

LA NOCHE MÁS LARGA DE LA VIGA: NAUFRAGIO EN LA ARMADA DE LA GUARDIA DE LA CARRERA DE INDIAS

Manuel DÍAZ ORDÓÑEZ
Doctor en Historia

Justificación



N el año 2005 coincidí en un Congreso sobre Historia de América Latina con el excelente hispanista y profesor emérito de la Oxford University Sir John Elliot (1). Durante la cena me indicó que buscaba un documento de mediados del seiscientos en el que unos náufragos españoles describían la colonia británica de Bermuda. Esta información le resultaba sumamente interesante para su libro de próxima aparición sobre los contrastes entre los imperios español e inglés (2). Me ofrecí a ayudarlo y, unos días después, di con el documento en cuestión, ayudado por la inestimable colaboración del eficiente personal del Archivo del Museo Naval de Madrid. Como la curiosidad era grande, me enfrasqué en su lectura antes de su envío a mi ilustre colega. A su término me pareció interesante reflejar las vivencias de aquellos marinos en situación tan comprometida como es siempre la de un naufragio.

El documento: autor, destinatario y objetivo

El encabezamiento del documento comienza así: «Relacion de la perdida de la Vrca *la Viga*, y el Patache *el Galgo* que viniendo navegando con la Armada Real de la guardia de la carrera de las Indias, el año de 1639, General el Senor Dn. Geronimo Gomez de Sandoval, Cavallero de la orden de Santiago, y del Consejo de Guerra de S. M. vararon en la Isla de la Bermuda» (3). El texto está redactado a partir del 9 de febrero de 1640 en Bermuda por Juan de Rivera y Saavedra, escribano mayor (4) de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias (5), y que estaba bajo el mando del general Jerónimo Gómez Sandoval. El escrito de Rivera está dedicado a Diego de Osma, cura de la parroquia de Santa Ana de Triana en Sevilla. De la lectura de este documento

TEMAS GENERALES

se desprende que el autor estaba sumamente agradecido a la Providencia divina porque, a pesar de las desgracias acaecidas durante su travesía, había salvado la vida para contarlo. En este sentido es muy aclaratoria su dedicatoria al cura de Triana:

«Con relación de todo lo sucedido por ella, que estando en el forzoso retiro y desierto coto de la Bermuda donde nos condujo la fortuna adversa en la palmerina choza que habito, entendí en darla al papel dedicándola a V. M., para que estos rasgos de rasguño, sirban que muestren en tanta pequeñez de obra el grande fondo de mi voluntad y me acrediten de agradecido.»

A continuación detallamos el naufragio de la urca *La Viga* y el patache *El Galgo*, aunque nuestra mayor información corresponderá al primer caso, dado que nuestro informante, el escribano Juan de Rivera, estaba a bordo de este buque. También nos hemos permitido narrarlo dramáticamente con el fin de darle una mayor intensidad al relato que nos legó este náufrago español del siglo XVII.

La travesía

El 20 de septiembre de 1639, la ciudad de San Cristóbal de La Habana despedía con júbilo a la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias y a su comandante, el general Jerónimo Gómez de Sandoval. La flota debía dirigirse en derechura hacia España gobernada por el piloto mayor Alonso Bautista, el cual trazaría en las cartas la singladura más adecuada para los buques que componían la escuadra. La ruta se iniciaba en la propia costa cubana, ascendiendo en dirección al noroeste, a través del peligroso canal de las Bahamas y, a partir de aquí, continuaba su subida con el mismo rumbo, mediando entre el cabo de Virginia y las Bermudas. Logrado el paralelo 38, la flota aprovecharía los vientos reinantes para, en dirección este, viajar con seguridad hacia las Azores y Europa.

Durante la travesía, Gómez de Sandoval ordenó que se cumplieran las preceptivas normas de la Corona española en lo referente a la visita de las naves que comandaba. Siguiendo sus instrucciones, el 17 de octubre se formó una comisión en la capitana de su Armada, compuesta por un veedor general, un contador, un sargento mayor, un alguacil real y un escribano —el propio autor del documento, Juan Rivera y Saavedra—. Entre aquel día y los dos siguientes se inspeccionó la nave almiranta, la urca *La Vitoria*, los patache *El Galgo* y *La Margarita*, el navío *San Diego* y la urca *La Viga*. El 21 de octubre, el estado de la mar empeoró decididamente y la comisión tuvo que interrumpir las visitas, quedando alojada momentáneamente en la última embarcación inspeccionada, *La Viga*.

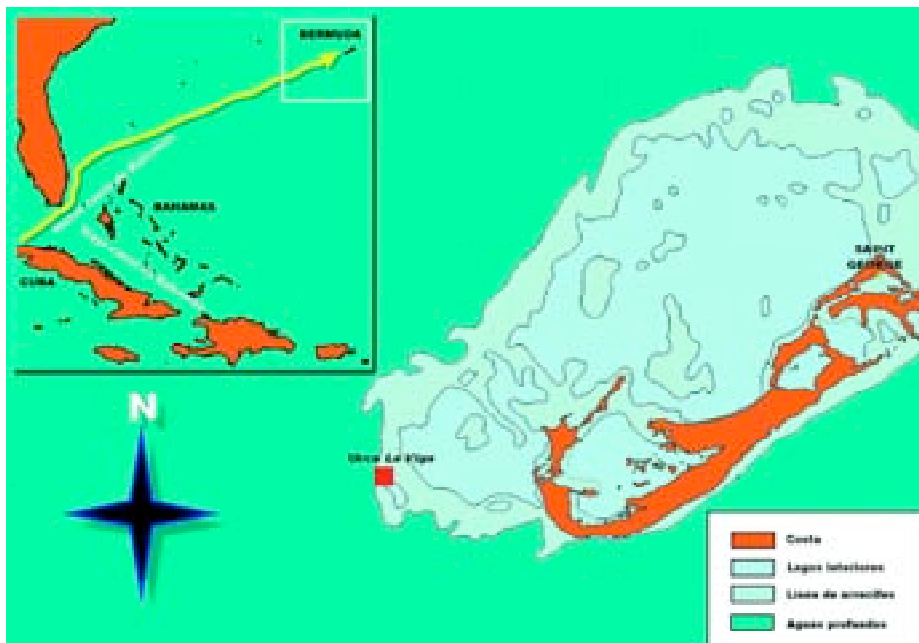
El naufragio de *La Vega*

La caída de la noche trajo malos augurios para los tripulantes de la urca *La Vega* (6). Un fuerte viento soplaba desde barlovento y con muchas dificultades podían seguir el rumbo que marcaba el farol de la nave capitana. Ésta se veía a duras penas por la amura de la urca, mientras capeaba también el temporal como podía. El piloto de la nave frunció el ceño en varias ocasiones, maldiciendo en voz baja mientras pensaba que la zona donde se encontraba el barco, entre la costa de Florida y la isla Bermuda, no era la más adecuada para maniobrar con aquel viento. Hacia las dos de la mañana, *La Vega* pareció encabritarse como un corcel asustado, e inmediatamente un fuerte golpe, seguido de un ensordecedor ruido, pareció sentenciar el barco a desfondarse contra unas traidoras peñas. Apenas se habían repuesto del susto los atribulados tripulantes cuando se recibieron órdenes urgentes del capitán de la nave para que se dispararan dos piezas de artillería. Era la señal acordada para avisar al resto de la escuadra del peligro que penetraba profundamente en las maderas de *La Vega*. La tripulación corrió frenéticamente a cumplir con aquel mandato que, en parte, podía garantizar su supervivencia, porque ninguno de ellos podía imaginarse cuánto aguantaría su embarcación sin deshacerse y, llegado este último caso, no sería nada despreciable la ayuda que los otros barcos de la escuadra podrían facilitarles. Cuando aún flotaba en el aire el sabor amargo de los cañonazos, los tripulantes del infortunado buque, aliviados al observar cómo los faroles del resto de buques de la escuadra se alejaban, volvieron a preocuparse de su comprometida situación (7). El mar, lejos de haberse encalmado, batía con mayor violencia los costados maltratados de la urca, que amenazaba con destrozarse definitivamente. El horror se instaló como un pasajero más a bordo de *La Vega*, aunque los esforzados marineros continuaron maniobrando velas y cabos, negándose así a dejarse morir en aquella oscura noche. La situación era cada vez más caótica. Los jirones de la lona entorpecían los movimientos de la tripulación sobre cubierta y, poco a poco, el ánimo comenzó a fallar entre sus componentes. Algunos pasajeros empezaron a gritar, presos del pánico más absoluto, mientras un nuevo embate del cruel mar hacía quejarse de dolor a las maltratadas cuadernas de la embarcación. Sólo la resuelta determinación del capitán Mateo Lorenzo y el sergento mayor Félix Garci González, ayudados por otros firmes integrantes de la tripulación (8), serenaron a los marineros. Repuesta en parte la disciplina a bordo de *La Vega*, pese a las ingratas circunstancias, el capitán Mateo Lorenzo ordenó que se cortaran todos los mástiles del buque. De aquella manera se evitaría que cualquier estructura de la arboladura ofreciera resistencia a las ráfagas que azotaban la urca y, en consecuencia, se suavizarían los encontronazos continuos contra los peñascos. Pronto, bajo la acción de hachas y navajas, las jarcias quedaron tendidas en cubierta, ajenas ya al servicio del aparejo de la nave a la que estaban destinadas. Seguidamente y con un gran estrépito,

los mástiles cedieron a los golpes de los marineros y cayeron sobre las tablas de la cubierta. A partir de aquel momento, el atronador fragor de los elementos desatados era sólo alterado por el ruido incansable y monótono de las bombas de achique, que trabajaban continuamente. Después, ya no quedaba mucho por hacer. Algunos tripulantes terminaron de cortar los mástiles y cualquier otro trozo de madera superflua para que, en caso de que *La Viga* finalmente se hundiera, les sirvieran como balsas o flotadores improvisados. Otros, sin embargo, se recogieron en algún rincón mientras recordaban a sus familias ahora tan lejanas; Sevilla, Cádiz, Bilbao, San Sebastián, Badajoz, La Habana o Veracruz se convertían en pensamientos turbios a los que aquellos hombres se agarraban tozudamente. Al final, pensaron también en sus almas, pues no era conveniente que un buen cristiano se presentara ante el Divino sin tener sus cosas terrenas en orden, así que, silenciosamente, una oración se asomó lentamente a los labios de los marineros y pasajeros de la condenada urca.

El alba alumbró al desgraciado barco descubriendo a los desesperados y agotados tripulantes contemplando con estupor cómo *La Viga* se encontraba encallada a unas escasas tres leguas (9) (casi 17 kilómetros) de lo que parecía la isla Bermuda. La alegría indescriptible de los marineros se enfrió cuando un vigía informó de la presencia de otro buque naufragado: era el patache *El Galgo* (10). Éste se encontraba a una media legua (casi tres kilómetros) a proa de la urca y, en su posición, se encontraba bastante más cerca de la prometedora costa. Su tripulación ya había comenzado el desalojo del patache mediante balsas de fortuna que eran remolcadas a remo por una lanchuela. A bordo de *La Viga* el júbilo volvió a recuperarse, porque la presencia de la otra tripulación, así como la existencia de los restos de *El Galgo*, aumentaría las posibilidades de supervivencia de todos los náufragos. Por otro lado, el mar aparecía vacío de cualquier presencia de otros buques españoles en la zona, lo cual sólo podía significar que la escuadra no había advertido la pérdida de aquellos dos buques. En consecuencia, era impensable que Gómez de Sandoval volviera a buscarlos mientras custodiaba los caudales del rey en la flota.

Recuperadas brevemente las fuerzas y asumido que sólo dependían de ellos, los integrantes de la tripulación de la urca reanudaron sus trabajos para reflotarla. El capitán Lorenzo realizó una inspección del casco, auxiliado por el carpintero, que demostró los graves daños que había sufrido durante el encontronazo y en el vaivén continuo provocado por el oleaje de la noche. La conclusión era triste y evidente: había que abandonar el buque inmediatamente. El mar había amainado y la tripulación comprendió que era el momento más adecuado para iniciar el desalojo de la nave condenada. Puestas las manos a la obra, pronto varias balsas estaban amarradas en los costados de *La Viga*. Además, desde cubierta los marineros observaron cómo desde la costa se dirigían al patache *El Galgo* algunas embarcaciones de vela latina repletas de nativos que, finalmente, abordaron la nave española. Un tanto preocupados, desde la urca no perdieron detalle de lo que ocurría a bordo del otro desa-



Recreación de la ruta de la urca *La Viga* hasta su naufragio en 1639.
(Fuente: <http://www.tedytucker.com>)

fortunado barco. Uno de aquellos extraños botes se acercó decididamente a *La Viga*. El patrón, un marinero inglés, subió a bordo con prontitud y fue conducido a la cámara del capitán, donde con un intérprete explicó que deseaba ayudarlos y, al tiempo, les informó que Bermuda estaba bajo pabellón inglés y su gobernador había dado órdenes de auxiliarles en lo necesario. La alegría se desató entre los náufragos españoles y el capitán comisionó a varios oficiales y funcionarios reales para que desembarcaran para tratar las condiciones de la ayuda ofrecida por el funcionario inglés.

En tierra

Cuando, en la tarde del 22 de octubre de 1639, la comisión de *La Viga* partía hacia tierra embarcada en una lancha, los españoles observaron consternados cómo los solícitos lugareños de Bermuda habían entrado a saco en el patache. En palabras del autor, el escribano Juan Gómez Saavedra, «Estos trogloditas ingleses llegando a aquel maderoso cuerpo, tantos y tan aprisa por el subían y bajaban que aun a los duros leños su insaciable hambre no perdo-

naba» (11). Después del desembarco en la isla, los españoles fueron informados que se encontraban a unas cinco leguas (casi 28 kilómetros) al sur de la sede del gobierno inglés en la ciudad de Saint George (12) y, acompañados por el solícito patrón inglés, fueron alojados en una posada cercana al lugar de la pérdida de los buques. Allí encontraron al capitán Francisco Martín, comandante del patache *El Galgo*, que ahora meditaba sobre las próximas acciones que debía llevar a cabo: acomodar a la tripulación naufragada, preparar víveres y vestuario suficiente y asegurar el armamento a bordo de los buques. Entre el capitán Martín y los recién llegados se acordó que él mismo y el sargento mayor volverían al anochecer al lugar del naufragio para inspeccionar los restos del patache e informar al capitán de *La Viga* de la situación en tierra. La noche transcurrió sin sobresaltos y, al atardecer del día siguiente, domingo 23 de octubre, capitán y sargento volvieron para detallar cómo el patache estaba completamente destruido y la urca estaba embarcando tanta agua por proa que ésta ya salía por las escotillas.

Después del abandono de los buques y siguiendo las indicaciones del gobernador inglés, los náufragos entregaron todas las armas almacenadas. También se realizó una cuenta de los tripulantes de mar y guerra que habían desembarcado en Bermuda, arrojando un total de 160 personas, cifra que, contando a los oficiales, funcionarios reales y pasajeros que estaban a bordo de *La Viga* y *El Galgo*, arrojaría un total de 200 náufragos. En los días siguientes, los españoles fueron alojados, mientras trataban de conseguir descargar de la urca y del patache toda la artillería. En su solicitud a las autoridades de la isla pesaba el hecho de que ambos buques eran militares y no mercantes, pero el gobernador no se doblegó a aquella petición y se excusó diciéndoles que debía mandar una notificación a su soberano para que decidiera al respecto. Al tiempo y solícito, les informó que la artillería sería descargada y puesta al recaudo de la guarnición inglesa en la isla. Los días pasaron lentamente para los marineros españoles que empeñaron su tiempo en negociar la salida de la isla, contratando para ello los servicios de alguno de los buques ingleses que fondeaba en Saint George para comerciar con ropas y manufacturas y cargar tabaco (13). Nuestro narrador nos cuenta, con todo lujo de detalles, cómo el gobernador y sus asesores bloquearon continuamente estos tratos porque tenían la intención de venderles un buque que se construía en el puerto del mismo Saint George. Finalmente, los ingleses ofrecieron aquella embarcación por 12.000 pesos, extremo que enfureció a los náufragos porque aquella cantidad era totalmente injusta: «...siendo tan pequeño, no de buenas maderas, de mala fabrica y mui poca clavazon». Los oficiales y funcionarios españoles rechazaron aquella oferta de plano y sostuvieron que permanecerían en la isla hasta comunicarse con el embajador español en la corte inglesa. La situación se tornó tensa y los ingleses los amenazaron con dejarles de alimentar y, en su caso, si los náufragos provocaban desórdenes serían reprimidos con dureza. Situación complicada, sin duda. Los ingleses

retomaron las conversaciones rebajando el precio del barco hasta los 7.500 pesos, costo que los españoles, presionados, no tuvieron otro remedio que aceptar. Así, después de 104 días de permanencia en la isla Bermuda el navío adquirido, bautizado como *El Salvador*, se hizo a la mar el 3 de febrero de 1640 con 160 almas a bordo bajo el mando del capitán Francisco Martín. Apenas una semana después, el 9 de febrero de 1640, los 40 naufragos restantes se embarcaron en una urca inglesa que regresaba hacia Inglaterra.

Epílogo

Desconocemos el destino final del total de los naufragos de la urca y el patache de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias porque el documento acaba justo aquí, a la salida de este buque hacia Inglaterra. Aunque sabemos que el conrmaestre de *La Viga*, Diego González, llegó con bien a España, ya que la Casa de Contratación le pidió que informara sobre los extremos de la pérdida del buque (14). Por último, destacamos que los restos de la urca *La Viga* fueron encontrados por el buceador Ted Tucker en 1959, el cual confirmó que la mayoría del cargamento y equipo de la embarcación ya había sido saqueado en tiempos del siniestro (15). Desde entonces, los maderos gastados por el paso del tiempo y la acción del agua y el salitre descasan definitivamente en el fondo del Atlántico, jalonando así, en unión a cientos de pecios más, un largo camino de esfuerzo y dolor legado por los marinos españoles en la unión de España con su imperio de ultramar.



TEMAS GENERALES

(1) XIV Congreso AHILA: *Europa y América: Paralelismos en la distancia*, celebrado en Castellón de la Plana del 20 al 24 de septiembre de 2005 y organizado por la Universitat Jaume I.

(2) ELLIOTT, J. H.: *Empires of the Atlantic World. Britain and Spain in America 1492-1830*. Versión inglesa, ya en prensa, en Yale University Press. En España será publicada por la Editorial Taurus y verá la luz probablemente en la primavera del año 2007.

(3) El documento de 16 folios fue recopilado por Martín Fernández Navarrete en el siglo XVIII en Sevilla en la Biblioteca del conde de Águila. Actualmente se encuentra en el Museo Naval de Madrid en el fondo de la colección de documentos del mismo Fernández Navarrete. Número de catálogo 1.400 (Nav. XXIV. Fol. 300. Dto. 45). Aparecieron publicados en VICENTE VELA, V.: *Índice de la colección de documentos de Fernández Navarrete que posee el Museo Naval*, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1946. Más recientemente, han aparecido en un facsímil de esta última obra, publicado por Kraus-Thomson Organization Limited en Nendeln (Liechtenstein), 1971.

(4) En el momento de la redacción del escrito, Juan de Rivera y Saavedra era escribano real destinado a la Sala del Crimen de la Justicia en la ciudad de Sevilla. Asimismo, ostentaba el cargo de notario de la Sagrada Religión de San Juan.

(5) La organización de la Carrera de Indias necesitó de la implantación de un efectivo sistema de escolta. Éste se garantizaría por la Armada de la Guardia de la Carrera que citamos en este trabajo y que cumplía su misión entre el Caribe y la Península. A su vez, estaba complementada por la Armada de Barlovento, con base en Puerto Rico, y la Armada del Mar del Sur, con puerto en El Callao.

(6) Embarcación destinada a la carga, bastante ancha especialmente en el centro y cuyo origen se encontraba en la tradición constructiva naval del norte de Europa, teniendo su antecedente inmediato en la coca medieval.

(7) La maltrecha escuadra de Jerónimo Gómez de Sandoval había iniciado su periplo en Sanlúcar el 6 de marzo de 1639, transitando por el puerto de Cádiz desde donde había partido a ultramar el 20 de mayo de 1639. Los continuos retrasos obligaron a Gómez de Sandoval a aplazar su partida de Cuba hasta después de agosto, lo que aumentaba considerablemente los riesgos de una travesía, ya de por sí muy complicada. Después de la pérdida de la *La Viga* y *El Galgo*, la flota que protegía (cuatro galeones) y su armada arribaron a Cádiz en tornaviaje el 23 de diciembre de 1639.

(8) La nómina que cita Rivera es la siguiente: veedor general Pedro de Villarreal Arizeta, contador Antonio de Guraya Lezama, alguacil real Gregorio de Cañizares, alférez real Juan de Olazábal, cabo de escuadra Pedro Ruiz de Mármol, el pasajero Sebastián Pérez y otros que no son detallados.

(9) La legua española terrestre correspondía a 5.572,7 metros actuales, mientras que la legua marítima equivalía a 5.555,55. Desconocemos cuál de las dos referencias utilizaba el escribano Juan de Rivera al relatarnos el naufragio pero, como la diferencia no es mucha, hemos redondeado al alza.

(10) Bajo esta denominación se encuadra una variada tipología de embarcaciones, pero que mantiene unas características bastante uniformes: pequeño desplazamiento, muy marinero, y utilizado en el comercio de cabotaje, asimismo en tareas de aviso y correspondencia.

(11) *Ibidem*.

(12) Aunque los marinos españoles ya habían avistado Bermuda desde los primeros años del quinientos, será a partir de 1609, también como consecuencia del naufragio de un buque inglés, el *Sea Venture*, cuando comience el asentamiento europeo en la isla.

(13) Algunos hechos puntuales de su estancia fueron: el domingo 20 de noviembre falleció Antonio Rodríguez, soldado de Sanlúcar que había estado destinado en *La Viga*.

(14) Archivo General de Indias, Indiferente, 435.L.10, F.117. Fernando Ruiz de Contreras al presidente de la Casa de Contratación, 22 de mayo 1640.

(15) FLYNN P. Erik: *Treasure Hunters: Treasure Hunting Ventures*, 2002, World Wide Web, URL, <http://nautarch.tamu.edu/shiplab/>, Nautical Archaeology Program, Texas A&M University. [Consulta: 22 de diciembre de 2005]. Cfr. También SMITH, R.: *New World Shipwrecks, 1500-1800: A Compendium of Site*.