

SISTEMA DE BUCEO DE UN BARCO EN LA BARRA DE SANLÚCAR

Ángel López Cantos
(Universidad de Sevilla)

El día dos de Marzo de 1707, a primeras horas de la tarde, intentaba entrar en Bonanza el navío "Santiago" cuando su quilla dió *tres golpes*. Ya en el primero se había estropeado la bomba y *la gente se alborotó*. Comprobóse que a causa de aquellas sacudidas el casco sufrió varias vías de agua. Muy pronto alcanzó las tres brazas. Al punto, el contra maestre precipitadamente embargado por el miedo y la excitación del momento hizo arriar la lancha. El primero en tomarla fue el capitán, Sebastián Cabrera, después la oficialidad y algunos pasajeros. "El piloto principal" conocedor de los desperfectos de la embarcación no quiso permanecer en ella *y se arrojó a la lancha. Cayó entre ella y el navío y lo cogieron y, sin tomar calabrote se fueron para tierra sin tener en cuenta los clamores de las demás gente*. Abandonado a su suerte el pasaje por la tripulación, los viajeros, más de cuarenta, se encomendaron a la Virgen pidiéndole que la lancha volviera. Parece ser que sus oraciones no tuvieron respuesta, porque nunca fue a recogerlos, pese que el *arráz de dicha lancha quiso volver y no se lo permitieron*. Y tampoco zarparon para socorrerlos los más de dieciseis barcos que estaban anclados en el puerto, que permanecieron impertérritos ante la tragedia que a pocos metros de ellos se estaba incubando. Entonces, comprendieron que se encontraban abandonados a su suerte y que su salvación dependía de sus iniciativas y de sus propias fuerzas. Uno de los embarcados se asió a una imagen de la Virgen de la Soledad y alcanzó de esta manera la orilla. Otros, cinco, se agarraron con más esperanzas que convencimiento a unas jaulas vacías para transportar gallinas. Durante largo tiempo estuvieron a merced de las olas, hasta que la corriente los arrastró a la costa y una barca los puso a salvo. El resto del pasaje hizo otro tanto, y los más pusilánimes al comprobar que el barco *se fue desbaratando en cuarteles* intentaron ponerse a salvo por medio de cualquier cosa que flotara. El resultado de este naufragio fue trágico: *seis o siete hombres se ahogaron (1)*.

(1) Los datos históricos y técnicos de estos apuntes se encuentran en el A.G.I. en las secciones Indiferente General 2.752.



Naos de fines del siglo XVI

Triste final para un navío y unos viajeros que habían atravesado el Atlántico y a las mismas puertas de su destino zozobran. El "Santiago" había zarpado para Indias desde Cádiz en los primeros meses de 1706 en la flota de Nueva España. Su destino: Veracruz. Después de descargar y carenar, y acondicionada en sus bodegas los fardajes y varias cajas llenas de plata, el 27 de Diciembre de aquel mismo año levaba anclas para hacer el viaje de vuelta con rumbo a Vizcaya *u otro puerto del Cantábrico*. Habían llegado noticias a México que Madrid y también Castilla estaban en manos del pretendiente austriaco y se pensó que Andalucía siguió la misma suerte. Junto con él salieron dos barcos más que fueron escoltados por la Armada de Barlovento, compuesta de seis naves. Al cabo de dieciocho días recalaban en el puerto de La Habana. Allí permanecieron haciendo aguada casi medio mes, y se incorporaron al comboy otras tres nuevas embarcaciones. El día 24 de Enero de 1707 abandonaba las costas de Cuba la pequeña flota. Hasta las islas de los Cuervos y las Flores tuvieron viento favorable. A la altura de la última, una tormenta los zarandeó con violencia y durante dos largos días estuvieron a merced de los fuertes vientos que los dispersaron. Amainada la mar, volvieron a reagruparse. Durante la travesía no encontraron navío alguno, pese que en La Habana tuvieron noticias fidedignas que en Jamaica fondeaba una escuadra anglo-holandesa.

Sobre las Azores el capitán del "Santiago" determinó por cuenta propia poner rumbo al sur de España. El general de la Armada de Barlovento le ordenó que siguiera la derrota prevista. Momentáneamente aceptó el mandato, pero después de varias singladuras determinó abandonar la conserva y enfiló la proa hacia el sur de la Península, desoyendo no sólo a su superior, sino ala misma tripulación y sobre todo a los pasajeros, que produjeron un intento de motín. Nadie quería desembarcar en territorio ocupado por el príncipe Carlos.

La primera tierra continental que avistaron fue "el amonte de Figos". De allí fueron bordeando "las arenas gordas" hasta que dieron fondo frente a Nuestra Señora de Regla. Después de un breve rato, siguieron avanzando hasta estar frente "al pozo de Chipiona", donde anclaron en espera del piloto de la barra. Conocido el informe del técnico que aconsejaba que como *el agua estaba ya casi parada que anclasen un poco más para abrigar el navío, porque hasta el otro día no crecería el agua y no podían entrar dentro*. Así se llevó a cabo con los resultados ya conocidos.

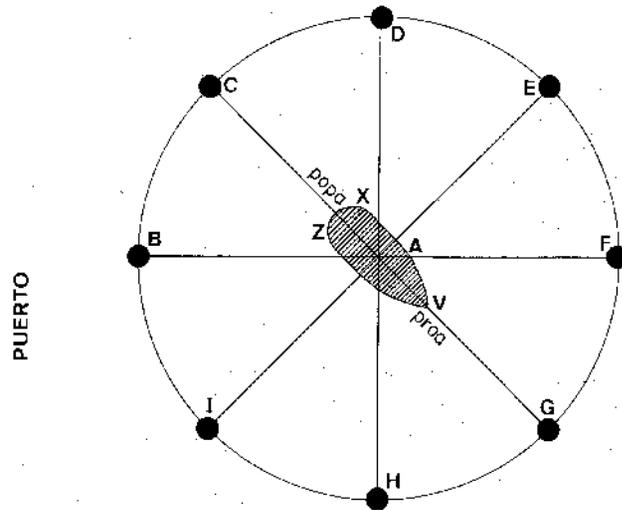
En el naufragio perdieron la vida algunos viajeros, y por supuesto gran parte de la carga. Estaba ésta constituida por ochocientos quintales de palo brazil; doscientos cueros curtidos y sesenta *al pelo*; cuatrocientos sacos de tabaco; *unos tercios de grana silvestre*; ocho zurrones de grana fina; un *poco de añil y jalapa*, y *dos cajas grandes al pie del palo mayor y otra también grande a proa llenas de plata*. Sin olvidar las pertenencias de la tripulación y el equipaje de los viajeros.

Para el Presidente de la Casa de la Contratación el hundimiento del "Santiago" había sido provocado por su capitán Sebastián Cabrera. Intuye *que podía ser maliciosa la varada y que el navío venía muy interesado en oro, plata, añil y grana, siéndole a él vetado todo esto*.

Se hada necesario salvar la mayor parte posible de la carga por dos razones. Una, para recuperar lo perdido, y otra, como prueba de que la sospecha no era infundada. Para ello se ideó un sistema basado en la fijación

PLAYA DE CHIPIONA

GRAJUELA



CANAL DE LA BARRA

Croquis

al fondo de la ría del casco, al tiempo que ayudaba a su pronta localización. El esquema siguiente nos muestra el método que siguieron.

Los buzos una vez comprobado en qué estado y posición había quedado el barco hundido, buscaron *el centro en su mediana A*. Se dividió el circuito, que se imaginó una distancia proporcionada alrededor de dicho navío en ocho partes iguales como se demuestra en el plano. Y habiendo fijado en su ejecución ocho trallas de esparto en el centro A del casco y extendiéndolas a los ocho puntos B, C, D, E, F, G, H, I, que con boyas quedaban aseguradas por la superficie del agua en los ocho extremos formando realmente la figura que se representa en el plano.

Este original sistema, en efecto, sirvió para realizar un adecuado y eficiente buceo, ya que los encargados de ello llegaron a decir que habían registrado *todo el fondo del plano palmo a palmo*, gracias a su fácil ubicación. Los buzos terminada la faena de un día, al siguiente seguían sin pérdida de tiempo, *obra que sin este orden sería imposible conseguir y con él ha sido tan cierto como si se hubiese ejecutado en tierra firme*.

No iba muy descaminado el presidente de la Casa de la Contratación al sospechar que el barco traía más carga que la que señalaba el registro. Poco a poco fueron izando a flote los productos que aún permanecían en las bodegas del "Santiago". De palo brazil lograron rescatar mil doscientas cincuenta y cinco *rajas de los mismo*. La corambre sacada triplicaba lo que con licencia se había cargado en

Veracruz. Aparecieron treinta y ocho palos grandes de cedro y caoba, además de dos cajones de loza de China, junto con abanicos y telas de seda, y otro con *setenta y dos cajetas de chocolate*; sin contar bastantes conchas de carey esparcidas por el fondo a causa, sin duda, de haberse roto el envoltorio donde las almacenaron. También, surgieron algunos zurrones de cacao.

Pero lo más importante que reflotaron fueron dos de los tres cajones de pesos de plata. Uno contenía veinticuatro mil, y el otro, diecinueve mil. El tercero, el de proa, apareció vado. Tal hecho constituía un misterio, la plata no flotaba, y por lo tanto alguien debió manipular el cajón. Un testigo de la tragedia y que pertenecía a la tripulación, Roque Márquez, de Triana, afirmó *que le sacaron treinta talegos de ella* y que la subieron al combés y la depositaron en *las mesas mayores de guarnición*. Después no supo nada más de aquellos pesos. Otro testigo manifestó que ante el inminente hundimiento del barco los abandonaron. Lo cierto fue que no aparecieron, pese a que se extrajeron objetos más livianos que los pesos de plata. Sin duda, alguien se aprovechó del naufragio y se hizo de una considerable suma de dinero.

Mas no sólo se perjudicó al erario público, también algunos pasajeros perdieron prácticamente toda su fortuna. Así aconteció a un indiano que había estado afincado en Nueva España y que decidió retornar a la patria. Parte de su equipaje lo componía *un cajón esterado de chocolate* y dentro de él ocho mil pesos de oro en tejuelos. Además en el centro del cajón, *en el corazón venía otro cajoncito forrado de lienzo y en él una docena de jicaras guarnecidas de plata*, amén de varios abanicos de marfil y *una caja capuchina de polvos con un bejuco de oro*". El pobre repatriado solicitó al presidente *que lo hiciera buena obra de aplicar todo su cuidado en descubrir donde se ocultaba por ser todo su caudal y el único remedio que traía*.

Es muy posible que flotara ya que no apareció en el buceo. Enterado de esto el presidente ordenó con encarecimiento que se indagara su posible paradero. La primera previsión que tomó fue dirigirse y pedir *a los prelados de las religiones que había en Sanlúcar exhortasen tanto en el púlpito como en el confesionario que todos aquellos que hubiesen encontrado productos que traía el barco que naufragó que los entregasen*. Tales medidas no tuvieron éxito, y no porque algunos vecinos no se hubiesen apropiado de algunos objetos que las olas arrojaron a la playa. Durante varios días aparecieron algunas cajas y zurroneos vacíos con muestras inequívocas de haber sido forzados.

Lo que no consiguió el miedo a las penas del infierno, lo obtuvo un bando del presidente en el que se prometía premiar con la cuarta parte de todo lo que se denunciare y se recuperare. No tardaron las delaciones. Se recibió un aviso que dos ciudadanos suecos, vecinos de Sevilla, habían fletado un barco, el "Santa Cruz", para transportar lanas a Sanlúcar. Allí la transbordarían a otro sueco, "Los tres Anzares", que las llevarían al país nórdico. Pues bien, el mismo día y a la misma hora que se hundía el "Santiago", entraba en el puerto el "Santa Cruz". Inmediatamente tres de sus tripulantes arriaron su bote y no se dedicaron a la caritativa obra de rescatar naufragos, sino a recoger efectos del barco que se hundía. Sacaron del agua tres cajones de cedro y uno de ellos era un cajón de chocolate *desbaratado por la cabeza*. En él, según su versión, únicamente hallaron trescientos ochenta y tres pesos y *algunas jicaras de chocolate, abanicos y tabaco y algunas niñerías de frutos de Indias*. Sin duda, aquel cajón pertenecía al indiano. Extraña que sólo aparecieran tan pocas monedas.

De las indagaciones posteriores no surgieron nuevos datos. El patrón de la embarcación sevillana, en cuya casa se encontró lo poco que pudo recuperarse de aquel viajero, llegó a decir cínicamente que *había entendido era del naufragio y estaba en su ánimo dar cuenta al Tribunal*. Actitud difícil de comprender cuando ya había repartido entre sus marineros parte de lo rescatado, como el tabaco y las jicaras.

El sistema ideado para recuperar los caudales y objetos de aquel naufragio fue de gran utilidad. Sin embargo, cuando priman los intereses de algunos individuos, y la rapiña o necesidad de otros, difícilmente pueden conseguirse de ellos su pleno rendimiento.



Planisferio de Ortelius. Siglo XVI