

**DOS NAUFRAGIOS EN LA CARRERA DE INDIAS:  
EL DE LA CAPITANA DE PORTUGAL EN CARTAGENA  
DE INDIAS (1640) Y EL DE LA CAPITANA DE NUEVA ESPAÑA  
EN SANLÚCAR DE BARRAMEDA (1641)**

*Pablo Emilio Pérez-Mallaina*  
(Universidad de Sevilla)

Creo que una de las maneras de realizar una modesta aportación a la historia de las relaciones entre el puerto de Sanlúcar y América puede estar en comparar dos desgraciados sucesos que, en fechas muy cercanas, supusieron sendos desastres navales de gran importancia, en unos momentos delicadísimos para la Monarquía española que luchaba en varios frentes de batalla, tanto dentro como fuera de sus fronteras.

Ambos sucesos tienen mucho en común. En los dos se perdieron buques insignia de importantes formaciones navales españolas. En Cartagena el Galeón San Bernardo, capitana de la Armada de Portugal, cuyo comandante era el general don Rodrigo Lobo. El suceso ocurrió el 17 de Marzo de 1640 y no fue la única desgracia de la jornada, pues la almiranta y un patache de la misma armada, que iban siguiendo la estela de la capitana, también se hundieron. En Sanlúcar, el 18 de Diciembre del año siguiente, se hundió en la barra el galeón San Pedro y San Pablo, capitana de la Flota de Nueva España que había salido de España mandada por el general Roque Centeno y que por muerte de éste volvió a cargo del almirante Juan de Campos.

En algo más de un año, las fuerzas navales españolas, que ya no andaban muy sobradas de embarcaciones, habían perdido tres de sus mejores navíos, los cuales, aunque no disponemos de sus tonelajes exactos, hay que pensar que, al tratarse de navíos insignia de mediados del siglo XVII, tendrían un tonelaje de arqueo cercano a las 1.000 toneladas cada uno. Simplemente teniendo en cuenta que en esa fecha el Rey pagaba a los constructores de embarcaciones de guerra 30 ducados por tonelada (1) y que este precio se refería tan sólo al casco

(1) A.G.S. Guerra y Marina 3.229. Asiento firmado por la Corona con el Marqués de Valparaiso en 1644.

"en rosca", sin incluir armas y pertrechos, lo que podía doblar el coste, podemos calcular de manera aproximada que el naufragio de estas tres embarcaciones suponía una pérdida mínima para la Real Hacienda de unos 90.000 ducados, que podía incrementarse sensiblemente si los cañones de los buques no se recuperaban.

Afortunadamente en estos naufragios se salvaron los tripulantes, mucho más difíciles de reemplazar que los propios buques, pero la capitana de Nueva España venía con una carga muy rica, y según indican los testimonios de la información oficial sobre el naufragio, el buque ... *estando sobre la barra, se perdió el jueves siguiente (día 18 de Diciembre), con mucha plata, oro, perlas y más de mil cajones de añil y grana y otras mercaderías* (2).

Es decir, en dos desgraciados sucesos se perdieron barcos y dineros que España necesitaba imperiosamente. Es muy difícil valorar en qué medida ambos acontecimientos pudieran influir en la marcha de la guerra. Posiblemente pueda pensarse que ante los niveles de un conflicto generalizado en Europa, como era la Guerra de los 30 Años, el hundimiento de tres galeones no suponía gran cosa. Esto es cierto, pero hay que tener en cuenta que estas pérdidas suponían dar concesiones a un enemigo que no las necesitaba. Franceses y holandeses, no precisaban la ventaja del hundimiento de tres buques insignia entrando en puerto y con buen tiempo; y si además uno de ellos llevaba plata americana, una de las principales fuentes de financiación de los Tercios, que, por cierto, serían vencidos por primera vez al año siguiente en Rocroi, tanto peor.

Los dos naufragios, tanto el cartagenero como el sanluqueño, tienen, finalmente, algo muy importante en común. Si ambos tuvieron lugar en condiciones de mar y viento aparentemente favorables, hay que pensar que otras circunstancias ajenas a los elementos meteorológicos contribuyeron a hundir los barcos. Así fue, en efecto. Es muy posible que el nepotismo, esa invencible costumbre que se hizo endémica durante el XVII (sin que ésto quiera quitar méritos a los actuales practicantes de tan sutil arte),, tuvo mucho que ver en el hundimiento de la capitana y almiranta de Portugal. Mientras que un reglamentismo burocrático que pretendía dominar mediante disposiciones legales, y por tanto teóricas, la realidad imparable del contrabando, puede ser una de las causas principales de la pérdida de la capitana de Nueva España.

Al Galeón San Bernardo o al San Pedro y San Pablo, no sólo lo hicieron zozobrar las lajas de piedra de la estrecha canal de Cartagena o los peligrosos bajíos de la barra de Sanlúcar, sino que determinados usos de la sociedad de la época significaron un peligro del mismo orden, si no mayor.

El 17 de Marzo de 1640, entraba en el puerto de Cartagena de Indias un trozo de la Armada española que había salido en socorro del Brasil al mando del general don Juan de la Vega Bazán, en cuya conserva iban la capitana y almiranta de la Armada de Portugal (3) . Mandaba la capitana de Portugal, tal y como dije, el General don Rodrigo Lobo, hombre de amplia experiencia militar, pero que, quizá cansado de batallas y deseoso de ver la

(2)A. G.I. Contratación 179. Información hecha por el señor fiscal sobre la pérdida de la nao capitana de la flota de Nueva España del cargo de Roque Centena que por su muerte vino a cargo del almirante Juan de Campos. 1642 años.

(3) A.G.I. Patronato 260, n.º 1, ramo 33.

promoción de sus descendientes, tenía embarcado a bordo a su hijo don Diego Lobo, el cual, con el cargo de Maestre de Campo, era realmente quien mandaba a bordo.

Al llegar la expedición a la entrada del canal de acceso al puerto se recibieron a bordo pilotos prácticos. A la capitana de Portugal le cupo en suerte, o mejor en desgracia, un piloto llamado Francisco Zapata, experto en la Carrera de Indias y examinado en la Casa de la Contratación de Sevilla hada 10 años y que tenía ciertos conocimientos sobre la canal de Cartagena por haber entrado con varios buques en aquel puerto. Ciertamente, y como después se demostró en la investigación, no era propiamente un práctico, pero era conocido del general Vega Bazán, con el que había navegado, y al parecer, fue éste personalmente el que le encargó la misión de embarcarse en el galeón San Bernardo y cumplir la no muy difícil misión de seguir las aguas de la capitana de Castilla a través de la canal del puerto. Sin embargo esta operación, aparentemente sencilla, se dirigió con titubeos, lo cual suele ser mortal en la entrada por canales estrechas, con el resultado de que el buque encalló y se hundió, con el agravante que la almiranta y un patache que venían "siguiendo aguas", sufrieron la misma suerte.

La responsabilidad de Zapata parecía indudable y como tal acabó siendo condenado a muerte, pero existían dos corresponsables. El primero el propio general Vega Bazán que lo envió a pilotar la nave, entre otros motivos, por ser "conocido" suyo. Pero además la investigación posterior demostró que Zapata fue estorbado en su labor por el hijo del general Rodrigo Lobo, cuyas contraórdenes provocaron el desastre.

Dos testigos tan cualificados como el piloto mayor del galeón San Bernardo, Matías Figueira y el escribano de la embarcación, Manuel Faria, disculparon en gran medida la actitud de Zapata, al que, por cierto, no cono- dan de nada. Esta exculpación no era total, pues como indicaba el piloto mayor, ... *cualquier piloto práctico que supiere algo, no se dejara gobernar por nadie*, y sobre todo le achacaba, ... *haber estorbado con su venida a la dicha capitana, que viniesen los hombres prácticos que quedaran en la capitana de Castilla*. Sin embargo fue evidente que el general don Rodrigo Lobo no logró imponer su autoridad en el puente donde había *bulla grande y muchos que mandaban* y entre ellos destacaba su hijo don Diego.

Cuando Zapata dirigía la embarcación hacia la canal de entrada que se encontraba muy cerca de la costa, don Diego Lobo, temiendo la proximidad de tierra, estorbó la labor del piloto con contraórdenes: ... *y persuadido el dicho Señor Don Diego habló con él (Zapata), diciendo y ordenando diferente de lo que el dicho práctico ordenaba de que resultó que el dicho práctico se apuró y agostó diciendo que le dejase gobernar aquello que entendía* (4). La confusión causada fue fatal para el buque.

Los testimonios del piloto mayor y del escribano ponen también de manifiesto, que el propio general fue plenamente consciente de la responsabilidad de su hijo en el desastre:

*Y no puede dejar de decir (este testigo), que después de estar perdida la dicha nao capitana y las otras dos encalladas, el*

(4) Ibidem. Testimonio del escribano Manuel Faria.



Virgen de los mareantes de Alejo Fernández, con tipos de embarcaciones del siglo XVI

*dicho general Don Rodrigo Lobo dijo al dicho Don Diego Lobo, su hijo: bajaos acá Don Diego, quitaos de ahí, que ya no tenéis que mandar, de donde se infiere que el dicho Don Diego debió de mandar más de lo que le tocaba ni fuera razón en la dicha nao (5).*

*Don Diego Lobo, en efecto, mandó más de lo que era razonable, y el segundo de los testigos no deja de recoger la sonrisa sarcástica y burlona de varios tripulantes al oír la reprimenda que el general, que no había sido capaz de imponer su autoridad, daba al hijo que había contribuido a destrozarse tan caro juguete:*

*Estando el dicho Don Diego arriba sobre la jareta, le dijo el Señor Don Rodrigo Lobo, su padre: bajaos abajo Don Diego, no os caiga algún mástil o un palo que os mate, porque ya no tenéis que mandar, y a esto se sonrieron este testigo y otras personas que lo oyeron, a que respondió el dicho Don Diego: Señor, ¿pues yo tengo culpa alguna?, y se bajó (6).*

*Los intentos del defensor de Zapata por revisar la sentencia contando con los testimonios de los generales Vega Bazán y Lobo, más el del Maestro de Campo don Diego Lobo, fueron inútiles. Igualmente lo fueron los de volver a contar con nuevas versiones de los testigos que habían sido favorables a las tesis del inculpado. El general Lobo, embarcado en un nuevo buque obstaculizó estos procedimientos amparado en su fuero militar y protegió con habilidad los errores de su retoño. Si hemos de creer al infortunado Zapata, la amenaza de colgar de una verga a los que volviesen a testificar contra don Diego, fue una amenaza del todo eficaz:*

*Por saber con evidencia que la causa total de dicha pérdida fue Don Diego Lobo, hijo del dicho general... y esta verdad y las dichas tachas se justifican con haber venido a esta cárcel muchos marineros y soldados, súbditos del dicho general a decirme como conocían mi inocencia y sabían que la causa de la pérdida fue el dicho Don Diego Lobo, mas que no lo podían decir*

(5) Ibidem. Testimonio del piloto mayor Martín Figueira.

(6) Ibidem. Testimonio del escribano Manuel Faria.



Galeón del siglo XVII como los que franqueaban la barra de Sanlúcar

*judicialmente porque dicho Señor General los había amenazado si deponían en mi favor, diciendo que los había de ahorcar si culpaban al dicho su hijo (7).*

Sanlúcar de Barrameda era un lugar bien conocido por los marinos de la Carrera de Indias. Posiblemente les recordaría la última tierra peninsular que habían visto antes de partir para los viajes oceánicos y seguramente también, su nombre iría unido, en la memoria de muchos, al de sus vinos, que constituían una de las partes más apreciadas de la alimentación cotidiana de la gente de mar. Pero Sanlúcar, además de conocida, era temida por el peligro que representaba la barra que lleva su nombre y dificultaba los accesos al Guadalquivir.

El catálogo más reciente sobre los naufragios acaecidos en el Golfo de Cádiz, llega a documentar 161 barcos hundidos en la desembocadura del Guadalquivir entre 1525 y 1812 (8), lo que supone algo más de un accidente cada dos años. Como es lógico, esta cifra supone un número mínimo que posiblemente se irá viendo incrementada en años venideros con la catalogación y estudio de nuevos naufragios. En cualquier caso, la pérdida de 161 embarcaciones es un dato ya de por sí llamativo y más cuanto que estos buques habrían de ser en su mayoría embarcaciones de mediano y gran porte, las cuales por su superior calado eran las que más problemas planteaban a la hora de remontar el río.

Ahora bien, no todos esos naufragios son achacables a la barra. La desembocadura del Guadalquivir presentaba dos áreas de peligrosidad bien definidas. Por un lado estaba el conjunto de bajos que se encontraban en las cercanías de Chipiona: Salmedina, Chalupa de Fuera, Laja de Enmedio y Restinga del Perro, donde se han documentado 46 hundimientos. En segundo lugar, pero ocupando el primero por el número de naufragios,

(7) Ibidem. Testimonio del piloto Francisco Zapata

(8) Lakey, Denise C.: *Shipwrecks in the Gulf of Cadiz. A catalog of historically documented wrecks from the fifteenth through the nineteenth centuries. Final report submitted to the Comité Conjunto Hispano-norteamericano para la cooperación cultural.* Mayo, 1987.

está el complejo de fondos arenosos y escollos situados entre punta Montijo y Bonanza, que comprenden la barra de Sanlúcar propiamente dicha, los bajos del Picacho, Juan Pol, de la Riza, y el placer de San Jacinto, allí, es decir, en las cercanías de la actual localidad de Sanlúcar de Barrameda, se han podido contabilizar 94 naufragios. Los 21 restantes para completar los 161, se perdieron en lugares no bien determinados de la desembocadura del río <sup>(9)</sup>.

Uno de los buques perdidos en la barra fue el galeón San Pedro y San Pablo, que al mando del almirante Juan de Campos regresaba ricamente cargado de Nueva España. Al amanecer del miércoles 18 de Diciembre de 1641, el piloto mayor de la embarcación, capitán Juan de la Feria, reconoció el puerto de Sanlúcar. Como en el caso del naufragio ocurrido en Cartagena, el tiempo era bueno y el viento favorable para poder entrar en puerto con la primera marea, pero sin embargo, en todo aquel día la embarcación no pudo pasar la barra y al día siguiente encalló en ella, salvándose la tripulación pero perdiéndose parte de la carga (lo) . De nuevo, factores que nada tenían que ver con los rigores del invierno, las tormentas, o los vientos contrarios, habían propiciado el desastre.

Nada más llegar la capitana de Nueva España comenzó a disparar sus cañones para pedir que subiesen a bordo pilotos prácticos de la barra, pero las horas pasaban sin que ninguna embarcación se acercase al galeón. Ante este hecho y el evidente riesgo que suponía mantener un buque en invierno fondeado ante una costa tan peligrosa, el almirante se impacientó y mandó llamar al condestable Alonso Pérez, vecino de Sanlúcar, y que en el transcurso del viaje debía de haber presumido de la eficacia y celo de los prácticos de su tierra que en tiempos en los que se esperaban flotas procedentes de las Indias, llegaban a montar guardia nocturna en un pequeño barco fondeado, para evitar un retraso que podía ser fatal. Uno de los testigos de la información realizada tras el naufragio comenta con precisión esta conversación:

*Venga acá condestable, no me ha dicho que los barcos de pilotos están en la mar de guarda y salen a recibir a las naos que llegan para meterlas en puerto. ¿ Cómo no salen ya éstos?. El condestable le respondió: Señor, o todos los pilotos son muertos, o hay juez en Sanlúcar que no les deja salir* <sup>(11)</sup>.

Esta última razón era realmente la que impidió a los prácticos llegar a bordo a tiempo de aprovechar viento y marea. A Sanlúcar había llegado hada algún tiempo don Pedro Treviño, juez subdelegado encargado de vigilar los intereses de la Real Hacienda en la próxima llegada de convoyes procedentes de América. La misión principal encargada a dicho juez era evitar el contrabando y para ello ordenó que ninguna embarcación del puerto de Sanlúcar saliese a navegar sin su expreso permiso bajo pena de muerte y, como a pesar de la gravedad de la amenaza no debía de estar seguro de poder cumplirla, ordenó varar algunos barcos y a los demás les quitó el timón y los aparejos. Así pretendía evitar que se transbordase a éstos la plata que navegaba fuera de registro,

(9) *ibidem*.

(10) A.G.I. Contratación 179.

(11) *Ibidem*. Testimonio de don Diego Maldonado, capitán de artillería del galeón San Pedro y San Pablo.

burlando los controles de la Casa de la Contratación. En el fondo se quería combatir con medidas administrativas la realidad imparable del contrabando. Para evitarlo, mucho mejor que enviar burócratas puntillosos con órdenes extremas, era que el monarca terminase con su tozuda costumbre de requisar la plata propiedad de sus súbditos dándole a cambio juros incobrables.

En que don Pedro Treviño diese el permiso para que saliese el barco del práctico se perdió un tiempo precioso y cuando éste llegó a bordo eran las dos y media de la tarde y al haber pasado la pleamar fue preciso salir a fondear al socaire de Salmedina.

Al día siguiente las condiciones habían cambiado, el tiempo seguía siendo bueno, pero ya no había viento favorable. Para pasar la barra, un barco con el San Pedro y San Pablo que calaba algo menos de nueve codos (aproximadamente 4 metros y medio), necesitaba la coincidencia de tres factores: luz diurna, pleamar y viento favorable. Al faltar este último y al ser las horas de luz escasas en el mes de Diciembre, el almirante preguntó al práctico si sería posible entrar en Sanlúcar, pues en el caso contrario no arriesgaría su nave y la dirigiría a Cádiz. Éste, que se llamaba Bartolomé Medina, y que fue definido en la investigación como *un mozo alto, rubio, de unos ojos malos*, respondió *que él metería la dicha nao en Sanlúcar sobre sus hombros, que para eso tenía diez o doce barcos que la remolcasen y la marea que le ayudase*. Desgraciadamente Bartolomé Benítez se equivocaba y, seguramente, su arrogancia debe atribuirse más a la imprudencia de su mocedad que a lo "mal" que tenía los ojos.

La capitana, pesadamente cargada, fue remolcada lentamente hacia el interior de la barra, pero el viento no ayudó en nada y la operación se retrasó peligrosamente hasta que la bajada de la marea aconsejó al práctico a desistir del intento. Pero ya era tarde y la propia fuerza de la marea llevó a la nave contra los bajos. Un testigo presencial lo cuenta así:

*Y (al otro día por la mañana, a la hora que le pareció ser tiempo (al práctico), mandó levar el ancla y acometió a la barra y llevó por la proa diez barcos luengos y la lancha de la nao, que todos venían remolcando la dicha nao y fue prosiguiendo y entrando por la barra, hasta que con la marea, el agua comenzó a menguar y viendo que no podía entrar a dar fondo en este puerto (de Sanlúcar), mandó portar una espía (12) y por ella se empezó a halar para adelante y como el agua venía vaciando esta diligencia no le ,sirvió de nada, y viendo ésto, el dicho piloto de la barra mandó a los barcos que hiciesen ciaboga (13), y queriéndola hacer la dicha nao tocó sobre una peña (14).*

Nada más producirse el accidente el práctico se tiró al agua y huyó nadando, mientras que el resto de la tripulación se preocupaba de salvar la mayor parte del tesoro que fuese posible. Se rompió a hachazos el pañol de la plata y se trabajó intensamente hasta que el agua comenzó a inundarlo y el buzo de la nave no pudo trabajar. Aún después de ésto, se sacaron algunas cajas literalmente "pescadas" al engancharlas con arpones. También

(12) Cabo que se ata a un punto fijo para arrastrar la embarcación.

(13) Procedimiento para invertir la dirección en los barcos de remos.

(14) A.G.I. Contratación 179. Testimonio de Juan Pérez, carpintero del galeón San Pedro y San Pablo.



Cristo de los Barqueros. Imagen de gran devoción entre los marineros sanluqueños del siglo XVII. Iglesia de San Jorge Sanlúcar de Barrameda

en esta ocasión y a pesar de los insistentes cañonazos de socorro, tardaron en llegar barcos desde la costa, los cuales, con su ayuda, hubieran evitado la pérdida de una gran parte de la carga.

Los restos del naufragio se esparcirían por las playas cercanas y como en otras ocasiones, de la dirección de los trabajos de recuperación se encargaría un "Depositario General" nombrado por el Consulado de Sevilla, que residía permanentemente en Sanlúcar y cuya labor era *poner en cobro las cosas que salen de los naufragios* (15). Este depositario solía emplear medio centenar de vecinos de Sanlúcar para realizar esta tarea, aunque en algunas ocasiones éstos sucumbían a la tentación de enterrar mercancías valiosas para irselas llevando después poco a poco. Un interesante pleito producido tras sendos naufragios ocurridos en 1612, pusieron al descubierto toda una red de estos recuperadores de tesoros que actuaban en beneficio propio y que estaba dirigida, además, por el guardamayor que debía vigilar los trabajos (16).

La investigación posterior al naufragio del San Pedro y San Pablo consideró culpable al práctico Bartolomé Benítez, aunque desconozco si pudo ser encontrado tras su precipitada huida, pero todos los tripulantes que testificaron en los autos estuvieron de acuerdo en conceder la mayor responsabilidad a las limitaciones impuestas por los jueces de la Casa de la Contratación al movimiento de barcos auxiliares en la desembocadura del Guadalquivir. El temor a que éstos realizasen contrabando fue la principal causa del hundimiento de San Pedro y San Pablo y no sólo por el hecho de que el retraso de los prácticos hubiese hecho desaprovechar una buena ocasión de entrar rápidamente ayudados por el viento, sino que también, como pasar por la barra con una nave con tanto calado era un riesgo evidente, lo razonable hubiese sido alijar previamente parte de

(15) A.G.I. Contratación 158. Autos sobre personas que robaban los restos de los naufragios.

(16) Ibidem.





Desembocadura del Guadalquivir

la carga transbordándola a embarcaciones menores. Pero, claro está, que entonces se hubiese dado una ocasión de oro a los defraudadores de la Real Hacienda y se prefirió correr el riesgo. El resultado fue que los beneficios ilegales que no pudieron obtener los cargadores que enviaban su plata escondida y fuera de registro se los llevarían los peces del Golfo de Cádiz y los pescadores de tesoros de Sanlúcar.