

El naufragio del N^a S^a del Socorro (Pontevedra, 1619). Cazatesoros y documentos

Yago Abilleira Crespo

Durante la fase de documentación del libro que lleva por título *Naufragios en las costas gallegas*, recientemente publicado, salió a la luz el *Nuestra Señora del Socorro*, un barco de la Carrera de Indias supuestamente naufragado en 1619 en la villa de Pontevedra. Algún autor le atribuía un fabuloso tesoro, y otros dudaban de la existencia de tal hundimiento. Así pues, hubo que tomarse este asunto en serio, indagar en libros y archivos para, finalmente, sacar a la luz una historia absolutamente desconocida, pero tergiversada por los cazatesoros.

Un conocido cazatesoros da la primera pista.

Nigel Pickford es la segunda generación de unos activos cazatesoros aunque, según sus propias palabras, consideran que su trabajo es *recuperar cargamentos: actividad mucho más prosaica*. Este hombre no tiene ningún reparo en decir en la solapa de su libro que está preparando el rescate de *un navío español del Siglo XVII perdido en aguas internacionales*. Meses después de publicar su conocida obra y, por lo tanto, ya lo estaba preparando, saltó a la fama con su gran logro: El *RMS Douro* un vapor británico naufragado en 1882 cerca de Galicia. En 1995, en colaboración con un buque oceanográfico del gobierno francés, recuperó de dicho barco 34 lingotes de oro y más de 20.000 monedas del mismo metal. Aprovechó que un equipo francés rodaba un documental sobre el rescate del *Douro*, y vendió los derechos a España, que lo emitió a través de *La noche temática de la 2* el 9 de Febrero de 1997, provocando un gran escándalo político. El barco cazatesoros que identificó los restos del vapor fue enviado luego a una Somalia en plena guerra civil para recuperar otro antiguo cargamento hundido, lo que da una idea de lo que piensa esta industria de España y sus leyes.

Volviendo al libro de Pickford, el *Atlas de los tesoros hundidos*, señala con el número 12, en plena Pontevedra al *Nuestra Señora del Socorro* del cual dice que naufragó en 1619 al regresar de Puerto Rico con cargamento, literalmente, metálico, del que solo hubo un rescate parcial al naufragar. Es cierto que Pontevedra fue un puerto importante en la Edad Media, pero es sabido que ya en el Siglo XVI quedó casi cegado por los aluviones del río Lérez. Por ello, y tras demostrarse que algunos de sus datos sobre hundimientos en Galicia no eran del todo ciertos, muchos historiadores dudaron de la existencia de tal barco, pues era imposible que existiera un tesoro a tan poca profundidad en unas aguas muy tranquilas y que no dejara un rastro en la documentación.

El Archivo de Indias y el buen hacer de su gente

El investigador Claudio Bonifacio publicó una lista genérica de naufragios de la Carrera de Indias. En dicha relación volvía a aparecer en *Nuestra Señora del Socorro* como hundido al volver del Nuevo Mundo en 1619 en Pontevedra. Sin embargo, figuraba una referencia a un legajo, por lo que, con ayuda de la base de datos del PARES (Portal de Archivos Españoles), accesible desde internet, se pudo acotar aún más y conseguir la referencia exacta. Tras contactar con el Archivo de Indias, enviaron un CD con el expediente perfectamente escaneado, el cual ha sido la base de este artículo. En breve plazo se pudo consultar toda la documentación sin la molestia de tener que desplazarse hasta Sevilla, sede del Archivo, siendo muy de agradecer el gran trabajo que allí hacen.

La verdad sobre la pérdida del *Nuestra Señora del Socorro*

El bajel (se refieren a él como tal o como navío o nao, por lo que puede que se trate de una nao) tenía por maestro a Antonio de la Peña y a Juan Criado como capitán, zarpó de Puerto Rico en 1618, sufriendo fuertes temporales en el tornaviaje que le ocasionaron averías de consideración. Posiblemente, pues no se aclara en el expediente, los vientos le llevasen a la costa gallega y decidió internarse en la ría de Pontevedra el 19 de Enero de 1619. Sin embargo, cuando estaba cerca del puerto, chocó contra una roca sumergida que sobresalía del escaso fondo y pidió auxilio disparando unos cañonazos. La ayuda desde tierra estuvo coordinada por Juan de Requena, capitán de guerra de la ciudad. Se trató de salvar todo lo posible, antes de que el agua lo estropease, pues la ausencia de calado impedía un hundimiento. Se intentaron evitar los saqueos aprovechando la confusión del rescate, pero no se pudo impedir que unos marineros se apropiaran de algo de oro y plata lo que, posteriormente dará lugar al expediente.

En un primer momento se acusa al capitán del barco de provocar intencionadamente la pérdida del buque para así librarse de cierto préstamo que tenía a la nave como garantía. El principal argumento fue que la ría de Pontevedra es muy larga, teniendo numerosas playas en las que varar un bajel dañado, en vez de ir navegando hasta el mismo comienzo de la ría por unas aguas desconocidas para la tripulación. No obstante, aunque no se menciona en los documentos, da la impresión de que la actuación de Juan Criado fue muy profesional, pues el único lugar con un cierto orden y control era la misma Pontevedra. Acercarse a cualquier otro sitio podía suponer exponerse a un impune saqueo por parte de los lugareños hasta que llegasen las fuerzas del orden (cuando llegaban). No olvidemos que se trataba de un codiciado buque de la Carrera de Indias y que el Archivo General de Indias conserva numerosos documentos sobre casos similares.

El pretendido tesoro

Pese a la vigilancia, hubo pillaje, aunque fue rápidamente detectado y se apresaron a los culpables. Resultaron ser unos tripulantes que, con ayuda de unos lugareños (de Marín, parece ser) habían sacado algo de oro y plata. Era algo esperable pues, tras un largo viaje en un pequeño barco como éste, la marinería sabría de sobra quién tenía caudales y dónde los guardaba por lo que, a la mínima confusión, podían obtener una importante suma. Sin embargo, sorprende lo escaso del botín que, textualmente fue de: *Pesos de plata y algunas barrillas de oro de pequeña cantidad*. Más adelante se especifica que fueron quinientos noventa y siete y medio pesos de plata y tres barritas de oro con un peso total de cinco marcos y una ochava y media. Teniendo en cuenta que un peso (o real de a ocho) es una moneda de plata de 28'7 gramos y que un marco son unos 230 gramos, tenemos un resultado de 17 kilos de plata y 1'2 kilos de oro. Si esto fue lo de más valor que se pudo sacar, vemos que es poca cosa, sobre todo si había que repartir entre los cómplices.

La posterior investigación demostró que el oro venía ilegalmente, sin declarar, mientras que la plata provenía de los arcones personales del maestro, quien sí la había declarado. Aunque es cierto que de Indias venían muchos caudales ilegalmente sin registrar, no parece que éste sea el caso, trayendo oficialmente apenas 20.032 reales, es decir, 2.504 pesos, unos 70 kilos de plata. No parece que hubiera más fraude que el escaso oro.

El verdadero cargamento

Se conserva una declaración de lo que se llevaba a bordo, dada por el maestro de memoria con cifras aproximadas, ya que parece que los originales se perdieron. Entre

paréntesis figuran unas aclaraciones. Haciendo una cierta clasificación en función del uso, y metales valiosos a parte, la nao *Nuestra Señora del Socorro* traía:

-En las bodegas: 2.800 quintales (129 toneladas) de jengibre, 500 cueros, 46 cajas de azúcar más una pipa, 400 ó 500 cocos de Guinea para presentar (¿regalar?), 1 pipa y cuarto de pipa de tabaco en rollos y manojos, 8 cajones de naranjas rellenas para presentar, 4 ó 6 botijas de melado (especie de almíbar) para presentar, 4 ó 6 cajones decorados para rosarios, 1 cajón con conchas de carey, 1 arcón grande en que venía una cama de ébano o marfil, 2 ó 3 botijuelas de jengibre para presentar y 7 catalimillas (o algo similar).

-Armamento: 9 piezas de artillería (cañones) de hierro colado, 1 pedrero con dos cámaras (no dice si de bronce o hierro), 22 ó 26 mosquetes, lo mismo de picas y chuzos, 1 barril de pólvora y 6 botijas peruleras (peruanas) de pólvora.

-Material del buque: La jarcia del navío, sus velas y drizas de respeto, 4 anclas, 3 cables (para las anclas) y 1 farol.

Al inundarse el bajel, el maestre señala que se disolvió o pudrió el azúcar, la cama, el carey, los cocos, las naranjas y la pólvora. El tabaco fue robado durante el salvamento.

En los documentos se indica que el barco se perdió en el arrabal de Pontevedra. Es una zona fácil de localizar y no grande. Sin embargo, al no entrar en detalles, pues el barco era perfectamente visible varios días después del accidente, ignoramos el punto exacto de su pérdida. Ese lugar ha sufrido numerosos dragados y obras portuarias, así

como una sedimentación continua. La nao seguramente fuera desguazada, aunque quizás no por completo, pues la quilla que está bajo el lastre es de difícil acceso. Sin embargo, por lo anteriormente expuesto, no parece muy factible que se puedan localizar los escasos restos que quedasen. Se precisaría de una gran campaña de arqueología submarina, cuyos resultados serían muy dudosos.

¿Por qué se exageró el valor de lo transportado?

Es algo que sorprende tras ver el expediente. Resulta evidente que el oro y la plata era parte anecdótica de lo que venía de Puerto Rico (1,2 y 70 kilos, respectivamente) y, sin embargo, Nigel Pickford no duda en asegurar que traía un cargamento de metálico, del que sólo se recuperó una parte.

La respuesta la tenemos en el funcionamiento de las empresas cazatesoros. En muy raras ocasiones son los promotores quienes ponen su capital, pues habitualmente sólo aportan conocimientos, experiencia y demás cosas subjetivas. Lo normal es buscar unos inversores que pongan el dinero. Los cazatesoros manejan los fondos a su antojo, siendo lo más común que nunca aparezca nada, aunque siempre aseguran que han hallado indicios, que están muy cerca del tesoro... y que se precisa más dinero para una búsqueda que siempre parece a punto de finalizar con éxito.

Obviamente, una de las claves para atraer “inversores” es el valor de cargamento. Y es ahí donde los cazatesoros demuestran una imaginación inagotable. Sus barcos siempre llevan astronómicas cantidades de oro y plata, normalmente fuera de registro, cuyo peso puede incluso llegar a exceder la capacidad máxima del buque y, por supuesto, apenas se ha recuperado nada. Da igual que los documentos custodiados en los archivos españoles aseguren que iban vacíos o que se rescató todo, los cazatesoros contraatacan con un documento inédito y que nunca dejan ver donde se cuentan por

toneladas los metales transportados. De hecho, los cazatesoros han recibido no pocas condenas de juzgados ingleses y estadounidenses por, directamente, falsificar documentos en los que inflaban lo que iba en las bodegas.

Sirva este caso para demostrar que la información que facilitan los cazatesoros no es fiable, pues la amoldan a sus intereses. Es preciso acudir a los archivos o documentación de la época.

Bibliografía:

-Bonifacio, Claudio: *Galeones con tesoros: ¿dónde están hundidos?, ¿qué llevaban?*.

Muñoz Moya editores, 2007

-Pickord, Nigel: *Atlas de tesoros hundidos*. Editorial Diana, Méjico, 1997

-Patiño Gómez, Ramón: *Nafragios en las costas gallegas*. RP Edicións, Vigo, 2015

-Archivo General de Indias. Escribanía, 1021A, 8º Pleito. Pleitos del Consejo, 1619-1621