

# LAS IRÓNICAS CIRCUNSTANCIAS QUE RODEARON EL NAUFRAGIO DE LA CAPITANA DE NUEVA ESPAÑA EN 1641: TRAGEDIA EN LA BARRA DE SANLÚCAR

Victoria STAPELLS JOHNSON  
Investigadora naval canadiense

Las comunicaciones y los lazos económicos entre España y las Indias dependían del feliz arribo de las flotas de barcos que circulaban entre ambas orillas atlánticas, por lo que cada vez que las naves no llegaban a su destino el efecto resultaba devastador. Los ataques del enemigo, los temporales y la mala condición de las naves eran las causas más frecuentes de los naufragios. Muchas de ellas, sin embargo, nunca llegaron a completar su singladura debido a otra razón: la negligencia. En ocasiones de los oficiales de a bordo y, en otras, de las autoridades de tierra.

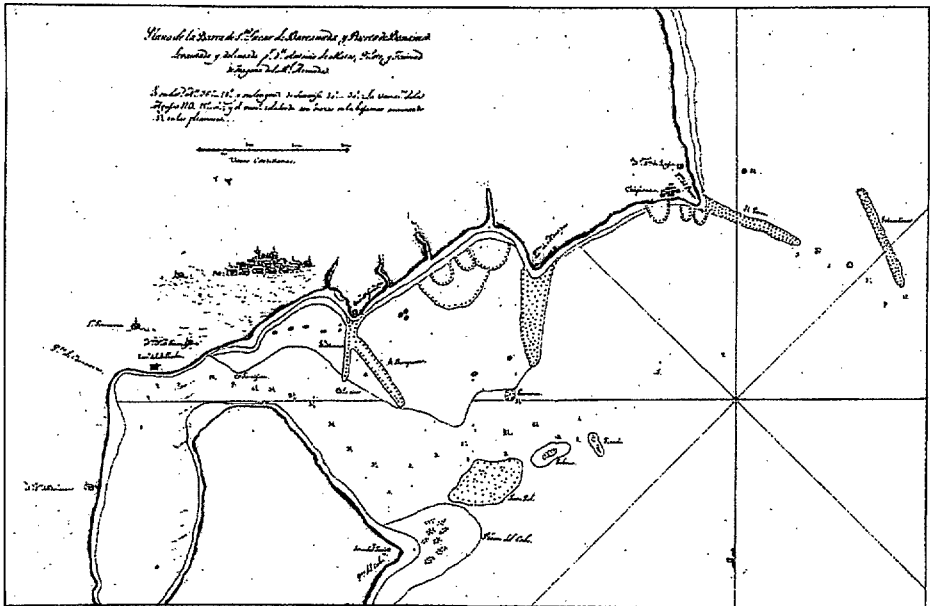
Así ocurrió con la nao *San Pedro y San Pablo*, que se fue a pique a plena luz del día en diciembre de 1641, a la vista de diez barcos luengos, mientras intentaba cruzar la barra de Sanlúcar de Barrameda. En este naufragio no se dieron ni factores meteorológicos ni se produjo la presencia enemiga, que pudieran abocar al buque a su perdición. Las condiciones en que el mismo se hallaba eran, desde luego, deficientes, pues acababa de completar un viaje de cinco meses a través del Atlántico y «... no traía árboles para poder hacer fuerza de vela, que tan sola se veía que venía con unas bandolas...» (1). Sin embargo, a lo largo de este artículo se pondrá de manifiesto cómo el factor fundamental del desastre del *San Pedro y San Pablo* fue la indiferencia de las autoridades civiles y de los pilotos de la barra sanluqueña. El día en que se produjeron los hechos se estaba aplicando la recién aprobada legislación que, irónicamente, habría de tener como efecto acabar con el desembarco de contrabando y asegurar que las flotas procedentes de Indias llegaran a Sevilla con su carga intacta (2).

---

(1) Testimonio de Pedro Martín, piloto de la barra de Sanlúcar. Sanlúcar, 29 de diciembre, 1641. Archivo General de Indias (de ahora en adelante A.G.I.), Contratación 179, n.º 4: Sobre la pérdida de la capitana de la flota en la barra de Sanlúcar el día 18 de diciembre de 1641, almirante que hacía de general (por muerte de Roque Centeno) Juan de Campos. 1642. f. 65v.

(2) Hacia mediados del siglo XVII se estima que la cantidad de contrabando a bordo de un barco a la vuelta de las Indias era, al menos, un 50 por 100 menos que la carga registrada. Véase CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo: *América Latina Colonial*. México, 1974, pág. 85. Enriqueta Vila Vilar sostiene que los alijos desde tierra firme eran incluso mayores: «Las Ferias de Portobelo: Apariencia y realidad del comercio con Indias» en *Anuario de Estudios Hispano-Americanos*. Tomo XXXIX (Sevilla, E.E.H.A., 1982), págs. 275-340.

Antes de examinar las dramáticas circunstancias que rodearon las últimas veinticuatro horas de vida del buque es necesario observar, en primer lugar, la zona en la que se produjo la tragedia, Sanlúcar, para después examinar el papel que desempeñaron los hombres que la propiciaron —los pilotos de la barra— y, finalmente, analizar la legislación que controlaba las actividades de los pilotos: las Reales Cédulas promulgadas en noviembre de 1641, así como la gestión de Pedro Treviño, responsable de su aplicación.



Plano de la barra de Sanlúcar de Barrameda y puerto de Bonanza, levantado y delineado por don Antonio Matos. Museo Naval, Madrid

## La barra de Sanlúcar

Durante los siglos XVI y XVII el puerto de Sevilla fue el punto de partida y retorno de los barcos que navegaban por la ruta de las Indias. La Corona había elegido como tal un puerto interior por razones, sobre todo, de seguridad; de ahí la dependencia en que Sevilla se hallaba del río Guadalquivir, que era su único nexo de unión con el Atlántico. A principios de la era colonial el río sirvió eficazmente a los intereses de Sevilla, aun cuando sus inconvenientes iban poniéndose gradualmente cada vez más de manifiesto. El caudal del río era muy irregular: si en invierno las lluvias torrenciales causaban inundaciones, con los calores del verano las aguas bajaban a niveles mínimos. La consecuencia de ello era el progresivo encenagamiento del río, circunstancia a la que había que añadir los cada vez más numerosos bancos de arena en su desembocadura. Hacia el siglo XVII:

«... el río estaba abandonado a sus caprichos, continuamente modificaba sus riberas... [y] formaba islotes...» (3).

Otro factor agravante supuso el crecimiento del tamaño de los barcos: mientras que en 1504 el promedio era de 70 toneladas, hacia 1645 se había incrementado hasta 391 toneladas (4). A medida que el tonelaje de los barcos se incrementaba —y, por ello, también la dificultad para gobernarlos—, la travesía del río se tornaba cada vez más peligrosa.

Tal era especialmente el caso en la desembocadura, en la temida barra de Sanlúcar, conocida como el «cementerio de barcos» (5). Para cruzarla se requería pericia y estar especialmente familiarizado con las mareas, los vientos y las corrientes. Una flota entera podía pasar días esperando que se diera la precisa combinación de factores. Cruzar los bajíos en otro momento era muy arriesgado e implicaba la frecuente pérdida de naves con su carga y artillería (6).

### Los pilotos de la barra

Para rebasar la barra de Sanlúcar era necesario contar a bordo con un experto que guiara con pericia la nave a través de los bancos de arena de la desembocadura del Guadalquivir.

«... para entrar en el puerto de Sanlúcar ante todas cosas se ha de meter piloto de barra como es uso y costumbre con navío de cien toneladas pa[ra] arriba... conviene que entren por mareas y particulares señales de tierra huyendo de los bajos... sondando muy a menudo conforme la ocasión lo pidiera...» (7).

Dado el papel crucial que los pilotos jugaban en orden a la feliz llegada de los navíos de Indias y sus valiosas mercancías, no sorprende que los mismos gozaran (y acaso abusaran) de gran respeto. Tan pronto como uno de ellos subía a bordo, tomaba el mando de la nao:

---

(3) DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *Política y Hacienda de Felipe IV*. Editorial de Derecho Financiero, Madrid, 1960, pág. 136.

(4) LYNCH, John: *España bajo los Austrias*. Ediciones Península, Barcelona, 1988. Tomo II, pág. 230.

(5) DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *Orto y Ocaso en Sevilla*. Universidad de Sevilla, 1974, pág. 136.

(6) SERRANO MANGAS, Fernando: *Naufraios y Rescates en el Tráfico Indiano*. Colección Encuentros, Madrid, 1991, págs. 18-21.

(7) VELLERINO DE VILLALOBOS, Baltasar: *Luz de Navegantes*. Museo Naval-Universidad de Salamanca, Madrid, 1984, pág. 169.

«... cuando llega el piloto de la barra a una nao no manda nadie en ella aunque sea el general, almirante, capitán ni persona ninguna...» (8).

A diferencia de los pilotos de la Carrera de Indias —cuyo nombramiento y salario corrían a cargo de la Casa de la Contratación— los de la barra vivían en Sanlúcar y respondían ante el alcalde, quien les asignaba los barcos que llegaban a la bocana (9). Eran remunerados directamente por los maestros de naos y las retribuciones eran divididas por igual entre los pilotos, lo que a menudo era fuente de problemas:

«... resulta que sabiendo el piloto que sacando o metiendo nao o quedándose a dormir o haciendo ausencia gana lo mismo, se encarecen y hacen muchas faltas...» (10).

Lejos de ser una profesión sencilla, un piloto de la barra requería una muy específica preparación. Debía estar al tanto de los cambios de volumen de las aguas y bancos en la desembocadura, lo que a su vez dependía de las corrientes, de las mareas y de las estaciones:

«... los pilotos de barras y ríos en ninguna manera lo deben de dejar de usar y cursar para ser diestros y hábiles en ellos porque de una hora a otra se suelen mudar el fondo de una parte a otra, en tal manera que oír la parte y lugar que hoy sale una nao, podría ser que no pudiese salir otro día...» (11).

Había además una cierta mística alrededor de los pilotos de la barra, pues cuando uno de ellos subía a bordo para llevar la nave a través de los bajíos, el silencio debía ser completo:

«... y para que el piloto de la barra haga bien su oficio no le debe inquietar nadie, antes se debe mantener que haya todo silencio y todos estén quietos y pacíficos cada uno en su sitio y lugar hasta que la nao esté fuera de los bajos...» (12).

---

(8) Testimonio de Diego Maldonado, capitán de Artillería. Sanlúcar, 23 de diciembre de 1641. A. G. I., Contratación 179, n.º 4, *op. cit.*, f. 15.

(9) De acuerdo con los testimonios de los pilotos acerca del desastre de la Capitana de 1642 se sigue que todos eran de Sanlúcar, y que sus edades oscilaban entre los veinticuatro y los sesenta y siete años. Véanse los testimonios de veinte pilotos en A. G. I., Contratación 179, n.º 4, *op. cit.*, fols. 42-73v.

(10) Carta al Consejo. Sevilla, 4 de diciembre de 1594. A. G. I., Indiferente 1104.

(11) ESCALANTE DE MENDOZA, Juan: *Itinerario de Navegación de los Mares y Tierras Occidentales*. Museo Naval, Madrid, 1985, pág. 62.

(12) *Ibidem*, pág. 63.

## Las Reales Cédulas de noviembre 1641 y el efecto que tuvieron en la Capitana de Nueva España, *San Pedro y San Pablo*

Como se ha visto, el piloto de la barra era un factor fundamental en la llegada de los navíos procedentes de las Indias. ¿Cuál era, no obstante, su responsabilidad respecto a la seguridad en la llegada de las cargas que aquéllos portaban? ¿Cabría pensar que su presencia en la zona de Sanlúcar pudiera estar ligada al desembarco de mercancías de contrabando en pequeñas embarcaciones antes de que los navíos estuvieran en condiciones de navegar río arriba para ser recibidos por los oficiales de la Casa de la Contratación?

La respuesta es claramente afirmativa. Hay amplia evidencia de la conexión entre los pilotos y los tripulantes de numerosos «pesqueros» que aguardaban con impaciencia los cargamentos procedentes de las colonias. Hacia 1641 la Corona no estaba dispuesta a seguir tolerando esta situación:

«... porque se tiene entendido que uno de los principales medios [de] que se valen los que traen plata de las Indias y oro fuera de registro para ocultarlo y extraviarlo es los barcos y otras embarcaciones que lleguen a bordo de los galeones de la Armada y flotas y demás bajeles de su Conserva...» (13).

Todo ello condujo a la adopción de drásticas medidas, lo que se llevó a cabo a finales del otoño de 1641, con la promulgación de cuatro Reales Cédulas. En virtud de la primera, se obligaba a permanecer en puerto a todas aquellas embarcaciones que tuvieran como base cualquier puerto ubicado entre Ayamonte y Puerto Real, mientras las flotas de Indias descargaban su mercancía (14). Esta Real Cédula no era aplicada a un determinado número de barcos que asistían en estas labores durante tres o cuatro días, pero cada noche debían regresar a puerto. Más aún: estaban obligados a dar cuenta diaria de sus actividades.

Otras dos Cédulas fueron puestas en vigor con el fin de mantener bajo control a los que inevitablemente se congregaban en las costas con ocasión de la llegada de las flotas de Indias:

«... los excesos y desórdenes que cometen algunas personas de las que residen y asisten en los puertos de Sanlúcar, Cádiz, el Puerto de Santa María y de los que bajan a ellas a Sevilla...» (15).

---

(13) Real Cédula al Licenciado Juan Góngora, juez de la Audiencia de la ciudad de Sevilla. Madrid, 19 de noviembre de 1641. Para poder embargar y detener en los puertos de las costas los barcos que hubiese en ellos mientras se desembarca la plata que se espera de las Indias. A. G. I., Indiferente 2501, Lib. 19, f. 28-29v.

(14) Para aplicar esta legislación las autoridades locales se hacían cargo de los timones, velas, remos y demás aparejos pertenecientes a estas embarcaciones. Véase A. G. I., Contratación 179, n.º 4, *op. cit.*, f. 34v.

(15) Real Cédula al licenciado J. de Góngora. Madrid, 19 de noviembre de 1641. Para echar y desviar las personas que no tienen negocio preciso en los puertos de la costa de Andalucía a la llegada de la plata y otras cosas que vienen de las Indias. A. G. I., Indiferente 2501, *op. cit.*, fols. 29v.-30. Véase también Real Cédula a la Casa de la Contratación de Sevilla. 19 de noviembre de 1641. Que publiquen en aquella ciudad que ninguna persona pueda salir de ella para los puertos de Cádiz, Sanlúcar y Santa María sin llevar licencia y testimonio del día que salió. A. G. I., Indiferente 2501, *op. cit.*, fols. 31v.-32.

En consecuencia, desde noviembre de 1641 quedó prohibido trasladarse sin licencia desde Sevilla hacia cualquiera de aquellos puertos, siendo los infractores objeto de sanción.

La cuarta y última Cédula facultaba a las autoridades a designar y elegir qué gente de mar y guerra debía prestar asistencia a las flotas cuando éstas llegaban. Primero se desembarcaba a la tripulación y se tomaba nota de la cantidad de mercancías a bordo, lo que permitía efectuar una estimación del contrabando que había sido embarcado (16).

Para hacer valer la nueva normativa el juez de Sevilla, don Juan Góngora, envió a Pedro Treviño, relator de la Audiencia de la misma ciudad, a Sanlúcar, donde fueron publicados varios bandos con las Reales Cédulas de noviembre de 1641:

«... [se publicaron] muchos bandos que pena de la vida ningún barco luengo de pilotos de la barra ni otros ningunos no saliesen a la mar a pescar y para ello les varó todos los barcos en tierra y les quitó los timones y remos y velas y demás pertrechos y los encerró en un almacén y dejó toda la mar sin barco ninguno cosa que de más de cuarenta años a esta parte no se ha visto en tiempo que se espera flota tener la mar sin barcos y varados en tierra...» (17).

El impacto de tales normas sobre los pilotos y pescadores de Sanlúcar fue, lógicamente, enorme. Nadie pudo imaginar entonces las desastrosas consecuencias que iban a tener en el devenir de la capitana de Nueva España, la *San Pedro* y *San Pablo*, que en ese momento se encontraba finalizando un viaje que había iniciado en Veracruz en el mes de julio de 1641 y que en aquellos momentos pugnaba por llegar a Sevilla.

### Las horas postreras de la *San Pedro* y *San Pablo*

La tripulación de la capitana de Nueva España *San Pedro* y *San Pablo* avisó Arenas Gordas al amanecer el día 18 de diciembre y, según la costumbre, su general, don Juan de Campos, ordenó fuego de cañón para anunciar la llegada a salvo. El navío presentaba un aspecto deplorable cuando aquella mañana invernal se acercaba a Sanlúcar. Sin mástiles, perdido casi todo el velamen, el *San Pedro* y *San Pablo* lanzó veintidós cañonazos como señal de aviso a los oficiales que la aguardaban en la bocana del Guadalquivir (18). Hacia las diez

---

(16) Real Cédula al duque de Ciudad Real o persona que gobernase. Madrid, 19 de noviembre de 1641. Para acudir al licenciado Juan de Góngora la gente de mar y guerra que pidiera para dónde o qué ha de hacer de uno de los galeones de la Armada que se espere de las Indias. Indiferente 2501, *Ibidem*, fols. 30v.-31.

(17) Testimonio del capitán Diego Benítez. Sanlúcar, 26 de diciembre de 1641. A. G. I., Contratación 179, n.º 4, *op. cit.*, f. 34v.

(18) Testimonio de Alonso Pérez, condestable de la nao *San Pedro* y *San Pablo*. Sanlúcar, 23 de diciembre de 1641. A. G. I., Contratación 179, n.º 4, *Ibidem*, fols. 23-23v.

de la mañana el navío había alcanzado la entrada de la barra, y ya mediada la tarde se le aproximaron seis barcos luengos, cada uno de ellos con un piloto de la barra a bordo (19).

Los pilotos subieron a bordo y dijeron al general que, siendo ya las tres de la tarde y habiendo marea baja, era demasiado tarde para hacer que el navío cruzase la barra y que, por tanto, regresarían al día siguiente (20). Mientras, el general debía echar el ancla en Salmedina para pasar la noche. El general de Campos estaba furioso: había estado llamando a los pilotos desde la mañana temprano y ahora se le informaba que tendría que esperar un día más antes de llegar a Sevilla. Bartolomé Medina, el primero de los pilotos que accedió al navío, repuso lacónicamente:

«... que la culpa de no haber acudido con tiempo la tenía un juez que estaba en la ciudad de Sanlúcar que les había quitado las licencias para salir a la mar y les había varado entre los barcos...» (21).

El general Juan de Campos aguardó impacientemente el regreso de los pilotos durante la mañana del día 19. Pero, una vez más, hubo de esperar varias horas antes de que apareciese alguno de los barcos luengos. Hasta las dos y media de la tarde no estuvieron amarrados a la capitana diez barcos que comenzaron a remolcarla a través de la barra. El general comentó que ya casi había marea baja (pues la excusa que se le había presentado el día anterior fue que era ya demasiado tarde para intentar la maniobra) y que, además, había muy poco viento. Desde luego no parecían las condiciones más idóneas para remolcar un buque de 600 toneladas pesadamente cargado a través de la barra (22). Bartolomé Medina, «un hombre alto, de cuerpo rubio con los ojos malos» (23), que aquel día oficiaba de jefe de los pilotos, respondió con sarcasmo:

«... que él metería la dicha nao sobre sus hombros... no me diga V. M. nada que con estos diez barcos puedo meter una nao de diez buques como éste...» (24).

Los pilotos remolcaron la nao durante una hora. En ese tiempo, tanto la fuerza del viento como la marea siguieron decreciendo, por lo que la nao hubo de ser arrastrada hacia los bajos. La situación se hacía cada vez más insostenible y, adivinando el inminente peligro, Medina dio repentinamente la orden de

(19) *Ibidem*: «... el general... llamó a este testigo (el condestable)... y le respondió... Señor o los pilotos se han muerto o hay algún juez en Sanlúcar que no les dejan salir...», f. 23v.

(20) En este caso, ese «demasiado tarde» haría referencia no solamente a la bajamar, sino también al hecho de que Treviño había ordenado que todos los barcos luengos estuvieran de regreso en el puerto antes del anochecer.

(21) Testimonio de Alonso Pérez. A. G. I., Contratación 179, n.º 4, *Ibidem*, fols. 23v.-24.

(22) Véase un informe de Pedro Enríquez de Almeida, s. f. A. G. I., Contratación 4900 para detalles acerca de la construcción y tonelaje de la *San Pedro y San Pablo*.

(23) Testimonio de Juan Guerra, artillero en la nao *San Pedro y San Pablo*. Sanlúcar, 23 de diciembre de 1641. A. G. I., Contratación 179, n.º 4, *op. cit.*, f. 19v.

(24) Testimonio de Diego Maldonado, capitán de Artillería en la nao *San Pedro y San Pablo*. Sanlúcar, 23 de diciembre de 1641. A. G. I., Contratación 179, n.º 4, *Ibidem*, f. 15.

virar de bordo y llevar el buque a aguas más profundas. Era una maniobra arriesgada. Cuando la proa buscaba la salida al mar, la *San Pedro y San Pablo* golpeó un bajío y arrastró su quilla sobre el mismo. Los diez barcos luengos largaron amarras y, a la vista del peligro, comenzaron a alejarse tan rápidamente como pudieron. Para mayor confusión, el piloto Medina saltó por la borda y se alejó nadando. Lentamente el casco del navío fue resquebrajándose, circunstancia que propició el progresivo inundamiento de la capitana de Nueva España (25).

Las horas siguientes fueron testigos del caos: la noche se echaba encima y los disparos de cañón en demanda de auxilio resultaban inútiles. El general ordenó trasladar el cargamento a cubierta con el fin de que fuera recogido por los barcos que vinieran a socorrer a la nao. Ya bien entrada la noche uno de los pilotos regresó con varios barcos luengos a desembarcar la preciosa carga. Una vez más, las cédulas reales fueron las causantes del retraso, al retener a las pequeñas embarcaciones en Sanlúcar. De haberse dispuesto de ayuda inmediata la mayor parte del cargamento hubiera podido ser salvado y, con toda seguridad, una mayor cantidad hubiera podido ser entregada para su custodia a las autoridades. De la manera en que sucedieron los hechos, resulta imposible cuantificar qué proporción de la valiosa carga desapareció durante la noche del naufragio.

### **Rescate y botín: qué ocurrió con el cargamento del *San Pedro y San Pablo***

Una gran parte de la valiosa carga que el *San Pedro y San Pablo* había embarcado en Veracruz jamás llegó a Sevilla. Tan sólo la carga registrada sumaba más de 800.000 pesos, en monedas, oro y barras de plata; 5.512 pesos de oro enviados por el arzobispo de México; varios cofres de joyas de Filipinas y México; más de tres mil cajones de grana y añil, y sedas de terciopelo de China (26). Respecto a la cantidad de contrabando atesorado a bordo, ésta se fue descubriendo con el paso del tiempo (27).

Las mercancías arrastradas hasta la costa fueron sustraídas por gentes que merodeaban por las playas durante la noche (28). Poco tiempo después fue desenterrado un gran alijo de tesoros robados de la huerta del convento de La Rábida. Allí se encontraron monedas, plata en barras y labrada, platos, fuentes, cubiertos, candelabros, etcétera (29).

(25) Existen muchas descripciones de este momento entre los testimonios prestados por la tripulación del *San Pedro y San Pablo*. Véase, por ejemplo, Testimonio de Diego de Vargas, escribano de la nao capitana. Sanlúcar, 23 de diciembre de 1641. A. G. I., Contratación 179, n.º 4, *Ibidem*, f. 16v.-17.

(26) Para detalles sobre el cargamento véase A. G. I., Indiferente 762. Sevilla, 24 de diciembre de 1641; Contratación 5175. Sevilla, 11 de febrero de 1642.

(27) Véase Archivo Histórico de la Cámara de Comercio de Sevilla 557, I y II.

(28) Memorial de Cristóbal de Aguilar en nombre de D. Juan de Campos. Sevilla, 24 de marzo de 1642. A. G. I., Contratación 5721.

(29) Véase una lista de veinticuatro páginas, del tesoro recuperado en el convento en enero de 1642. A. G. I., Contratación 180, n.º 2; capitán Juan de Campos, vecino de la ciudad de Sevilla y sus fiadores: sobre que se despachase ejecución por la cantidad de 288.563 maravedís de plata que debía satisfacer a S. M. Años 1644-1647.



Un inglés, Henry Golden, fue interceptado cuando transportaba en su barco mercancías del naufragio. En su testimonio declaró que él mismo, junto a otros capitanes de Sanlúcar, había acudido a auxiliar al navío en peligro (30). Resulta sugestivo imaginar cuántos de aquellos pequeños pesqueros habrían presenciado los acontecimientos desde la costa y esperado el momento oportuno para «auxiliar» al navío que se iba a pique. Golden y sus compinches acaso eran exponentes de una situación común en Sanlúcar y Cádiz, donde algunos comerciantes extranjeros cargaban mercancías directamente de sus propios barcos y, cuando la flota estaba de regreso, recibían el valor de los bienes embarcados en oro y plata antes de que aquélla llegara a Sevilla (31).

## Conclusión

La pérdida del *San Pedro* y *San Pablo* fue ciertamente una tragedia para Felipe IV, sobre todo si se considera que ocurrió en un momento en que la Real Hacienda se hallaba seriamente necesitada de fondos. En 1640 no había llegado ningún barco de las Indias y, tras los tristes acontecimientos de diciembre de 1641, la siguiente flota, al mando del general Gómez de Sandoval, no llegaría a España hasta julio de 1642, representando su carga unos ingresos para la Real Hacienda inferiores a 500.000 pesos (32).

Se ha sugerido que las causas de este naufragio han de ser encontradas en un análisis de las que motivaron la mayor parte de los ocurridos en su tiempo (33). En este sentido, lejos de ser el suyo un «desastre fortuito» (34), el *San Pedro* y *San Pablo* tenía sus días contados desde el mismo momento en que zarpó de Veracruz tras haber estado fondeado allí durante más de un año. El buque, como ya ha sido señalado, se hallaba en condiciones lamentables y no había fondos disponibles —ni en México ni en La Habana— para acometer las necesarias reparaciones. La flota se demoró demasiado tiempo en Cuba y, cuando finalmente partió, lo hizo tres semanas después del límite de tiempo considerado prudencial para evitar la temporada de los huracanes. Primero fue la almiranta de la flota, que naufragó en la zona de Los Abrojos (Santo Domingo) en julio y, después, la capitana —la *San Pedro* y *San Pablo*— en diciembre (35). La pérdida de estas dos naves acentuó la crisis tanto de la Carrera de Indias como de la administración de las Indias en general...

«... fue una calamidad que reveló en pequeña escala la crisis total del Atlántico... todo el episodio fue un signo de la época...» (36).

(30) Declaración de Enrique Golden, inglés, capitán de navío. Sanlúcar, 22 de diciembre de 1641. A. G. I., Contratación 606, n.º 1, r. 1.

(31) HARING C., H.: *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. Fondo de Cultura Económica, México, 1979.

(32) SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y Flotas de la Plata (1620-1648)*. Banco de España, Madrid, 1989, pág. 300.

(33) LYNCH, J.: *España bajo los Austrias...*, op. cit., pág. 271.

(34) *Ibidem*.

(35) Véase EARLE, P.: *The Wreck of the Almiranta*. MacMillan, London, 1979.

(36) LYNCH, J.: *España bajo los Austrias...*, op. cit., págs. 271-272.

Sin embargo, parece más razonable considerar las razones del naufragio del *San Pedro y San Pablo* dentro de su contexto que como apenas un ejemplo más de cómo la Carrera de Indias ya no era un sistema viable a mediados del siglo XVIII. En realidad, cabe argumentar que lo que la Corona intentaba no era sino corregir y mejorar un sistema corrompido. El problema es que las soluciones propuestas a través de las Cédulas de 1641 tuvieron un efecto espurio. Los esfuerzos por controlar la descarga de contrabando desde el navío fueron precisamente la causa inmediata del naufragio del mismo. De hecho, el navío se perdió como directa consecuencia de las Cédulas Reales, concebidas como un medio de asegurar la llegada de todo el cargamento —registrado o no— a Sevilla.

En aquel momento, los testimonios del general Juan de Campos y sus oficiales hacían recaer claramente la culpa de lo sucedido sobre los pilotos:

«... la culpa de... haberse perdido la nao y no haber entrado en el puerto fue el no haber ido a la hora que llegó a reconocer tierra los barcos de pilotos porque estuvo atravesada el tiempo que dejaron de llegar aquella marea que le sobraba tiempo para entrar por haber mucha agua y viento favorable y por haber dicho aquel dicho juez les había quitado la licencia para salir a la mar...» (37).

Por su parte, los testimonios de los veinte pilotos se dirigían contra Treviño, y señalaban que aquel día no se les dio permiso para aproximarse al navío, cuando éste fue avistado. En su defensa adujeron los casos de dos barcos recientemente naufragados en la barra de Sanlúcar debido a que los pilotos no habían recibido permiso para acudir en su auxilio. Éstos insistieron en que tales accidentes hubieran podido ser evitados de no haber insistido Treviño en el cumplimiento de sus órdenes (38).

Está fuera de duda que los diversos factores aquí mencionados contribuyeron a hacer arriesgada la singladura del *San Pedro y San Pablo*; las condiciones en que se hallaba el navío, la falta de fondos para llevar a cabo las reparaciones, la mala época del año, y así sucesivamente. Tampoco hay que olvidar que las rebeliones portuguesas hacían imposible la entrada en cualquier puerto de este país para descargar el considerable contrabando que transportaba. Por tanto, por muy mal que navegase, la capitana tenía que superar el viaje hasta la costa española. Y lo cierto es que el navío alcanzó las costas de Sanlúcar.

El verdadero peligro no comenzó hasta el día anterior al desastre. Las condiciones para atravesar la barra eran favorables en la mañana del día 18 de diciembre; sin embargo el viento y la marea no lo eran en la tarde del día siguiente. La Cédula que obligaba a fondear a las embarcaciones de la zona con

(37) Testimonio de Gaspar González, contraamaestre de la nao *San Pedro y San Pablo*. Sanlúcar, 23 de diciembre de 1641. A.G.I. Contratación 179, n.º 4, *op. cit.*, f. 19. Véase también el testimonio del general Juan de Campos. Sanlúcar, 24 de diciembre de 1641. *Ibidem*, f. 29v.

(38) Testimonio de Juan de Malahierba, piloto de la barra. Sanlúcar, 29 de diciembre de 1641. *Ibidem*, f. 48v.

ocasión de la llegada de la flota, selló el destino del *San Pedro* y *San Pablo*. La Cédula que obligaba a que sólo los barcos con autorización pudieran hacerse a la mar, conminándoles a regresar a puerto al anochecer, selló el destino de la carga del navío a la caída de la tarde del día 19 de diciembre, cuando aquélla se arrastró sobre el bajío a la entrada de la barra.

Al final, la capitana de Nueva España se fue a pique con sus veintidós cañones de hierro. Pese a que el rescate prosiguió durante años, gran parte del cargamento fue saqueado y jamás llegó a Sevilla. Quizá el mejor ejemplo de las positivas consecuencias económicas para los sanlucareños fue la aparición de un barrio nuevo conocido como La Balsa. Quienes se beneficiaron de ello fueron las mismas gentes a quienes la normativa de 1641 había tratado de controlar; el naufragio del *San Pedro* y *San Pablo*:

«... marcó el cúlmén de la prosperidad de Sanlúcar de donde eran la mayoría de los barcos luengos que surcaban el Guadalquivir y que se dedicaban al transporte, al contrabando y al saqueo de los restos de los frecuentes naufragios...» (39).

De haber sido menor el celo de Treviño en velar por el cumplimiento de la legislación de 1641, acaso la tragedia hubiera podido ser evitada. El navío y sus pertrechos, su artillería y su carga registrada hubieran entonces llegado intactos a Sevilla. En cuanto al contrabando, hubiera sido desembarcado y distribuido tan de costumbre como lo había venido siendo durante más de un siglo (\*).

---

(39) SERRANO MANGAS, F.: «El río y la navegación en la Historia Moderna», en *El Río. El Bajo Guadalquivir*. Equipo 28, Madrid, 1985, pág. 50.

(\*) La mayor parte de la investigación histórica para este artículo se hizo con la colaboración de Montserrat Fernández Martínez en el año 1989, en el Archivo de Indias de Sevilla y el Archivo Histórico de la Cámara de Comercio de Sevilla.