



El caso del naufragio del galeón *Santiago*
en Banco Chinchorro, Quintana Roo, México, 1658

*The case of the shipwreck of the Santiago galleon
in Chinchorro Bank, Quintana Roo, Mexico, 1658*

Enrique Pérez Morales

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1802-687X>

FES-Acatlán (UNAM)

893320@pcpuma.acatlan.unam.mx

Resumen: Con base en una exhaustiva investigación documental se da cuenta pormenor de la historia y circunstancias que rodearon el naufragio del galeón *Santiago*, un bajel de guerra perteneciente a la Flota de Tierra Firme de 1658 accidentado en los arrecifes de banco Chinchorro en Quintana Roo, México. Así mismo se argumenta a favor de identificar al famoso pecio *40 cañones* con el siniestrado galeón *Santiago*.

Palabras clave: Galeón *Santiago*, Flota de Tierra Firme, naufragio, pecio *40 cañones*, Banco Chinchorro, bajos Quitasueño.

Abstract: Based on an exhaustive documentary investigation, the history and circumstances surrounding the shipwreck of the *Santiago* galleon are described in detail. This galleon was a warship belonging to the Tierra Firme Fleet of 1658, which crashed on the reefs of Banco Chinchorro Bank in Quintana Roo, Mexico. It also argues in favor of identifying the famous *Forty Cannon Wreck* with the shipwreck of the *Santiago* galleon.

Keywords: *Santiago* galleon, Tierra Firme Fleet, Shipwreck, *Forty Cannon Wreck*, Chinchorro Bank, Quitasueños reefs.

Introducción. El 40 cañones y el naufragio del galeón Santiago.

En las aguas del Caribe mexicano, a 24 kilómetros al este de las playas de Majahual en el Estado de Quintana Roo, se encuentra Banco Chinchorro, una barrera de

arrecifes de coral de 43 kilómetros de largo por 28 kilómetros de ancho. La importancia de este sitio radica no sólo en la exuberancia y belleza de su ecosistema, sino también en la riqueza cultural e histórica que contiene. Por más de 450 años, Banco Chinchorro ha sido testigo del flujo naval en la región, y también ha sido protagonista de muchos accidentes marítimos cuyos vestigios yacen hasta el día de hoy bajo sus aguas.

En el año 2006 la Subdirección de Arqueología Subacuática (SAS) del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONAP) sumaron esfuerzos para realizar un inventario y diagnóstico del patrimonio arqueológico e histórico sumergido en la Reserva de la Biósfera de Banco Chinchorro, y como resultado de esta labor se han registrado hasta la fecha sesenta y ocho pecios¹ y diferentes artefactos aislados que datan de los siglos XVI al XXI.



Imagen 1. Ubicación de los bajos Quitasueño o Banco Chinchorro.
Elaboración propia. Fuente: *Google Earth*.

Dentro de este gran número de sitios arqueológicos sumergidos, el conocido como *40 cañones* es sin duda el más icónico de Banco Chinchorro. Inspeccionado por primera vez en 1977 por el Club de Exploraciones y Deportes Acuáticos de México (CEDAM), se hallaron los siguientes elementos: cuarenta cañones de hierro fundido de diferentes calibres, tres anclas de hierro de 4.2 metros, pedazos de botellas de vidrio, restos de platos de cerámica, botijas, una rueda de bronce,

¹ En arqueología se denomina *pecio* a los restos materiales sumergidos de una embarcación que ha sufrido un naufragio.

municiones, clavos y parte del casco del navío; todo ello yacente sobre un gran montículo de lastre. Del análisis e interpretación de dichos elementos, se infirió que el *40 cañones* se trataba de un buque de guerra del tipo fragata, posiblemente de nacionalidad inglesa, que fue datado posterior al año 1780.²

Sin embargo, hoy día, gracias a una exhaustiva investigación histórica-documental, hemos localizado un expediente inédito en el Archivo General de Indias que da cuenta pormenor del naufragio y nos permite afirmar que en realidad el *40 cañones* no es una fragata inglesa del siglo XVIII, sino el galeón *Santiago*, una embarcación de guerra perteneciente al rey Felipe IV que se accidentó en diciembre de 1658 en los “bajos Quitasueño” (nombre con el cual se le conocía en la época a lo que ahora llamamos Banco Chinchorro) cuando navegaba de Cartagena de Indias a La Habana.

El mencionado expediente, inédito, se titula “Carta del virrey Conde de Baños” (AGI, México 38, n. 110) y se conforma por más de doscientas fojas entre cédulas reales, cartas, instrucciones, autos, cuentas, testimonios e interrogatorios que dan cuenta al rey Felipe IV sobre la pérdida y rescate del galeón. Un documento en especial, quizás el más interesante de todos, trata de un derrotero, de cinco fojas de extensión, que describe, en la muy particular jerga náutica del siglo XVII, la navegación a seguir desde el puerto de Campeche al lugar exacto del siniestro: los “bajos Quitasueño” en las costas orientales de la Península de Yucatán. Dicho derrotero, así como la valiosa información testimonial que contiene todo el expediente, nos permiten afirmar que la verdadera identidad del pecio *40 cañones* es la del galeón *Santiago*.

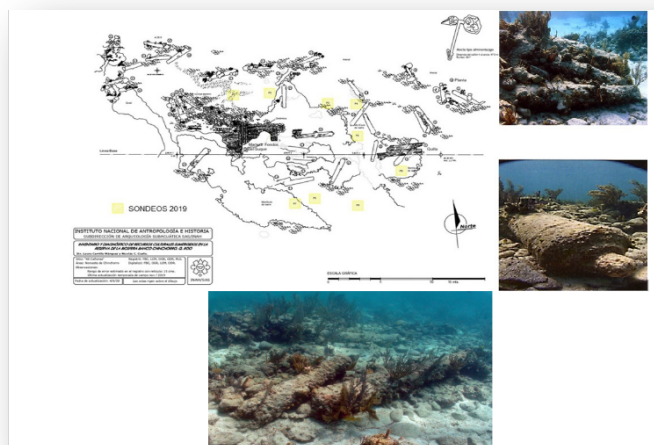


Imagen 2. Planimetría del pecio y restos de la artillería del *40 cañones*.
INAH-SAS, 2019.

² Jack B. Irion, “The Forty Cannon Wreck, Chinchorro Bank, Quintana Roo, Mexico. A preliminary report 1978, *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, vol. 9, núm. 1, 1980, pp. 27-34.

Juzgamos importante el hallazgo documental por varias razones: en primer lugar porque da cuenta de las circunstancias que rodearon el siniestro, demuestra el lugar exacto del accidente y permite identificar plenamente el pecio o restos materiales de la embarcación, con lo cual se consigue conocer, difundir y proteger de mejor manera el patrimonio cultural sumergido de nuestro país. En segundo lugar, porque desde el punto de vista histórico y arqueológico, es la primera ocasión en nuestro país que los restos conservados de un navío del siglo XVII son identificados plenamente gracias a la evidencia documental. Y en tercer lugar, porque ayuda a ampliar nuestra comprensión no sólo de las prácticas de navegación transoceánica durante la época de los grandes viajes de exploración y conquista, sino más aún, de las prácticas científicas e intelectuales a través de las cuales la sociedad europea de los siglos XVI y XVII producía, validaba y regulaba el saber sobre lo que a sus ojos era un “Nuevo Mundo”.

El objetivo del presente artículo es doble: por un lado, con base en el hallazgo documental arriba mencionado, se argumenta a favor de identificar al pecio *40 cañones* con el naufragio del galeón Santiago acaecido a finales de diciembre de 1658; y, por otro lado, enriqueciendo nuestro análisis con diversa documentación proveniente del archivo histórico del Museo Naval de Madrid y el Archivo General de la Nación de México, dar cuenta de la historia del naufragio y esclarecer los hechos y circunstancias que rodearon su accidente.

La Flota de Tierra Firme de 1658. De Cádiz a ¿Banco Chinchorro?

Lo primero que llama la atención al estudiar el accidente del *40 cañones* o galeón Santiago es el lugar donde naufragó. Banco Chinchorro o, como era conocido en ese tiempo, los bajos Quitasueño, era un paraje totalmente ajeno al trayecto planeado para la embarcación. Sabemos que este bajel fue uno de los veintinueve navíos que compusieron el convoy de la Flota de Tierra Firme de 1658 comandada por Juan de Echeverri, marqués de Villarubia. La misión que se le asignó fue la de fungir como buque de guerra y escolta, y por tanto su deber era proteger a los galeones que iban a recoger la plata suramericana. La Flota de Tierra Firme, como toda flota que participaba en la Carrera de Indias, tenía ya una derrota o ruta bien establecida que era la tradicionalmente utilizada desde 1550.

Dicha derrota se componía de dos etapas:

- 1) El viaje de ida: Se zarpaba de Cádiz con rumbo suroeste hasta llegar a las Islas Canarias, allí hacían la aguada,³ se recolectaban algunos bastimentos y se reunían con los galeones de la Flota de la Nueva España. De las Islas Canarias se navegaba por el Atlántico en una travesía ininterrumpida de aproximadamente 4,800 kilómetros hasta llegar al Mar Caribe, entrando por las Islas de Barlovento (las islas septentrionales de las Pequeñas Antillas); su destino final eran los puertos de Cartagena de Indias y Portobelo para recoger la plata y otras mercaderías.
- 2) El viaje de vuelta o tornaviaje: Una vez recolectada la plata, la Flota tenía que salir del puerto de Cartagena de Indias con rumbo noroeste hasta La Habana, en donde se hacía la aguada, se recogían otros bastimentos y se reunía nuevamente con la Flota de la Nueva España. De La Habana se zarpaba rumbo al norte pasando entre la península de la Florida y el peligroso canal de las Bahamas con rumbo al puerto de Cádiz.

Fue precisamente en el trayecto del tornaviaje cuando el *Santiago* se accidentó al intentar llegar a La Habana desde Cartagena de Indias. Acabar en Banco Chinchorro representó una desvío de aproximadamente 500 kilómetros de la ruta original. Al momento del percance, el *Santiago* se encontraba solo, es decir, no acompañaba al convoy como era su responsabilidad, máxime al ser un navío de guerra cuyo papel era proteger a los galeones de la plata. Se puede conjeturar que esto se debió o una tormenta que los separó de la Flota y arrojó hacia la península de Yucatán o, incluso, a una acción deliberada cuyo fin era el contrabando de mercancías, un hecho muy común en la Carrera de Indias.

Sin embargo, en la información disponible no hay indicios que corroboren alguna de las dos conjeturas. Por la declaración de los sobrevivientes sabemos que al momento del naufragio el *Santiago* no sufrió “mal tiempo” alguno, y sabemos igualmente que no transportaba mercancías prohibidas o sin registro que dieran pie a un intento de contrabando. Podemos entonces preguntarnos ¿qué ocasionó que el *Santiago* se accidentara en Banco Chinchorro? ¿Por qué y cómo naufragó?

³ El término “aguada” hace referencia tanto a todo sitio donde hay agua potable, como a la acción de surtirse de ella.



Imagen 3. Lugar del naufragio y detalle de las isletas donde la tripulación sobrevivió.
Elaboración propia. Fuente: *Google Earth*.

Como se ahondará a continuación, la negligencia y el descuido con la que se manejó la administración del rey Felipe IV al asignar los navíos y la gente que integraron la Flota, repercutió tanto en la calidad de algunos de los bajeles como, sobre todo, en la calidad de su tripulación, lo que finalmente causó la pérdida del galeón *Santiago*. Sin embargo, esto no se debió a una ingenuidad o falta de preparación y conocimiento de los encargados de organizar la Flota, sino a la urgencia que demandaba el contexto político, económico y social tan desesperado que vivía la corona española a mediados del siglo XVII.

Crónica de un naufragio anunciado

A principios de junio de 1658 todo estaba listo para que la Flota de la Nueva España y Tierra Firme, bajo el mando de Juan Echeverri y Rober, marqués de Villarubia, se hiciera a la vela desde el puerto de Cádiz con destino a Veracruz, Cartagena de Indias y Portobelo para recoger el oro y la plata indiana. El viaje de ese año revestía particular importancia e interés tanto para la Corona, regida al tiempo por Felipe IV (bisnieto de Carlos V), como para sus vasallos. Y es que hacía más de tres años que ninguna Flota había logrado transportar con éxito las remesas y mercaderías del Nuevo Mundo, ya que desde 1655 los puertos españoles sufrían un férreo bloqueo naval por parte de la Armada inglesa.

Las Flotas de los años anteriores, 1656 y 1657, fueron destruidas en el tornaviaje de las Indias en su intento por arribar al puerto de Cádiz y Tenerife. Y si bien estos acontecimientos respondían al contexto inmediato de la guerra anglo-española (1655-1660), también debemos considerar que la monarquía de los

Habsburgo sufría ya una larga serie de problemas económicos y sociales derivados de sus constantes enfrentamientos políticos, religiosos y militares con sus rivales.⁴

Así, debilitada por años de guerras, ahogada en grandes deudas y en peligro de sufrir un colapso general, la Corona española precisaba de manera urgente de los caudales y productos indianos. En este contexto la tarea de contratar, organizar y aprestar los galeones necesarios que comandaría el marqués de Villarubia para traer la tan anhelada plata, no fue una tarea fácil de conseguir. Para mediados del siglo XVII la carestía de navíos, pilotos examinados y marineros diestros para conducirlos era ya un problema visible para la marina española.

Por ello, en esta ocasión tan sólo se logró reunir diecisiete galeones mercantes (ocho para la Nueva España y nueve para Tierra Firme) y doce galeones de guerra pertenecientes a la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias.⁵ Entre estos últimos se encontraba el galeón *Santiago*.

En abril de 1658, durante los trabajos de reclutamiento y aprobación de los pilotos que conducirían los galeones, el capitán Juan Bautista de Escobedo informaba al Consejo de Indias sobre la alarmante escasez de pilotos examinados:

Digo que al presente no ay más de veinte y siete Pilottos exssaminados para yr en la Armada de galeones y Flottas de Tierra Firme y Nueva España [...] con que se hallan embarazados los dueños y maestros de [naos] y no se les da su despacho para el viaje.⁶

Por esto proponía como único remedio “que vayan en lugar de pilottos exssaminados, y por falta, marineros prácticos aprobados”.

El fiscal del rey, Juan Núñez Benavidez, entendiendo que no había más alternativa, le recordó al rey lo que solía hacerse en situaciones similares:

Lo que he visto Practicar en casos semejantes es [que] el pilotto mayor de Flota lo pregunte y repregunte a los marineros más prácticos los derroteros y

⁴ La hegemonía que gozaba el imperio español en el siglo XVI fue rápidamente en declive para principios del siglo posterior. Las guerras continuadas que sostuvo con los principales imperios y reinos de Europa central para mantener esa hegemonía dejaron una España, a mediados del siglo XVII, desgastada y sumida en una crisis política, económica y social. Entre estos conflictos podemos mencionar la guerra de los Treinta Años (1618-1648) que tuvo como desenlace la independencia de las Provincias Unidas, la independencia de Portugal (1640), los intentos independentistas catalanes y la crisis política interna que ello produjo (1640), la Guerra con Francia (1635-1659) y la ya mencionada guerra con la Inglaterra de Oliver Cromwell (1655-1660). Aunado a lo anterior, España perdió algunos territorios en el Caribe y en las Islas de Barlovento (las Antillas) a manos de sus enemigos: Inglaterra ocupó San Cristóbal (1625), Barbados (1628), Antigua (1632) y Jamaica (1655); Francia tomó Dominica (1632), Martinica y Guadalupe (1635) y Santa Lucía (1638); y las Provincias Unidas le arrebataron Aruba y Curaçao en 1634.

⁵ Archivo del Museo Naval de Madrid (en adelante AMNM), caja 0039, manuscrito 0045, documento 80. Véase también Archivo General de Indias (en adelante AGI), Contratación, 1202, n. 2, r. 1-18.

⁶ AGI, Contratación, 56a, n. 69, f. 2.

Rumbos a cada uno que a de yr asser viaje, y assí se executó en la Flotta del general Don Diego de Egüeza.⁷

Así mismo, ordenó al piloto mayor de la Casa de la Contratación, Francisco de Ruesta, que informara sobre el número exacto de pilotos examinados y por examinarse en la ciudad de Sevilla. La respuesta de Ruesta confirmaba lo ya sabido: en la ciudad de Sevilla y sus alrededores sólo se contaban treinta y tres pilotos examinados y diecisiete no examinados o prácticos.⁸ Número insuficiente si consideramos que cada galeón debía, por ordenanzas, ser tripulado por al menos dos pilotos examinados.

No habiendo más opción, los pocos pilotos examinados disponibles fueron asignados a los galeones de mayor importancia, mientras que a los no examinados se aplicó el consejo del fiscal Núñez: el piloto mayor de la Flota, el capitán Gabriel de Larios, junto a un piloto examinado, debían aprobar la competencia de los pilotos prácticos. Las aprobaciones fueron muy sencillas, pues lejos de inquirir su habilidad en el uso del astrolabio, el cálculo de la altura del Sol o echar punto en la carta de marear, las preguntas consistieron tan sólo en el conocimiento de las derrotas y los rumbos.

Por ejemplo, Francisco Moreno, maestro del galeón *El Brasiliano* que iría a Tierra Firme, solicitó que se aprobara como piloto de su nao a Francisco de Ojeda, vecino de Sanlúcar, “marinero mui práctico en dicha provincia, y buen piloto no ostante no ser examinado”. Su examen y aprobación es muy escueta, lo que demuestra la premura por parte de la Corona para organizar y realizar el viaje de aquel año hacia las Indias:

En la Ciudad de Cadis en ttreintta días del mes de mayo de mil y seissientos y zinquenta y ocho años, en presencia del señor Lorenço Andrés García, Jues oficial por su magestad de la Real Audiencia de la Casa de la Contrattacion

⁷ *Ibidem.*

⁸ El piloto mayor Francisco de Ruesta ofrece los nombres de los pilotos: «Dixo que los Pilottos examinados que al presente se hallan en esta dicha ciudad [de Sevilla] son: Gabriel de Barrios, Juan Baptista de Escobedo, Francisco Ramírez, Francisco Gonzáles, Andrés Suarez, Fernando Álbates, Luis Camacho, Benito Alonso, Diego Grazia, Antonio de los Reyes, Álvaro Días, Juan Romero, Diego de Palacios, Juan de Palacios, Francisco Sánchez, Domingo Días, Fernando de Carrión, Antonio Bracamonte, Juan de la Feria el viejo, Gonzalo Fernández, Pedro de la Cruz, Juan Gonzales Pardo, Pedro Días Cordero, Juan Gonzales Domínguez. Y de Sanlúcar: Juan de Noriega, José Pérez Moreno, Pedro de Morales, Sebastián Hidalgo, Bartolomé Carrera, Gaspar de los Reyes. Y del puerto de Santa María: Juan Rodríguez Calderón, Alonso Pérez, Juan Ángel. Marineros Prácticos en Sevilla: Diego Martín Baltazar Deza, Manuel Baptista, Sebastián Álvares, Salvador Sánchez. De Ayamonte: Juan Romero, Vicente Gonzáles, Lope García, Hernando Semes, Sebastián Martín, Francisco de Torres, Pedro de Villegas, Francisco Rodríguez. De Sanlúcar: Pedro Gutiérrez, Gil Pérez, Francisco de Ojeda, Francisco Núñez, Thomas Philippe, todos los cuales son los que ay en esta Ciudad». *Idem*, f. 3.

de Sevilla, El Capittan Graviel de Larios, pilotto mayor de las harmadas de Yndias, y Domingo Rodríguez, pilotto examinado de la Carrera, hisieron munchas preguntas y repregunttas ttocantes al arte de pilotto y abiendo respondido los dichos capitán Graviel de Larios y Domingo Rodríguez dijeron al dicho señor Beedor general que El dicho Francisco de Ojeda es abil y sufisiente para ser pilotto principal de cualquier navio que baya a Tierra Firme, y su merced dicho señor beedor general mandó que al suso dicho para este biaje se aliste por Pilotto Principal del dicho navio el brasiliano, y asi lo mandó.⁹

Todos los pilotos no examinados restantes pasaron por una aprobación similar a la de Francisco de Ojeda, ya sea para la Nueva España o para Tierra Firme.¹⁰ En el caso del galeón *Santiago*, se asignó a Francisco Sánchez Bosque como piloto principal, acompañado por un tal Francisco como segundo piloto, del cual no se especifica su apellido en la documentación consultada.

Francisco Sánchez Bosque, vecino de Ayamonte, ya había sido examinado y aprobado como piloto para la Nueva España desde 1647,¹¹ sin embargo, su experiencia de navegación hacia Tierra Firme era nula, y al parecer nunca recibió ni examinación ni licencia para esa derrota. Este factor, aunado a otros que a continuación mencionaremos, son clave para entender lo que sucedió posteriormente con el *Santiago*.

Este galeón no era un buque mercante, se trataba de una de las doce naos de guerra que componían la Armada de la Guarda. Su función principal no era trasportar plata ni mercaderías, sino proporcionar escolta y defensa durante todo el trayecto. El *Santiago*, al mando del capitán Martín de Larrinaga, originalmente prestaba sus servicios en la Armada del Mar Océano, pero debido a la urgencia del contexto tuvo que ser incorporado como refuerzo a la Armada de la Guarda. Como el *Santiago*, otros tres buques del Mar Océano fueron trasferidos a la Armada de la Guarda: el *San Felipe*, el *San Martín*, y el *Hércules*. Estos tres, como el *Santiago*, no lograron realizar el tornaviaje a Cádiz: el *San Felipe* y el *Hércules* fueron vendidos en Cartagena de Indias por sus irreparables averías, del *San Martín* no sabe con exactitud qué pasó, se perdió su pista al cruzar el canal de las Bahamas en el tornaviaje,¹² lo cual no ocurrió por casualidad.

Desde muchos años atrás se cuestionaba la práctica de trasferir buques de la Armada del Mar Océano a la Armada de la Guarda de las Indias, por razón de que

⁹ *Idem*, f. 9.

¹⁰ Para la aprobación de pilotos para la Nueva España, véase: AGI, Contratación, 56a, n.68. Los pilotos aprobados son los siguientes: Sebastián Álvarez, Francisco de Bracamonte, Esteban Martín, Juan Muñoz Zamorano, Alonso Rodríguez y Pedro de Villegas.

¹¹ AGI, Contratación, 56a, n.32.

¹² Carta de Juan de Echeverri, marqués de Villarrubia, al Rey dándole cuenta del viaje a las Indias con la armada y flota a su cargo desde que salieron de Cádiz, su regreso desde Cartagena de Indias y la vuelta a Cantabria. Abril 12 de 1659, AMNM, c. 0044, m. 0048, d. 147.

los primeros no eran aptos para viajes tan largos por el Mar Caribe. Ya lo decía el capitán general de la Armada del Mar Océano, Manuel de Guzmán, duque de Medina Sidonia:

[...] muy pocas veces o ninguna ha servido en las costas de España la Armada que se apresta para las Indias, ni conviene que se agregue del Mar Océano la que ha de ir a ellas porque los galeones han de ser diferentemente reparados, aparejados y pertrechados con todo lo necesario de respecto para viaje tan largo, ni se hallan galeones parejos agregándolos a la Armada del Océano como conviene para este efecto [...]¹³

En efecto, estructuralmente hablando, los galeones del Mar Océano no estaban diseñados ni aparejados de la misma manera que los galeones de la Carrera de Indias, pues su vertiente de acción no era el Caribe sino las islas Azores, Canarias y la costa Atlántica de España. Así pues, existía gran diferencia entre un galeón y otro debido a los distintos servicios para los que fueron concebidos.¹⁴



Imagen 4. Esquema de un típico galeón de los siglos XVI y XVII.

Fuente: <https://tecnologia-maritima.blogspot.com/2022/08/el-galeon-siglos-xvi-xvii.html>

¹³ El Duque de Medina Sidonia a S.M., Sanlúcar, 24 de abril de 1622, AGI, Indiferente 1869, citado en Fernando Serrano Mangas, *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid, MAPFRE, 1992, p. 17.

¹⁴ Algunas de estas diferencias eran las siguientes: 1. Maderas: las maderas del galeón de la Carrera eran más gruesas que las del Océano debido a las aguas poderosamente corrosivas del Caribe y la necesidad de resistir mejor a la broma, el temible gusano marino llamado *teredo navalis*. 2. Puentes: El galeón de la Armada del Océano levantaba dos puentes, la mejor disposición para la guerra. El de la Carrera llevaba tres para transportar mercancías. 3. Calado: El calado del galeón de la Carrera resultaba muy superior al del Océano. La causa hay que buscarla en la sobrecarga que llevaba el primero. Sobrecarga que se situaba en el puente bajo y en las hinchadas bodegas que debían llevar toda la mercancía. 4. Artillería: El galeón de la Carrera montaba un bajo número de piezas con respecto a las unidades del Mar Océano. Lo normal en el tráfico indiano se cifraba entre 30 y 40 cañones, mientras que los del Océano, podían alcanzar los 50 a 60. *Ibidem*.

Lo anterior era bien sabido por el rey y el general de la Flota, el marqués de Villarubia, sin embargo, acondicionar y aprestar como era debido a los galeones del Mar Océano significaba consumir un tiempo del que no se disponía. Tan sólo se procuró calafatear¹⁵ concienzudamente los galeones. Aunado a lo anterior, también se tuvo que buscar gente de mar que tripulara las naos de refuerzo, ya que buena parte de los marinos originales se negaron a realizar un viaje tan largo hacia las Indias. Este problema se resolvió recurriendo a la leva en las zonas costeras de Vizcaya y Cuatro Villas.¹⁶

Como era de esperarse, esta situación provocó que la calidad de la marinería decayera. Finalmente, el galeón *Santiago* se tripuló con doscientos sesenta y ocho hombres: sesentamarineros (entre ellos doce grumetes y cinco pajes), treinta y cuatro artilleros y ciento cuarenta y un soldados de infantería divididos en tres compañías. Entre la oficialía se encontraban, como capitán de mar y guerra, Martín de Larrinaga, como primer piloto Francisco Sánchez Bosque, y como alférez de infantería Diego de Hoz Samaño y Bartolomé del Villar.¹⁷

Así, pues, una vez organizadas las Flotas y la Armada, y estando relajado el cerco que la Armada inglesa sostenía en las costas españolas, el marqués de Villarubia dio la orden de zarpar, y el día 3 de junio las treinta y nueve naos se hicieron a la vela. Por mandato del marqués, el galeón *Santiago* ocuparía y defendería la retaguardia del convoy. Embarcado en esta nave se encontraba el sargento mayor de Jamaica, Juan de Tovar, con la instrucción de reforzar con 100 hombres el intento de reconquista de dicha isla, tomada un año antes por los ingleses. Al capitán Martín de Larrinaga se le ordenó proveer a Tovar de 50 infantes bien equipados y dotados de una ración de treinta días de biscocho cada uno.¹⁸ Esto causó un fuerte roce entre el capitán Larrinaga y el alférez Diego Hoz de Samaño (casi llegando incluso a la espada), no sólo porque el primero ordenó que los hombres de refuerzo salieran en su mayoría de la compañía de aquel, sino

¹⁵ Calafatear: cerrar las juntas de las maderas del casco de una embarcación con estopa y brea, alquitrán u otra sustancia semejante a manera de impermeabilizante.

¹⁶ Carta del duque de Medinaceli al marqués de Villarubia para que la gente que ha llegado de las levas hechas en Vizcaya y Cuatro Villas, se aplique para tripular los bajeles que van de escolta de los galeones. Mayo 19 de 1658, AMNM, Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XV, doc. 56, fol. 86.

¹⁷ AMNM, c. 0054, m. 0056, d. 129. La cantidad de personas que abordaron el *Santiago* varía según la fuente. En este caso sólo se contabiliza la tripulación (marineros y soldados) sin tomar en cuenta los pasajeros (que tan sólo se puede inferir su existencia por algunas menciones aisladas en los interrogatorios).

¹⁸ Instrucción del marqués de Villarubia para que de los 100 infantes que van de refuerzo a Jamaica embarcados en cuatro bajeles de refuerzo, 50 se pasen al patache de Cuba, junio 14 de 1658, AMNM, Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XV, doc. 84, fol. 116.

porque también le mandó que las raciones fueran cubiertas a costa del propio alférez.¹⁹

Para el 15 de junio el general marqués de Villarubia informaba al rey que la Flota a su cargo se encontraba “150 leguas avante de las Canarias”.²⁰ En este punto el convoy se separaba en dos: una escuadra navegaría hacia el puerto de Veracruz en la Nueva España, y la otra hacia el puerto de Cartagena de Indias en Tierra Firme. A ambas escuadras todavía les quedaban más de veinte días de navegación antes de llegar a su destino. Y allí, en medio de la inmensidad del océano, a merced del poderío de la Naturaleza, la vida de 260 hombres mal instruidos y escasamente apertrechados dependía de la resistencia y aguante del galeón *Santiago*, el cual no estaba diseñado para tal tarea.

Los problemas para el *Santiago* no se hicieron esperar: a pocos días de distancia del puerto de Cartagena de Indias, las mareas contrarias y los vientos fuertes provocaron que su mástil mayor se le rindiera. Como pudo, la tripulación logró llegar a puerto el día 12 de julio después de treinta y ocho días de haber salido de Cádiz. En Cartagena, la Flota de Tierra Firme debía recoger la plata del reino de la Nueva Granada para después navegar hacia la isla de Portobelo, en Panamá, y hacer lo mismo con la plata del virreinato del Perú. Una vez hecho lo anterior, la Flota de Tierra Firme regresaría a Cartagena y de allí tomaría navegación rumbo a La Habana en donde se reuniría con la Flota de la Nueva España para que, nuevamente en convoy, realizaran el tornaviaje.

A los doce días de llegar a Cartagena, la Flota salió rumbo a Portobelo para continuar con su itinerario, sin embargo el galeón *Santiago* no los acompañó, debido a que la reparación y aderezo de su árbol mayor tomó más tiempo del esperado.²¹ Una vez de vuelta la Flota en Cartagena, y el *Santiago* con nuevo árbol mayor, el día 28 de noviembre salieron todas las naos en conserva rumbo a La Habana para el tornaviaje. Sin embargo, apenas saliendo del puerto, el capitán y los pilotos no se percataron de la presencia de algunos bajos de arena a las afueras del Castillo de Bocachica, donde el *Santiago* encalló. Los marineros comenzaron con las faenas para salir del apuro, lo que lograron con el uso de espías y anclotes.²²

¹⁹ El pleito puede consultarse en AMNM, Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, tomo XV, doc. 113.

²⁰ AMNM, Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XV, doc. 86, fol. 118.

²¹ Carta del marqués de Villarubia al Rey dándole cuenta del viaje a las Indias de la Armada y Flotas a su cargo desde que salieron de Cádiz, abril 12 de 1659, AMNM, Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XV, doc. 147, fol. 221-223.

²² Carta de Diego de Hoz Samaño al marqués de Villarubia relatando la pérdida del galeón *Santiago* de la Armada de Indias, y los sucesos ocurridos en su viaje desde Cartagena hasta que consiguieron llegar a Cádiz en una pequeña fragata, marzo 28 de 1660, AMNM, Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XVI, doc. 11, fol. 26-29. Espía: Cabo que sirve para

Este descuido provocó el atraso del *Santiago* con respecto al convoy, por lo cual fue menester echar “fuerza de vela” para darle alcance. Al día siguiente por la mañana lograron divisar a lo lejos las velas de los galeones más atrasados, empero, las dificultades para la tripulación apenas comenzaron. Los vientos soplaban con fuerza y debido a la necesidad de «forzar las velas» para dar alcance a la Flota, con el vaivén de la marea y el agravante de falta suficiente de lastre, el *Santiago* “pendía mucho”.²³

El desastre fue inevitable: el esfuerzo del galeón en medio de aquel fuerte temporal provocó no sólo que el recién reparado árbol mayor se rindiera, sino que también los mástiles bauprés y trinquete colapsaron. Ante la gravedad de la situación, el capitán Martín de Larrinaga mandó disparar cinco piezas de artillería con la intención de que algún galeón del convoy, al escuchar los estruendos, fuera a su auxilio.²⁴ No tuvieron éxito, ningún galeón de la Flota llegó a socorrer al *Santiago*. Sin más remedio y ante la inminente posibilidad de irse a pique, el capitán Larrinaga ordenó volver al puerto de Cartagena.

Como pudieron entraron al puerto el día 29 de noviembre y, en el proceso, refiere el alférez Hoz Samaño, el guardián del *Santiago* (cuyo nombre no es especificado) cayó por la borda y se ahogó, siendo sustituido por el marino Gerónimo de Pulles.²⁵ Una vez en Cartagena, el gobernador Pedro Zapata envió al general Quintana y al maestro mayor de carpinteros para inspeccionar la gravedad de los daños. De inmediato mandaron tirar lo que quedaba de los inservibles mástiles y pusieron el navío en obra: en quince días lograron reconstruir y reforzar al árbol mayor, el trinquete y el bauprés.

Esta nueva demora no hizo sino agravar la situación. Obligados ahora a navegar en solitario para dar alcance a la Flota en la isla de Cuba, las carencias y falta de instrucción de la tripulación quedaron expuestas. Y es que ni el capitán Martín de Larrinaga, ni los alférez Diego de Hoz Samaño y Bartolomé del Villar, y ni siquiera el piloto examinado Francisco Sánchez Bosque o su segundo piloto Francisco, conocían bien a bien la derrota a seguir para llegar del puerto de La Habana desde el de Cartagena de Indias. Más aún, el propio capitán Martín de Larrinaga reconoció que los pilotos utilizaban para regirse “una carta de marear ya vieja”.²⁶

espíarse. Espiar/espíarse: Hacer caminar una embarcación tirando desde ella por la espía. Usase más como recíproco. *Anclote*: Ancla pequeña. Como esta, admite también la denominación general de fierro. Cfr.: Timoteo O’scanlan, *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, Imprenta Real, 1831

²³ Carta de Diego de Hoz Samaño al marqués de Villarubia..., AMNM, Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XVI, doc. 11, fol. 26f.

²⁴ Declaración del capitán Martín de Larrinaga sobre la pérdida del galeón *Santiago*, Mérida, Yucatán, 2 de marzo de 1659. AGI, México, 38, n. 110, f. 33.

²⁵ Carta de Diego de Hoz Samaño al marqués de Villarubia...*op. cit.*, AMNM, Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XVI, doc. 11, f. 26f.

²⁶ Declaración del capitán Martín de Larrinaga sobre la pérdida del galeón *Santiago*, Mérida, Yucatán, 2 de marzo de 1659, AGI, México, 38, n. 110, f. 33.

Durante los días que el *Santiago* estuvo en reparación, la oficialía del galeón sostuvo juntas de guerra en las cuales se deliberó cómo procederían para dar alcance a la Flota y cumplir su obligación de escolta. Diego de Hoz Samaño relata que durante estas reuniones él insistió constantemente al alférez Bartolomé del Villar y al proveedor de la Armada, Pedro Pebedilla, que se hicieran todas las diligencias posibles para embarcar en el *Santiago* a algún piloto práctico en la derrota a La Habana, sin embargo, declara Hoz Samaño en clara alusión al capitán Martín de Larrinaga: “aunque lo habían solicitado, no sé quién fue la causa de no traerlo”.²⁷ Al final se decidió que la salida fuera el día 13 de diciembre aprovechando que una fragata se dirigía hacia Campeche.



Imagen 5. En rojo: derrota de ida de la Flota de Tierra Firme. En verde: derrota de vuelta de la Flota de Tierra Firme. En naranja: derrota seguida por el galeón *Santiago*. Elaboración propia.
Fuente: *Google Earth*.

Llegado el día, el *Santiago* se hizo a la mar acompañando a la fragata por la proa, con la cual gobernaron rumbo al norte y nornoroeste. Después de dos semanas de una navegación relativamente tranquila, las circunstancias, para mala fortuna de la tripulación, comenzaron a complicarse una vez más. Al amanecer del 25 de diciembre, el capitán Martín de Larrinaga se percató de que la fragata que los acompañaba ya no estaba a la vista. Para confirmar la ubicación del *Santiago*, los pilotos intentaron calcular la altura del Sol, pero no lo lograron, ya que el cielo estaba muy nublado. En testimonio del capitán Larrinaga, “los pilotos que venían,

²⁷ Carta de Diego de Hoz Samaño al marqués de Villarubia...*op. cit.*, AMNM, Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XVI, doc. 11, f. 26v.

en el que el mayor se llama Francisco Sanches y el segundo se llama Francisco, y ambos son vecinos de la villa de Ayamonte, ninguno supo dónde estaban”.²⁸

Con una carta de marear vieja e imposibilitados de usar sus astrolabios para saber el paraje donde se encontraban, los pilotos tan sólo procuraron encaminar con cuidado el galeón. El día 26 de diciembre, relata el alférez Hoz de Samaño, pasaron “la tierra firme costa de Bacalar y de Honduras”,²⁹ y el día 27 por la tarde avistaron “por la proa y banda de estribor unas pequeñas islas que nadie conocía”. Ese mismo día por la noche, “no muy rigurosa aunque obscura”, después de tomar sonda y navegar con vela trinquete y de gavia con rumbo nornordeste, encallaron en unos bajos cercanos a las islas desconocidas: “varamos más de legua y media a la mar de la tierra de esta isla”.³⁰

Inmediatamente después de sentir el golpe de la quilla con los bancos de arena, la tripulación comenzó con las tareas de desencalle del *Santiago*. Primero intentaron sacarlo con el uso de las espías y los anclotes, como lo hicieron al encallar en Cartagena, sin embargo en esta ocasión el casco del barco estaba profundamente enterrado en la arena. Así mismo, el constante vaivén del galeón debido a la marea complicaron las acciones. Fracasando en la primera intentona decidieron alijar la carga para alivianar el peso del galeón: cortaron el árbol mayor y los masteleros y, junto a las vergas y las velas, lo echaron todo al mar. En una situación tan apremiante la habilidad marinera de la gente de leva dejó mucho que desear.

El alférez Hoz Samaño da testimonio de lo angustiante y desesperado de la situación:

Cortamos aquella noche el árbol mayor y calamos el mastelero de proa, habiendo primero echado alguna lancha y bote [al mar]; y no hubo entre los marineros quien fuera a aserrar la de gavia que un soldado mío hizo esa faena con otros tres marineros porque ¡bendito sea Dios! había muy pocos entre ellos que fueran marineros que todos eran sastres y carboneros y lo demás, y los soldados hacían las faenas.³¹

Por la mañana del 28 de diciembre el *Santiago* comenzó a hacer agua, y el capitán Martín de Larrinaga ordenó salvar todos los pertrechos que fuera posible, echando a tierra bastimentos, armas, pólvora, municiones y, por supuesto, toda la tripulación y pasajeros. Todos pudieron salvar la vida en el momento. Debido a lo súbito del acontecimiento, toda la artillería del galeón se hundió junto a su

²⁸ Declaración del capitán Martín de Larrinaga sobre la pérdida del galeón Santiago, Mérida, Yucatán, 2 de marzo de 1659, AGI, México, 38, n. 110, f. 34.

²⁹ Se refiere al espacio marítimo costero que va de Honduras, pasa por Belice, y llega hasta la actual Chetumal donde se encuentra la laguna de Bacalar.

³⁰ Carta de Diego de Hoz Samaño al marqués de Villarubia...*op. cit.*, AMNM, Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XVI, doc. 11, f. 27v.

³¹ *Ibid*, ff. 27f y 27v.

estructura: de 45 a 50 piezas de artillería de hierro fundido calibres de 4 a 18 libras. Sin embargo, lograron rescatar un poco de bizcocho, una pipa de vino en botijas, unas botijuelas de aceite, algunos barriles de pólvora, armas, velas y vergas. En el bote y la lancha del *Santiago* llevaron todo lo rescatado a las islas cercanas que les eran desconocidas.

Ya en tierra y con cielo despejado, los pilotos intentaron tomar la altura del Sol para conocer su latitud. Al contrastar sus cálculos con la carta de marear vieja que disponían, juzgaron que se encontraban en los arrecifes de la isla del Caimán Chico (Islas Caimán), y que estarían cerca de la isla Caimán Grande y, por ende, de La Habana. Sin embargo, otros tripulantes que afirmaban ya haber estado en dicha zona, al no identificar señas geográficas algunas que coincidieran con lo afirmado por los pilotos, desmintieron esos dichos.³² Lo cierto era, como atestiguó Hoz de Samaño, que las misteriosas islas no eran conocidas por ninguno de la tripulación:

Venimos a perdernos en una isla no conocida que jamás se supo qué isla era. Estábamos en ella en 18 grados y dos tercios, y diez o doce leguas de la costa de Campeche de la banda del sur Costa de Bacalar para Honduras. Juzgábase era el Caimán Chico y otros decían los Hardines [Jardines], y no era sino cabeza de cayos que unos llaman Quita Sueños y otros los bajos de Santa Isabel. Eran ellas tres islas, la una junto a la otra tiro de pistola, con una canal en medio; y la otra más al sur, mayor que las demás, apartada de estas otra cosa de legua y media o dos. [Son] todas tres razas y anegadizas en partes, y cercadas de arrecifes y bancos de arena.³³

Como después supo la tripulación, naufragaron cerca de las isletas de la parte norte de los bajos Quitasueño, nombre muy *ad hoc* para lo que ahora conocemos como Cayo Norte en Banco Chinchorro. Los restos del galeón *Santiago*, nombrado contemporáneamente el *40 cañones*, aún yacen bajo las aguas como testigos materiales de la manera en que el ser humano se enfreta a las fuerzas de la Naturaleza. En aquellas isletas de los bajos Quitasueño, los doscientos setenta y seis hombres, entre tripulación y pasajeros del *Santiago*, tuvieron que sobrevivir bajo condiciones muy duras. Con las velas, jarcias y algunas maderas que pudieron rescatar de los despojos del galeón, construyeron barracas. El velamen que no estaba para servir fue utilizado por algunos para vestirse.

El agua en su mayoría era salobre y hedía, y en algunas partes donde la arena era más alta, es decir, en la parte interna de la isla, encontraron alguna agua dulce.

³² Declaración del capitán Martín de Larrinaga sobre la pérdida del galeón Santiago, Mérida, Yucatán, 2 de marzo de 1659, AGI, México, 38, n. 110, f. 36.

³³ Carta de Diego de Hoz Samaño al marqués de Villarubia...*op. cit.*, AMNM, Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XVI, doc. 11, f. 26v.

El poco bizcocho que rescataron se racionó, repartiéndose porciones de seis o cuatro onzas diarias por persona (cuando la ración normal era de una libra). Como esto no era suficiente para la dieta, la gente se sustentó cazando iguanas y pájaros, así como recolectando palmitos que, en el decir de Hoz de Samaño, “los dejaron tan apurados que no se hallaban pocos días antes que saliéramos de la isla”. Otra actividad de supervivencia fue pescar caracoles del mar, tarea muy peligrosa ya que según menciona el mismo personaje, “un soldado mío se ahogó y un artillero en la nao debajo de una escotilla”.³⁴

Para saber en qué paraje se encontraban y planear cómo ser socorridos, los náufragos idearon un plan: mientras que el capitán Martín de Larrinaga y cinco hombres más se embarcarían en el pequeño bote del *Santiago* para explorar y pedir auxilio, el alférez Diego Hoz de Samaño y el maestro carpintero idearían y supervisarían la construcción de una embarcación lo suficientemente grande para que todos salieran de las isletas. Para este fin se recolectó tanto madera hallada en la isla como la que quedó del galeón Santiago junto con algunas estemenaras³⁵ y clavos, y un tanto más, dice el alférez, “de dos naves perdidas que se hallaron en la dicha isla”.

En un principio la tripulación se organizó de buena gana, unos para cortar madera y acarrearla, y otros para construir y calafatear la nave, pero poco tiempo después se tuvo que juntar dinero entre todos para pagar a los trabajadores “para que lo hicieran de mejor gana, porque ya de mal sustento no podían trabajar”. Así describe Hoz de Samaño la construcción de la embarcación:

Púsosele la quilla de un mastelero mayor mal desbastado por la prisa y mala herramienta y poca. Pusímosle el nombre de Nuestra Señora del Buen Suceso quien fue quien nos favoreció en tan grande necesidad. Tenía veintisiete codos y medio de quilla largo, y manga 9 codos, y seis palmos de puntal, y dos codos de rasel, y no se le dio más puntal por falta de maderas y por la poca agua que había para salir. Nadaba en 5 palmos con 276 hombres con pasajeros y todo.³⁶

Mientras los trabajos de construcción se llevaban a cabo, el capitán Larrinaga y sus cinco acompañantes³⁷ partieron el día 6 de enero a las doce de la noche con rumbo

³⁴ *Idem*, f. 27. Una libra tiene dieciséis onzas, es decir, que la ración fue de poco menos de la mitad a un cuarto.

³⁵ Estemenara: En lo antiguo, daban este nombre a cualquiera de los maderos principales que forman la armazón del buque hasta la cinta principal. Cfr.: Timoteo O’scanlan, *op. cit.*

³⁶ Carta de Diego de Hoz Samaño al marqués de Villarubia, AMNM, Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XVI, doc. 11, f. 27f.

³⁷ Los cinco acompañantes fueron: Gerónimo de Pulles (guardián del galeón), Jácome de Santiago (marinero), Lorenzo de Larios (artillero), Domingo de Olavarría (artillero) y Pedro Méndez, de origen holandés (marinero). Éste último al parecer no pertenecía a la tripulación original del galeón *Santiago* que salió de Cádiz. Según su declaración, se tripuló como marinero después de que el navío fue reparado por segunda vez en Cartagena a principios de diciembre de 1658. Véase: AGI, México, 38, n. 110, ff. 63-68.

al poniente. A las ocho de la mañana hallaron una isla que juzgaron ser el Caimán grande pero que, como más tarde se darían cuenta, resultó ser Cozumel. Debido a un temporal, permanecieron por nueve días en dicho lugar. Cuando el clima mejoró navegaron hacia el norte, donde hallaron “tierra firme ocho leguas a barlovento de Cozumel”, lo que resultaría ser la Península de Yucatán.

Con la esperanza de encontrar alguna persona que les diera noticia del lugar donde se encontraban, el capitán echó en tierra a dos de sus acompañantes para que costeano lograran su cometido. Pasados siete días y cincuenta leguas de costa recorrida no hallaron persona alguna, por lo que decidieron penetrar tierra dentro.

Finalmente, “faltando alientos al cuerpo” y “con una bala en la boca por la sed”, sin ropa y sin bastimentos, después de cuarenta y un días de haber salido de los bajos Quitasueño, se toparon con un mozo llamado Simón de la Cámara, ambarero de profesión, quien les dio noticias del paraje donde se hallaban. Éste mismo los condujo al pueblo de Bolona, donde recibieron sustento y alojamiento.³⁸ A petición del capitán Larrinaga, Simón de la Cámara guió al grupo de naufragos a la villa de Valladolid, desde donde el capitán dio noticias de su situación al gobernador de Yucatán, Francisco de Bazán, y pidió su apoyo y auxilio para rescatar a la gente que se había quedado en las isletas.

A principios de marzo de 1659, el gobernador de Yucatán dispuso organizar y aprestar dos fragatas y una balandra en el puerto de Campeche para rescatar tanto a la tripulación y pasajeros del *Santiago*, así como a su apreciada artillería, municiones y bastimentos.³⁹

En tanto, el capitán Martín de Larrinaga con ayuda del gobernador Francisco de Bazán organizaban el rescate en las isletas de los bajos Quitasueño, los naufragos del *Santiago* ya habían terminado de construir la embarcación *Nuestra Señora del Buen Suceso*. A las ocho de la mañana del 17 de febrero de 1659, con viento fresco y buen tiempo, los doscientos setenta y seis hombres se hicieron a la vela en su intento por hallar tierra firme. A las cuatro de la tarde, “[sic] gobernando a la vuelta del nordeste” y pensando que se encontraban en la banda sur de la costa

³⁸ Martín de Larrinaga declaró que de la playa al pueblo de Bolona distan veinte leguas recorridas a pie. Dicho pueblo se trata de la actual ciudad de X-Can (antiguamente conocida como Bolona, Excanbolona o Excan) en el municipio de Chemax, estado de Yucatán. AGI, México, 38, n. 110, f. 38.

³⁹ En el archivo General de la Nación de México (AGN), existen dos cédulas de Felipe IV donde se toca el tema de las diligencias hechas para rescatar la artillería del galeón *Santiago*. El primero: AGN, Reales cédulas originales, vol. 006, exp. 54, “El rey al virrey de la Nueva España, duque de Alburquerque, sobre lo que escribió el gobernador de Yucatán, don Francisco de Bazán, acerca del suceso del navío Santiago. Madrid, 22 de julio de 1659”. El segundo: AGN, Reales cédulas duplicadas, vol. 022, exp. 197. “El rey al virrey de la Nueva España, conde Baños, ordenándole hacer las diligencias posibles para sacar la artillería y pertrechos del galeón Santiago”. Fuenterrabía, 5 de junio de 1660.

de Cuba, llegaron “sobre la tierra costa de Campeche de la banda del sur y Bacalar”.⁴⁰

Los pilotos y la tripulación supieron, por altura y derrota, que se encontraban navegando la costa de Honduras. Pasaron el cabo de Tres Puntas y llegaron al río de Ulúa el primero de marzo padeciendo de hambre y sed. Allí dieron con un grupo de indios que los llevaron al pueblo de San Juan de Getegua, seis leguas río arriba y ciento sesenta más de la ciudad de Guatemala, desde donde el alférez Diego de Hoz Samaño pudo escribir al Capitán general y presidente de Guatemala, Martín Carlos de Mencos, y al Capitán general de la Provincia de Honduras, Juan de Herrera, para ponerlos al tanto de la situación.

Hoz Samaño declara que, desde que pisaron nuevamente tierra firme, traía presos por negligencia a los dos pilotos: el segundo piloto, Francisco, conociendo el castigo que le tocaba logró escapar, pero el piloto principal, Francisco Sánchez Bosque, fue conducido hasta La Habana y entregado a las autoridades. El capitán Martín de Larrinaga, en su descargo por el accidente, culpó a los pilotos argumentando que:

En la materia de navegación el capitán y capitanes de galeones y navíos siempre se remiten y están a lo que dicen los pilotos, pues el oficio de capitán sólo es mandar a pelear y hacer que peleen sus soldados, y requerirá a los pilotos que cumplan con la obligación de su oficio: que asistan a la aguja, reconozcan los vientos y encaminen el bajel.⁴¹

Desgraciadamente, hasta ahora no hemos hallado más información que nos permita conocer el destino del piloto Francisco Sánchez Bosque, ni qué declaró en su defensa. Por otra parte, hallándose los naufragos en la ciudad de San Pedro, y ya alimentados con bizcocho, carne de vaca y maíz, el alférez Hoz Samaño recibió carta del gobernador de Guatemala. En ella le ordenaba que embarcase a la gente en el *Nuestras Señora del Buen Suceso* y se dirigiera al Golfo de Matique donde los esperaba un pequeño navío acabado de carenar que los ayudaría a viajar a La Habana.

A 29 de mayo llegaron al Golfo de Matique, sólo para darse cuenta que el navío que los esperaba, aunque carenado, estaba desaparejado y maltrecho por el Sol y el agua. Hoz de Samaño mandó una carta al gobernador de Guatemala para quejarse del deplorable el estado del navío, y le informaba que en Puerto Caballos

⁴⁰ Carta de Diego de Hoz Samaño al marqués de Villarubia, AMNM, Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XVI, doc. 11, f. 28f. La expresión marinera “gobernando a la vuelta del nordeste” significa que se navegará a provechando las corrientes que circulan con dirección nordeste-sureste (haciendo un círculo de derecha a izquierda”). Es imposible una navegación en línea recta porque los vientos y las corrientes tienen un movimiento circular como efecto de la rotación terrestre, lo cual afecta invariablemente la posición y dirección de toda embarcación.

⁴¹ Declaración del capitán Martín de Larrinaga sobre la pérdida del galeón Santiago, AGI, México, 38, n. 110, f. 39.

había una fragata, *Nuestra Señora de la Balbaneda*, que sería más a propósito para el viaje. Al final, el gobernador Martín Carlos de Mencos accedió a las peticiones, y los naufragos del *Santiago* viajaron en la fragata *Nuestra Señora de la Balbaneda* hacia el puerto de La Habana, donde llegaron a finales de septiembre.

Allí, el gobernador de la ciudad, Juan de Salamanca, ordenó que alimentaran a los desdichados hombres con una libra de bizcocho y otro tanto de carne. Así mismo mandó librar media paga a toda la gente “por que puedan socorrer a la descalcez con que venían”.⁴² El gobernador informó al rey Felipe IV que al puerto arribaron, junto con los alférez Diego de Hoz Samaño y Bartolomé del Villar, tan sólo ciento quince de los doscientos setenta y seis hombres que salieron de los bajos Quitasueño. La gente faltante, probablemente los sastres, carboneros y demás personas reclutados por leva en Vizcaya y Cuatro Villas para servir como marinos improvisados en los galeones de su Majestad, “hizo fuga en Honduras”, según declaró Juan de Salamanca.⁴³

Mientras tanto, en el puerto de Campeche, la flotilla compuesta por dos fragatas y una balandra que dispuso el gobernador de Yucatán ya estaba lista para intentar el rescate de los hombres del *Santiago*. El capitán Martín de Larrinaga se puso al mando, y el día 9 de marzo la flotilla salió del puerto de Campeche rumbo a los bajos Quitasueño. Acompañado de pilotos prácticos, el capitán Larrinaga pudo producir un derrotero el cual envió posteriormente al rey Felipe IV para darle a conocer el lugar de la pérdida de su galeón.⁴⁴ Como parecía ya ser

⁴² Expediente sobre la aprobación de cuentas por gastos de socorro a los naufragos del galeón *Santiago*, AGI, Santo Domingo, 103, r. 1, n. 29, s/f.

⁴³ *Idem.* En este mismo documento Juan de Salamanca hace cuenta por menor del número de gentes y su respectiva paga que llegaron desde Honduras. Como consta, las ciento quince personas eran en su mayoría de hombres de guerra, es decir, soldados de infantería y artilleros. Tan solo veintidós eran hombres de mar. De la compañía de Martín Larrinaga se pagaron novecientos cincuenta reales a veinticuatro personas: un alférez, un sargento, un paje, un tambor, un abanderado, un cabo principal y diecisiete infantes. De la compañía de Diego de Hoz Samaño se pagaron seiscientos cincuenta reales a dieciocho personas: el mismo Hoz Samaño, su segundo alférez, un paje, un tambor, un abanderado, dos cabos y once infantes. De la compañía de Bartolomé del Villar se libraron seiscientos noventa reales para la paga de diecinueve personas: el propio Bartolomé del Villar, su segundo alférez, un sargento, un paje, un tambor, un abanderado, un cabo y doce infantes. Al condestable de artillería y sus veintidós artilleros se les pagaron setecientos veinticinco reales. Al capellán, al contra maestre, al bodeguero, al cirujano, al carpintero y al escribano del *Santiago* se les pagaron trescientos cinco reales. A tres maestros, trece marineros, cuatro grumetes y dos pajes se les pagaron quinientos sesenta y tres reales.

⁴⁴ Derrotero para en demanda de los bajos Quitasueño y por otro nombre Las Dos Hermanas, a donde se perdió el galeón *Santiago* de la escolta de galeones, AGI, México, 38, n. 110, ff. 149-154. El documento contiene una serie de instrucciones, rumbos, distancias, maniobras y descripciones de puntos geográficos para hacer con éxito la navegación desde el puerto de Campeche hasta lo que hoy llamamos Cayo Norte en Banco Chinchorro. Adicionalmente contiene una descripción muy

costumbre en la persona del capitán Larrinaga, las desgracias y mala suerte no le faltaron.

El día 12 por la mañana, navegando sobre la costa de Sisal, un tiempo cogió a las tres embarcaciones provocando que una de las fragatas hiciera agua y retornase al puerto de Campeche. Prosiguiendo el viaje las dos restantes embarcaciones, el día 14 fueron obligadas por el mal tiempo a dar fondo en el puerto de Sisal. Por la mañana del 15 de marzo, la balandra perdió su amarre y fue arrastrada por la fuerza de la corriente que le rompió el timón impidiéndole proseguir el viaje. Así, continuando en solitario la derrota, la fragata del capitán Larrinaga llegó a Isla Mujeres pero ya no pudo seguir más porque “perdió un ancla, un cable y se le rindieron ambos masteleros”, obligándolo a retornar al puerto de Campeche, donde llegó el 10 de abril.⁴⁵

En un segundo intento de rescate, el gobernador Francisco de Bazán mandó aprestar otras dos embarcaciones (un bergantín y una tartana) que pagadas por la Real Hacienda, salieran otra vez desde Campeche. A mediados del mes de abril la flotilla comandada por el capitán Larrinaga nuevamente se hizo a la vela. Esta vez sin contratiempos e incidentes, pudo hallar finalmente el paraje donde naufragó el *Santiago* cinco meses atrás. En las isletas no hallaron a la tripulación perdida, sólo algunas tiendas que sirvieron para su abrigo y un papel que decía: “esta es la isla del Refugio pues tanto tiempo sustentó 300 hombres con pájaros y caracoles”.

Con la convicción de que los doscientos setenta y seis hombres del *Santiago* pudieron construir una embarcación y salir de la isla, el capitán Larrinaga mandó hacer la saca y recolección de todos los despojos que se pudieran salvar del galeón. Con dos buzos negros que llevaba y parte de la tripulación, se logró poner a salvo jarcia, cables, velamen (en su mayoría podrida), y otros artefactos menores que se hallaron.

La artillería, el objetivo principal del rescate, no se pudo sacar por lo difícil del acceso y el porte de las embarcaciones disponibles. El capitán Larrinaga estimó que entre cuarenta y cuarenta y tres piezas de artillería, toda de hierro fundido, habrían quedado bajo las aguas, y que “sólo podría ser sacada con gran cuenta y gasto de la Real Hacienda”. A pesar de las provisiones del rey Felipe IV y del gobernador de Yucatán, Francisco de Bazán, para rescatar la artillería, “por ser de gran necesidad y que no la saque el enemigo”, no fue rescatada debido a “ser mucho más el costo que el provecho que de ello podía resultar”.⁴⁶ Terminado el

detallada de los restos del navío y sus cañones, así como su cantidad y distribución en el fondo marino. El derrotero proporciona valiosa información tanto para la ubicación como para la identificación de los restos del naufragio y es gracias a él que afirmamos que el pecio *40 cañones* se trata en realidad del galeón *Santiago*.

⁴⁵ AGI, México, 38, n. 110, ff. 138-140.

⁴⁶ Los pertrechos, jarcia, velamen y demás que se pudo rescatar del *Santiago* fueron vendidos en subasta pública generando una ganancia de quinientos veintiún pesos y un real. Los gastos totales

rescate, el capitán Martín de Larrinaga y sus cinco acompañantes pudieron viajar de Veracruz a La Habana donde los esperaban el alférez Diego de Hoz Samaño y los supervivientes del naufragio.

No fue sino hasta mediados de diciembre que, unida nuevamente la desdichada gente del Santiago, embarcaron todos en una fragata nombrada *Nuestra Señora del Rosario y San Antonio* propiedad de un tal Antonio Páez Castillejo. Después de vivir tantas peripecias, los ciento veintiséis naufragos anclaron en el puerto de Cádiz el 7 de febrero de 1660, casi dos años después de salir con la Flota del Marqués de Villarubia.

Por cierto, la Flota a cargo del marqués pudo burlar con éxito el cerco de la armada inglesa y dar fondo, por primera vez en la historia de la Carrera de las Indias, en un puerto del Cantábrico. Fue a principios de mayo de 1659. Con cuatro galeones menos (todos los de refuerzo pertenecientes a la Armada del Mar Océano) pero cargando la tan ansiada plata de las Indias, la noticia de su arribo fue tan alegre para la Corona que el rey Felipe IV indultó todas las mercaderías de contrabando que los galeones, incluyendo los de guerra, traían consigo. En cuanto al capitán Martín de Larrinaga y el alférez Bartolomé del Villar no hallamos información sobre ellos después de su llegada a Cádiz.

Sobre el alférez Diego de Hoz Samaño se sabe que el 18 de enero de 1662 presentó ante el rey una relación de sus servicios prestados. Su intención era obtener alguna merced: "El Príncipe de Montesarchio aprueba su persona; Don Martín Carlos de Mencos, presidente de Goatemala, y don Juan de Salamanca, gobernador de la Havana, en cartas para su Majestad dicen lo mucho que trabajó en conducir la gente a la Havana, aprueban su persona y le tienen por merecedor de la merced que su Majestad fuere servido de hacerle".⁴⁷ Es poco probable que haya recibido merced alguna, pues ni al propio marqués de Villarubia se le otorgó.

Como conclusión

El estudio del naufragio del galeón *Santiago* reviste mucho interés desde el punto de vista arqueológico e histórico. Gracias a la investigación documental ahora se pueden sustentar los hallazgos arqueológicos que desde la década de los años setenta del siglo pasado han surgido en torno al pecio *40 cañones* en Banco Chinchorro. Tanto los datos históricos como los arqueológicos nos llevan a sostener que la verdadera identidad del famoso pecio es el *Santiago*, un galeón de

de todo el proceso de rescate ascendieron a cuatro mil trescientos treinta y dos pesos y tres reales. *Idem*, ff. 177-195.

⁴⁷ AGI, Indiferente, 119, n. 55, s/f.

guerra español que se accidentó en su intento de llegar a La Habana desde Cartagena de Indias en 1658.

La identificación plena del pecio *40 cañones* con el galeón *Santiago* no sólo amplía el conocimiento sobre el patrimonio cultural sumergido de nuestro país, sino que también contribuye a su difusión y, con ello, a la comprensión de la importancia de conservarlo y protegerlo.

Desde el punto de vista histórico, el caso del naufragio del *Santiago* revela, para utilizar la famosa distinción de Carlo Ginzburg entre lo microhistórico y lo macrohistórico, todo un estado de cosas que ocurrieron globalmente a mediados del siglo XVII. Argumentamos que el naufragio del *Santiago* se debió a cierta negligencia por parte de las autoridades encargadas de organizar la Flota de Tierra del año 1658. Pero que esta negligencia se derivó, en última instancia, de la fuerte carencia de hombres entrenados y materiales adecuados para organizarla y apertrearla como era debido.

Para mediados del siglo XVII, era patente cierta crisis en el sistema naval español. Las constantes guerras sostenidas por el imperio en contra de Inglaterra y Francia, entre otras naciones europeas, poco a poco diezmaron los recursos humanos y materiales de sus armadas y flotas. El resultado fue una baja en la calidad de su marinería y una constante escasez de galeones y navíos adecuados para realizar la travesía de la Carrera de Indias.

Es el caso del galeón *Santiago*. Un navío de guerra perteneciente a la Armada del Mar Océano que fue trasferido como refuerzo de última hora a la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. Un galeón no apto para la larga navegación en las corrosivas aguas del Mar Caribe. Más aún, un galeón tripulado por marinería inexperta en la navegación de la Carrera de Indias: hombres de leva y pilotos sin conocimiento de la derrota y con instrumentos de navegación poco adecuados. Un naufragio anunciado.

Bibliografía

Fuentes documentales

Archivo del Museo Naval de Madrid, Madrid, España.

Signatura moderna:

Caja 0039, manuscrito 0045, documento 80.

Caja 0044, manuscrito 0048, documento 147.

Caja 0054, manuscrito 0056, documento 129.

Signatura antigua:

Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XV, doc. 56.

Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XV, doc. 84.

Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XV, doc. 86.

Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XV, doc. 147.

Colección Vargas Ponce, serie primera, numeración romana, vol. 1, Tomo XVI, doc. 11.

Archivo General de Indias, Sevilla, España.

Contratación, 56A, no. 32, no. 68 y no.69; 1202, no. 2;

México, 38, no. 110.

Santo Domingo, 103, no. 29.

Archivo General de la Nación, México, México.

Reales cédulas duplicadas, vol. 022, exp. 197.

Reales cédulas originales, vol. 006, exp. 54.

Bibliohemerografía

SERRANO MANGAS, Fernando, *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid, MAPFRE, 1992.

IRION, Jack, "The Forty Cannon Wreck, Chinchorro Bank, Quintana Roo, Mexico. A preliminary report 1978, *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, vol. 9, no. 1, (1980), pp. 27-34.

O'SCANLAN, Timoteo, *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, Imprenta Real, 1831.

