRAGIOS EN EL SIGLO XVII

Contexto histórico general	181
Naufragio de la nao Almiranta de Honduras Espíritu Santo, bajo el mando del capitán y Cabo Don Tomás de la Fuente y Montoya. Año 1629	221
Naufragio de la nao Nuestra Señora de Atocha y San José. Dueño Jerónimo Beleño, Año 1642	239
Naufragio del patache «Nuestra señora de la Concepción y San Ignacio de Loyola» de la Armada del Marqués de Brenes. Año 1682	258
Naufragio de la nao Nuestra Señora del Rosario y San José. Flota de Nueva España, bajo el mando del general José Fernández de Santillán. Año 1689	275
Listado de naufragios reportados en aguas de Cuba	307
 BIBLIOGRAFÍA	 315

Naufragios, de CARLOS A. HERNÁNDEZ OLIVA,
número 11 de «Isla de la Tortuga» acabó
de imprimirse en los talleres
de la imprenta Kadmos
de Salamanca el día
12 de agosto de
2 0 0 9



