

# EL *SOBERBIO*. NAUFRAGIO Y RESCATE DE UN NAVÍO EN EL SIGLO XVIII

Genoveva ENRÍQUEZ MACÍAS  
Universidad de Ottawa (Canadá)  
Victoria STAPELLS JOHNSON  
Lda. en Geografía e Historia

## Introducción

El patrimonio histórico sumergido está despertando un creciente interés en las últimas décadas. De hecho, la propia definición se acuña a raíz de las prospecciones realizadas por parte de empresas privadas, que sacan a la luz el fenómeno de los naufragios como atractivas aventuras con grandes beneficios comerciales. Pero la consecuencia es que el rescate de pecios ha provocado intereses encontrados. Por una parte, el vacío legal y la falta de conciencia de muchos gobiernos, que no contemplan el patrimonio subacuático con la misma rigurosidad y carácter científico que se aplica al terrestre, a lo que hay que añadir el imaginario popular, con una visión idealizada de aventureros que bucean en mares tropicales y encuentran arcones llenos de cadenas de oro y piedras preciosas, tesoros que están allí, sin dueño, bajo el agua, esperando que alguien los saque a la superficie. De otra parte, tenemos al mundo científico —historiadores, arqueólogos y conservadores—, que reaccionó a su vez ante la evidencia de que este patrimonio hasta entonces ignorado debía ser protegido, con lo que paralelamente se ha ido desarrollando una especialización de los distintos profesionales relacionados con el pasado sumergido.

Un naufragio no es sólo el tesoro material: es también el tesoro documental desde el punto de vista histórico; y éste precisamente es el aspecto que se suele olvidar a la hora de profundizar en las múltiples facetas que se nos presentan al abordar uno de estos episodios. Cuando trabajamos las épocas moderna y contemporánea, y específicamente la Carrera de Indias, nos encontramos con la verdadera joya de las fuentes escritas, que proporcionan una información amplísima y valiosa sobre todos los aspectos concernientes a la navegación, comercio, construcción naval, sociedad de la época, mentalidades, alimentación, climatología, historia del arte, tecnología, etc. En resumen, si un pecio es una «cápsula del tiempo», las fuentes documentales nos abren la puerta para estudiarlo en toda su amplitud.

El naufragio del *Soberbio* se nos ofreció como un caso extraordinario. El navío quedó accesible para recuperar la carga, los trabajos se realizaron inmediatamente después del hundimiento y se prolongaron a lo largo de más de

tres años, de una manera sistemática y rigurosamente controlada por el Consulado y la Casa de Contratación, cuyos representantes enviados al lugar del rescate emitieron informes diarios pormenorizados. Esto generó una cantidad enorme e inusual de documentación en relación con otros naufragios. Procesar toda esta información, encontrada básicamente en los Archivos Generales de Indias y Simancas, fue una tarea asimismo minuciosa acometida dos siglos y medio después del suceso, cuyo resultado es este relato completo de un salvamento realizado a mediados del siglo XVIII, en toda su complejidad y detalle (1).

### Un mercante en la Real Armada (2)

Don Guillermo Terry (3), un irlandés afincado en El Puerto de Santa María, consiguió de la Corona su carta de naturaleza en 1729, así como el título de marqués de la Cañada-Tirry (4). Era uno de tantos extranjeros que entonces residían en el entorno de la bahía de Cádiz y cuyo objetivo era dedicarse al comercio con Indias. Invirtió gran parte de su capital en la construcción de un navío, pidiendo para ello la preceptiva licencia al rey Felipe V, licencia que le fue concedida el 1 de abril de 1736, encargando la fábrica al constructor José de Arzueta, quien trabajaba en el astillero santanderino de Guarnizo. En abril de 1738 llegó al puerto de Cádiz, tripulado por 130 hombres, con el nombre de *San Francisco de Asís* y el alias de *El Marqués*, sin duda en honor de su dueño. Montaba 32 cañones de hierro, de los cuales 24 eran del calibre de seis libras y ocho del de cuatro.

Al día siguiente, don Guillermo dio cuenta de sus gálibos a las autoridades para que, de acuerdo con sus medidas, se pagaran los derechos correspondientes. Tenía dos cubiertas, puente a la oreja (cubierta corrida) y, según el codo real lineal, daba las proporciones siguientes: eslora, 66 (27,58 m); quilla, 55 (22,99 m); manga, 17 con 80 centavos (7,44 m); puntal, 7 con 40 centavos (3,09 m), lo que en total hacía 460 toneladas y 2/3.

Sin embargo, en una documentación posterior, de 1749, encontramos que Ciprián Aufrán, capitán de maestranza de Cádiz, certificó unas medidas muy

---

(1) Este artículo es el avance de un trabajo mucho más amplio sobre la biografía completa del *Soberbio*. Aquí presentamos sólo lo que concierne a su naufragio y rescate, con una pequeña introducción acerca de los años anteriores a su pérdida.

(2) Toda la información para este epígrafe se encuentra en los legajos del Archivo General de Simancas (en adelante AGS): Secretaría de Marina, 315, 316, 434, 435, 436, 437 y 477; y en el Archivo General de Indias (en adelante AGI): Consulados, 205, y Contratación, 1526.

(3) El apellido Terry aparece en la documentación como «Tirry», producto de la pronunciación inglesa del mismo. Tenemos constancia de que fue el primer antepasado afincado en España de la hoy conocida familia que da nombre a las bodegas de brandi.

(4) AGI, Indiferente General, 446 A, libro 42; Archivo Histórico Provincial de Cádiz (en adelante AHPC), Protocolos de Cádiz, tomos 4471, 4474 y 4486.

diferentes: eslora, 71 codos y 18 pulgadas (30,1 m); quilla, 60 (25,8 m); manga, 19 y 2 pulgadas (7,96 m); puntal, 8 y 10 pulgadas (3,67 m), con un total de 693 toneladas y 3/8 (5).

Por tanto, había una diferencia de unos tres metros en muchas de las medidas, y de 233 toneladas, aproximadamente, en el desplazamiento del buque —casi un tercio—, lo que nos descubre el fraude que tantas veces se daba a la hora de certificar el tonelaje de las embarcaciones: se rebajaba el mismo para pagar menos impuestos a la Real Hacienda.

Al llegar a Cádiz quedó a la espera de obtener licencia para incorporarse a la Carrera de Indias; pero en octubre de 1739 estalló la guerra con Gran Bretaña —«guerra de la Oreja de Jenkins» para los ingleses y «del Asiento» para los españoles—, y el marqués de la Cañada recibió un requerimiento el 22 de noviembre del año siguiente para que su navío se incorporase «en préstamo» a la Real Armada. El rey no disponía de suficientes barcos para hacer frente a los enemigos en el mar y debía recurrir a los de particulares, de los cuales sólo seis resultaron aptos. Se firmó un contrato con sus dueños por el cual la Corona se comprometía a devolverlos tal y como éstos los habían entregado, y en caso de pérdida se les pagaría el valor tasado en ese momento. Se dio la circunstancia, increíble para un imperio como el español, de que sólo se pudo organizar una escuadra de 12 navíos, lo que significa que la Corona disponía únicamente de seis buques propios.

Todos estos mercantes recibieron un nombre de guerra, pasando *El Marqués* a llamarse *Soberbio*, si bien fueron necesarias otras modificaciones más complicadas con el objeto de convertirlo en un navío adecuado para la batalla. Se le abrió una batería baja para añadir 28 cañones, es decir, catorce por banda, con lo que los 32 iniciales se convirtieron en sesenta, aunque esta nueva línea no quedó «muy floreada», casi a ras de agua. Se le reforzó íntegramente el interior del casco con baos en el aire, unas vigas transversales de costado a costado, y se hicieron pañoles para pólvora y otros pertrechos, así como para alojamiento de soldados.

Durante ocho años estuvo incorporado a la Real Armada, algo que sin duda mantuvo en vilo a su dueño, que lo despidió en Cádiz sin haberlo estrenado y siguió con lógica preocupación sus singladuras por Cantábrico, Atlántico y Mediterráneo. El *Soberbio* participó en varias acciones menores, hasta que se dio la batalla definitiva en Tolón, cerca de Marsella, contra la armada inglesa al mando del almirante Thomas Matthews. Las fuerzas estaban igualadas. La escuadra francoespañola, comandada por monsieur De Court y don Juan José Navarro, contaba con 23 y 12 navíos, respectivamente, y los ingleses, con 33 más cuatro brulotes. A pesar de la traición de nuestros aliados franceses, que nada más comenzar la batalla se inhibieron de manera flagrante, Navarro consiguió una aplastante e inesperada victoria el 22 de febrero de 1744 gracias a su arrojo y habilidad táctica, hazaña que le mereció el título de marqués de la Victoria. El *Soberbio* resistió el combate

---

(5) Ambos arqueos los encontramos en AGI, Contratación, 1526.

a pesar de varios cañonazos que le ocasionaron graves desperfectos, posteriormente reparados en Cartagena (6).

Tras la batalla, el navío regresa a Cádiz. Cumple su última misión sirviendo como capitana en un convoy durante la primavera de 1748, escoltando hasta Madera a una flota de mercantes que transportaban con urgencia azogue para las minas de Nueva España. Al mando de Juan de Egues el convoy sufrió otro ataque por parte de los ingleses, quienes apresaron cuatro navíos españoles por la retaguardia el 18 de marzo.

Después de este desafortunado episodio, que para los británicos fue una pequeña venganza por su derrota en Tolón, nuestro navío regresa de nuevo a Cádiz y es devuelto a su dueño al firmarse la paz de Aquisgrán, asumiendo el nuevo rey Fernando VI los gastos de su reconversión en mercante para dejarlo con su estructura original.

### **Primer y único viaje a Indias**

Como compensación a los servicios prestados en la Armada, don Guillermo Terry exigió que se le concediera licencia para navegar a Nueva España en la primera ocasión que se ofreciera, pues quería ser de los primeros en salir tras varios años de tráfico interrumpido a causa de la guerra. El 19 de septiembre de 1749 es admitido para hacer la ruta a Veracruz, haciéndose a la vela el 12 de octubre del año siguiente (7) cargado de hierro, acero, alambre, telas variadas, cera, papel, vino, aguardiente, aceite, vinagre y cajones de libros (8). En el puerto mexicano fondea tres meses, se le reparan los desperfectos causados en el viaje y carga para España los efectos siguientes:

— Del rey: 1.784 planchas de cobre (peso total de 1.012 quintales= 46.552 kilos), 33 zurrone de cacao y un cajoncito de monedas.

— De particulares: 1.133.134 pesos fuertes en plata acuñada, 11 cajones de plata labrada (objetos religiosos, de ajuar doméstico, alhajas, etc.), 13.760 pesos en oro acuñado, 19 onzas de oro labrado, 242 zurrone de grana fina, 249 zurrone de añil, 71.540 mazos de vainillas, 5 cajones de azúcar, 5.470 quintales de palo de Campeche, 124 tercios de purga de Jalapa, 5 zurrone de cacao de Soconusco, 4 cajones de chocolate, 16 cajones de jarros de Guadalajara, 4 cajones de polvillo de Oaxaca, 1 cajón de purga de Michoacán, 2 cajones de géneros de botica, 13 petacas de cascarilla, 3 cajones de regalos, 193 cueros curtidos y 350 cueros al pelo (9).

---

(6) Para imaginar la magnitud de esta batalla y la potencia de fuego desplegada, baste recordar que en la de Trafalgar, en 1805, participaron en total 60 navíos por ambos bandos, ocho menos que en Tolón. Y, sin embargo, Navarro, con sólo doce a su mando, venció a los 33 ingleses.

(7) AGI, Consulados, 326 y México, 2980.

(8) AGI, Contratación, 1526.

(9) AGI, Contratación, 2533.

Éste era el registro oficial; pero, como ya sabemos, y era en la época cosa pública y notoria, todas las embarcaciones transportaban una carga ilegal sin registrar que se escondía en los vericuetos más insospechados. Como ejemplo sirva la declaración de un vecino de Ayamonte, que confesó haber cargado un cajón con un compartimento oculto y que describía de esta manera tan gráfica:

«Pertenece a Manuel Ortiz, vecino de Ayamonte.

»Es de vara y media de largo poco más o menos, está forrado en cuero de caballo, tiene bisagras de hierro, tiene cerradura francesa metida dentro del cuero, cuya llave tiene en su poder el contra maestre. En una cabeza de las dos pequeñas tiene una marca de crudo que dice “Ortiz de Dios” y debajo de ella “Nº 2”, cuya marca está clavada con clavos. En la tapa del dicho baúl, por dentro, tiene pegadas dos estampas con dos imágenes de la Virgen. Dentro del dicho baúl traía: dos sombreros blancos, uno con cintillo de tela; un cabo de sarasa fina envuelto en un cotencio; un capote con forros azules y listón de China por abajo; dos capotes sin forro; unos calzones azules de tripe con charreteras y ojales de plata; dos pares de calzones de diable manfort negros; tres chupas blancas; distintas piezas de ropa blanca y de color; una chupa de paño azul con botones del mismo paño; 13 cucharas y 12 tenedores de plata; dos hachuelas de plata, una con pie con peso de 16 onzas, y la otra con peso de 12; un par de hebillas de zapatos y otro par de charreteras de plata; 5 cajas de plata para tabaco de distintas hechuras, en la una dos doblones y llena de reales y medios reales, y en la otra un relicario y una tumbaga; otro par de hebillas; 7 rosarios de magnificat engarzados en plata y tres atados de rosarios de magnificat; varias cartas para personas de Ayamonte, y dentro de ellas varios socorros.

»Dicho baúl trae dos tablas en el fondo, entre las cuales y embutidos en las tablas de los costados y de las cabezas y escorados con cera 112 doblones de a 20 pesos de 128 cuartos de España. Un cuchillo de camino con otro de plata y guarnición de lo mismo, y alguna otra ropa que no tiene presente perteneciente a Juan Alonso Romero, vecino de Ayamonte, que vino en dicho navío» (10).

Es reseñable la inventiva para defraudar a la Real Hacienda. No en vano los españoles que comerciaban con América llevaban siglos experimentando toda clase de trucos para sortear los controles de los oficiales reales, como este sistema de fijar con cera las monedas a las paredes del cajón, para que no hicieran ruido con el movimiento. Este oro tan ingeniosamente oculto sumaba 2.240 pesos. El total registrado en el *Soberbio* montaba 13.760 pesos, lo que nos puede dar una idea del volumen de carga valiosa que no pasó por registro, escondida en otros baúles, cajones y zurroneos.

Según declaró el contra maestre del *Soberbio*, Diego Bicheron, a bordo viajaban 224 personas, aunque disponemos de otras informaciones que hacen

---

(10) Nota de un baúl perteneciente a Manuel Ortiz, viajero del *Soberbio*, sin fecha. AGI, Contratación, 5159.

variar este número. En principio había 125 tripulantes y 86 pasajeros, dividiéndose la tripulación en 18 oficiales, 36 marineros, 52 mozos o grumetes, 9 pajes y 10 personas para la cocina. Entre los calificados como pasajeros es donde los datos se muestran más inconcretos: de primera clase se registraron 11 ó 12, y entre ellos, sólo una mujer, a los que se añadían cuatro criados. Además, se contaron unos 58 de segunda clase, cuyos nombres no se registraron, y cuatro presos que se remitían a España (un francés, un irlandés y dos de El Puerto de Santa María). Posteriormente se averiguó que se habían introducido como polizones ocho hombres más. No obstante, en el listado oficial se consignaron 210 ó 211, según las diversas fuentes, de manera que faltan unos trece para completar el total anterior de 224. Quizá pertenezcan a la nebulosa de pasajeros de segunda clase, cuyos nombres jamás se supieron (11).

El *Soberbio* levó anclas en Veracruz el 23 de agosto de 1751, aunque problemas con la arboladura lo obligaron a regresar días después. Las reparaciones se prolongaron durante un par de meses. Volvió a zarpar, llegando el 24 de noviembre a La Habana, de donde salió definitivamente para España el 11 de diciembre, avistando el cabo de San Vicente el 31 de enero del año siguiente (12).

### **El naufragio: un escenario para las miserias humanas (13)**

Si bien estaba previsto que el tornaviaje lo hiciera acompañado del navío *La Flora*, el incidente con la arboladura y su regreso a Veracruz hicieron que el *Soberbio* emprendiera solo este viaje de vuelta. Según el contraalmirante Bicheron, durante el trayecto no hubo incidencias reseñables; ni siquiera hablaron con otra embarcación, y todo transcurrió con normalidad hasta que llegaron a la bahía de Cádiz al amanecer del 1 de febrero, día en que sobrevino un gran temporal. Para evitar ser arrojado contra la costa, dio fondo con dos cables a un cuarto de legua de la misma, pero la fuerza del viento los arrancó y se vio lanzado contra la tierra sin poder rebasar el cabo Roche ni virar mar adentro. A partir de este momento se sucedieron más de veinte horas de larga e irremediable agonía.

Viendo que la única solución era varar, para salvar vidas y carga, se esforzaron en mear el trinquete y echaron el ancla de la esperanza, pero no fue posible remediar la comprometida situación y decidieron cortar los palos para evitar que el navío se abriese por la mitad. Así se mantuvieron hasta las doce del mediodía, hora en que arreció el temporal y la fuerza de la corriente, inundándose el casco. A la una de la tarde se empezó a desbaratar la popa, y a las tres estaba ya todo descuartelado hasta el palo mayor. Entonces empezó a bajar la marea y los tripulantes se dispusieron a echar el bote al agua al tiempo

---

(11) AGI, Consulados, 864.

(12) AGI, Contratación, 4935.

(13) La información de este epígrafe se encuentra en los legajos del AGI Contratación, 5159; Consulados, 863 y 864; México, 2972; y Arribadas, 33, 172 y 276A.

que se hacían jangadas, pero el bote zozobró y las balsas no se aprovecharon porque se rompieron los cabos. En ellas sólo se salvaron unos pocos.

Para entonces ya habían acudido a la playa de La Barrosa los habitantes de los pueblos cercanos de Conil y Chiclana. El aviso lo dio el hombre que hacía de vigía en una de las torres de la playa, y al parecer la voz se corrió de prisa porque se sabía ya desde la una de la tarde, de manera que los lugareños acudieron en masa y se limitaron a contemplar el espectáculo, esperando con avidez que los restos fueran llegando a la orilla. El recio temporal, la lluvia incesante y el frío del invierno no fueron obstáculo para que se desarrollase a partir de entonces lo que sin exageración podemos calificar como un espectáculo dantesco.

A lo largo de la tarde el pánico ya era general en el *Soberbio*. Los que sabían nadar se arrojaron al agua y consiguieron llegar a la orilla bastante maltrechos, y sólo uno de ellos murió horas después. Los demás, rezando y confesando a gritos sus pecados, seguían apelotonados en el castillo de proa, luchando por mantenerse asidos a las maderas y cabos y no pocos intentando al mismo tiempo agarrar sus posesiones más valiosas. Algunos desesperados se tiraron al agua con el peso de sus tejos de oro y plata, de los que no se querían desprender, lo que provocó que se ahogaran sin remisión. Sus cuerpos empezaron a llegar a la orilla y sobre ellos se lanzaron los lugareños allí concentrados —entonces, más de quinientos— para robarles cuanto llevasen, incluso los botones de oro y plata de las ropas que lucían los pasajeros más principales.

Abundando en estas miserias, podemos citar la triste suerte de un niño de catorce años que viajaba con su padre, don Juan Alonso Romero. Éste, desesperado, viendo que el navío se hundía irremediablemente, montó a su hijo en una de las balsas vistiéndole con dos chalecos de lienzo. Pero no se trataba sólo de abrigarle y salvar su vida, sino de salvar también 70 doblones de oro cosidos en esas ropas, dinero que evidentemente embarcó sin pasar por el preceptivo registro. Además, a las maderas de la balsa ató dos tejos de oro, pero una ola rompió los cabos y, viendo que se perdía la jangada, el padre ofreció 200 pesos a un mozo del navío para que la recuperase. El hombre se lanzó al agua, pudo hacerse con ella y se dirigió a tierra. Posteriormente declaró que en la orilla le atacaron unos hombres y le amenazaron de muerte para quitarle los chalecos. No sabemos si aún los llevaba encima el niño, más bien se infiere que el marinero había matado o arrojado al agua al chico y se quedó con el botín, que a su vez le fue robado en tierra por los saqueadores. Es impresionante el testimonio, porque nos demuestra que la vida de ese niño valía bien poco incluso para su padre, el cual se arriesgó a cargarle con unas ropas que, caso de caer al agua, como era perfectamente previsible, le hubieran impedido flotar. Por otra parte, tuvo que ofrecer dinero para que alguien se ocupase de manejar la balsa y salvar al niño, y para terminar de componer este cuadro trágico, el hombre que aceptó el encargo lo mató para quedarse con los preciados chalecos, que finalmente le fueron arrebatados por los saqueadores.

Éste era el escenario que se encontró el cabo principal de Sancti Petri y de aquella costa de Chiclana, don Juan Ignacio Piñeiro. Cuando le llegó el aviso del desastre en curso, organizó desde este pueblo un primer grupo de rescate, con el que se dirigió a La Barrosa inmediatamente. Había salido a la una y media de la tarde con toda la gente que pudo reunir, unos veinticinco, pero lo crudo del tiempo y la crecida de los arroyos que había en el camino hizo difícil el traslado. En el trayecto encontró un oficial del regimiento de Córdoba, dos guardas de la Renta del Tabaco y un soldado que casualmente pasaban por allí y que se prestaron a ayudarle para recorrer la costa. Cuando llegaron a la playa todavía se divisaba que algunos pasajeros y tripulantes se mantenían sobre lo que quedaba del *Soberbio*; pero, además de la impotencia de no poder socorrerlos, también se vio impotente para controlar a los saqueadores que campaban a sus anchas, por lo que escribió al subdelegado de Marina de Chiclana, don Pablo Aguado de Rojas, para informarle y pedirle que le enviase gente armada. Mientras, recorrió la orilla y la zona de matorrales con su gente, encontrando en un arroyo a ocho hombres con dos cajones de cartas que habían roto a pedradas, por ver si dentro encontraban algo de valor. Cuando intentó quitárselos, éstos se resistieron descaradamente haciéndole frente, y finalmente huyeron hacia el monte, donde se juntaron con otros trescientos que por allí andaban, ya muy excitados y gritando «¡vamos todos a matarlos!», animados por su superioridad numérica. Los hombres que acompañaban a Piñeiro, asustados, le suplicaron que ordenase la retirada, a lo que éste se negó ordenándoles que disparasen a las piernas de los sublevados, pidiendo a gritos «¡favor al Rey!». No sirvió de gran cosa, porque los asaltantes se escabullían, escondiéndose por un lado y apareciendo por otro.

Por las cartas de los cajones, Piñeiro averiguó que el navío procedía de América, y por lo que veía de su porte no podía ser más que el *Soberbio* del marqués de la Cañada. Al caer la noche ordenó hacer candeladas en la orilla, para guiar a los náufragos y animarles a que se lanzasen al agua y alcanzaran la playa. Durante toda la tarde los tales náufragos habían aguantado con la esperanza de que llegasen botes de salvamento desde tierra, pero no acudió nadie en su auxilio porque no había embarcaciones y porque, en cualquier caso, el temporal era tan terrible que no hubiera permitido botar ninguna. A las nueve de la noche, el contraestre Diego Bicheron, viendo que ya sólo cabía salvar la vida, se arrojó al mar; pero sólo le acompañaron unos treinta o cuarenta hombres que tuvieron el valor de hacer lo mismo. El capitán Cañizares y el mestre Francisco de Peña se mantuvieron sobre el casco, hasta que a las tres de la madrugada volvió a subir la marea y el *Soberbio* se desbarató por completo. El final fue rápido: en tres cuartos de hora desapareció bajo el agua. En total perecieron 167 personas de las 224 que componían el total de los embarcados. Sólo se salvaron hombres de mar; no sobrevivió ningún pasajero ni criado.

Piñeiro ordenó acordonar la villa de Conil, contar el número de vecinos ausentes y que se prohibiese salir de allí a los vecinos que quedaran, registrando a todos los que entrasen para quitarles lo que llevaran encima. A las doce

de la noche envió a Cádiz un hombre a caballo para avisar de lo sucedido, así como al dueño del navío. Mientras tanto había que atender a los supervivientes y seguir controlando a los saqueadores. Don Bartolomé Arrafán y Ronquillo, ministro de Matrícula de Conil y tesorero de la duquesa de Medina Sidonia, que también llegó a La Barrosa, al ver la gran masa de ladrones y los pocos hombres armados de que se disponía, admitió ante Piñeiro que era imposible remediar nada, puesto que seguía acudiendo gente de los pueblos y a la mañana siguiente ya sumaban más de mil. Piñeiro pidió a Cádiz tropa armada, como también a Chiclana y a Conil, aunque de estos pueblos pocos hombres quedaban ya que no hubieran acudido a robar entre los restos. Desesperado, participó a las autoridades de Cádiz que aquello parecía «tierra de caribes». Como disculpa podemos alegar que esos pueblos habían sufrido constantemente levadas forzosas en los años de guerra anteriores, y precisamente Piñeiro había sido el encargado de hacerlas, por lo que sus habitantes estaban predispuestos contra toda autoridad. En cualquier caso, el saqueo de un naufragio también era algo normal y habitual en la época. Y ya decía Cervantes que en las almadras de Conil se daba una de las mayores concentraciones de facinerosos de España.

Al amanecer de este día 2 llegaron de Chiclana hombres a caballo enviados por don Pablo Aguado y Rojas. Tampoco fueron suficientes, porque los asaltantes seguían siendo muy superiores en número y no respetaban ni las armas que blandían los soldados. Apenas habían dejado cosa de provecho en la playa y el escenario era desolador, como bien escribía uno de los presentes: «Ha amanecido Dios para ver más lástimas de maderos y cuerpos muertos. Hemos pasado a la orilla abrigados con los fragmentos del navío, sin más refrigerio que la candela» (14).

El presidente de la Casa de Contratación, don Francisco de Varas y Valdés, recibió en Cádiz la noticia del naufragio a primera hora de la mañana del día 2. Rápidamente despachó a don Carlos Valenciano, secretario contador mayor y juez oficial de la Casa, y a don Andrés Francisco de Argomedo y Velasco, prior del Consulado, los cuales salieron inmediatamente hacia La Barrosa a caballo, utilizando también la barca del río de Sancti Petri, pero no pudieron llegar hasta las siete y media de la tarde a causa del temporal y de la crecida de los arroyos. Llegó también una compañía de 50 soldados de infantería, convenientemente armados para organizar rondas y contener la revuelta de los vecinos. En el camino habían topado con varios marineros supervivientes de la desgracia, desnudos y exhaustos, algo extraño pues lo lógico es que se hubieran quedado en la playa reponiéndose y esperando ayuda. Quizá se escabulleron porque llevaban encima objetos que robaron en medio del desconcierto del naufragio.

El temporal no cesaba, no había más abrigo que las hogueras y se dieron órdenes para que de Chiclana se trajesen alimentos y bebidas con que atender

---

(14) Carta de don Andrés Francisco de Argomedo y Velasco a don Jerónimo de Arizcun y don José Plácido. Cádiz, 3 de febrero de 1752. AGI, Consulados, 864.

a todos los que allí estaban. Igualmente se dispuso que con las maderas y trozos de velas procedentes del naufragio se fabricasen de urgencia unas cabañas como refugio improvisado. Las autoridades, viendo que el casco estaba a poca distancia, ordenaron que acudiesen seis buzos expertos y 20 trabajadores de la Aduana de Cádiz. Don Carlos Valenciano consideró que había que traer trabajadores de esta ciudad y no de los pueblos cercanos, puesto que no se podía confiar en los mismos que habían cometido los robos.

Durante los primeros días el mar arrojó parte de la carga, y la ropa de algunos cajones se entregó a los supervivientes para que se abrigasen con ella. Se encontraron por la arena muchos objetos de plata labrada, de ajuar doméstico y de culto religioso, imágenes de santos, bolsas con dinero e incluso un cuadro de la vizcondesa de Tuspango (doña Antonia María de Noroña Alencastre Silva y Meneses, esposa del teniente coronel don Miguel de Sesma y Escudero, capitán de Dragones y sargento mayor de la plaza de Veracruz), pero todo ello fue saqueado y conocemos su existencia porque se consiguió que fuera devuelto en los siguientes días bajo secreto de confesión a los frailes y curas del lugar, a cambio de un 8 por 100 de su valor. Fue la única manera de recuperar algo de lo robado. Curiosamente, los soldados que recorrían la playa no encontraron apenas nada, con lo cual sólo caben dos posibilidades: que el mar no arrojase nada más de valor, cosa que no nos parece verosímil, puesto que el temporal siguió hasta el día 10, o que los mismos soldados se quedaban lo que hallaban.

Sin embargo, más trágicos eran los despojos humanos que el mar vomitó durante veintidós días, cuerpos desfigurados que llegaron incluso hasta las rocas de cabo Roche; como el de uno de los pasajeros, don José Portillo, encontrado diez días después del desastre y cuya descripción fue la siguiente:

«Entre los difuntos ahogados que arrojó la mar a la playa este día a las ocho de la mañana, encontró don Antonio Gaona, cabo principal de Rentas Reales, un difunto con medias de lana encarnadas, ligas verdes, un juboncito alistado de China con camisa y calzones. Por estas señas de su cuerpo y piernas, porque la cara estaba desfigurada, acudió el primer contramaestre Diego Bicheron y lo conoció por don José Portillo, pasajero del navío el *Soberbio*, sin dudar en nada. Y se llevó el mismo día a la iglesia parroquial de Chiclana donde se enterró (...) con una misa de cuerpo presente, que pagó, y los derechos parroquiales, Juan Martín de Vergara por sola caridad de buen paisano. La mujer del dicho Portillo, doña Melchora Oneto (15), no pareció en la playa, aunque dijeron oyeron haberla enterrado unos caminantes...» (16).

Otros cuerpos de pasajeros principales y oficiales que pudieron ser identificados por Bicheron fueron sepultados en la parroquial de Chiclana. A los demás, unos 160, se les enterró en la misma playa.

---

(15) Doña Melchora era la única mujer a bordo.

(16) Documento sin fecha ni firma. AGI, Consulados, 863.

### El Real (17)

El *Soberbio* se perdió frente a la playa de La Barrosa, lugar perteneciente a la jurisdicción de Chiclana, a una legua y media de esta villa, cuatro y media de Cádiz y tres de Conil, concretamente entre las torres de la Bermeja y del Puerco, donde no había choza ni caserío en el contorno de una legua. El pecio quedó a un tiro de cañón de la del Puerco, frente a la penúltima barranca y un poco al este de ella. Los documentos difieren en cuanto a precisar esta distancia de la costa: un informe dice que estaba a un tiro de cañón, y otro, que a medio tiro. Estos datos, en nuestra opinión, son muy fiables, porque se dieron cuando ya se habían iniciado los trabajos de buceo, por lo que el navío estaba perfectamente ubicado, pero nos demuestran que a la hora de localizar un pecio es necesario cotejar continuamente los documentos para aproximarse lo más posible al dato correcto. Nos encontramos con la dificultad de manejar una expresión hoy en desuso, y que además nos lleva a preguntarnos de qué tipo de cañón se habla, cuál era su calibre y cuál su potencia de tiro.

Juan Ignacio Piñeiro señala que cuando llegó a la playa el día del naufragio pudo ver el navío medio sumergido desde la torre de la Bermeja, «y de ella hacia adelante, tres cuartos de legua» (18). Sin embargo, dice en otra carta que, antes de hundirse por completo, el navío estaba «como a un tiro y medio de cañón» (19). Sería ésta una manera de averiguar a qué medida de longitud equivale esa expresión tan vaga de «un tiro de cañón».

En cuanto a la profundidad en que quedaron los restos, es unánime la opinión de que estaban a dos brazas y media en bajamar, aunque también se declara en alguna ocasión que se hallaba a sólo dos brazas con marea baja, en un lugar donde la resaca reventaba contra el casco sumergido. Mateo Capulino, especialista en dragados y encargado del rescate, después de haber comprobado las condiciones del lugar determinó que allí donde se asentaba el casco del *Soberbio* era «buen fondo» (20), lo que únicamente nos lleva a concluir que no veía demasiadas dificultades en el lecho marino para desarrollar su trabajo. Es más, en un principio se pensó que en cuatro meses se podría recuperar completamente la carga, y sin duda esto se debía a la poca profundidad en que estaba el pecio. Siendo una braza equivalente a 1,67 metros, el total nos da poco más de cuatro metros de fondo, unas condiciones que permitían ser verdaderamente optimistas en cuanto a la accesibilidad, y por ello se pidieron buzos a Cádiz justo al día siguiente del naufragio. Esto explica también que el mar «reventase» en el casco, y que esa reventazón se viese en ocasiones desde la orilla cuando bajaba la marea. Por

---

(17) Toda la información de este epígrafe la encontramos en AGI, Contratación, 5159; Consulados, 863 y 864; México, 2972.

(18) Memorial sin fecha de Juan Ignacio Piñeiro. AGI, Consulados, 863.

(19) Carta de Juan Ignacio Piñeiro al intendente general de Marina. Chiclana, 3 de febrero de 1752. AGI, Contratación, 5159.

(20) Diario de operaciones, 2 febrero-20 marzo 1752. AGI, Consulados, 864.

eso también las inmersiones de los buzos se hacían en bajamar, para disminuir en lo posible el esfuerzo de llegar hasta el fondo.

A pesar de todo, el casco no fue localizado hasta el día 8 de febrero, principalmente porque el temporal no cesaba e impedía cualquier desplazamiento en barca para buscarlo. Sólo aportaba información el contraestre (21), aunque el testimonio de Piñeiro, que llegó al lugar antes del hundimiento completo, fue también esencial, si bien esto sólo permitió colocar el día 5 una señal en la playa, marcando un punto desde el cual se podría ubicar el casco en línea recta.

Piñeiro se encargó de organizar un somero campamento para refugio de los supervivientes, abrigo de los que habían acudido en su auxilio y almacén de los restos que iban llegando a la playa. Pidió inmediatamente que de Chiclana se trajesen velas de navío para «las barracas» y cuatro carpinteros para que las construyeran con restos de maderas del *Soberbio*. Se hicieron dos cabañas donde se refugiaron del temporal, pero conforme pasaban los días se vio que era necesario construir un verdadero campamento o «Real», puesto que allí tendrían que quedarse, no se sabía cuánto tiempo, todos aquellos que participasen en el rescate. Por entonces ni imaginaban que este trabajo duraría más de tres años.

El campamento no se situó en la misma playa, sino en un lugar más en alto, pues se dice que «los trabajadores hicieron con azadas un camino para subir a las barracas desde la playa» (22). Se ubicó a la altura de la torre de la Bermeja, frente al lugar donde quedaron los restos del navío, y también se plantó otra barraca en la del Puerco, de manera que así quedaba cerrada y controlada la playa en sus dos extremos.

Construyeron 10 barracas en total, para alojar al personal (delegados de Contratación y Consulado, soldados, buzos, trabajadores de la Aduana, y para el cura que los atendía a todos espiritualmente), para los caballos, para despachar las providencias necesarias a lo largo del rescate y para almacenar lo que se iba sacando del mar. Algunas de ellas tenían una doble función, sirviendo como oficinas de registro y despacho durante el día, y como dormitorio por la noche.

Las condiciones de vida no eran en absoluto las correspondientes a la categoría de muchas de las personas que allí concurrían. Los representantes de la Casa de Contratación y del Consulado eran caballeros principales, algunos pertenecientes a la orden de Santiago, y ni siquiera pudieron desnudarse en los primeros cuatro días que asistieron en la playa, ateridos y empapados por el frío y la lluvia propias de este mes de febrero y debido al recio temporal que provocó el naufragio. Habían llegado a La Barrosa con lo puesto, y de mala manera se calentaron con las fogatas, aunque después aliviaron un tanto estas incomodidades pues contaron con sus propios criados.

---

(21) Diego Bicheron era natural de Sanlúcar de Barrameda, por lo que le suponemos un buen conocimiento de la costa gaditana. AHPC, Protocolos Cádiz, tomo 4.957.

(22) Diario de operaciones 2 febrero-2 marzo 1752. AGI, Consulados, 864.

El control de las labores de rescate correspondió a estas dos instituciones. La primera velaba por la recuperación de la carga perteneciente a la Corona y asimismo registraba todo lo que se sacaba de particulares, que debían pagar después los correspondientes derechos a la Real Hacienda. El presidente Varas y Valdés comisionó a don Carlos Valenciano, juez de la Casa, para que se instalase en el Real, colaborase en el rescate y controlase que no hubiese fraude, ayudado de escribanos que tomaban nota de todo lo que iba aconteciendo y certificaban con detalle todas las partidas que aparecían en la playa o eran sacadas del casco por los buzos. Estos informes se remitían diariamente a Cádiz, para pasar a manos del presidente. Lo mismo hacían por su parte los comisionados por el Consulado de Mercaderes, que enviaron al Real al prior don Andrés Francisco de Argomedo y Velasco y al oficial mayor de la Contaduría don Juan Martín de Vergara, auxiliados por tres ayudantes escribanos. Éstos se responsabilizaron de los intereses de los cargadores particulares afectados por el naufragio, la mayoría residentes en Cádiz y alrededores, e igualmente enviaban informes detallados a sus oficinas.

Es curioso y destacable que las relaciones entre los representantes de ambas instituciones fueron impecables, por no decir cordiales. Algo inusual, puesto que tradicionalmente la Monarquía y los comerciantes vivían en una permanente tensión provocada por las exigencias que el rey planteaba en todo lo relacionado con el comercio. Posiblemente el compartir aquella experiencia les despertó puntualmente un espíritu de solidaridad y compañerismo.

Además, asistía a las labores de vigilancia un destacamento de soldados de infantería y de a caballo, los llamados «aljameles», que recorrían a diario la playa y controlaban los accesos. Su número fue variando de 60 a 30 conforme se hicieron menos necesarios porque el mar ya no arrojaba nada y los ladrones se retiraron.

Los más importantes eran los buzos, cuyo trabajo era dirigido por Mateo Capulino en estrecha colaboración con el contra maestre Diego Bicheron, cuya participación fue esencial pues proporcionó los datos necesarios para localizar el pecio e informó sobre cómo se había estibado la carga y de qué manera podía haber quedado.

Siendo La Barrosa un lugar desierto, uno de los problemas a solventar era el abastecimiento de todo este personal. Lo más cercano era Chiclana, y desde allí se tenía que traer incluso el agua para beber, aunque al cabo de los días se descubrieron unas pequeñas fuentes o caños de agua potable en las cercanías de la playa. Incluso se llegó a considerar que eran aguas con propiedades curativas (23). Esto propició que lo que inicialmente fue una gran desgracia se convirtiera en un lucrativo negocio para los habitantes de los alrededores, no sólo porque los que robaron entre los restos se hicieron con objetos de gran valor, sino porque durante el tiempo que duró el rescate

---

(23) Más tarde, en el siglo XIX se pusieron de moda en esta zona de Chiclana unos balnearios de aguas medicinales.

el Real se convirtió en un lugar donde vender productos locales, e igualmente se generaron puestos de trabajo. Había que proveer al campamento y sus moradores de comida, bebida y toda clase de productos de primera necesidad. Allí se concentraban unas doscientas personas y, para evitar que los vecinos se aprovecharan de las circunstancias subiendo abusivamente los precios, don Carlos Valenciano estableció inmediatamente un arancel fijando el valor de cada producto.

Durante los primeros días, además de comida se trajeron vidrios para las ventanas que sustituyeran a los cueros instalados inicialmente; también vasos, cántaros para el agua, paños de bayeta verde para la sobremesa, cargas de cisco picón para braseros, agujas e hilo, velas de sebo para alumbrarse, colchones y mantas, pólvora, así como varios caballos y mulas para transportar cargas y personas.

La dieta consistía en pan blanco y prieto, carne salada de puerco, carneros, gallinas, pavos, huevos, salchichas, manteca de Flandes y de puerco, tocino, verduras, ajos, pimientos, garbanzos, bacalao, atún, quesos, aceite, vinagre, pasas, almendras, azúcar, vino de Jerez, aguardiente, bizcocho, chocolate, etc. Con el Estanco Real del Tabaco de la villa de Chiclana se llegó también a un acuerdo para la venta de tabaco de humo, lo que nos demuestra que ya por entonces lo de fumar era una costumbre general y el tabaco se consideraba un producto básico.

Dato curioso nos parece el hecho de que entre las barracas del Real había dos ocupadas por el cocinero, un tal Bautista Pesero: en una atendía por contrato al personal que allí estaba trabajando, pero pronto construyó otra de su bolsillo al percatarse de que muchos vecinos del entorno, además de los propios afectados cargadores del navío, se acercaban a La Barrosa por curiosidad o para comprobar cómo se desarrollaba el rescate. Así tenemos constancia de lo que podemos calificar como el primer «chiringuito playero» de que hay noticia.

Vivir en la playa prácticamente a la intemperie provocó, aparte de incomodidades, algunas enfermedades. Lo comprobamos cuando por septiembre de 1752 se menciona que todos los del Real habían caído enfermos con fiebres cuartanas, es decir, insolación a causa del sol del verano, y por supuesto el frío y la humedad también hicieron estragos. Hay que citar igualmente los accidentes propios del trabajo que se realizaba. Los buzos salían frecuentemente heridos, sobre todo cuando manipulaban las planchas de cobre, que llegaban a pesar treinta kilos y cuyas aristas les provocaban cortes graves.

El ejemplo más destacable lo tenemos en el mismo Capulino, que enfermó de fiebres en noviembre de 1752 y murió tras largos meses de enfermedad en junio del año siguiente, aunque en ese período no dejó de asistir intermitentemente en el Real. Uno de los delegados del Consulado, Matías Grueso, también cayó gravemente enfermo, siendo sustituido por su hermano Santiago, y el mismo contraamaestre Bicheron se retiró en varias ocasiones para curarse de diversas dolencias.

### El rescate: tres años de buceo (24)

Para los trabajos de rescate contamos con hasta tres informes de diferentes personas por día, además de cartas sueltas. En total tenemos 34 meses registrados, de febrero de 1752 a mayo de 1755, fecha en que, por no aparecer más informes y no contar con más datos, hemos establecido como aquella en que se cerró el rescate.

El parte diario empieza siempre con la descripción del tiempo y sus variaciones a lo largo de la jornada, así como el estado de la mar (turbia o clara, con resaca, mar de leva, etc.); sigue con el horario de buceo, número de buzos, embarcaciones utilizadas, resultado del trabajo pormenorizado, y se termina añadiendo si se recogió algo que la mar hubiera arrojado en la playa, junto con otras incidencias o sucesos reseñables para la vida en el Real. Toda esta información, minuciosa y detallada, nos conforma un escenario en el que se movieron doscientas personas a lo largo de tres años, conviviendo en unas circunstancias difíciles y realizando un trabajo que cuando menos podríamos calificar como penoso y arriesgado.

El patrón de los buzos, Mateo Capulino, a veces denominado «capitán», era vecino de la Isla de León. De él sabemos pocos datos, sólo que tenía una «empresa familiar», pues su hijo Nicolás y su yerno Lázaro de Miranda y Tuñón formaban parte del equipo de trabajo (25). Y digamos también que era un «cazatesoros» de la época, aunque legal, porque trabajó contratado por los dueños de la carga, tanto la Corona como los particulares. Su contrata establecía que se quedaría con el 10 por 100 del valor de lo que recuperase, algo que al pasar el tiempo comprobó que no le bastaba para cubrir los gastos a que estaba obligado. Intentó renegociarla para obtener un mayor porcentaje, cosa que no consiguió, porque además cayó enfermo y falleció en junio del 53 cuando el rescate no había finalizado aún.

Contó con una cuadrilla de hombres más o menos expertos que residían en la zona de Cádiz. Algunos eran conocidos con sobrenombres como el Canela o el Chocolate, dándose el caso de que en ocasiones fueron sacados de la cárcel para trabajar en el buceo, por lo que deducimos que eran hombres de baja catadura, por no calificarles de delincuentes. Después de todo, lo fundamental era que servían para el trabajo, porque tenían una considerable resistencia física y eran hombres curtidos en la mar.

Llegaron a ser un máximo de 20, aunque lo normal era que trabajasen unos diez e incluso menos. Se les pagaba todos los días que permanecían en el Real, buceasen o no, pero los días en que lo hacían —llamados «días de agua»— cobraban más. Incluso con el tiempo se estableció una recompensa añadida cuando sacaban carga valiosa: monedas, objetos de oro y plata y las planchas de cobre del rey.

---

(24) Toda la información de este epígrafe la encontramos en los legajos: AGI, Contratación, 5159; Consulados, 206, 863, 864 y 865; México, 2972; Arribadas, 206 y 207.

(25) AGS, Secretaría de Marina, 318; AHPC, Protocolos de Cádiz, tomos 1329 y 5341.

Acudían de vez en cuando espontáneos que querían aprovecharse de la escasez de personal especializado. Aparecieron algunos haciéndose pasar por buzos, sabedores de que, mientras se alojasen en el Real, se les pagaría un jornal por días «secos», aquellos en que no se buceaba por el mal tiempo. Pero, por supuesto, cuando se les ordenaba que se zambulleran, quedaba claro que no servían para el trabajo y eran despedidos. La picaresca estuvo siempre presente.

Como dijimos, el casco del navío se encontró una semana después del naufragio, cuando amainó el tiempo y pudieron acercarse al lugar barcas siguiendo las indicaciones de Bicheron. Se anunció un premio de 30 pesos para quien primero viera los restos, que efectivamente no estaban muy lejos de la costa porque los dos hombres que los encontraron se lanzaron al agua desde la barca, y a nado alcanzaron la orilla en franca competencia para dar la noticia a las autoridades y cobrar el dinero.

Se pusieron boyas a proa y a popa y se analizó el fondo, que Capulino definió como bueno para el rescate, aunque en días sucesivos el panorama cambió porque allí había mucha resaca, lo que dificultaba a los hombres el mantenerse fijos bajo el agua, y además el pecio se cubría de arena constantemente. En algún documento se menciona que había rocas y limo. Por otra parte, el casco estaba embarazado con el lastre, la jarcia y los pertrechos que lo cubrían, una maraña de cabos, cables, velamen, maderas, clavazón, pernos, argollas y cadenas. Pensamos que debió de quedar tumbado sobre un costado, posiblemente el de babor, y esto provocó que todo el lastre cayera igualmente de un lado, mezclándose con la carga de la bodega. Tras sacar los cajones que quedaban más superficiales y a la vista, el trabajo se complicó porque había que retirar con manos e instrumentos adecuados todo ese lastre y arena que cubría los restos más profundos.

Las autoridades gaditanas aprovecharon la circunstancia de que en la ciudad se encontraban en esos días varios marinos extranjeros que dijeron ser expertos en rescates, como el capitán holandés Harnay, el sueco Noordberg, el italiano Marchetti y un piloto irlandés. Fueron con sus instrumentos, inspeccionaron el lugar donde estaba el casco y las condiciones en que se encontraba, y concluyeron que el único método posible para sacar la carga era la pura fuerza de brazos de los buzos. Sus instrumentos sólo servían para enganchar carga que estuviera libre de trabas, que no era el caso.

Harnay llevó tenazas de hierro, que allí al parecer fueron alargadas porque se dice que se les añadieron «unos cabos de pino» (26) para que alcanzaran el casco. Pero estas tenazas no sirvieron a causa de las corrientes y las acumulaciones de arena y lastre que cubrían la carga. Noordberg también llevó instrumentos de hierro parecidos, al igual que Marchetti, asimismo alargados con extensiones de madera de pino.

Ante este panorama, dejaron el Real, y Capulino, ya con manos libres para organizar lo que creyera conveniente, procedió a encargar los utensilios que

---

(26) Diario de operaciones, 2 febrero-2 marzo 1752. AGI, Consulados, 864.

necesitaba, adecuándose a las circunstancias. Como era imprescindible apartar grandes cantidades de arena y piedras, mandó hacer grandes cucharas de hierro, canastas y cubos del mismo metal. En un momento dado se cita que el buzo Juan Ortiz tuvo la iniciativa de proponer un determinado instrumento para sacar la carga, pues en marzo del 52, un mes después del naufragio, se informa de que «marchó ayer tarde con el instrumento que mandó hacer, compuesto de una arrastradera o cuchara con su enrejado y cinco dientes, que según su hechura creo que será muy útil para sacar todo lo que se halla suelto y enterrado...» (27). Este artefacto, sin embargo, no fue tan útil como los fabricados por el mismo Capulino. Se añadieron cuatro palancas largas, pero la mayor parte del trabajo se hacía gracias a la fuerza y resistencia física de los buzos.

El lastre era un gran problema; había que sacarlo de donde estaba y trasladarlo a otro lugar alejado del pecio para que no dificultara las labores. Esto es importante, porque si en la actualidad, al rastrear el lugar, se encuentra una acumulación de piedras, no significa que sea el lugar del pecio, sino un depósito secundario producido en la época del rescate y que por tanto podría despistar a los arqueólogos. Hay que señalar que las extracciones de lastre las encontramos cuantificadas como «barcadas», mencionándose en ocasiones hasta varias en un mismo día de trabajo, lo que nos da una idea del volumen que se removió y el esfuerzo inmenso que esto supuso para los buzos.

El otro elemento fundamental en el rescate fueron las embarcaciones utilizadas para acercarse al buque. Participaron varias a lo largo del tiempo. Inmediatamente después del naufragio se mandó traer tres falucos que estaban de servicio en el río San Pedro o Sancti Petri. Capulino, por su parte, disponía de uno propio, y además se pidió a la duquesa de Medina Sidonia que prestase tres embarcaciones de las que utilizaba en la pesca de la almadraba, cuyo monopolio detentaba. Eran un boliche y dos calones con sus pertrechos correspondientes, pero sólo pudieron utilizarse unos pocos meses puesto que a partir de abril-mayo tenían que devolverse para la pesca del atún, que indefectiblemente se hacía en esta época del año. Siendo embarcaciones pequeñas y de poco calado, cuando el mal tiempo arreciaba tenían que refugiarse en el río Sancti Petri y muchos días no pudieron llegar a La Barrosa, con lo que tampoco se podía bucear. Hay constancia de otras lanchas y botes grandes que a lo largo de los tres años fueron empleados para trasladar a buzos y personal vario al pecio. Por supuesto, estas embarcaciones tenían sus marineros para tripularlas, marineros que asimismo formaban parte de los trabajadores del Real.

En esta costa predominan los vientos fuertes de levante y poniente, que tan violentos son en el Estrecho y que impidieron con frecuencia la inmersión de los buzos. Otro obstáculo era el agua turbia, que impedía la visibilidad, y sobre todo la resaca, que batía en el lugar del pecio y que se señala con insistencia porque no dejaba que los hombres se pudieran mantener firmes en el fondo. A todo ello había que añadir que los buzos se zambullían sin protección

---

(27) Informe de don Carlos Valenciano, La Barrosa, 8 de marzo de 1752. AGI, México, 2972.

alguna durante todos los meses del año. Podemos aventurar que quizá se embadurnaban con grasa, aunque este punto no lo tenemos documentado.

Una vez que los expertos extranjeros admitieron su ineficacia, los buzos locales tomaron conciencia de su valía, lo que les llevó a esgrimirla constantemente, reclamando derechos y haciéndose fuertes, de manera que su actitud más o menos predispuesta al trabajo también fue un determinante en las labores de rescate. Muchos días se informa de que las autoridades delegadas tienen que tratarles con el máximo tacto, por no hablar de lisonjearlos, para que se sumerjan. Se les animaba incluso con aguardiente y chocolate, pero aun así en muchas ocasiones amanecía buen tiempo y en el Real sólo había dos buzos. Pensamos que la mayoría residían allí cerca, porque los sábados y domingos sólo unos pocos dormían en el campamento, de modo que nunca se sabía cuántos iban a aparecer el lunes. Durante los dos primeros meses tras el naufragio se trabajó la semana completa y a veces mañana y tarde si el tiempo lo permitía, coincidiendo con las horas de bajamar, que posibilitaban un acceso más fácil al casco. Pero conforme avanzaban los meses se iba implantando un régimen laboral que contemplaba librar los domingos y todas las fiestas de guardar. La lucha de los delegados con los buzos fue constante; no olvidemos que algunos de ellos eran hombres que se habían buscado en la cárcel y no eran especialmente dóciles.

Esa seguridad en sí mismos se vio en peligro cuando el 12 de septiembre de 1752 apareció en el Real un francés, Benito Hermet, enviado por la Casa de Contratación. Con mucho misterio, pidió una barraca para él y su ayudante donde poder pasar la noche con sus utensilios sin ser molestado. El relato del informe diario firmado por el delegado del Consulado, Juan Martín de Vergara, no tiene desperdicio y, como bien dijo éste, la llegada del francés acabó proporcionando a los del campamento un día divertido:

«Algún día había de ser de risa en este Real, y ha sido hoy (...) Por lo que toca a nuestro Hermet, después de estar toda la noche de ayer martes velando y cuidando sus aparejos, fuimos hoy a las 5 y media de la mañana a la mar, sin ir más que yo, Capulino, Bicheron y los marineros. Gastó en vestirse de unas pieles de carnero con unos aros por dentro, que vestido parecía un tambor, y una linterna con talco y vidrio, y dos mangueras en la cabeza, una para recibir viento que se le introducía por medio de unos fuelles, y la otra para resollar. Se colgó a la cintura talegos de piedras hasta dos quintales [92 kilos] y en todo esto gastó más de hora y media, y por parecerle mal acomodado se lo volvió a quitar, que no pudiendo yo resistir el sol, vine a tierra y envié a don Matías Grueso, y después de una hora fue al agua y antes de tres minutos volvió a bordo sin haber calado una braza de agua, con cuyo motivo vino en tierra y me dijo que le faltaba una circunstancia al saco, que lo compondría y otro día volvería a la faena. Mandé los buzos a las 9 de la mañana, que desde esta hora hasta las 2 y tres cuartos hicieron el trabajo dicho. Después de haber quitado mucho lastre, salieron a tierra con un cajón cerrado de 3.000 pesos y 8.379 pesos fuertes en derrames de talegas y en tres fragmentos de cajones.

»El francés me dijo que si lo dejaba ir a bucear, le dije que fuera, pero aunque dio unas tres o cuatro zambullidas no sacó siquiera una piedra y no se cree llegara al plan.

»He procurado contener la gente a que no lo corran, pero le he dicho que otro experimento lo hará sin impedir la faena de los buzos, como sucedió hoy, en que está convenido, aunque estoy cierto será lo mismo que hoy...» (28).

Quizá no pudo llegar al fondo porque, a pesar de los 92 kilos que se añadió de peso con piedras, el traje no le quedaba pegado al cuerpo y le hacía flotar, al llenársele de aire. Recordemos que Hermet dijo que tenía que arreglarlo para volver a zambullirse. Es comprensible el enfado de los buzos locales, puesto que si el invento del francés daba resultado, ellos se quedaban sin trabajo. Pero Hermet ni siquiera consiguió llegar al lastre y mantenerse bajo el agua todo el tiempo que había prometido. Esto provocó la rechifla general y, como precisa Vergara, también la indignación del personal, tanto que tuvo que contener a los del campamento para que no lo apaleasen. Imaginamos que el hecho de ser francés tampoco ayudó a que se le respetase demasiado —en aquellos tiempos no gozaban de mucha popularidad entre los españoles, a pesar de las alianzas dinásticas—. Finalmente, se obligó a Hermet a reconocer por escrito su fracaso y a retirarse del Real. Éste lo admitió sinceramente y dio todo el mérito a Capulino y sus hombres, que sin tanta tecnología se mantenían en el fondo a pulmón. Como esto ratificaba lo declarado anteriormente por los otros expertos extranjeros de distintas nacionalidades, podemos imaginar que los buzos gaditanos quedaron con su orgullo engordado al máximo.

En los dos primeros meses de febrero y marzo del 52, el resultado de las inmersiones se puede calificar como de éxito rotundo. Se sacan 915.973 pesos fuertes de un total registrado de 1.131.331. Está claro que los cajones de monedas eran el principal interés del rescate. En marzo también se sacaron 938 planchas del cobre que cargó el rey, de un total de 1.784. Sólo quedaban por sacar unos 215.000 pesos y, sin embargo, el campamento y las labores de rescate se mantuvieron treinta meses más. Se puede explicar si consideramos que entonces debían de sospechar, por no decir que estaban completamente seguros, que la carga sin registrar era considerable y por tanto aún debía de quedar mucha bajo el agua. En este contrabando estaban interesados todos los cargadores, porque si lo que se sacaba no aparecía en los listados oficiales, se repartiría a partes iguales entre todos, al no constar dueño conocido.

Todos los cajones de monedas que aparecieron enteros, y fueron bastantes, llevaban la marca «PA». Esto nos pareció extraño y buscamos en la copia del registro a qué cargador pertenecía esta marca. Curiosamente, sólo la encontramos en una partida, y no era de dinero, lo que nos lleva a pensar que todas las partidas que el maestro Francisco de Peña iba recibiendo de cada cargador las

---

(28) Carta de Teodoro José de Vargas al Consulado. La Barrosa, 13 de septiembre de 1752. AGI, Consulados, 863.

fue concentrando en cajones de 3.000 pesos y en talegas de a 1.000, porque mientras se rescataron cajones y talegas intactos estos contenían siempre dicha cantidad de moneda, y todos esos cajones tenían la marca «PA». El procedimiento sería que, en Veracruz, Peña anotaba en el cuaderno de registro lo que le entregaba cada cual, para luego en Cádiz sacar esa cantidad del cajón o talega y darla a su destinatario.

Al pasar el tiempo ya no aparecían cajones y talegas completos, y las monedas se sacaban después de escarbar entre la arena y el lastre. Este trabajo de revolver el fondo era absolutamente necesario, pues se constata que cuando durante varios días se removían y sacaban piedras detrás de ellas aparecía carga. El lastre podía removerse por los propios buzos o bien por un temporal, algo que siempre generaba buenas expectativas, aunque en ocasiones una tormenta provocaba que el lugar del casco se arenase mucho más.

Conforme se iba recuperando carga, era necesario acondicionarla en el Real. Había carpinteros contratados para hacer cajones, y otras personas se ocupaban de lavar (lo que se llamaba «endulzar») y secar la plata. Todo se iba metiendo en cajones y talegas nuevas, de lo que se llevaba un registro detallado, y los arrieros contratados las transportaban a Cádiz. Unas veces se mandaba por tierra y, otras, por mar; todo dependía de la rapidez y la seguridad que se exigiese para determinadas partidas.

Cuando Capulino murió, en junio de 1753, sus herederos no quisieron seguir con la contrata. Sin embargo, debía de existir un cierto convencimiento de que aún era posible encontrar carga valiosa, porque Juan Ignacio Piñeiro se ofreció para asumir las labores de rescate, esta vez a cambio de un 50 por 100 del valor de lo que se sacase. Era un hacendado de Chiclana propietario de tierras de cultivo, ganados, viñas, olivares..., y además controlaba otros negocios, como el suministro de trigo, el corte de maderas para astilleros, la leva de soldados entre la población del lugar, varias embarcaciones de transporte comercial, aparte de haber participado anteriormente en el socorro y rescate de otros barcos perdidos en aquella costa. Si bien su comportamiento en los primeros días tras el naufragio fue sospechoso, ya que lo encontramos preso en el castillo de Santa Catalina de Cádiz, con sus bienes embargados y acusado de «mala actuación», e incluso implicado en los robos, parece que fue absuelto de estas imputaciones porque se le concedió la segunda contrata para el rescate.

A partir de ahora —julio de 1753—, la información sobre el trabajo cambia sensiblemente: los informes no son tan detallados, hay continuos problemas con los buzos, también entre Piñeiro y los delegados del Consulado, y los días en que se bucea son muy pocos respecto de los de la etapa anterior. Da la impresión de que en el campamento ya hay poca gente, que los buzos aparecen cuando les viene en gana y que el mismo Piñeiro asiste rara vez a la playa, pues todas sus cartas aparecen remitidas desde su casa de Chiclana. El delegado del Consulado en aquel tiempo, Teodoro José de Vargas, se queja frecuentemente de esa actitud, que rozaba la falta de respeto hacia su persona, hasta el punto de que decide dimitir y pide que se le sustituya porque no quiere seguir enfrentándose a Piñeiro.

Sabemos que escaseaban los buzos y otros trabajadores necesarios, porque en la documentación se menciona que son empleados en el buceo algunos vecinos de Conil. Algo inaudito, ya que precisamente se había decidido desde un principio que esos vecinos eran de poco fiar y había que mantenerlos alejados. Si Piñeiro los contrata es porque no dispone de otra gente, quizá debido a que el trabajo era considerablemente más duro, y los resultados, muy escasos. Ahora no se trataba de encontrar, sino más bien de rebuscar. Por otra parte, también podemos imaginar sin temor a exagerar que estos conileños se ocuparon de informarse bien sobre el lugar y las condiciones del pecio, pues una vez que se fueran las autoridades y, por consiguiente, desapareciera la vigilancia, ellos permanecerían allí y podrían seguir buscando por su cuenta.

Un hecho importante fue el día en que el casco apareció partido, el 29 de enero de 1754, casi dos años después del naufragio. Los temporales y las corrientes estaban haciendo su trabajo. El 7 de febrero salieron dos cuarteladas a la playa, y al deshacer las maderas aparecieron algunas monedas encajadas entre ellas, lo que seguía demostrando la habilidad de tripulantes y pasajeros para ocultar sus valiosas pertenencias a los ojos de los oficiales reales. El 19, guiados por los montones de lastre, los buzos registraron el sitio donde estuvo el casco y pusieron de nuevo una boya para seguir revolviendo en la arena.

Vargas informó de que la popa se había movido hacia poniente y que otro trozo de ésta había avanzado hacia tierra, pero gracias a este movimiento del casco aparecieron cinco cañones que hasta entonces se habían mantenido bajo el navío. Este cambio en el escenario complicaba mucho el trabajo. Hasta entonces tenían un cuadro preciso y sabían dónde podía haber carga, pero ahora, con todo destrozado y disperso, sólo podían guiarse por las marcas del lastre, las acumulaciones de arena y los agujeros practicados por los buzos.

A partir de ahí, las inmersiones son muy esporádicas, siempre con la excusa del mal tiempo, aunque no es muy creíble, porque incluso llegan a transcurrir tres meses sin que apenas trabajen los buzos. Fue necesario utilizar de nuevo las cucharas para remover y sacar la arena, pero en adelante sólo se encontraron cañones, unas pocas monedas y piezas sueltas.

En marzo del 55 apareció en la playa otro trozo del casco, y en mayo deducimos que se suspende el rescate, porque no hay más informes. Sólo se dice que se interrumpe por «falta de esperanza y adelantamiento, considerando la contingencia de los gastos» (29).

### **Balance (30)**

El total de la moneda rescatada ascendía a un 91 por 100 de lo registrado, lo que a todas luces era un resultado excelente, aunque por supuesto no sabe-

---

(29) Certificación adjunta a una carta del comerciante don Juan Behic al Consulado de Cádiz. Cádiz, 27 de mayo de 1755. AGI, Consulados, 865.

(30) Toda la información de este epígrafe la encontramos en AGI, Contratación, 2533 y 5159; Consulados, 863, 864 y 865; México, 2972 y AGS, y Secretaría de Guerra, 6923.

mos lo que se cargó sin registrar y cuyo paradero desconocemos. Planchas de cobre se sacaron 1.713 de las 1.784 cargadas, y de palo de Campeche, 758 quintales de 5.470 registrados. Hay que decir que este palo fue apareciendo constantemente en la playa, incluso a kilómetros del lugar de la pérdida, era una madera que flotaba fácilmente y conforme se iba liberando de las trabas salía a la superficie, pero es evidente que la mayor parte se perdió en la mar.

En cuanto a la plata labrada, la mayoría de los objetos que se recuperaron fue porque los devolvieron los saqueadores. La justicia empezó a registrar casas de la zona desde un principio, a pesar de que resultaba evidente que era imposible inspeccionarlas todas. Se decidió dos semanas después del naufragio que lo más práctico era publicar un bando ofreciendo un 8 por 100 del valor de lo que se devolviese, y surtió efecto, al menos durante unos días, porque se entregaron bastantes efectos a los curas y frailes de Chiclana y Conil bajo secreto de confesión, de manera que los ladrones se libraban de la cárcel y obtenían algo de dinero. Quizá se devolvieron sólo las piezas que podían ser conflictivas para guardar o intentar vender, enseres lujosos de ajuares personales y objetos religiosos cuya posesión ningún labrador o pescador de Conil estaba en condiciones de justificar. De hecho, se detuvo a dos mujeres, la Forata y la Pastora, que llevaban encima un crucifijo de oro y un cáliz. Cayeron presos unos treinta o cuarenta, sólo aquellos a los que se capturó con objetos robados. Fueron llevados a la cárcel de Cádiz, si bien con el tiempo hubo que liberarles porque su manutención corría a cargo de los mismos interesados en la carga y llegó un momento en que se negaron a pagarles la comida, visto que no delataban al resto de los saqueadores. De muchos de ellos conocemos sus nombres y hasta sus direcciones, como aquel joven de dieciséis años llamado Juan Matías, que vivía «en la calle por mal nombre del Cuerno, en la casa más arriba del clérigo chiquito» (31).

En los trabajos de buceo no apareció ningún cajón entero de los once que se registraron con plata labrada, todo lo más algunos tenedores, cabos de cuchillos, tapaderas de diversos objetos, vinajeras y fragmentos varios. Sin embargo, algunos cargadores o destinatarios ofrecieron descripciones de los objetos que les pertenecían, por si aparecían y de esta manera podían ser identificados. Algunas de estas relaciones son tan pormenorizadas que se nos ofrecen casi como fotografías de los objetos suntuarios de la época.

También contamos con listados de ropa muy variada devuelta por los ladrones, arrancadas a los cadáveres o encontradas por la playa. Asimismo, a la costa llegó algo de cacao, tabaco, añil, grana, vainilla... que, por supuesto, ya carecía de provecho.

Del *Soberbio* y sus pertrechos se recuperaron siete de los 32 cañones, y tenemos dudas sobre algunos más, que fueron aboyados pero luego no consta que se rescatasen. También palos de su arboladura, el timón, grandes cuartela-

---

(31) Minuta de Salvador Moreno Dávila, agente fiscal de la Real Audiencia de la Casa de la Contratación. La Barrosa, 13 de febrero de 1752. AGI, Contratación, 5159.

das del casco, jarcia, la campana, parte de un ancla, etc. De todos ellos hay una relación completa con sus medidas y material del que estaban fabricados.

Se hicieron varias entregas o prorrateos de la carga salvada entre los interesados. En mayo del 52 se repartió la mitad de lo que se había recuperado hasta entonces, deduciendo los derechos que correspondían a la Corona. Es importante señalar que desde el primer día hubo un especial interés en recuperar el registro de carga del *Soberbio*. Se ofreció un premio de 50 doblones a quien devolviese ese cuaderno, pero no apareció y hubo que esperar a que mandasen una copia del mismo desde Veracruz, que llegó en agosto del 52. El registro era imprescindible para saber con exactitud lo que se había cargado legalmente y lo que pertenecía a cada cual, con objeto de hacer el reparto.

En septiembre-noviembre del 52 se hizo otro prorrateo, y suponemos que hubo otro cuando se cerró definitivamente el rescate. No tenemos constancia de quejas, de manera que imaginamos que los interesados quedaron contentos.

A lo largo de estos años hubo algunos sucesos que alteraron la vida en el Real, a veces incluso aburrida cuando el tiempo no permitía el buceo y se pasaban los días sin tener nada que hacer, salvo recorrer la playa para ver si el mar arrojaba algo. En mayo del 52 aparecieron frente a la costa cinco embarcaciones levantinas, y un par de días más tarde, dos catalanas. Anclaron allí con la excusa de pedir agua a los del campamento, algo que nos parece poco creíble, puesto que estaban a dos pasos del puerto de Cádiz, del que acabarían de salir o al que iban a llegar en unas horas. Seguramente eran simples curiosos que acudieron allí a ver qué pasaba, atraídos por las noticias que por supuesto se habrían extendido de boca en boca sobre el naufragio.

Días después del desastre fue necesario instalar en la playa un cañón para defender el campamento y ahuyentar a los que se acercaban al lugar donde estaba el casco. Este cañón sirvió igualmente para espantar a unas embarcaciones de moros que se dejaron ver meses después. Otros dos cañones se emplazaron en lo alto del acantilado.

El Real incluso se vio amenazado por un gran incendio que en agosto del 52 amenazó con abrasar las barracas. Se salvaron abriendo cortafuegos en el chaparral y el pinar, pero se sospechó que lo habían provocado los ganaderos de la zona.

La pérdida de este navío no sólo afectó a su dueño y a los cargadores. Meses antes y después naufragaron otras embarcaciones importantes: el 24 de septiembre de 1751 se perdió el navío *San Jerónimo*, alias *El Retiro*, en las costas yucatecas de cabo Catoche (32), y el *San Diego* el 16 de enero de 1752, a siete leguas del puerto de Cádiz (33). Teniendo en cuenta que antes de estas fechas el comercio había estado interrumpido varios años a causa de la guerra, y que muchos de los cargadores afincados en Cádiz eran delegados de comerciantes extranjeros, no es de extrañar que tras estos naufragios la Bolsa de Londres cerrase sus puertas un par de días. También hay que considerar que

---

(32) AGI, Contratación, 4935.

(33) AGI, Indiferente, 2027.

las compañías inglesas de seguros contaban entre sus clientes a los cargadores gaditanos (34).

Para cerrar esta historia, el 1 de noviembre de 1755, seis meses después de acabar el rescate, ocurrió uno de los mayores terremotos que se han conocido, el de Lisboa, que en las costas de Cádiz se agravó con un maremoto (35). Los pocos restos que quedaban del *Soberbio* en La Barrosa sufrieron los estragos, removiéndose y esparciéndose aún más. Pero los habitantes de los pueblos cercanos siguieron paseando la playa, como se canta en el famoso tanguillo gaditano, buscando los duros antiguos.

---

(34) Carta de Ricardo Wall al marqués de la Ensenada. Londres, 9 de marzo de 1752. AGI, México, 2972.

(35) Carta de Félix Abreu a Ricardo Wall. Londres, 1 de diciembre de 1755. AGS, Secretaría de Estado, 6929; Carta de los diputados del Comercio de Sevilla al Consulado de Cádiz. Sevilla, 2 de noviembre de 1755. AGI, Consulados, 209.