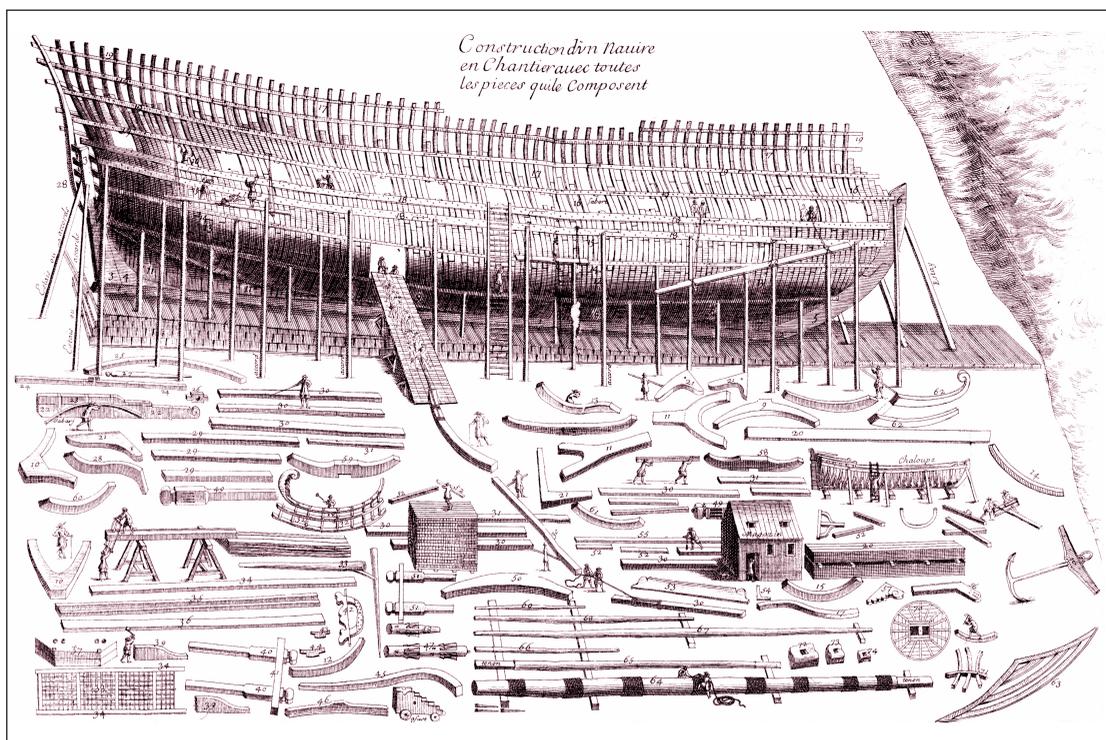


El hundimiento de la flota de Tierra Firme

José Ramón Cruz Mundet

Tras varios años de ausencia en estas páginas, retorno para dar cuenta de una historia que toca a la de nuestro pueblo, eso sí de refilón. Con motivo de un nuevo libro sobre el valor de los archivos en el que me encuentro embarcado –continuación del *¡Archívese! Los documentos del poder. El poder de los documentos* (Alianza Editorial, 2002, 1ª. reimp.)– he ido a dar con algunas referencias curiosas, en las que se dan cita unos buques construidos en nuestra ribera, las riquezas traídas de América y los buscadores de tesoros submarinos.

entre sus hijos ilustres. Como no es mi intención irme por las ramas, siquiera para resumir la materia¹, iré directamente al grano. Tras la derrota de la Armada Invencible (1588), la marina española quedó tan maltrecha, que se puso en marcha una vertiginosa carrera de construcción naval para recuperar el número de naves necesario que permitiera mantener la comunicación, el transporte y la defensa en un territorio que se extendía por los cinco continentes y los siete mares. Nuestra Villa fue uno de los centros más destacados por su actividad, de



Rentería ha tenido un pasado marinerero que hoy podría parecer increíble. Llegó a poseer no menos de cinco astilleros, puerto propio y numerosos marinos gloriosos

modo que en tan sólo cuatro años (1593-1597) se construyeron 29 galeones, una cifra récord para la época y un esfuerzo que no tiene parangón en los anales de la historia. El encargado de las obras fue el capitán

¹ Recomiendo al respecto el capítulo respectivo de Lourdes Odriozola en la *Historia de Rentería* (1996) o su más reciente *La construcción naval en el País Vasco* (San Sebastián, 2002).

hondarribitarra Agustín de Ojeda, que a decir de los documentos conservados en nuestro archivo municipal, se dio muy buena maña para cumplir con sus obligaciones, aunque lo hiciera a costa de esquilmar los bosques de la Villa y dejando un reguero de deudas impresionante; tanto, que cuando vino su sucesor, el general Antonio de Urquiola, se las vio y se las deseó para echar a flote seis galeones en dos años, pues ni el Ayuntamiento quería seguir dando madera a fiado, ni los oficiales carpinteros, calafates, claveteros, transportistas y proveedores estaban por la labor de mover un dedo sin haber sido previamente satisfechos de sus créditos. No en balde el pobre Urrquiola tuvo que gastarse la primera remesa de dinero que traía para sus barcos en satisfacer las deudas de trabajadores y minoristas.

Ojeda construyó 6 galeones en 1594, cuyos nombres desconocemos, en el 95 botó otros tantos nombrados: “Nuestra Señora de Aranzazu”, “Nra. Sra. del Rosario”, “S. Bernabé”, “S. Lorenzo”, “Nra. Sra. de la Cinta” y “Nra. Sra. de Balbanceda”, más tres galizabras. En 1596 otros 6 de nombre desconocido y en el 97 los galeones “S. Ambrosio”, “S. Cristóbal”, “S. Francisco”, “S. José”, “Sto. Domingo” y “S. Jerónimo”, más las galizabras “Sta. Margarita” y “Sta. Úrsula”.

El galeón es un tipo de embarcación que aparece a mediados del siglo XVI como evolución de la nao y de la carraca, más robusto, manejable y veloz. Se utilizó sobre todo para la Armada y para la Carrera de Indias. Su figura característica es un barco de alto bordo con un castillo a popa de varias alturas y otro algo más rebajado a proa, triangular y acabado en espolón, mientras que el de atrás es cuadrangular. Estaba dotado con dos palos principales –el mayor y el trinquete– y uno o dos de mesana. Su tonelaje variaba mucho desde los 400 a los 1.200 toneles de media. El sistema de construcción que se empleaba en nuestros astilleros era entonces equiparable al de los japoneses de hoy, moderno, rápido, de calidad y a bajo coste.

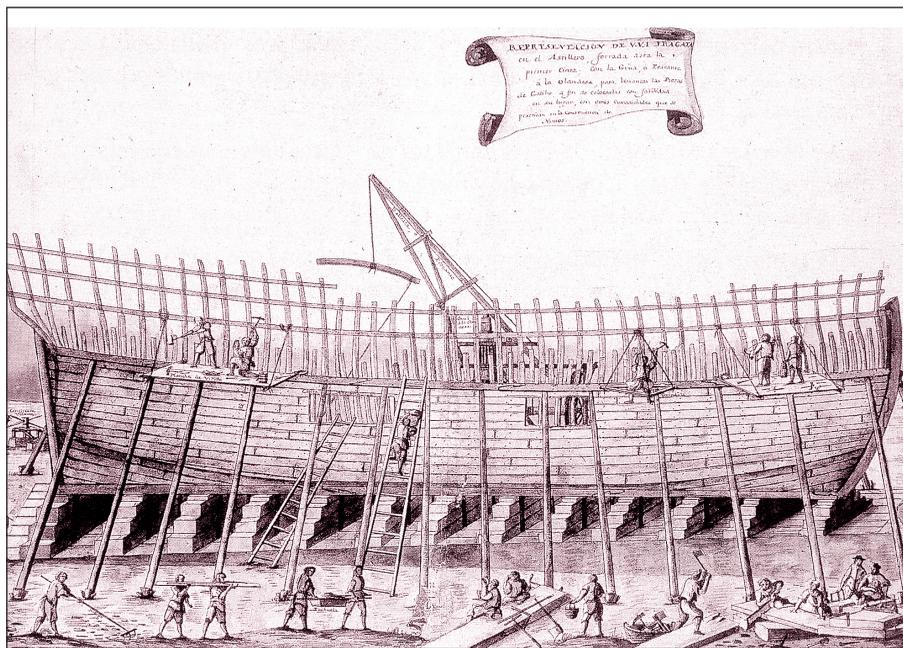
Buena parte de los construidos en Rentería pasaron a prestar servicio en los viajes de ida y vuelta entre Sevilla y América, en lo que se conoce como Carrera de Indias, estando unos destinados al transporte de plata y a la escolta militar los otros. Algunos

de ellos, tres al menos, zarparon el 1 de noviembre de 1605 del puerto de Cartagena de Indias (Colombia), como parte de la flota de Tierra Firme, rumbo a España con escala en La Habana. Al mando del general Luis Fernández de Córdoba van la capitana “San Roque”, la almiranta “Santo Domingo”, otros cinco galeones más nombrados “San Ambrosio”, “Nuestra Señora de Begoña”, “San Cristóbal”, “San Martín” y “San Gregorio”, con la nao “San Pedro” y un patache de armada, cargados con un inmenso tesoro de oro, plata, esmeraldas, joyas y otros valores. Al amanecer del día 6 se desata un fuerte viento, resto de un huracán, que los desvía de rumbo causando serias averías y enviando el patache al fondo sin que pueda salvarse ninguno. El 8 por la mañana se avistan entre sí el “San Gregorio”, el “San Martín” y la “San Pedro”, que deciden poner rumbo a Jamaica. El 18 regresa destrozado a Cartagena el “San Cristóbal”, los otros cuatro son avistados por última vez con rumbo oeste. Desde La Habana partieron barcos a reconocer toda la costa entre Panamá y Texas, así como los bancos de Quitasueños, Roncador, Serrana, Serranilla y las Víboras, frente a Honduras y Nicaragua, pero no encontraron sino el mascarón de proa de la capitana con su bauprés flotando en aguas de Panamá. Tres años después los declararon oficialmente desaparecidos, aunque no por ello se abandonó la búsqueda.

En 1616 un navío de corsarios que iba de la isla San Andrés (Colombia) al cabo Gracias a Dios (Nicaragua) vio una pequeña isla que no venía en las cartas náuticas y queriendo reconocerla se hundió, salvándose solamente tres tripulantes, entre ellos un tal Simón Zacarías, católico y natural de Amberes. Una vez en tierra reconocieron la isla en busca de comida y de gente, mas no hallaron lo uno ni lo otro, sino cinco cruces y cuatro chozas, y en una de ellas un hombre muerto hacía tiempo abrazado al estandarte real de la capitana de la Armada de Tierra Firme, además de una botija llena de monedas, un cajón con más de 7.000 pesos, joyas, lingotes de oro y barras de plata, que después enterraron en ocho hoyos. Emplearon varias semanas en construir una pequeña embarcación con la idea de llegar a Cuba, pero antes de alcanzarla fueron apresados por un barco pirata inglés y al ver lo que llevaban encima, aunque

poco, sirvió para que fueran enviados a Bermuda y de ahí a Londres, donde fueron obligados a embarcarse rumbo a la isla ignota en una expedición de rescate. Poco después (finales de 1617) Simón Zacarías era detenido por las autoridades españolas “por haberse entendido que andaba en un navío de corsarios” y encarcelado en Trujillo (Honduras), donde relató sus aventuras en los interrogatorios.

Siglos después Tom Juijn, holandés afinado en lbiza y buzo de profesión, trata de rescatar la flota española de Tierra Firme hundida en 1605 frente a las costas de Honduras. Para realizar una búsqueda



“artesanal” como la suya, hacen falta por lo menos un yate de 60 metros, 15 toneladas de equipo, dos meses en el mar y medio millón de euros. Por eso, los hallazgos espectaculares se organizan en torno a empresas especializadas, como la *Columbus-America Discovery Group* o la *Odyssey Marine Exploration*, que atraen inversiones para afrontar los gastos de un ejército de hombres rana, barcos, y la tecnología más sofisticada como satélites, sonar de barrido lateral, perfilador de subsuelo, magnetómetro de protones... Millones de euros que una vez puestos en marcha producen rotundos beneficios, como los más de 500 millones de euros que obtuvo Mel Fisher cuando, tras 21 años de dedicación, recuperó el cargamento del “Nuestra Señora de Atocha”: 115 barras de oro, 1.041 de plata, 180.000 monedas, 3.000 esmeraldas...

El tesoro de la Flota de 1605 tampoco se queda atrás, el holandés sabe que en las bodegas de aquella flota iba un inmenso tesoro compuesto por: 97.558 pesos de oro, 458 barras de plata, 8.000 doblones, esmeraldas y otras riquezas oficialmente registradas, más una cantidad desconocida en valores fuera del alcance de la Real Hacienda y que pueden multiplicar por diez estas cifras; en virtud del contrabando, que era habitual y masivo en la Carrera de Indias, y superaba con creces las cantidades registradas por la Real Hacienda. Para burlar el monopolio real sobre el oro y la plata, para evitar impuestos y comerciar con productos prohibidos, comerciantes, pasajeros, almirantes y tripulaciones de toda escala, funcionarios y clérigos, se afanaban en defraudar en el peso y en el volumen de las mercancías, fundir la plata en barretones, piñas y piñones que viajaban ocultos en huecos, dobles fondos... y hasta quesos vaciados de su contenido y rellenos de plata o monedas. Las naves iban muchas veces tan sobrecargadas que resultaban

incapaces para casi toda maniobra e iban a pique al menor contratiempo.

Y el holandés sabe todo esto porque tiene miles de documentos manuscritos fotocopiados y transcritos, que expertos investigadores han encontrado para él desempolvando legajos del Archivo General de Indias. Sólo en estas investigaciones dice haber gastado más de 60.000 euros, pero le han permitido llegar a lo que cree es el punto exacto del naufragio, un grado más allá de donde tantos han buscado infructuosamente, con un error de sesenta millas marinas. Y está convencido de que en ese punto exacto están los restos del “San Roque” con su tesoro intacto.

El recurso a los medios técnicos sirve de poco si no se cuenta con una previa labor de investigación; antes de embarcar el costoso utillaje es necesario haber definido con

la mayor precisión posible el lugar del hundimiento, las características de la nave, la carga y algunos otros detalles de cuyo conocimiento depende el éxito o el fracaso de la expedición. Resulta asombroso constatar la cantidad de vestigios documentales que quedan a este respecto, donde el primer problema no es la falta de información, sino al contrario su abundancia, así como la necesidad de un conocimiento para localizarlos orientándose entre los legajos y, para descifrar esa *maraña de hilos sacada del tintero*, como definió Alejo Carpentier la escritura de los viejos documentos.

Claudio Bonifacio, italiano residente en Sevilla, es un experto que lleva casi un cuarto de siglo rastreando legajos en los archivos españoles y extranjeros. En su web personal (<http://www.arrakis.es/~histres>) ofrece abundantes referencias sobre hundimientos, listas de naufragios históricos e incluye una amplia descripción de la pérdida de la Armada de 1605 y del galeón que el holandés Juijn busca en bahía Ascensión.

Lanzarse a explorar los mares con medios técnicos sofisticados, pero costosísimos, y a veces de rara eficacia, puede significar la ruina si se carece de una buena investigación de archivo. Sin ir más lejos, en su primer intento, Tom Juijn comprobó sorprendido primero, decepcionado después, que su instrumental detector de metales se volvió literalmente loco, lanzando un coro incesante de pitidos. El área donde buscaba los galeones había sido utilizado como campo de maniobras navales y el fondo sembrado de casquillos era impracticable para los detectores. Si esto fuera poco, la configuración de los bajos fondos caribeños añade nuevas trampas, ya que el coral crece a razón de un centímetro de espesor al año, y aunque el "San Roque" se hundió a tan sólo diez metros de profundidad, se encuentra enterrado bajo un sarcófago de cuatro metros de coral.

Las llaves del cofre no están en el bolsillo de Morgan el bucanero, sino en los estantes de los archivos donde millones de documentos aguardan la mano experta que desvele sus tesoros.

