Kobie Serie Paleoantropología, nº 36: 223-244
Bizkaiko Foru Aldundia-Diputación Foral de Bizkaia
Bilbao - 2018
ISSN 0214-7971

LOS REALES DE A OCHO DE LAIDA Y EL PERIPLO DE LA PLATA

Pieces of Eight: silver's journey to Laida

Juan Carlos Zallo Uskola[1]
Mercedes Gómez Bravo[1]

Palabras clave: Drake. Flota. Galeón. Laida. Monedas. Naufragio. Plata. Potosí. Real de a Ocho. Real Ingenio.
Key words: Coins. Drake. Fleet. Galleon. Laida. Pieces of Eight. Potosí. Segovia Mint. Shipwreck. Silver.
Hitz gakoak: Drake. Flota. Galeoia. Laida. Ontzi-aztarnak. Potosí. Segoviako txanpon-errota. Txanponak. Zilarra. Zortziko-erreala.

RESUMEN

A lo largo de décadas, en la playa de Laida (Ibarrangelu) han ido apareciendo monedas de oro y plata, todas ellas hasta el momento exclusivamente en manos de particulares y coleccionistas, algunos de los cuales nos han mostrado las piezas de plata. Se trata de Reales de a ocho acuñados en 1597, fecha que coincide con el hundimiento del galeón "San Bartolomé" frente a la cercana localidad de Mundaka. A partir de ahí hemos investigado el origen de esta plata, desde su extracción en las minas de Sudamérica hasta su conversión en monedas y traslado al barco que finalmente naufragó.

SUMMARY

Over the decades, gold and silver coins have been appearing on the beach of Laida (Ibarrangelu). These coins are currently owned by several private individuals and collectors, from whom we have gained access to the pieces of silver. They are *Reales de a ocho* (pieces of eight) coined in 1597, the date of the wreck of the «San Bartolomé» galleon in front of the nearby town of Mundaka. The article presents the results of our research on the origin of this silver, from its extraction from South American mines to its conversion into the coins loaded onto the ship that finally sank.

LABURPENA

Hamarkadetan zehar, Laida-ko (Ibarrangelu) hondartzan urrezko eta zilarrezko txanponak agertu dira, haiek guztiak orain arte jabego pribatu eta bildumagileen esku, zeinetako batzuek zilar-piezak erakutsi dizkigute. Txanponak 1597an sortutako Zortziko-errealak dira, hain gertu dagoen Mundakako aurrean "San Bartolome" galeoia hondoratu zeneko urte berekoak. Ildo horretatik jarraituz txanponen jatorria ikertu dugu, hain urrun dauden Hego Ameriketako zilar meategietatik txanpon bihurtu arte eta handik hondoratu zen itsasontzira.

1 AGIRI Arkeologia Kultura Elkartea. 208 Postakutxa, 48300 Gernika-Lumo. waldo@bizkaia.eu y mgomezbravo@bizkaia.eu

1. INTRODUCCIÓN

En la comarca de Urdaibai existe desde hace décadas un rumor acerca del hallazgo de monedas antiguas de oro y plata en la playa de Laida (Ibarrangelu), que diferentes personas han ido recogiendo a lo largo de varios años, si bien hay que señalar la ausencia de datos concretos acerca de la cantidad de monedas aparecidas y su paradero actual. Cuando en el año 2007 comenzamos en esta zona el proyecto de investigación "Navegación y comercio marítimo en la ría de Urdaibai y desembocadura" nos hicimos eco de esas informaciones, y nuestras indagaciones nos llevaron hasta unos particulares que nos relataron cómo hacia los años 60 del pasado siglo un familiar suyo recogió, en diferentes momentos, algunas monedas de oro de la playa de Laida, que posteriormente vendieron a uno o varios coleccionistas, y de las cuales no conservaban ningún testimonio gráfico.

En cuanto a las piezas de plata, numerosos intentos por nuestra parte para dar con la identidad de alguno de los actuales propietarios de las mismas habían resultado nulos, lo que frecuentemente nos indujo a pensar que se trataba de un bulo, aunque naturalmente no descartábamos la desconfianza de los dueños de las monedas como la causa de que no se mostraran.

En noviembre de 2017, sin embargo, por fin tuvimos acceso a tres monedas de plata –dos de las cuales son idénticas, mientras que la tercera tiene una ligera diferencia–, que se encuentran en manos de dos particulares diferentes, quienes confirmaron que las mismas habían sido recogidas en la playa de Laida. Hemos de señalar que el propietario de dos de ellas nos permitió verlas, pero no fotografiarlas, mientras que el dueño de la tercera moneda únicamente nos facilitó sendas fotografías de las caras de la misma, lo que nos impide completar la ficha técnica de esta pieza numismática.

Las tres monedas son Reales de a ocho acuñados en 1597 bajo el reinado de Felipe II en la nueva ceca de Segovia. La coincidencia de la fecha de acuñación con el naufragio del galeón "San Bartolomé" (Casabán 2016) frente a las costas de Mundaka nos lleva a suponer que se trata de parte de los restos del caudal que transportaba el navío en el momento de su hundimiento.

Para completar el catálogo de informaciones que relacionan el arenal de Laida con la aparición de monedas, contamos con otra noticia[2] que da cuenta del hallazgo de un tesorillo en Laida en 1894. Al parecer, el marino que pasaba la embarcación de un lado a otro de la ría encontró un tubo de plomo *repleto de monedas antiguas de plata de Isabel la Católica, y otras aún más antiguas.*

En las siguientes páginas hablaremos de las monedas de Laida y los Reales de a ocho, para seguidamente emprender un viaje emocionante que nos llevará desde las minas de extracción de plata en las lejanas tierras americanas hasta la ceca de Segovia donde fueron acuñadas, acompañando en este periplo a todas las personas que de una u otra forma participaron en aquellas travesías que convirtieron el transporte de este metal en una aventura fascinante, aunque no exenta de peligros. Terminaremos en el Cantábrico, escenario del último viaje de las monedas, que la casualidad o simplemente la mala fortuna dispuso que quedaran esparcidas en este arenal vizcaíno llegando hasta nosotros como testigos de aquella odisea.

2 Noticia extraída del blog de César Estornes, de Historia y Deportes.

2. CONTEXTO FÍSICO

La playa de Laida (Ibarrangelu) es un extenso arenal situado en la desembocadura del río Oka, por cuyo canal arribaban al puerto de Gernika toda clase de embarcaciones, si bien fue perdiendo calado debido a los aportes sedimentarios que paulatinamente colmataron la ría. No obstante, el amplio tránsito que conoció ésta a lo largo de los siglos ha dejado huella en los fondos del canal, exponente de lo cual son los restos arqueológicos aparecidos, que no son sino una mínima parte del patrimonio marítimo que sin duda yace bajo el fango.

En 1998, durante las obras de encauzamiento del citado río Oka, en las cercanías de la villa de Gernika, la retroexcavadora dejó a la vista los restos de una embarcación de madera datada en la segunda mitad del siglo XV, conocida como el pecio de Urbieta (Rieth 2006), que posteriormente fue extraída y sometida a tratamiento de PEG, para finalmente exponerse en el Arkeologi Museoa (Bilbao).

Otro hallazgo relevante en el canal se produjo en 2011, cuando se localizaron los pecios Laida I y Laida II (Zallo y Gómez 2012), sobre los que se realizó un somero estudio que permitió conocer que el primero es una embarcación de madera que llevaba a bordo tres cañones de hierro y que conserva el ancla del mismo material; en el caso del pecio Laida II se trata de un barco también de madera, pero de mayores dimensiones y con cubierta, no pudiéndose precisar más debido a que el pecio estaba enterrado casi en su totalidad y la intervención no contempló la remoción de arena.



Figura 1. Vista del arenal de Laida.



Figura 2. Vista de los cañones del pecio Laida I.

Otro de los restos asociados a la desembocadura de la ría es el pecio o pecios de Txatxarramendi (Zallo y Gómez 2016), del que se vienen recogiendo desde 2012 gran cantidad de fragmentos de tracas y cuadernas, cuya morfología los asocia indudablemente con embarcaciones a tingladillo, que desde un principio vinculamos con la época medieval, como han venido a ratificar los análisis de C14 realizados recientemente, que dan una datación de 1219-1284 AD; de cronología similar es el fragmento de madera extraído durante los trabajos de regeneración de la playa de Laida (Matés 2016), que sin duda formaría parte de este pecio o pecios.

En el entorno de la ría también se encuentran los restos del pecio Porturas (Gómez y Zallo 2018), localizado en 2017 y aún pendiente de un estudio de evaluación que nos permita conocer la estructura del barco y determinar su cronología.

Además de los citados, en la playa de Laida también se han realizado hallazgos aislados, algunos de época romana, si bien estos parecen estar relacionados con las arenas vertidas en esta playa tras uno de los dragados efectuados en la ría para aumentar su calado[3].

Existen además numerosas fuentes escritas que hacen referencia a naufragios sucedidos en esta playa y cercanías, como la carabela de Nicolau de Artieta hundida en Portuondo en torno a 1463 (Hidalgo et al. 1991), el navío hugonote procedente del puerto de La Rochelle que se estrelló en Lamiarán tras saquear el convento de la isla de Izaro en septiembre de 1596[4], o el ya mencionado galeón "San Bartolomé" frente a las costas de Mundaka en 1597, que se suman a otros muchos desastres acaecidos en estas aguas.

También conocemos algunas referencias en torno a construcciones temporales erigidas en esta playa: un astillero en el siglo XV, una instalación para la fábrica de galeones a principios del siglo XVIII y una venta en 1734[5] para el despacho de los pasajes para los pequeños barcos que de allí salían, por citar solo algunas de ellas.

3 A partir del dragado de 1995-96, y en los siguientes de 1998-99 y 2003, el producto se vertió en Laida, al principio al norte y posteriormente en el área supramareal de la zona sur de esta playa.

4 En relación con este hecho, la leyenda dice que dicho ataque estuvo protagonizado por el temido pirata Drake, lo que se reconoce como falso dado que éste había muerto en Panamá en enero de ese mismo año.

5 Esta fecha podría retrasarse hasta 1597, ya que algunos de los documentos relativos al hundimiento del galeón "San Bartolomé" hacen mención del *arenal de Laida y Pasaje*.



Figura 3. Pecio de Txatxarramendi. Fragmento de cuaderna a tingladillo.

3. DESCRIPCIÓN DE LA MONEDA

Como ya se ha citado líneas arriba, hemos tenido acceso a tres monedas, una de ellas únicamente mediante fotografías, y las otras dos por observación directa. Se da la circunstancia de que la fotografiada y una de las observadas son exactamente iguales, mientras que la tercera difiere de las anteriores en el adorno que acota las palabras de la leyenda. Asimismo, en el pasado dos de las monedas fueron sometidas a una limpieza, mientras que la tercera aún conserva la pátina original.

La descripción que figura a continuación corresponde a la moneda que aparece en la fotografía que acompaña al texto.



Figura 4. Real de a ocho localizado en Laida.

ANVERSO:

Leyenda: PHILIPPVS . D(ei) . G(ratia) . OMNIVM; en el centro, escudo semirredondo coronado con las armas de los reinos de Castilla, León, Aragón, Granada, Sicilia, Austria, Borgoña antiguo, Borgoña moderno, Brabante, Portugal, Flandes y Tirol; a la izquierda del tipo, marca de ceca (acueducto volcado de 5 arcos y dos pisos); a la derecha valor (VIII, volcado). Sin marca de ensayador. Motivos vegetales flanqueando ceca y valor, y acotando las palabras de la leyenda.

REVERSO:

Leyenda: HISPAN . REGNORVM . REX . 1597; en el centro, dentro de orla de ocho lóbulos, escudo cuarteado de Castilla y León, con castillos de 5 ventanas. Fecha centrada en la parte superior. Motivos vegetales acotando las palabras de la leyenda.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS[6]:

· Materia: plata (930 milésimas de pureza)
· Peso: 27,468 gr
· Módulo: 40-41 mm
· Grueso: 3 mm aproximadamente
· Giro de cuños: 12 h
· Año de acuñación: 1597

6 Dado que no hemos tenido acceso físico a la moneda, las características técnicas aquí citadas son las correspondientes a los Reales de a ocho del Ingenio de Segovia.

Esta moneda pertenece a la segunda serie de plata del Real Ingenio de Segovia (1597-1598). En 1597 en el Ingenio se incluye, como en las demás cecas del reino, "OMNIVM REGNORVM" en la leyenda, suprimiendo entonces "ET INDIARVM" en el caso del Ingenio. De esta segunda serie solo conocemos valores de a cuatro y a ocho reales, ambos sin sigla de ensayador.

4. LOS REALES DE A OCHO

El Real de a ocho era una macromoneda de 40 mm de diámetro, 3 mm de grosor, y entre 27 y 27,5 gr de peso, cuyo origen –en cuanto a tamaño y peso– se remonta a finales del siglo XV en las zonas de Tirol y Sajonia, cuando se descubrieron las ricas minas de plata de Schwaz y Schneeberg. Posteriormente, esa plata empezó a fluir hacia el norte de Italia (Venecia, Milán, etc.), debido al superávit comercial de esta zona frente a la productora, y así, en 1472, el Dux de Venecia acuñó una gran moneda de plata de 6,5 gr de peso, llamada Lira Tron, que era 6 o 7 veces más gruesa que la moneda medieval europea (Cipolla 1996: 60)[7]. En 1474, el duque de Milán Galeazzo Maria Sforza creó otra moneda aún de mayor tamaño –9,8 gr– y de gran pureza (Cipolla 1996: 61); pero dos años más tarde, el archiduque Segismundo hizo dos macromonedas de plata: el Guldiner, de 31,93 gr y fino de 29,92 granos, equivalente en valor al Rheinischer Gulden, y otra de la mitad de ese valor, denominada Halbguldiner, de 15,96 gr y fino de 14,96 granos. En esa misma época, los condes de Schlick, propietarios de las minas de Sankt Joachimstal en Bohemia, acuñaron otra macromoneda de 27 gr, ley de 900 milésimas y fino de 24 granos. En 1528 el rey Fernando de Austria disminuyó el peso de la moneda a 26,39 gr, y de llamarse Joaquimstaler, pasó a ser sencillamente Thaler; esta moneda perduró en el tiempo más que el Real de a ocho, ya que estuvo en circulación hasta después de la guerra franco-prusiana de 1870, cuando Guillermo I la sustituyó por el Marco.

En cuanto al origen de la denominación, valor y equivalencias del Real de a ocho, éste hay que buscarlo en Castilla, cuando el rey Pedro I (1350-1369) dio nacimiento al real, que era una finísima moneda de plata, de 3,35 gr, que fue la base del sistema monetario español hasta mediados del siglo XIX.

Sin embargo, el sistema monetario fue caótico hasta la primera reforma monetaria hecha por los Reyes Católicos en 1475, y sobre todo hasta la pragmática de Medina del Campo de 1497. En estas pragmáticas se promulgaron la ley, peso, talla, valor y equivalencias entre todas las monedas, y en lo que concierne a nuestra historia, se produjeron dos hechos de gran importancia:

1. El reforzamiento del sistema bimetalista en oro y plata, con el ducado de oro –también llamado excelente de la Granada– y el real de plata como representantes de ambos sistemas.

2. Se establecieron los valores del marco de plata, tanto en pasta –65 reales por marco– como amonedado –67 reales por marco–, y se fijó su ley en 11 dineros y 4 granos[8]; el peso del real sería de 3,43 gr, con un valor de 34 maravedís. También se dispuso que los valores fabricados en plata serían reales, medios reales, cuartos de real y octavos de real, aunque todavía no aparecían sus múltiplos.

Posteriormente, en 1535, Carlos I sustituyó el Ducado por el Escudo, ya que al ser el primero de alta calidad, era acumulado, fundido, rebajado y amonedado de nuevo por Francia e Italia. Sin embargo, no fue hasta 1537 cuando en las Cortes de Valladolid se cambió oficialmente como nueva moneda en el nuevo sistema monetario áureo, ordenando en 1543 la destrucción de los troqueles de los ducados de los Reyes Católicos que todavía se encontraban en la vieja ceca de Segovia.

En cuanto a la amonedación en plata, en 1535 Carlos I dictó una Orden por la que se constituiría la Casa de la Moneda de México, ya que la falta de moneda en todo el continente americano no favorecía el comercio en aquellas tierras. En esta Orden se autorizaba la amonedación en plata del Real y sus fracciones de medio y cuarto, así como sus múltiplos de 2 y 3 reales. Poco más tarde, en 1537, apareció el Real de a ocho, pues mediante Real Cédula se autorizaba al Virrey de Nueva España, Antonio de Mendoza, a suspender la acuñación de la moneda de 3 reales debido a la confusión que generaba con el de 2 reales, y acuñar el medio real y los múltiplos de 1, 2, 4 y 8 reales. Asistimos así en México al nacimiento del Real de a ocho en el año 1537, si bien podemos decir que se trató de una aparición solamente teórica, ya que días después se abandonó la producción por ser *demasiado laboriosa y no tener aceptación* (Cipolla 1996: 70-71). Años más tarde, sin embargo, las Cortes de Valladolid de 1558 se quejaban de que las cecas abandonaban la acuñación de moneda de medio real para dedicarse a la elaboración de reales de a cuatro y de a ocho, de los que se obtenía mayor ganancia con menos trabajo.

Felipe II mantuvo la circulación monetaria de su antecesor hasta la pragmática de 23 de noviembre de 1566, llamada de la "Nueva Estampa", por la que cambiaba el aspecto de las monedas, sustituyendo el retrato del rey por la representación de los Estados en el escudo de la monarquía, pasando así a ser moneda de escudo y cruz; también aparecía la marca de valor con números latinos y marca de ceca correspondiente. Esta pragmática apostaba por el Real de a ocho –con un valor de 272 maravedís– fijando sus divisores en cuatro, dos, uno y medio real.

Este mismo monarca introdujo en 1582 otra innovación de gran importancia para la moneda que nos ocupa: la implantación en Segovia de una ceca propia de la monarquía, la Casa del Ingenio de la Moneda o "del Molino", que contaría con una tecnología novedosa, ya que en el resto de cecas, tanto en Segovia –llamada "la vieja" a partir de este momento–, como en Sevilla, Burgos, Toledo, Granada y Lisboa, se seguía acuñando a martillo. En esta nueva ceca segoviana también se introdujo la costumbre germánica de imprimir en la moneda el año de producción, práctica que posteriormente se hizo extensiva al resto de cecas castellanas.

Este Real de a ocho, también llamado peso fuerte, peso duro, duro… inundó los mercados europeos gracias a su gran valor y abundancia, siendo la única mercancía autorizada y aceptada en China y resto de Asia como contravalor a las valiosísimas especies y productos de lujo asiáticos (té, seda, marfil). Durante tres siglos, y junto al Thaler, representó por su valor intrínseco la unidad de comercio mundial, convirtiéndose en el precedente de la libra esterlina de oro inglesa y el dólar de plata estadounidense.

7 Según este autor *durante toda la edad Media las monedas europeas fueron acuñadas en su totalidad sobre pequeños discos de oro, plata o vellón (aleación baja de plata) tan delgados que la moneda podía doblarse fácilmente, sin esfuerzo alguno, con los dedos de una mano.*

8 La plata pura son 12 dineros, y cada dinero 24 granos; por tanto, sería una pureza de 930 milésimas.

Por tanto, tenemos ya en escena los dos grandes representantes-tipo del sistema bimetálico del que son exponentes las monedas aparecidas en Laida, si bien en este estudio nos centraremos en aquel del que tenemos constancia física: el Real de a ocho, acuñado en Segovia en 1597 con la plata traída meses antes por la Flota de Tierra Firme capitaneada por Francisco de Eraso, a quien acompañaremos en las siguientes páginas para conocer el largo camino recorrido por la plata hasta convertirse en las monedas protagonistas de este estudio.

5. LA PLATA

Hemos señalado anteriormente que las monedas halladas en Laida eran de plata de origen americano, ya que toda la acuñación hecha en este metal, tanto de monedas de 4 como de 8 reales realizada en el Ingenio en 1597, procedía de ese continente. Recordemos que por esas fechas los grandes yacimientos de plata europeos descubiertos en el último tercio del siglo XV en Tirol, Bohemia, Sajonia… estaban próximos a agotarse; paralelamente, grandes cantidades de oro, y sobre todo de plata, empezaron a fluir desde las colonias americanas, tanto por vías legales como ilegales.

Ya desde el primer viaje del descubrimiento de América se adivina claramente su anhelo de encontrar tierras ricas en oro, objetivo y motivación de todos los conquistadores y predicadores que les siguieron. Como atestiguan los diarios de Colón, el propósito fundamental del viaje era la búsqueda de la isla de Cipango –actual Japón– por sus inagotables riquezas, sobre todo de oro; en las memorias de los viajes de Marco Polo que Colón llevaba a bordo se dice de Cipango que es *la isla de los tejados de oro,* y que posee este metal en enorme abundancia y las minas no se agotan jamás. En este sentido son numerosas las referencias que indican que el oro era la principal finalidad de todos los aventureros y exploradores, que no escatimaron esfuerzos ni violencia contra los indígenas en la búsqueda de tal fin; el propio Colón en su diario cuenta *yo estaba atento y trabajaba de saber si había oro y vide que alguno de ellos*…; Bernal Díaz del Castillo, soldado de Hernán Cortés, decía que habían llegado a América *por servir a Dios y a su Majestad y también por hacer riqueza*.

En un primer momento, estos descubridores y conquistadores se dedicaron a investigar el origen de los adornos y objetos de arte de oro y perlas de las tribus que se encontraban a su paso mediante todo tipo de ardides y engaños, llegando a torturarlos para la consecución de sus fines. La culminación de este tipo de "minería" de saqueo de las riquezas de los indígenas fue, entre otros, el robo del tesoro de Moctezuma en 1519 durante la conquista del Imperio Azteca por parte de Hernán Cortés[9], cuyo inventario les costó tres días, y el de Atahualpa en 1534, posteriormente fundido por Pizarro y sus hombres.

5.1. Potosí

Desde mediados del siglo XVI comenzaría el ciclo de la plata, a raíz del "descubrimiento" de las minas argentíferas de Potosí, Zacatecas y Guanajuato entre 1545 y 1548. En este estudio nos centraremos solamente en la primera[10], obviando Zacatecas y Guanajuato –ambas en México, antigua Nueva España–, cuya plata, producida también en cantidades ingentes, era transportada a Sevilla vía Veracruz por la Flota de Nueva España, y no por la de Tierra Firme –en la que se centra este artículo–, que recogía los excedentes y remesas tanto de Tierra Firme como del Virreinato del Perú.

Al redescubrimiento de Potosí le siguió la fundación, a los pies del Cerro Rico y a una altitud de 4.067 m, de la ciudad imperial, que en cuestión de 50 años llegó a superar los 145.000 habitantes, convirtiéndose en la ciudad más poblada de ese continente[11]. Rápidamente por todo el cerro se fueron abriendo minas, de las que se extraía una plata de gran pureza, que se enriquecía mediante el tradicional sistema de fusión por combustión mediante guairas, hornillos que aprovechaban la fuerza del viento para avivar las brasas. A medida que la pureza del mineral fue disminuyendo, la cantidad de combustible necesario –madera– aumentó hasta el punto de hacerse insostenible. Sin embargo, la introducción del nuevo sistema de amalgamación por azogue –mercurio– y sal, ya utilizado en Zacatecas y Guanajuato, permitió incrementar sobremanera la producción, convirtiendo las minas de Potosí en las mayores productoras de plata de la historia.

El trabajo en las minas se realizaba a mano, con picos, y debido a la dureza y peligrosidad del mismo requería de una gran cantidad de mano de obra, por lo que los conquistadores recurrieron a la figura de la mita: un sistema introducido en la época incaica, consistente en el reparto de trabajo comunitario para la realización de obras de interés para el estado, como puentes, caminos… Pero el virrey Francisco de Toledo reinstauró esta figura para el beneficio de encomenderos, mineros y la monarquía, suponiendo en definitiva la muerte de gran número de indígenas por las extremas condiciones de trabajo. La producción de plata creció rápidamente con el nuevo método de amalgamación por mercurio y la introducción de grandes cantidades de mano de obra mitaya.

El mineral de plata se trituraba en molinos, bien de sangre o hidráulicos, y una vez mezclado con mercurio, sal y agua, se obtenía el metal puro tras un proceso que duraba entre dos semanas y dos meses. Posteriormente la plata se fundía y se convertía en piñas o en barras de plata, que se marcaban con su "ley", identificando así tanto su riqueza como que ya había sido fiscalizada pagando el 1,5% del derecho de ensaye o "cobos" y el quinto real para el monarca, que se atribuía la propiedad del subsuelo en todas sus tierras. Finalmente parte de esa plata era convertida en moneda en la recién creada Casa de la Moneda de Potosí (1572), que tenía una gran actividad, ya que con el desarrollo económico se había incrementado la necesidad de moneda para realizar las transacciones comerciales, lo que, por otra parte, contribuyó a engrosar los ingresos de la monarquía con el "impuesto de señoreaje" aplicado a la acuñación de moneda.

9 Paradojas de la vida: la flota de tres carabelas encargada de su transporte a Sevilla fue atacada por el pirata Florín, apoderándose de dos de ellas.

10 Aunque eran muchas las minas de plata existentes en el virreinato de Perú, la Audiencia de Panamá y la provincia de Nueva Granada, utilizaremos el caso de Potosí por ser el más paradigmático.

11 Para hacernos una idea de la grandeza de la ciudad, sirva citar que en ese momento la ciudad de Londres tenía una población cercana a los 200.000 habitantes, siendo de las más pobladas de Europa tras París (300.000) y Nápoles (281.000).

Aquel remoto año de 1595, la producción total declarada de plata alcanzó los 7.365.657 pesos, convirtiéndose así en la cuarta mayor producción anual de la historia de Potosí, a pocos pesos de la primera.

5.2. Cajas Reales

Desde el mismo momento del descubrimiento y posterior conquista de las colonias, se hizo necesaria la creación de una gran estructura administrativa, y dentro de ésta una figura fundamental fue la de las Cajas Reales, que se encargaron de la gestión-administración de los intereses fiscales de la corona. Aparte de los impuestos ya citados como el quinto real, cobos, señoreaje y rescate de plata, que en una zona minera como ésta eran los más cuantiosos, existía otra gran cantidad de tributos, como los aplicados a los productos que el rey consideraba monopolios, caso del azogue, producto imprescindible para el refinamiento de la plata, que le proporcionaba pingües beneficios; o el de la sal, pólvora, tabaco, bebidas alcohólicas, actividades de ocio –juegos de gallos, toros–, etc. Fundamentales eran también los impuestos sobre la actividad comercial, como alcabalas o almojarifazgos.

Si los ingresos eran abundantes, los gastos no lo eran menos: de las arcas públicas salía el pago de funcionarios, construcción y mantenimiento de edificios, vías públicas, presas, mantenimiento de guarniciones y armadas, por citar solo algunos. Una vez hechos los balances de entradas y salidas de capital, las cajas principales, como la del Potosí, cubrían las pérdidas de otras cajas menores o deficitarias y los excedentes se enviaban a las tesorerías centrales de Lima –en nuestro caso– o México, y desde allí a Castilla. El transporte de estos tesoros no era una empresa fácil, pues a las dificultades impuestas por las grandes distancias y desniveles que había que salvar, se sumaban los temidos ataques de piratas para hacerse con esas riquezas.

5.3. Puerto de Arica

El primer destino de la plata procedente de Cerro Rico y su comarca era Arica, un puerto de escasa importancia hasta el descubrimiento de las ricas minas de Potosí, pero que ya en época pre-colonial servía de núcleo vertebrador entre la economía de la costa y la del altiplano. A raíz del desarrollo de Potosí se convirtió en el puerto receptor del azogue, primeramente de Almadén, y más tarde de Huancavelica, para transportarlo hasta las prósperas minas de plata de la Audiencia de Charcas.

Tanto para el transporte del azogue como de todos los productos necesarios para el abastecimiento de la población más grande del continente, se utilizaba una antigua red de caminos pre-coloniales que recorrían la cordillera longitudinalmente de norte a sur, y transversalmente desde el este hasta la costa. En un principio los viajes se hacían en caravanas de llamas, posteriormente sustituidas por las recuas de mulas introducidas por los colonizadores, que siempre eran escasas en relación a las necesidades de transporte. El recorrido, de unos 500 km de longitud y 4.000 m de desnivel, podía durar unos 30 días; para superar estas duras condiciones tanto de altitud como de desnivel, a lo largo del camino de tierra se disponían los "tambos", una especie de postas para el almacenamiento, descanso y refrigerio de arrieros, viajeros y animales.

El continuo paso tanto de personas atraídas por las riquezas como de mercancías favoreció la creación de pueblos e infraestructuras, que a su vez sirvieron para dinamizar la economía de la zona. Al tráfico de metales propio de la Hacienda Real había que sumar las riquezas en barras de metal y en moneda que transportaban comerciantes y mineros hacia Arica, bien para destinarlos al comercio, bien con el propósito de llevarlos a sus propias haciendas o lugares de origen, o enviarlas como remesas a la metrópoli.

5.4. Armada del Sur o del Perú

A raíz de la ofensiva de Drake a las costas del Pacífico en 1579, y posteriores ataques ingleses y holandeses, la Corona española creó la Armada del Mar del Sur, cuyo objetivo era controlar y proteger las rutas marítimas por las que transitaban ingentes cantidades de oro y plata destinadas al imperio español. Esta flota, con base en El Callao, puerto de Lima, partía hacia el sur con una primera parada en Chincha, donde se embarcaba el azogue traído vía terrestre desde las ricas minas de mercurio de Huancavelica, para seguidamente llevarlo por mar hasta Arica con el fin de abastecer de este mineral a las minas de la Audiencia de Charcas. A su vez, en este puerto de Arica se cargaba la plata con destino a El Callao, donde se entregaba a la Caja Real de Lima, que recogía todas las aportaciones de oro y plata de las cajas principales del virreinato, a excepción de las de Nueva Granada y Audiencia de Panamá, que se entregaban directamente en las cajas de los puertos autorizados –Nombre de Dios, Cartagena, Panamá–. Finalmente, esos excedentes, junto con productos indianos destinados a la exportación, eran trasladados por esta misma armada desde El Callao hasta Panamá.

En 1589 esta armada estaba compuesta por 4 galeones y un par de galeras que se encontraban en muy malas condiciones, a decir del propio virrey García Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete[12], quien se encargó de poner en orden la armada, eliminando las dos galeras por su excesivo coste y aprestando navíos para tal fin; el objetivo era que la armada estuviera compuesta por 6 galeones y 2 o 3 fragatas.

Ese año de 1596, el virrey de Perú había conseguido del rey que le relevaran debido a su deficiente estado de salud; su intención, por tanto, era acompañar a la armada de ese año en su viaje a ciudad de Panamá para posteriormente regresar a Castilla junto a su esposa, hacienda y criados. La llegada de la Armada del Sur a Panamá debía sincronizarse con la de Tierra Firme a Nombre de Dios, lo que raras veces se conseguía, pues siempre se producían demoras a uno u otro lado del istmo. En esta ocasión fue la Armada del Sur la que se retrasó, pues aunque su llegada estaba prevista para marzo, en el mes de abril aún se encontraba en el puerto de Paita[13] –a 1.400 km de su destino– recogiendo el oro de Zaruma y otras riquezas recaudadas por la Audiencia de Quito; además, el Marqués de Cañete estaba entrevistándose con Luis de Velasco, su sucesor en el virreinato. Finalmente, a principios de mayo de 1596 llegó a Puerto Perico (Panamá) la flota con todos los tesoros de la Hacienda Real y de particulares del virreinato del Perú[14].

12 El Marqués de Cañete, nombrado virrey de Perú en 1588, se trasladó a esas tierras en 1589 acompañado de su familia, séquito y hacienda (posesiones), ejerciendo su cargo hasta 1596, fecha en que abandonó el continente.

13 AGI, PANAMA, 44, N.32

14 AGI, PATRONATO, 255, N.2, G.3, R.1

6. SISTEMA DE FLOTAS

Para el transporte de todas esas riquezas como el oro, la plata que nos ocupa, y otra serie de productos como tintes naturales (añil, cochinilla), palo de Brasil, azúcar, cacao, cueros… propios del continente americano y, desde mediados del siglo XVI, productos asiáticos como sedas, etc., se dispuso un sistema de flotas que sería conocido como la "Carrera de Indias", y que perduró sin apenas cambios hasta el fin de las colonias. Asimismo, y con el fin de controlar el monopolio del comercio, se establecieron una serie de puertos autorizados, tanto en la Península como en América, a través de los cuales se canalizaba toda la actividad comercial.

Recordemos que, en un principio, tanto el transporte de mercancías desde la metrópoli –en este caso productos manufacturados, herramientas, ropa– como la importación de los tan apetecidos productos del continente americano se hacía en embarcaciones en solitario, llamadas "navíos sueltos" que, a raíz de algunos ataques piratas como el del tesoro de Moctezuma –que tanto impacto causó–, se empezaron a agrupar en convoyes. Más tarde, estos convoyes se reforzaron con la protección de unidades o navíos de guerra financiados con el beneficio de la "avería", impuesto sobre los productos transportados tanto a la ida como a la vuelta.

A partir de las Ordenanzas de 16 de julio de 1561, todo el comercio y transporte con las colonias se estructuró a través de dos flotas anuales que saldrían en enero y en abril. Cada una de esas flotas se componía a su vez de otras dos flotas que se separarían en las Antillas: una se dirigía a Tierra Firme bajo el mando del capitán general, mientras que la otra navegaría rumbo a Nueva España de la mano del almirante. Posteriormente, la pragmática dictada el 18 de octubre de 1564 estableció un nuevo sistema de flotas, por el que la de Nueva España saldría en abril y la de Tierra Firme en agosto. Ambas flotas partían de Sevilla y sus puertos exteriores –Cádiz y Sanlúcar de Barrameda–, y desde 1680 solo de Cádiz. A pesar de tener grandes inconvenientes, este sistema fue lo suficientemente seguro como para perdurar en el tiempo.

Las dos flotas hacían un recorrido similar; partiendo de Sevilla, navegaban aguas abajo hasta Sanlúcar durante siete días, que era aproximadamente el mismo tiempo que tardaban entre Sanlúcar y las Islas Canarias, donde cargaban agua y combustible, al tiempo que realizaban las últimas reparaciones. Desde allí se dirigían hacia el sur, y a la altura de Cabo Verde viraban al oeste, entrando hacia las Indias por el norte de las Antillas. La Flota de Nueva España tardaba alrededor de 25-30 días en llegar a la isla Deseada, donde nuevamente recogían agua y leña, para a continuación encaminarse hacia el Golfo de México en una travesía de un mes, tras la que alcanzaban Veracruz, destino final y único puerto autorizado para tal fin en Nueva España. La Flota de Tierra Firme se dirigía un poco más al sur de Cabo Verde, haciendo su entrada en las Indias junto a la isla de Trinidad, para finalmente enfilar hacia el puerto de Cartagena de Indias.

La vuelta de ambas flotas se hacía desde el puerto de La Habana, a donde se dirigía desde Cartagena de Indias la de Tierra Firme, en una navegación de dos a tres semanas, mientras que la de Nueva España tardaba un mes en llegar desde Veracruz. Una vez en La Habana, las dos flotas se aprovisionaban y carenaban sus naves antes de emprender el viaje de vuelta a la península, evitando las fechas más favorables a los huracanes, dado que había que atravesar el canal de las Bahamas; su ruta también incluía los puntos calientes de las islas Azores y Cabo San Vicente, donde habitualmente esperaba la Armada de La Guarda, para llegar a Sevilla en aproximadamente un mes.

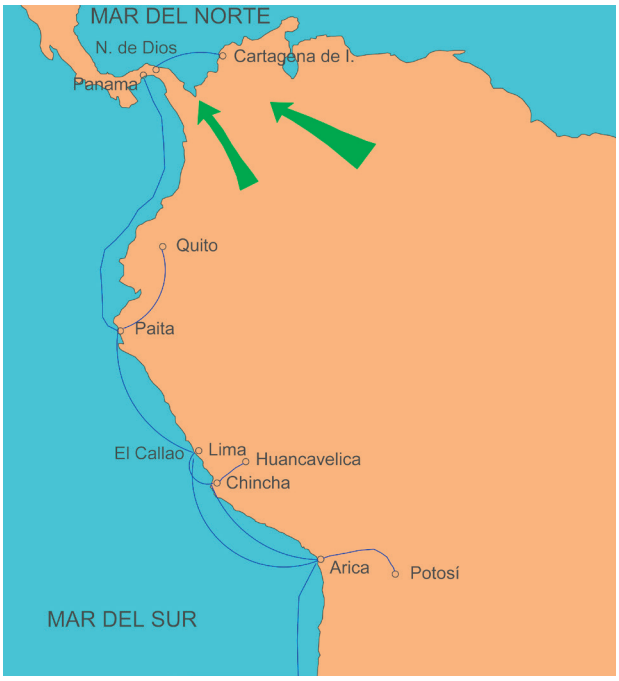


Figura 5. Trayectoria seguida por la Armada del Sur.

7. EL VIAJE

7.1. Preparación

Para que la plata producida en las minas de los cerros del Potosí llegara a Sevilla, el primer paso era la preparación de la flota que había de ir a la provincia de Tierra Firme en busca del preciado metal. Esta organización requería de grandes esfuerzos financieros y logísticos tanto de la Corona[15], como de los funcionarios de la Casa de Contratación, así como de comerciantes y fiadores que intervenían en todo el complejo sistema comercial y de abastecimiento. No olvidemos que para rentabilizar un transporte hay que obtener beneficios tanto en el viaje de ida como de vuelta; eso suponía llenar las bodegas de las naves de bastimentos para aguantar el viaje completo –salvo agua y leña, que se reponían en puertos intermedios–, así como de mercaderías que fueran apetecibles al otro lado del océano.

Las Ordenanzas indicaban que para que la Flota de Tierra Firme estuviera dispuesta en agosto, su teórica fecha de salida, se debían proponer los candidatos en el mes de abril, para que tanto el capitán general como el almirante tuvieran tiempo de organizar y preparar las naves, dotaciones y bastimentos, aunque generalmente

15 El coste de aprovisionamiento de ida y vuelta de cada nave suponía el doble de lo que costaba su construcción.

todo se retrasaba y pocas veces se cumplían las Ordenanzas en cuanto a fechas. La Flota de Tierra Firme de 1595 no fue una excepción, pues se empezó a organizar en julio, pero la elección de los mandos –capitán general y almirante– no se produjo hasta el 18 de agosto. Como capitán general de la flota y navíos de armada se nombró a Juan Escalante de Mendoza[16], nacido en 1529, que contaba con amplios conocimientos náuticos y gran experiencia capitaneando su propia nave desde los 18 años, además de ser el autor del libro "Itinerario de navegación de los mares y tierra occidentales". El almirante elegido fue Francisco de Eraso[17] que, como lo describen en la propuesta para almirante dos años antes, *era hijo de Cristóbal de Eraso, navegado mucho, en la carrera de Indias, y sirvió de almirante de su padre cuando tuvo a cargo la Armada de la Guarda de ellos y se halló en las Terceras y jornada de Portugal y llevando gente para ella ha servido en dichas ocasiones como buen soldado práctico*[18].

Una vez hechos los nombramientos, capitán general, almirante y funcionarios de la Casa de Contratación se encargaban de elegir nao capitana y almiranta de entre las más grandes y robustas embarcaciones que se encontraran en Andalucía por el método de alquiler –más bien una requisa–, con unas condiciones que en general no interesaban a sus dueños, los cuales obtenían mayores ganancias navegando como simples mercantes en los convoyes. En este sentido existe numerosa correspondencia por la que solicitaban no ser elegidos, bien por haber servido otros años como almiranta o capitana, bien por encontrarse cargadas para ir de mercantes, y exponían las fatales consecuencias que les acarrearía tal elección[19].

Aquel año de 1595 se eligió como capitana una impresionante nao de 900 toneladas[20] llamada "Santiago el Mayor", cuyo dueño, administrador y capitán era Diego López Doria, y como almiranta la no menos imponente "Santa María del Juncal"[21], nao de 880 toneladas perteneciente a Sancho Zamora. El resto de naves se iba incorporando a la flota mediante un complejo sistema establecido para salvaguardar la seguridad de las gentes de mar, pasajeros y mercadurías, por el cual se solicitaban datos como lugar de construcción, años de antigüedad, capacidad y otras referencias de esas embarcaciones, que posteriormente eran cotejados mediante tres "visitas" de unos funcionarios de la Casa de Contratación conocidos como visitadores.

En la primera de esas "visitas" se comprobaba la veracidad de las características declaradas midiendo la embarcación en vacío y comprobando el estado general de jarcias, casco y bastimentos, tras lo que se recomendaba la subsanación de defectos, si los había. Correspondía ahora el nombramiento del maestre o patrón de cada embarcación, que además de responsable de la misma, lo era del abastecimiento, pertrechos, comida y bebida, y mercancías, es decir, tanto del continente como del contenido. Tan grandes eran sus obligaciones, que en el nombramiento se determinaban como fianza grandes cantidades que tenían que ser avaladas por gentes de reconocida solvencia. Como maestre de la capitana se nombró a Leonardo Doria, hermano del dueño y administrador de la nave, actuando como fiador, entre otros, su hermano; en el caso de la almiranta fue nombrado maestre Francisco Sánchez, firmando y acordando su fianza y fiadores el 30 de octubre de 1595.

La segunda "visita" tenía como objetivo comprobar la subsanación de averías y desperfectos, y entonces se señalaba la cantidad de gente de mar que debía embarcar y los pertrechos que había de llevar de repuesto, además de los acostumbrados, y se determinaba el número de armas, tanto de fuego como blancas. A modo de ejemplo, en la "Nuestra Señora de la Asunción"[22], una nao gallega de 400 toneladas, perteneciente al dueño y a la vez maestre Don Baltasar Rodríguez, el visitador Gabriel Maldonado le señala que como gente de mar tienen que embarcar un capitán maestre y piloto de los examinados, 40 marineros, 6 artilleros, 18 grumetes y 6 pajes; además manda tomar 20 quintales de jarcia, 20 lonas de respeto, 4 anclas y 1 anclote, 5 cables nuevos, 2 bombas con sus aparejos, el batel con sus remos y un timón de respeto. En cuanto a las armas, indica que han de embarcar 2 piezas de 30 quintales de bronce y otras 2 de 18 quintales del mismo material, más 8 piezas de hierro, y todas ellas con su número correspondiente de balas, cantidad de pólvora, plomo, 40 mosquetes y 20 arcabuces con sus cargas, y hasta un arpeo con su cadena en el bauprés. Una vez realizada la visita, Gabriel Maldonado da su visto bueno mediante un documento firmado que dice que *puede esta nao hacer este presente viaje a Tierra Firme donde va*. Ya tenía licencia para cargar la nave con los alimentos básicos –queso, tocino, vino, aceite, etc.– y los productos demandados en las colonias, fundamentalmente artículos manufacturados y productos agrícolas como el vino, que multiplicaban sus precios al otro lado del Atlántico. En la nao "Madalena"[23] de Luis Hortiz, por ejemplo, se embarcaron holandas, paños, sedas, holandillas, ruanes, y otros artículos dedicados a la vestimenta ya confeccionados, como zapatos, polainas, chapines, vestidos de seda y medias; también cargaron productos manufacturados de hierro –herrajes, palanquetas, cerraduras–, algunas especias –nuez moscada, canela, azafrán–, y otras mercancías como escribanías, papel, libros, breviarios y misales. Como curiosidad mencionaremos que en esta misma nao, en el registro del mercader y pasajero Joan Andrés de Requejo, figuraba como "mercancía" *un esclavo negro consignado a la ciudad de Nombre de Dios a cuenta de la licencia de 2.094 esclavos negros que su Majestad hízome para pasar a las Indias*. Otra carga curiosa es la de un órgano que se embarca en la nao almiranta "Santa María del Juncal", sin pagar fletes por mandato del rey y con destino al Convento de Santo Domingo de Santa Fe, en el Nuevo Reino de Granada.

Las naves se terminaban de cargar en Sanlúcar o en la bahía de Cádiz, debido a las grandes dificultades que tenían que sortear en la navegación del Guadalquivir desde Sevilla hasta su desembocadura. Una vez cargadas con sus bastimentos, pertrechos y mercaderías, los barcos recibían el tercer y último registro de los visitadores, cuyo fin era verificar el cumplimiento de las indicaciones hechas en la "visita" anterior, además de comprobar que la cantidad de alimentos era suficiente, que la carga estaba correctamente

16 AGI, INDIFERENTE, 1952, L.4, F.13V-14V

17 AGI, INDIFERENTE, 1952, L.4, F.12V-13V

18 AGI, PANAMA, 1, N.71

19 AGI, INDIFERENTE, 1952, L.4

20 AGI, CONTRATACION, 1116, N.8

21 AGI, CONTRATACION, 1116, N.12

22 AGI, CONTRATACION, 115, N.5

23 AGI, CONTRATACION, 115, N.4

distribuida y que no se llevaban productos prohibidos que no hubieran pagado los derechos correspondientes o "avería". Siendo esto así, se daba el visto bueno y la nave podía comenzar su singladura en aguas abiertas.

7.2. Travesía

Después de muchos retrasos, debidos o por lo menos achacados a intereses comerciales de cargadores y "peruleros"[24], salió la Flota de Tierra Firme del puerto de Sanlúcar el 21 de enero hacia Cádiz, de donde finalmente partió el 10 de febrero de 1596, aunque su marcha estaba prevista para el agosto anterior. Debió ser una escena digna de ver esta flota de 49 naves y 8.800 toneladas, compuesta por 37 naos[25], el galeón "San Juan Colorado", 7 pataches, un navío, un filibote y dos barcos. Al frente de la flota iba la capitana, de 900 toneladas y a su mando el capitán Juan Escalante de Mendoza, enarbolando el estandarte real en el palo mayor para que la flota le siguiera sin despistes ni adelantamientos. En la retaguardia y con el estandarte en la mesana navegaba la almiranta, una nao de 880 toneladas al mando del almirante Francisco de Eraso, cuidando de que ninguna embarcación quedara rezagada ni se alejara de la flota, por lo que la velocidad de esta dependía de la más lenta de las naves.

La primera etapa era hasta las islas Canarias, trayecto que cubrían en aproximadamente siete días; allí aprovechaban para cargar agua y leña, y realizar las últimas reparaciones antes de cruzar el océano. En esa escala se enterarían directamente del ataque efectuado a las Canarias por parte de la flota de Drake, Baskerville y Hawkins entre el 4 y 6 de octubre de 1595.

Haremos un inciso para recordar que en este momento de finales del siglo XVI, y a pesar de que se utilizaban gran cantidad de embarcaciones rápidas como "avisos", la transmisión de noticias era muy lenta, y esos vacíos se cubrían con informaciones falsas y rumores que eran recibidos con gran inquietud, pues no olvidemos que por esas fechas el temido Francis Drake, tras haber atacado las islas Canarias, se había dirigido a las costas caribeñas.

7.3. Caribe, escenario bélico

Mientras la Flota de Tierra Firme se dirigía al encuentro de las islas de Cabo Verde, el escenario de la guerra Anglo-Española se había trasladado al Caribe. Dos semanas después de la partida de esta flota, llegaba a Sevilla desde Puerto Rico la armada a cargo de Pedro Tello, que a bordo de sus cuatro fragatas –en un enfrentamiento contra Drake habían perdido una a consecuencia de un incendio– traían no solo a Sancho Pardo Osorio, capitán general de la Flota de Nueva España, junto con el tesoro de tres millones de pesos de plata que transportaba en la capitana "Nuestra Señora de Begoña", sino también las buenas noticias acaecidas en San Juan de Puerto Rico.

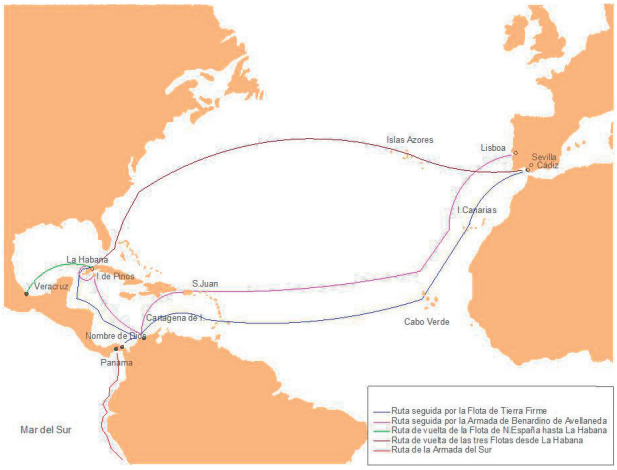


Figura 6. Rutas seguidas por las flotas mencionadas.

Efectivamente, junto con el tesoro, la grana y el añil, la citada flota era portadora de lo sucedido en San Juan de Puerto Rico entre los días 22 y 25 de noviembre de 1595 con el ataque de la escuadra inglesa, muerte de John Hawkins[26], y derrota y posterior huida de Drake. No obstante, el estado de incertidumbre continuaba, pues se sabía que la armada de Drake y Thomas Baskerville se dirigía hacia Tierra Firme posiblemente para atacar Panamá, con el fin de establecer una colonia permanente y apoderarse de la plata, como ya hiciera en 1573 cuando atacó las recuas de mulas que transportaban el tesoro desde Panamá a Nombre de Dios.

Todo quedaba pues fiado a la capacidad defensiva de las ciudades atlánticas de Tierra Firme –Cartagena, Nombre de Dios, Portobelo–, y a la Armada del Mar Océano que partió de Lisboa el 2 de enero[27] al mando de Bernardino de Avellaneda, que con 20 navíos, 1.600 hombres de guerra y 1.200 hombres de mar salió en pos de la armada inglesa. Sin embargo, mientras la Armada del Mar Océano se encontraba en mitad del Atlántico capeando un tremendo temporal, se produjo el ataque de Drake a las costas de Tierra Firme. Primeramente renunciaron al ataque de Cartagena de Indias debido a sus buenas características defensivas, asaltando numerosas pequeñas poblaciones costeras para aprovisionarse; el 6 de enero de 1596 llegaron a Nombre de Dios, que se encontraba prácticamente abandonada debido a que iba a ser sustituida como punto de embarque de plata y celebración de ferias por la ciudad de Portobelo, que era un puerto más favorable.

Alonso de Sotomayor, capitán general de la región, adivinó las intenciones de Drake y Baskerville y, previniendo un ataque anfibio por el río Chagre, reforzó su fortaleza a la vez que construía el fuerte de San Pablo en el camino de Panamá a Nombre de Dios. De esta forma se vio desbaratado el ataque a la ciudad de Panamá planeado por estos dos corsarios, que contemplaba una acción por tierra con mil hombres comandados por Baskerville, y otra paralela de Drake por el río Chagre con numerosas barcazas formando una

24 Es continua la referencia a ellos como obstáculo para que la flota partiera a tiempo. Un ejemplo lo encontramos en AGI, INDIFERENTE, 1957, L.6, en el que incluso se da mandato de prisión para los peruleros y cargadores que trataban de impedir la salida de la flota.

25 No entraremos a comprobar la veracidad de las denominaciones de las embarcaciones y respetaremos las que se mencionan en las fuentes utilizadas (CHAUNU; AGI, CONTRATACION, 1116).

26 Existen diferentes versiones acerca de las circunstancias que provocaron la muerte de este corsario, pues mientras los ingleses afirmaron que falleció a causa de una enfermedad cuando se acercaban a Puerto Rico, los relatos españoles sostenían que fue un cañonazo durante el ataque a San Juan lo que acabó con su vida.

27 AGI, INDIFERENTE, 1957, L.6

tenaza. Tras sufrir cuantiosas bajas tanto en los enfrentamientos directos como debido a las enfermedades, las tropas inglesas arribaron a Nombre de Dios, ciudad que incendiaron el 15 de enero de 1596. Tan solo unos días después, el 28 de enero, moría de disentería Drake, gran almirante para unos y temido pirata para otros, en el puerto de Sanct Phylipe en Portobelo, ciudad que abandonaron los supervivientes el 18 de febrero de ese mismo año[28]. Mientras, los navíos de la armada de Avellaneda dispersos a consecuencia de la tormenta se reunieron en las cercanías de Puerto Rico para reparar los desperfectos causados por el temporal, aunque la gravedad de los daños les hizo cambiar de opinión y partir hacia Cartagena de Indias, un puerto más seguro y mejor dotado para las reparaciones en cuanto a bastimentos y recursos.

7.4. En Cartagena de Indias

Desde el mismo momento de la llegada de la Flota de Tierra Firme a Cartagena de Indias el 1 de abril[29], y siguiendo instrucciones del monarca, el objetivo principal de Francisco de Eraso –ya general de la Flota y Armada debido a la muerte de Escalante– fue la recogida de la plata, para seguidamente emprender el viaje de vuelta obviando cualquier otra circunstancia y evitando invernar, de forma que pudiera estar en Sevilla hacia el mes de agosto. En ese momento la necesidad de liquidez era acuciante para el monarca, que se encontraba en la antesala de su tercera bancarrota y envuelto en múltiples guerras, que sangraban a una población cada vez más enferma y empobrecida. Este objetivo casi único relegó a un segundo plano la promoción del comercio en las colonias, actividad que favorecía el intercambio de géneros y que también conllevaba un importante beneficio para la Hacienda Real vía impuestos, como el almojarifazgo[30]. Así lo atestiguan los bandos colocados en las principales calles de Cartagena, con toque de cajas y tambores desde la capitana, que ordenan a mercaderes y encomenderos recojan la Ropa[31] que venía consignada a Cartagena antes de 6 u 8 días, bajo la amenaza de que, de no ser así, tendrían que recogerla en Nombre de Dios[32]. Del mismo modo se envía, mediante aviso a la Real Audiencia de Panamá, al capitán Jerónimo de Palomeque[33] para dar noticia de la llegada de la flota y ordenar que rápidamente se construyeran en Nombre de Dios unos bohíos para recibir la ropa, al tiempo que se dispusieran las defensas necesarias, pues todas las casas habían sido incendiadas por la armada inglesa y existía el peligro de que volvieran.

Aunque esto sucedía a principios de abril, todavía no habían llegado las noticias de lo acaecido en las cercanías de Cuba. Eraso y su flota tan solo sabían que Bernardino de Avellaneda había llegado a Cartagena con 22 galeones el 27 de febrero de 1596, y cargado de agua sus naves[34], pues *era mucha la necesidad*, y que al día siguiente vieron 26 velas, que pensaron eran del enemigo, aunque no pudieron salir en su persecución hasta el 2 de marzo por necesidad de hacer los aderezos precisos. Mientras tanto, el almirante Juan Gutiérrez de Garibay, al mando de los 3 buques más rápidos de la flota de Avellaneda, se adelantó y, sin esperar al resto de la armada, atacó por sorpresa a la flota de Baskerville, que se encontraba anclada y realizando labores de aprovisionamiento en la isla de Pinos, cercana a Cuba, consiguiendo capturar un galeón inglés, una pinaza y los hombres que se encontraban en tierra. El resto de la flota inglesa escapó, al tiempo que llegaba Bernardino de Avellaneda con el resto de la armada, que no pudo dar alcance a la ya reducida flota inglesa.

Todavía hacia el mes de mayo tanto la flota de Francisco de Eraso, como la Real Audiencia de Panamá desconocían esta última victoria, ignorando el abandono del escenario americano por parte de las tropas inglesas. Entretanto, Francisco de Eraso seguía inmerso en múltiples y variadas actividades, como el envío del boticario Sebastián Arias Crespón a Nombre de Dios, ciudad donde le proporcionan una "casa", y adonde viaja junto con todo el material necesario para ejercer su función en el hospital mientras durase la presencia de la flota en esa ciudad; o el envío a España, como aviso, del patache "San Juan Bautista" al mando del capitán Pedro de Valdés.

Pero sin duda una de las decisiones importantes que hubo de tomar Eraso fue la elección de diez naos como Armada[35], las más fuertes y convenientes para la recogida y transporte del oro y plata, tanto del monarca como de particulares, de cuyo procedimiento tenemos noticia por algunos documentos[36]; en primer lugar, el general Francisco de Eraso, el almirante Diego de Urrutia, el veedor de la flota Fernando Ponce de León y el capitán López Doria, entretenido[37], junto con el piloto mayor de la flota Pedro Martín y el piloto de la almiranta Pedro Romero inspeccionaron todas las embarcaciones, tras lo cual eligieron las siguientes:

1. La Capitana "Santiago el Mayor"
2. La Almiranta "Santa María del Juncal"
3. La nao "Salvadora" del maestre Tomás del Castillo
4. La nao "Nuestra Señora del Rosario" del maestre Diego de Escobedo
5. La nao "San Francisco" del maestre Pedro Marques
6. La nao "Nuestra Señora del Rosario" del maestre Alonso de Cuenca
7. La nao "San Juan Evangelista" del maestre Francisco Castañón
8. La nao "El Espíritu Santo" del maestre Juan Zarco

Aunque el número de naos elegidas era de ocho, dejaban abierta la posibilidad de incorporar alguna más, e incluso sustituir alguna de las elegidas por otra más capaz. Así, el 16 de abril, un día después de la elección, sumaron a estas naves el galeón "San Juan Colorado", cuyo maestre era Diego de Torrijos. Ese mismo día se emitió un bando para que toda la gente de mar y guerra embarcase, bajo pena de "tratos de cuerda" y cuatro años de galeras al

28 AGI, PANAMA, 14, R.12, N.79

29 AGI, PATRONATO, 255, N.2, G.3, R.1

30 Derecho que se pagaba por los géneros o mercaderías que salían del reino, por los que se introducían en él, o por aquellos con que se comerciaba de un puerto a otro dentro de España (RAE).

31 Genérico utilizado por extensión para referirse a todas las mercadurías.

32 AGI, PATRONATO, 255, N.2E

33 AGI, PATRONATO, 255, N.2, G.3, R.1, Imagen 5-8

34 AGI, PANAMA, 14, R.12, N.79

35 AGI, INDIFERENTE, 1957, L.6

36 AGI, PATRONATO, 255, N.2, G.3, R.1, Imagen 31-34

37 Aspirante a oficio o cargo (RAE)

que se quedara en tierra[38]. Finalmente, en una carrera contrarreloj, el 24 de ese mes llegaron a Nombre de Dios, que no estaba preparada para recibir las mercancías, dado que la construcción de cabañas o bohíos no había finalizado, como veremos a continuación. Para más inri, la plata del Perú seguía sin llegar[39].

7.5. Nombre de Dios y la recogida de la plata

Incluso antes de que los ingleses la incendiaran, Nombre de Dios era una pequeña población situada en un terreno bastante insalubre. Sin embargo, una vez al año, con la llegada de la Flota de Tierra Firme, se convertía en un puerto bullicioso que acogía a numerosos mercaderes y encomenderos que llegaban a esta localidad para participar en su famosa feria, donde podían encontrarse todo tipo de productos. En esos días la ciudad se transformaba en un ir y venir de gentes y mercancías, con recuas de mulas cargadas de plata que llegaban desde la ciudad de Panamá, y de productos europeos que desde allí eran redistribuidos en el virreinato del Perú. Sin embargo, lo que se encontró Francisco de Eraso al llegar a Nombre de Dios[40], cuatro meses después de su destrucción, fue una población que no estaba preparada para recibir mercaderías y comerciantes, ya que las cabañas y bohíos aún no se habían terminado.

Por otra parte, la Armada del Sur, aquel año al mando del Marqués de Cañete[41], virrey cesante de Perú, cargada con oro, plata y otras mercancías, no había llegado a la vertiente pacífica de Panamá, a pesar de esperarla para marzo o a más tardar para el 10 de abril[42].

Mientras tanto, la recepción y descarga de las mercadurías transcurría de forma muy lenta debido tanto a que las cabañas y barracas estaban sin acabar, como a la insuficiencia de carros y mulas y el mal estado del camino real. Lo cierto es que parte de esos problemas eran consecuencia de la decisión tomada meses antes de abandonar Nombre de Dios como puerto y feria del sistema de flotas, para sustituirlo por Portobelo, en la cual se encontraban montando las infraestructuras necesarias, cuando se decidió que por última vez las tareas de recepción de la flota se realizarían en Nombre de Dios, que tampoco se encontraba en buenas condiciones a consecuencia del ataque sufrido meses antes por la escuadra de Drake.

A pesar de los problemas, Francisco de Eraso seguía manteniendo el 8 de mayo como día de partida. Afortunadamente, pocos días antes de esa fecha recibió un despacho de Panamá avisándole de que la Armada del Perú había llegado el 1 de mayo a Puerto Perico (Panamá) con cuatro naos, a bordo de las cuales viajaba el Marqués de Cañete con 6 millones de su majestad y particulares. Así mismo, el documento le informaba de que la descarga de las naves, iniciada el día 3, avanzaba lentamente debido a la escasez de mulas, que no daban abasto para transportar tanta plata[43]. A fin de poner remedio a tal situación, Francisco de Eraso dictó un par de órdenes:

1. Que ningún mercader llevara ropa a ciudad de Panamá hasta que se hubiera traído toda la plata y el oro, so pena de mil ducados de multa.
2. Que llegando de esa ciudad a la de Nombre de Dios con el oro y la plata la descargaran y volvieran a Panamá sin carga alguna, so pena de mil ducados de multa.

Pese a todo, días después el caos seguía reinando en Nombre de Dios, con mercadurías pendientes de descarga debido a los intereses comerciales de los consignatarios, y el oro y la plata aún sin llegar, lo que provocó que Eraso nuevamente amenazara a los mercaderes y dueños de carretas con represalias y multas para que recogieran todos los productos consignados a su nombre, al tiempo que ordenaba a los arrieros que marcharan con sus mulas a Panamá y no volvieran si no era cargados con el oro y la plata.

Al mismo tiempo, al otro lado del istmo continuaban las labores de descarga de la plata bajo el mando del Marqués de Cañete[44], exvirrey del Perú, quien tomó la decisión de transportar parte de la plata por el Camino Real de Cruces, y posteriormente en barcos hasta la desembocadura del río Chagres. En ese momento existían dos rutas para cruzar el istmo –rutas transístmicas–: el Camino Real de Nombre de Dios y el Camino Real de Cruces. El primero, que unía las ciudades de Panamá y Nombre de Dios, se internaba en una espesa selva tropical, empedrado en sus tramos más difíciles, y era usado principalmente para el transporte de mercancías por medio de recuas o trenes de mulas. A lo largo del mismo se establecieron algunas ventas que, además de dar cobijo y alimento a personas y animales, eran utilizadas como almacenes. El tiempo que se tardaba en recorrerlo era de 4 o 5 días, y generalmente se llevaban recuas de unas 50 mulas. El camino terminaba en Nombre de Dios, aunque a partir de 1597, al sustituirse este lugar por Portobelo para la recepción y carga de flotas, y la consiguiente celebración de ferias, fue necesario hacer un ramal que llegara a dicha ciudad.

El otro era el Camino Real de Cruces, que se componía de tres tramos: uno pedestre, desde Nuestra Señora de la Asunción de Panamá hasta la famosa Venta de Cruces, otro fluvial desde este punto hasta la desembocadura del río Chagres, y el marítimo entre la boca del Chagres y Nombre de Dios. El tramo inicial se recorría en alrededor de 7 horas debido al buen estado del mismo, prácticamente empedrado en su totalidad, y terminaba en el poblado de Cruces[45], que contaba con excelentes instalaciones para el almacenaje y necesidades del camino. En este punto las mercancías y pasajeros se cargaban en unas embarcaciones planas conocidas como bombos o chatas que navegaban hasta la desembocadura del río Chagres, donde se trasladaban a naves de mayor porte para completar la tercera etapa marítima hasta Nombre de Dios. La decisión del Marqués de Cañete[46] de llevar parte del tesoro y su hacienda por este camino vino impuesta por la menor cantidad de

38 AGI, PATRONATO, 255, N.2, G.3, R.1, Imagen 35-37

39 AGI, PATRONATO, 255, N.2, G.3, R.1, Imagen 38-40

40 AGI, PATRONATO, 255, N.2, G.R, R.1

41 Al volver con su familia a la península en esta flota, tomó el mando de la misma por ser la mayor autoridad presente.

42 AGI, PATRONATO, 255, N.2, G.3, R.1, Imagen 44-46

43 AGI, PATRONATO, 255, N.2, G.3, R.1

44 AGI, PANAMA, 14, R.12, N.77

45 En este mismo poblado, en 1572, Drake y los suyos, con ayuda de los cimarrones, habían atacado las recuas de mulas, consiguiendo apoderarse de varias toneladas de plata.

46 AGI, PANAMA, 44, N.40, F.389R-390V y AGI, PANAMA, 14, R.12, N.77

mulas disponible –un tercio menos– y el deterioro de los caminos, unido a la gran cantidad de oro y plata llegados del Perú ese año.

Una vez llegados a la Casa de Cruces, a 5 leguas de la ciudad de Panamá, decidieron depositar allí mismo las 1.600 barras de plata, rompiendo así el acuerdo de descargarlas directamente en los barcos para dar prioridad a la plata del rey. El Marqués de Cañete, al ser informado de que las galeras esperaban a una legua de la desembocadura del río Chagres, cargó tres barcos con su hacienda, familia y criados para llegar hasta la boca del Chagres, donde esperaban las galeras que debían cargar la plata; una vez a bordo de las galeras, y apremiado por el grave estado de su esposa, partió hacia la ciudad de Nombre de Dios sin esperar a que se cargaran las barras de plata depositadas en la Casa de Cruces.

Ante semejante caos, el oficial encargado del despacho de la plata ordenó que, una vez llegado el Marqués a Nombre de Dios, volviesen las galeras a la desembocadura del Chagres para recoger la plata. Entretanto, las 1.600 barras de plata estaban siendo cargadas en cuatro barcos que debían trasladarlas desde la Casa de Cruces hasta la desembocadura del río, travesía que iniciaron con cierta demora, ya que el exceso de peso de las barcazas hacía imposible la navegación en aguas someras, habiendo de esperar a que aumentara el canal de agua para poder zarpar. Sin embargo, la serie de infortunios continuó y dos de los barcos, el del doctor Amescua y el de Andrés Pérez Salinas, cargados con 800 barras, se perdieron[47]. Hay que tener en cuenta que el río Chagres atraviesa una selva tropical y se caracteriza por un intrincado sistema de canales y ríos secundarios, con grandes zonas pantanosas y una espesa vegetación en la que era fácil perderse, y sobre todo encallar, a lo que hay que añadir una fauna formada por cocodrilos y otra serie de reptiles, lo que hacía de todo ello un entorno muy hostil. Al ser informado sobre la pérdida de los barcos, Francisco de Eraso, que se encontraba en Nombre de Dios, envió al capitán Villamill[48] con seis chalupas para que los recuperara. El barco del doctor Amescua fue localizado y llegó hasta la galera capitana, donde descargó la plata; el otro barco, sin embargo, fue localizado, pero nuevamente volvió a embarrancar, teniendo que esperar a la crecida del río para poder navegar. Finalmente, el capitán Villamill zarpó con las galeras cargadas con la plata del rey y pasajeros hacia Nombre de Dios, adonde llegaron el 22 de junio con un considerable retraso, ya que Francisco de Eraso esperaba con las vergas en alto desde el 12 de mayo.

47 AGI, SANTA_FE, 56A, N.31



Figura 7. Detalle de las rutas transístmicas.

Por su parte, el Marqués de Cañete había abandonado Nombre de Dios el 3 de junio con rumbo a Cartagena, sin llevar a bordo plata ninguna, ordenando a Francisco de Eraso que, transcurridos 8 días desde su partida, saliera él también en dirección a Cartagena con la plata que hubiere. Esta orden puso en un brete a Eraso, ya que al mismo tiempo la Audiencia de Panamá le exigía que no partiera hasta que hubiera llegado la plata de los barcos perdidos en el Chagres, la de los particulares y la que venía por el Camino Real de Nombre de Dios. Esto no hizo sino empeorar las ya conflictivas relaciones que mantenían la Flota de Tierra Firme y la citada Audiencia, envueltos en numerosos enfrentamientos jurisdiccionales y personales por los más variados motivos:

1. Porque el capitán general había impedido la detención de Agustín de Paz por transportar numerosos pasajeros sin licencia.
2. Por maltrato y desprecio hacia los jueces y ministros de la Audiencia por parte de Francisco de Eraso.
3. Por hacer negocios con los naturales de las tierras, actividad que estaba prohibida.
4. Porque la gente de la flota amenazaba con ahorcar a los funcionarios de la Audiencia.
5. Por no atender a las requisitorias una vez cargada la flota.

Así de caótica fue la última feria celebrada en Nombre de Dios, a la que Colón había bautizado como "Puerto de Bastimentos", ya que a partir del siguiente año pasó a celebrarse en Portobelo, donde se mantuvo hasta 1739 como una de las ferias más importantes del Nuevo Mundo, que servía como punto de intercambio de productos procedentes de los tres continentes y como puerto autorizado de llegada de la Flota de Tierra Firme y de carga de la plata de Perú.

7.6. Viaje de vuelta o tornaviaje

Tras dos meses fondeada en aguas de Nombre de Dios, finalmente el 24 de junio de 1596 partió la Flota de Tierra Firme en su viaje de vuelta a España, esta vez con Francisco de Eraso como capitán general –debido a la muerte de Juan Escalante de Mendoza– y Diego de Urrutia como almirante. En sus bodegas llevaban de la Real Hacienda 5.405 barras de plata, 3.453.663

48 AGI, PATRONATO, 255, N.2, G.3, R.1, Imagen 85-88

reales en cajones, 10.048 pesos de oro fino y de Particulares más de 3.000.000[49], junto con avisos, cartas, y productos típicos americanos como añil y grana, y asiáticos como sedas, etc.; también llevaban pasajeros a bordo.

Tras doce días de navegación, el 5 de julio llegaron a Cartagena de Indias, donde realizarían las últimas labores de carga y apresto, uniéndose en este puerto al Marqués de Cañete, cuya esposa –Teresa de Castro– ya había fallecido. El 10 de julio retomó el viaje la flota, compuesta por 22 naves, de las que dieciséis eran naos y el resto pataches y fragatas. La siguiente escala fue el puerto de La Habana, donde esperaba la Flota de Nueva España para emprender juntas el regreso; esta flota había partido de Cádiz en julio de 1595 y, tras invernar en Veracruz, emprendido el regreso al viejo continente, llegando a La Habana el 24 de junio de 1596, momento en que la flota de Eraso salía de Nombre de Dios rumbo a Cartagena.

En La Habana también se encontraba la armada de Bernardino de Avellaneda y Juan Gutiérrez de Garibay que, después de expulsar a la armada inglesa el 11 de marzo tras la batalla de la isla de Pinos, se encontraban en la isla carenando y pertrechando sus galeones, y esperando a las otras dos flotas para escoltarlas en su viaje de vuelta a Sevilla. Sin embargo, el gobernador de La Habana, Juan Maldonado Barnuevo[50] decidió, junto con los generales Bernardino de Avellaneda y Pedro Menéndez Marques, que partiera la Flota de Nueva España sin esperar a la de Tierra Firme debido a lo avanzado de las fechas y a la calidad de las naves de la flota, de las que decía eran *las más viejas y todas muy cargadas*. Así pues, a mediados de julio partió de La Habana la Flota de Nueva España, junto con la protección de parte de la Armada de Bernardino de Avellaneda.

En este punto hemos de señalar el tremendo esfuerzo tanto logístico como económico que suponía para La Habana la recalada anual de las armadas, que conllevaba el mantenimiento de decenas de barcos y el abastecimiento del personal de a bordo, gastos que se cubrían mediante la requisa a particulares que venían en las flotas[51]. Aquel año de 1596 hubo que mantener durante cuatro meses a 3.000 hombres[52], a los que había que proporcionar tanto comida, como hospitales y otras necesidades, lo que exigía un adecuado y enorme trabajo de gestión por parte de los poderes públicos. No es de extrañar, por tanto, el alivio que debió suponer para la ciudad la salida de alguno de los contingentes allí destacados.

Mientras tanto, la flota de Francisco de Eraso navegaba rumbo a La Habana, adonde llegó el 29 de julio tras una rápida singladura de menos de tres semanas; había poco tiempo que perder, así que, tras unos ligeros arreglos y aprovisionamiento de rigor, el 3 de agosto volvieron a hacerse a la mar junto al resto de la armada de Bernardino de Avellaneda, esta vez rumbo a Europa. El primer objetivo de esta singladura era atravesar el canal de las Bahamas antes de la época de huracanes, fenómeno que un año antes había afectado seriamente a La Habana durante los días 29 y 30 de agosto[53]. No obstante, una vez superado ese famoso canal –donde se producía el 44% de los hundimientos– no se terminaban los peligros: todavía quedaban los inherentes a la propia navegación en un océano que acumulaba un gran número de pérdidas en los regresos –debido a los conflictos bélicos y la piratería[54], entre otros, sin olvidar el exceso de carga de las embarcaciones–, y los puntos calientes de las Azores y Cabo San Vicente (también llamado Cabo de las Sorpresas).

La flota de Eraso pasó estas dos zonas sin problemas conocidos, en una tranquila singladura en la que en algún punto del viaje alcanzaron a la Flota de Nueva España –que había zarpado de La Habana medio mes antes– para llegar juntas al puerto de Sanlúcar el 1 de octubre de 1596, con más de veinte millones de pesos en sus bodegas, entre ellos los que se utilizarían posteriormente para acuñar las monedas aparecidas en Laida.

Para entonces ya tenían noticia del ataque inglés a Cádiz acontecido tres meses antes, con la destrucción total de la Flota de Nueva España que se estaba aprestando, la captura y hundimiento de algunos galeones que se preparaban para el ataque a Irlanda, y el saqueo y posterior incendio del 14 de julio, con captura de rehenes para posteriormente pedir rescate. Al tener conocimiento las autoridades gaditanas de que la flota recién llegada tenía a bordo a presos ingleses, solicitaron al monarca un intercambio de rehenes[55].

Mientras, y como represalia al ataque de Cádiz, en Lisboa, Sevilla y La Coruña se estaba formando una gran armada, conocida como la Segunda Invencible, bajo el mando de Martín Padilla, adelantado de Castilla, cuyo objetivo era, en principio, ayudar a los rebeldes irlandeses contra la monarquía inglesa en el contexto de la guerra anglo-española, si bien el verdadero propósito resultó ser la toma de Brest para, desde ahí, invadir Inglaterra. Esta expedición también resultó fallida, pues habiendo partido de Lisboa el 25 de octubre, a principios de noviembre una inesperada tormenta en Finisterre provocó el hundimiento de 14 navíos, entre ellos el "Capitana de Levante" o "San Jerónimo"[56] y "Santiago el Mayor", cada uno de las cuales llevaba a bordo 30.000 ducados[57].

8. SEVILLA

Una vez la flota en Sanlúcar, se puso en marcha el procedimiento habitual encaminado a evitar, o al menos mitigar, los numerosos fraudes y casos de contrabando que se producían. Nada más llegar a puerto las naves, un guarda nombrado por la Casa de

49 AGI, SANTA_FE, 56A, N.29

50 AGI, SANTODOMINGO, 99, R.20, N.203

51 Son numerosos los documentos de particulares que viajan en las flotas que ven requisados sus bienes en la escala de La Habana, y posteriormente solicitan la devolución de esas requisas, por ejemplo: AGI, INDIFERENTE, 1957, L.5, F.240V

52 AGI, SANTODOMINGO, 99, R.20, N.205

53 AGI, SANTODOMINGO, 99, R.20, N.205

54 Sirva de ejemplo lo sucedido en Azores un año después, cuando la armada anglo-holandesa, al mando del conde de Essex, el vicealmirante Walter Raleigh y Thomas Howard, con alrededor de 120 naves y 17.000 hombres, esperaron a la flota y armada de Indias que navegaba al mando de Juan Gutiérrez de Garibay, quien gracias a su astucia consiguió conservar el tesoro que transportaba. Tampoco el Cabo San Vicente se libraba de armadas enemigas, piratas y corsarios: en 1521, en el caso del mal llamado tesoro de Moctezuma, el corsario francés Fleury se apoderó de parte del quinto real del tesoro confiscado por Hernán Cortés en la conquista del imperio azteca.

55 AGI, INDIFERENTE, 1952, L.4, F.105V

56 La frecuente aparición de monedas en la zona de su hundimiento bautizó popularmente a esta zona como "Punta do Diñeiro".

57 1 Ducado = 11 Reales = 375 Maravedís

Contratación embarcaba en cada una de ellas para asegurar que no saliera ninguna persona ni mercancía hasta que no hubieran recibido la visita de los jueces oficiales, que siempre iban acompañados de un alguacil por si hubiera que proceder a alguna detención. La misión de estos jueces consistía en confrontar la copia del registro realizada por funcionarios americanos en los puertos de salida de las flotas, que durante el trayecto iba en poder del maestre, con la carga efectiva que transportaba la nave a su llegada. A pesar de que todas las ordenanzas y procedimientos intentaban evitar el contrabando de metales preciosos, casi todos los actores que intervenían en el proceso, desde los marineros hasta los generales, conocían o participaban a su nivel de ese negocio, como ha quedado atestiguado por la documentación tanto escrita como arqueológica. En un principio estas visitas tenían lugar en el puerto de Las Muelas de Sevilla, pero a medida que las embarcaciones fueron ganando en tamaño se hizo más peligroso remontar el Guadalquivir, de forma que Sanlúcar y Cádiz pasaron a ser los puertos donde los jueces oficiales efectuaban su trabajo.

Una vez finalizada la inspección se levantaba escritura detallada y se entregaba toda la mercancía a los consignatarios, quienes pagaban los derechos reales, cancelando así el registro. Sin embargo, con los metales preciosos, tanto de la Hacienda Real como de particulares, y bienes de difuntos no ocurría lo mismo: una vez registrados, eran llevados por los maestres a la Sala del Tesoro de la Casa de Contratación, donde se entregaban junto con el registro a los tres jueces oficiales –tesorero, contador y factor– quienes, una vez cotejados, los introducían en arcas de tres llaves, cada una en poder de uno de los jueces, de forma que ningún oficial podía sacar nada si no *fuese por mano de los dichos 3 oficiales*. Entre las dos flotas llegadas el 1 de octubre de 1596 trajeron remesas de particulares y bienes de difuntos valorados en 2.555.195.158 maravedís, cantidad incrementada en otros 1.332.922.598 del monarca, lo que arrojaba un total de 3.888.117.756 maravedís.

Debido a la necesidad de dinero de la Corona, el rey hizo una incautación de las remesas llegadas de bienes de particulares y difuntos de 262.000.500.000 maravedís, cantidad que suponía el 10% de lo traído por los particulares. Aunque estas cantidades eran posteriormente compensadas, sobre todo en forma de juros y libranzas, las requisas suponían un gran trastorno tanto por la desconfianza generada en el gremio de comerciantes, como por la falta de efectivo para organizar nuevas flotas y acometer otros negocios.

Con la entrega de los tesoros, mercancía y pasajeros terminó la labor del capitán general Francisco de Eraso y los maestres de la plata, si bien el primero aún habría de responder a las acusaciones que contra él hicieron los funcionarios y presidente de la Audiencia de Panamá[58], por todos los desmanes cometidos en aquellas tierras; por su parte, los maestres de la plata de la Flota de Tierra Firme fueron detenidos por irregularidades cometidas con ese metal, y posteriormente liberados por orden del rey debido a la nimiedad de las mismas[59].

Finalmente, el objeto de parte de la pasta de plata traída desde el lejano Perú hasta un arcón de la Casa de Contratación sería desvelado en sendas cédulas reales de 16 de noviembre de 1596



Figura 8. Ruta seguida por la plata desde su llegada a la Península hasta su aparición en Mundaka.

y 24 de enero de 1597[60], en las que el monarca Felipe II ordenaba que de la plata traída por la flota de Eraso, se enviaran 477 barras de plata en pasta al Ingenio de la Moneda de Segovia para amonedarla. No sería éste un transporte sencillo, pues al hecho de ser un material muy valioso que requería de grandes medidas de seguridad, hay que añadir el alto peso de la carga –275.673 pesos de plata– que debía viajar más de 600 km por caminos en general de herradura. Los elevados costes y la lentitud que suponía el transporte fueron de hecho las causas del uso continuado de la ceca sevillana, a pesar de que las órdenes reales decían expresamente que la plata llegada de las Indias se amonedara en otras cecas, para las que se ofrecieron algunas ventajas.

Los medios utilizados en el transporte de la plata por la Península no diferían mucho de los utilizados en las lejanas tierras americanas para llevar este metal del altiplano a la costa, aunque si bien allí se utilizaban llamas y mulas, en el caso peninsular se usaban solamente estas últimas, acompañadas de carretas cuando los caminos lo permitían, circunstancia que no se daba con frecuencia. Según Álvarez Nogal, a la hora de organizar el transporte de la plata lo fundamental era encontrar una persona de confianza con buena reputación; este era el comisario, que corría con los gastos del viaje y se encargaba de la planificación del mismo, así como de la contratación de los arrieros, sus mulas, los guardias encargados de la seguridad y la compra de los materiales necesarios para el embalaje; además debía establecer el precio del transporte de la plata, bien por caja, bien por peso.

Aquel lejano año de 1597, la Casa de Contratación encontró esa persona en Juan Pérez de Olazarra, conductero o comisario que probablemente hubiera trabajado para la Casa anteriormente, y que

58 AGI, PANAMA, 32, N.21 y AGI, PANAMA, 14, R.12, N.81

59 AGI, INDIFERENTE, 1957, L.5, F.2V-3 y AGI, INDIFERENTE, 1957, L.5, F.11V

60 AGI, CONTADURIA, 334, N.2, R.2

en esta ocasión se empleó por un salario de 600 maravedís diarios que debían cubrir, además de sus honorarios, todos los gastos anteriormente citados. Las 477 barras a transportar pesaban alrededor de 7.387 kilos que, a una media de 13 arrobas –150 kg aproximadamente– por animal, permiten calcular que hubo de contratar unas 50 acémilas con sus correspondientes 5 arrieros; a ello tuvo que sumar dos guardias de a pie, que contrató para la ida, estancia y vuelta por 5 reales y medio cada uno al día. La vía elegida para realizar el transporte entre Sevilla y Segovia fue, probablemente, el camino real que iba de Sevilla a Córdoba –que también podía cubrirse en barcazas–, y de allí a Toledo. A partir de aquí pudo elegir el camino directo a Segovia por Guadarrama, o bien pasando por Madrid. Siguiendo a Pedro Juan de Villuga en su "Repertorio de todos los caminos de España", la longitud del recorrido descrito sería de 33 leguas desde Sevilla a Córdoba, 49 leguas y media de Córdoba a Toledo, y 25 leguas de Toledo a Segovia, lo que hace un total de 107 leguas, unos 600 km[61]; el tiempo estimado en hacer este recorrido sería de 12-13 días, considerando una media de 8 leguas diarias, con algún día de descanso en cualquiera de las ventas o posadas que cada pocas leguas jalonaban el camino para descanso y refrigerio de personas y animales.

Así, el día 28 de marzo de 1597 Juan Pérez de Olazarra hacía entrega al teniente tesorero de la Casa e Ingenio de la Moneda de Segovia, ante el escribano Francisco de Ribera, de 476 barras de plata y 700 reales, que sumaban 74.930.312 maravedís. Pocos días más de vida le quedaban al desgraciado Pérez de Olazarra, que pereció ahogado en las cercanías de Almodóvar del Campo cuando retornaba a Sevilla, dejando viuda a María de la Cruz Erquinigo[62].

9. EL REAL INGENIO DE LA MONEDA DE SEGOVIA

El Real Ingenio de la Moneda de Segovia[63] era una fábrica de titularidad real, creada en 1583 con tecnología importada de Alemania; esta ceca venía a sumarse a otra ya existente en la misma ciudad desde 1455, conocida desde entonces como Casa Vieja de la Moneda de Segovia y que, como el resto de cecas españolas, acuñaba "a martillo". La idea de importar esta nueva técnica desde la lejana Alemania fue un empeño personal de Felipe II, quien, gracias a la relación con su primo el archiduque Fernando de Austria, conocía la existencia de unos nuevos "ingenios" hidráulicos que acuñaban la moneda con rodillos. Tras la maduración de la idea y la elección final del lugar, el proyecto comenzó con la compra de un antiguo molino de papel, que sería el edificio que albergaría la nueva fábrica. El proyecto y fabricación del Nuevo Ingenio se realizó en la Casa de la Moneda de Hall, en las cercanías de Innsbruck, para después transportarlo hasta Segovia en una complicada operación considerada la transferencia tecnológica más importante realizada en el mundo hasta esa fecha: durante los ocho meses que duró el transporte hubieron de atravesar los Alpes y el Mediterráneo para, finalmente, llevarlo en ocho carros de mulas desde Barcelona hasta Segovia, adonde llegó el 1 de junio de 1584.

Se atribuye a la escuela de Juan de Herrera el diseño del edificio del Ingenio, cuyo coste aproximado fue de 28.989.820 maravedís, sin contar el valor de los ingenios –que fue un regalo de su primo el archiduque– cuyo importe ascendía a 2.250.000 maravedís; no obstante, desde el principio quedó patente que su uso suponía un ahorro en mano de obra, además de otras ventajas de carácter técnico. El sistema de laminación para estirar y aplanar el metal posibilitaba un mejor aprovechamiento del mismo, al tiempo que la acuñación con rodillos permitía producir monedas en serie con idénticos grosor y diámetro. Hasta ese momento y a lo largo de 2000 años se había utilizado el martillo tanto para laminar la pasta como para acuñar, lo que facilitaba el fraude y el cercenado debido a la irregularidad que presentaban tanto los cospeles como las monedas.

Aunque la prueba inicial del Ingenio se hizo apenas un mes después de su llegada a Segovia, la primera acuñación no tuvo lugar hasta 1586, y hasta 1596 solo se acuñaron reales de plata, con la intitulación de las Indias: HISPANIARVM ET INDIARVM REX, siendo ésta la única ceca de España que la utilizó; en esta serie se labraron alrededor de 130.122 kilos de plata, en monedas de 1, 2, 4 y 8 reales. En 1597, con la plata llegada en la Flota de Tierra Firme y transportada posteriormente desde Sevilla por Olazarra se inició la segunda serie de plata del Ingenio –que terminaría un año después–, en la que se acuñaron 15.039 kilos de plata, exclusivamente en reales de a 4 y a 8, con una nueva inscripción: OMNIVM HISPAN REGNORVM REX. Aquel año de 1597 los 7.448 kg de plata repartidos en 476 barras de diferente ley y peso se ensayaron, fundieron, laminaron, acuñaron y cortaron, convirtiéndose en monedas. No se conoce la proporción de reales de a 4 y de a 8 que se labró, pero haciendo una estimación de la mitad de la plata para la producción de cada una de ellas, nos da que se produjeron 135.418 reales de a 8 y el doble de reales de a 4, o sea, 270.836, por un valor de cada una de ellas de 1.083.344 reales de cada tipo de moneda, que nos da un montante total de 2.166.688 reales de producción en plata para ese año.

Con las dos primeras series de plata del Nuevo Ingenio de Segovia se inauguraba la implantación de una costumbre usada en las cecas germanas –extendida posteriormente al resto de cecas hispanas–, que era la impresión de la fecha de acuñación para facilitar las investigaciones por fraude; asimismo se incluía el escusón de Portugal en el escudo de armas, que aparece desde la primera serie de 1586 hasta 1598, cuando se realicen las últimas acuñaciones de monedas de plata del reinado de Felipe II. Otra característica fundamental de estas dos series de plata sería la falta de sigla de ensayador, debida a un fraude cometido por el monarca en su primera labor de moneda en El Molino en 1586, en la que rebajó en secreto la proporción de plata de la aleación por tanto de ley. La sospecha de engaño se difundió por el mercado, incluso internacional, haciéndolo extensivo a todas las monedas perfectas –que no tenían marca de ensayador, como las dos series de plata del Ingenio– y a todas las acuñadas en el Ingenio entre 1586 y 1598, fácilmente identificables por su redondez y falta de esta marca.

61 Cálculo aproximado, dado que la longitud de las leguas variaba según las zonas geográficas.

62 AGI, CONTRATACIÓN, 5578, N.38

63 Para ampliar información acerca del Real Ingenio remitimos a la amplísima bibliografía de Glenn S. Murray Fantom.

10. EL ÚLTIMO VIAJE

A esta serie de monedas de plata hechas en la ceca segoviana en 1597 se les daría destino ese mismo año. No olvidemos que las necesidades, sobre todo bélicas, eran muchas y los recursos, aunque numerosos, insuficientes para cubrir todos los gastos que conllevaba tener frentes abiertos en Flandes, Francia e Inglaterra. La coyuntura económica, pues, era delicada: en 1596 se había producido la tercera bancarrota del monarca, después de las de 1557 y 1575. En el campo la situación no era buena: desde hacía años se producían malas cosechas, debido en parte a un enfriamiento climático que prolongaba y hacía más gélidos los inviernos, y ofrecía primaveras y veranos frescos y lluviosos. Además, la peste nuevamente había hecho acto de presencia, esta vez procedente del norte y afectando especialmente al Cantábrico y a Castilla, donde provocó bajas superiores al medio millón de habitantes, convirtiéndose así en la más mortífera del siglo. A esto hay que añadir que el escenario de las guerras había basculado desde el Mediterráneo al Atlántico norte con la unión de Francia, Provincias Unidas e Inglaterra en el bloque atlántico en 1593 contra el rey Felipe II.

Aunque a finales de siglo los ingresos anuales de la Hacienda Real eran de 10 a 12 millones de ducados, habiendo crecido un 340% a lo largo del reinado de Felipe II, la deuda, que no era pequeña cuando éste tomó el poder, había aumentado un 600% y era de más de 100 millones de ducados a la muerte del monarca en 1598. Por tanto, la situación era calamitosa: Castilla agotada y con la población estancada, un imperio repartido por todo el mundo carísimo de defender y un rey obsesionado con la religión embarcado en costosísimas guerras.

Es en este contexto en el que Martin Padilla, condestable mayor de Castilla y conde de Santa Gadea, tras el fracaso de la segunda Gran Armada en noviembre de 1596, volvió a reunir la flota para reparar los desperfectos y propuso al rey aprestarla y preparar un ataque directo a Inglaterra con tiempo suficiente para afrontar con mínimas garantías una empresa de ese calibre. No olvidemos que los dos fracasos anteriores se habían producido, entre otras razones, por las adversas condiciones meteorológicas que presenta en otoño esa zona del Atlántico.

Se hacía necesario, pues, buscar financiación para esa gran empresa, cuyo coste se estimaba en un millón de ducados[64], que no iba a ser fácil conseguir: aparte de los impuestos habituales para costear los enfrentamientos bélicos –millones[65], cruzada[66], etc.–, ya se había recurrido a la requisa de particulares venida en las flotas, y también a préstamos.

Desconocemos si las monedas que posteriormente embarcarían en el "San Bartolomé" llegaron hasta el galeón como una gran remesa o en pequeñas cantidades; en caso de que se tratara de un gran transporte, el modo elegido sería el mismo que el utilizado para llevar la plata de Sevilla a Segovia: la recua de mulas. Asimismo se elegiría un comisario de confianza que seguiría el protocolo habitual para el traslado de monedas en esa época: un contrato firmado ante notario, ante el cual se contaba el dinero, que se empaquetaba en talegos y era posteriormente introducido en cajas de madera estándar con capacidad para 20.000 reales[67]. Cada mula cargaba con dos cajas en un trayecto que partía de Segovia siguiendo el camino real de Valladolid y desde allí a La Coruña. Posiblemente el lugar de embarque de las monedas, tanto en el "San Bartolomé" como en el "Santiago de Galicia" –elegidos como porteadores del dinero por ser los mejores– se produjo en el Ferrol, donde se estaban aprestando las naves para la tercera Gran Armada.

Sin embargo, no eran las razones económicas las únicas responsables de la demora del ataque; aunque en principio el objetivo del mismo era Inglaterra, los continuos cambios de opinión de Felipe II le llevaron a pensar en otros puntos de la costa irlandesa y galesa, e incluso otras zonas como Brest o la isla de Wight. Además, la respuesta a los mensajes del condestable se demoraba, bien por falta de información, bien por el lamentable estado de salud del monarca. A estos factores se unían los propios de la organización de una empresa de este calibre, que requería de un importante trabajo de logística y un gran número de funcionarios para movilizar tal cantidad de soldados, marineros, artillería, víveres, armas y naves suficientes, provisiones, pertrechos y municiones; la propia vitualla –bizcocho, tocino, agua…– empezaba a corromperse desde el mismo momento en que se almacenaba a bordo, con lo que un retraso en la partida suponía la compra, preparación y almacenamiento de nuevos víveres.

El 1 de octubre de 1597 el monarca cambió de opinión por enésima vez, ordenando a Padilla tomar Falmouth –sur de Inglaterra– y esperar allí a la flota inglesa de Raleigh-Essex procedente de las Azores[68] para destruirla. Tres días después de esta orden la flota, compuesta por 112 navíos y 24 carabelas, se encontraba presta para partir; en ella viajaban 8.634 soldados, 4.000 marineros y 300 soldados de caballería, a los que se sumarían 4 galeras y 2.000 soldados de Amezola en cuanto llegaran al canal. Entre esos 112 navíos se encontraba el galeón "San Bartolomé", uno de los denominados "Doce apóstoles", grandes galeones de entre 750 y 1.500 toneladas construidos después del desastre de la Gran Armada en 1588, la mitad de ellos fabricados por Agustín de Ojeda en las gradas de Deusto entre 1589 y 1591.

El "San Bartolomé" era un moderno galeón de 900 toneladas, botado el 21 de noviembre de 1589 en la ría de Bilbao[69], donde se terminó de completar su arboladura, jarcias, etc. y se puso a punto para navegar; activo desde finales de 1591 en la Armada del Mar Océano, en 1595 fue prestado a la corona de Portugal y posteriormente tomó parte en la Armada de Padilla para la toma de Brest en 1596. A lo largo de 1597, mientras se acondicionaba la flota, se iban cargando de víveres las bodegas del "San Bartolomé" con 20.700 kilos de bizcocho, 39.060 litros de vino, 420 litros de vinagre, 2.760 kilos de tocino, 460 kilos de queso, 1.104 kilos de pes-

64 Valoración del propio Martín Padilla para la jornada del año anterior.

65 Impuesto indirecto sobre la alimentación instaurado por Felipe II.

66 Impuesto implantado por los Reyes Católicos al Papa para la Guerra de Granada, que siguió aplicándose en siglos posteriores.

67 En caso de tratarse de reales de a ocho, cabrían 2.500 monedas; si eran reales de a 4 la capacidad era de 5.000 piezas.

68 Véase nota 54.

69 En la ría de Bilbao estuvo abarloado junto a otro de los Doce Apóstoles, el "San Matías", capturado junto al "San Andrés" en 1596 durante la toma de Cádiz, convirtiéndose respectivamente en "Saint Mathew" y "Saint Andrew" para la Royal Navy al mando de Raleigh. Sucedió así que galeones que habían nacido juntos se encontraban posteriormente enfrentados en bandos contrarios. AGS, GYM, LEG, 253, 039

cado, 920 kilos de arroz, 2.760 kilos de garbanzos, agua y otros géneros que no se detallan (cebollas, ajos…) en los documentos de la época[70].

Finalmente, después de dos semanas de mal tiempo para la navegación, la flota se hizo a la vela siguiendo al buque insignia "San Pablo" el 18 de octubre a las 4 de la tarde. Tras siete días de singladura, en las inmediaciones de Falmouth la flota fue dispersada a causa de una tormenta, y el día 25 el adelantado dio orden de volver al puerto de Ferrol. El 30 de octubre Martín Padilla, junto con 38 naves y numerosas carabelas llegaron al puerto de La Coruña.

Por su parte, el galeón "San Bartolomé", estando ya en las cercanías del Ferrol y con todos sus palos rotos, perdió el control y, dominado por corrientes y vientos, fue arrastrado hacia el Cantábrico, consiguiendo entrar en la ría de Viveiro[71] donde se le dio fondo con 4 amarras la primera semana de noviembre. Una vez allí y comunicada la situación al conde de Santa Gadea, éste mandó descargar el dinero del galeón y llevarlo por tierra hasta La Coruña, para lo cual envió un pagador; también mandó al piloto del galeón "San Pedro" junto a 30 marineros para que ayudaran en la conducción del "San Bartolomé" de vuelta a ese puerto. Durante la espera en aguas de Viveiro, aprovecharon para desembarcar a la gente enferma, entre los que estaba el capitán Luis Ortiz del Río junto con 80 soldados[72].

El 10 de noviembre de 1597 llegó el pagador, pero la operación para desembarcar el dinero se pospuso hasta el día siguiente. Sin embargo, hacia las 8 de la tarde se levantó un inesperado y fuerte viento del sur que rompió tres amarras del galeón y lo empujó al exterior de la ensenada, donde quedó a merced de la mar y sin capacidad de maniobra. Tres días más tarde, el 13 de noviembre, después de haber recorrido todo el Cantábrico, al doblar el cabo Matxitxako[73] y tras disparar unas salvas de artillería, fue detectado desde la villa de Bermeo hacia las 2 de la tarde. Rápidamente salió el capitán Martin de Vaquera, alcalde de este puerto, con 5 pinazas al auxilio del galeón, pero debido a la mala mar[74] no pudo hacer nada para socorrerles[75].

Mientras tanto, el galeón, gracias a la pericia del piloto, se dirigía hacia el interior de la bahía, pero frente a la iglesia de Mundaka embarrancó en su famosa barra. Viendo lo ocurrido, el alcalde de Bermeo, junto con 100 marineros, se dirigió rápidamente por tierra al vecino puerto de Mundaka, donde advirtió a los fieles que sacaran algunas pinazas en auxilio del galeón, que ya se hallaba perdido con toda su gente en cubierta, pero no salió más que una embarcación que consiguió salvar a 30 o 40 soldados y marineros. A las 5 de la mañana del día siguiente Martín de Vaquera escribió a Baltasar de Lezama[76], proveedor general de la Armada en Vizcaya, avisando de lo ocurrido y de que se trataba del galeón "San Bartolomé", que se encontraba hecho mil pedazos y que, en palabras de los supervivientes, transportaba 50.000 ducados, 27 piezas de artillería y 400 soldados y marineros, de los cuales solamente habían sobrevivido unos 30 o 40. Ese mismo día Baltasar de Lezama transmitió los hechos al monarca[77], y el día 15 de madrugada se trasladó desde Bilbao a Mundaka para encargarse de los trabajos de recuperación, llevando consigo al teniente general del corregidor del señorío de Vizcaya para castigar a los vecinos que no habían socorrido a los náufragos del galeón.

El espectáculo presenciado en las primeras horas del amanecer del 14 de noviembre por los habitantes de ambas vertientes de la ría de Mundaka debió de ser dantesco. Alrededor del gigante de madera, ahora reducido, de lo que fue el "San Bartolomé", miles de fragmentos de la embarcación, velas, maderas, víveres, pertrechos, y cientos de cuerpos repartidos por los arenales y rocas aledañas. Rápidamente comenzaría la recogida de cuerpos, pocos de ellos con vida, pues de la primera estimación de 30 o 40 supervivientes de Martin Vaquera se quedó la definitiva en 40 supervivientes. Los cuerpos sin vida recuperados superaron los 280, a los cuales se dio sepultura. Por tanto, de los 400 que iban en el galeón según la declaración del maestre Marcos de Vares quedaron alrededor de 80 cuerpos sin recuperar. Es posible que éste sea el desastre marítimo más trágico de la historia del País Vasco, con 360 fallecidos, más del doble de los producidos por la galerna de 1912 con 143 fallecidos, o la de 1878 con 144.

Entre los 40 supervivientes estaban el capitán Marcos de Vares, el condestable de la artillería –que era inglés– y unos cuantos artilleros flamencos, además de soldados y marineros anónimos, todos ellos en condiciones penosas, enfermos y magullados a causa de los golpes recibidos por los maderos y otros elementos durante el naufragio. Después de curados y vestidos, el proveedor Baltasar de Lezama los embarcó en el puerto de Bilbao en un patache procedente de Bavlet que se dirigía al Ferrol[78].

Respecto al dinero que transportaba, a día de hoy la cantidad es todavía una incógnita; según el condestable había 120.000 ducados entre el "Santiago de Galicia" y el "San Bartolomé", el maestre de este último habla de 50.000 ducados y Baltasar de Lezama dice no saber cuánto, pues los oficiales encargados de su custodia habían muerto en el naufragio. El arcón donde se transportaba el dinero era un cofre de 3 cerraduras tradicional castellano, que se llevaba en las expediciones, cuyo contenido se empleaba fundamentalmente para pagar las soldadas, y comprar tanto avituallamiento como voluntades. El del "San Bartolomé" apareció en tierra sin su tapa y con un tremendo golpe en uno de sus lados, al parecer debido al choque o golpe de una pieza de artillería en el momento del hundimiento.

Del resto de materiales recuperados nos ofrece detalle la "Relación de objetos salvados hasta el 24 de diciembre de 1597"[79], que por separado enviaron al monarca a principios de enero de 1598 Baltasar de Lezama, el veedor Francisco de Fuyca[80] y el Licenciado Juan Pardo –corregidor del Señorío de Vizcaya– no

70 AGS, GYM, LEG, 490, 431

71 AGS, GYM, LEG, 491, 136

72 AGS, GYM, LEG, 492, 079

73 En el texto aparece como "Machecaco", otra variante más a añadir a las ya existentes en la documentación histórica para denominar este cabo.

74 En el documento utiliza el término en euskera "baga".

75 AGS, GYM, LEG, 491, 329

76 Perteneciente a una familia de la élite de Bilbao, algunos de cuyos miembros posteriormente medrarán en la Corte.

77 AGS, GYM, LEG, 492, 041

78 AGS, GYM, LEG, 511, 112

79 AGS, GYM, LEG, 491, 138

80 Perteneciente a una familia influyente de Bilbao, cuyo apellido aparece frecuentemente vinculado a los órganos de poder de la Villa.



Figura 9. Vista panorámica del Cabo Matxitxako y las localidades de Bermeo y Mundaka.



Figura 10. Mundaka y su famosa barra.



Figura 11. Desembocadura de la ría de Mundaka.



Figura 12. Zona próxima a la desaparecida ermita de San Mamés.



Figura 13. Vista de la entrada de Portuondo, donde posiblemente se encontrara la lonja.

habiendo diferencias entre las relaciones que presentaron unos y otros. Es destacable la escasez de material recogido en esos primeros 50 días en relación al tamaño de la embarcación y la cantidad de personas que iban a bordo, lo que posiblemente refleja el engaño que se producía en todas las actividades relacionadas con la Corona; todo ello sin olvidarnos de la rapiña[81] que sucedería a todo naufragio.

En cuanto a la artillería[82], en un principio el capitán declaró que el galeón portaba 27 piezas, aunque después el condestable de artillería dijo que eran 20 piezas de bronce. Del naufragio únicamente se recuperaron 3 cañones de bronce de 29, 43 y 48 quintales (1.334, 1.978 y 2.208 kg aproximadamente), lo que nos da idea de la dificultad del rescate de este tipo de materiales.

De objetos de plata, se recogieron fuentes y otras piezas de vajilla, porcelana, candeleros, cubertería, cáliz y patena, etc., sumando en total 38 marcos, 4 onzas y 6 ochavas (8,88 kg. de

81 Actividad contra la que ya existía legislación desde las épocas griega y romana.

82 Elementos de gran valor, sobre todo las piezas de bronce, pues a menudo la artillería transportada en un galeón valía más que el propio navío.

plata), cantidad un tanto exigua en objetos de valor, teniendo en cuenta el tipo de navío y el número de personas que transportaba.

También se recuperaron numerosos maderos pertenecientes a vergas, masteleros y palos junto con otro gran número de piezas que en los documentos indican les servirían para galeones más pequeños que se construyeran en la ría; junto a ello, 3.550 kilos de clavazón, 2.668 kilos de cabilla de hierro, 3 arcabuces, motonería tanto de bronce como de madera, velas, cadenas, cordaje y cable; manteles, ropa que se da a los supervivientes y un largo etcétera completan este listado de objetos salvados tras el naufragio.

Las numerosas referencias topográficas citadas en la "Relación de objetos..." para dar cuenta de la situación de los hallazgos nos da una idea de la dimensión de la catástrofe: en el arenal de Laida se encontró el maste del trinquete roto y un pedazo de su verga; en Portuondo la verga de la gavia mayor; en la lonja de Portuondo[83] un pedazo de vela; junto a la ermita de San Mamés –hoy en día desaparecida– el maste y verga mayor rotos; en Kanala, a luengo de la ribera, el cabestrante mayor, un pedazo de bauprés, etc. El día 24 de diciembre de 1597 se abandonaron los trabajos de salvamento debido a que las malas condiciones meteorológicas del invierno no eran propicias para la recuperación del resto del galeón, con su correspondiente artillería y dinero, que posiblemente estaban juntos, pues se encontraban en mitad de la barra de Mundaka. Estos trabajos se pospusieron hasta la primavera y verano de 1598, pero desconocemos si tuvieron resultados o incluso si llegaron a realizarse.

El hecho indudable es que más de 300 años después, en el entorno de la zona del hundimiento, en diferentes momentos se han localizado unas monedas de plata, reales de a ocho, todas iguales e inmaculadas en su aspecto –solo cubiertas por la correspondiente pátina–, por lo tanto con poco o ningún uso, lo cual nos lleva a pensar que pudieran haber venido en el "San Bartolomé", bien dentro del arcón perteneciente a la hacienda real, o bien como propiedad particular de alguno de los tripulantes.

Como pasa en muchas catástrofes, el azar quiso que algunas personas salvaran la vida, caso de Pedro de Guevara o el pagador, que no pudieron embarcarse en Viveiro, o el capitán Luis Ortiz del Río, que junto con otros 80 soldados fueron desembarcados en el mismo puerto debido a que se encontraban enfermos. Otros, sin embargo, perdieron la vida, como el piloto del galeón San Pedro y otros 30 marineros enviados por Padilla y embarcados en Viveiro.

De esta trágica forma terminaba el periplo de la plata que había arrancado en las minas del cerro de Potosí, desde donde las llamas transportaron el mineral convertido en barras hasta Arica, puerto de embarque en la Armada del Mar del Sur para llegar a Panamá; una vez aquí fueron en mulas hasta Nombre de Dios, para embarcarse nuevamente, esta vez en la Flota de Tierra Firme al mando de Eraso, y llegar hasta Sevilla, donde nuevamente a lomos de mulas llegarían hasta la fábrica de moneda de Segovia. Convertida ya la plata en reales de a 8 y a 4, viajarían hasta Ferrol para navegar en el "San Bartolomé" y llegar hasta las cercanías de Falmouth primero, y la ría de Viveiro después, con destino final en la barra de Mundaka.

En circunstancias normales de la época, el destino de esas monedas habría sido Flandes o Inglaterra, para terminar troceadas o fundidas en China, ya que estas monedas, debido a su gran valor, no eran de uso habitual entre el pueblo llano, sino que se utilizaban como mercancía o como medio de pago en el comercio al por mayor de larga distancia o de lujo. Pero su viaje se vio truncado en este rincón de la costa vasca.

83 El hecho de que se cite nos confirma su existencia todavía en esas fechas.

11. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS

Abilleira Crespo, Y.

2016 "El galeón *San Jerónimo* y su polémica excavación", *Revista General de Marina* 271, 29-36.

Álvarez Nogal, C.

1997 "Los maestres de plata durante el reinado de Felipe IV. Nombramientos y beneficios", *De Puebla de los Ángeles a Sevilla. Homenaje a Calderón Quijano*, 139-159.

2005 "El transporte de moneda en la España del siglo XVII: mecanismos y costes", *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History* 23 (S1), 379-408.

Alves Salgado, A.

2003 "Galeones de Felipe II al servicio de la Corona de Portugal", *Revista de Historia Naval* 82, 81-89.

Cabrera, R. de

1596 *Relacion del viage que hizieron las cinco fragatas de armada de su Magestad, yendo por Cabo dellas Don Pedro Tello de Guzman, este presente año de noventa y cinco*, www.bdh.bne.es, Marzo 2019.

Casabán, J.L.

2016 "The Wreck of the "Apostle" San Bartolomé (1597)", *The Mariner's Mirror* 102:2, 206-210.

Cerezo Martínez, R.

1988 *Las Armadas de Felipe II*, San Martín, Madrid.

Céspedes del Castillo, G.

2005 "El Real de a ocho, primera moneda universal", *XIII Congreso Internacional de Numismática (Madrid, 2003)* vol. 2, 1751-1760.

Cipolla, C.M.

1999 *La Odisea de la plata española. Conquistadores, piratas y mercaderes*, Crítica, Barcelona.

Chaunu, H.; Chaunu, P.

1955-60 *Séville et l'Atlantique (1504-1650). Tomo IV: Le trafic de 1596 à 1620*, Paris.

Choque Mariño, C.; Muñoz Ovalle, I.

2016 "El Camino Real de la Plata. Circulación de mercancías e interacciones culturales en los valles y Altos de Arica (siglos XVI al XVIII)", *Historia (Santiago)* 49-1, 57-86.

Fernández Duro, C.

1972 *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Museo Naval, Madrid.

Flores Moscoso, A.

1991 "Fraudes en la organización y viajes de las Flotas de Indias", *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América* (Universidad de Santa María de la Rábida, 1989), 255-270.

García Hernán, E.

2004 "Philip II's forgotten armada", *The Battle of Kinsale* (Hiram Morgan ed.), Wordwell Ltd., Dublin, 45-58.

Gómez Bravo, M.; Zallo Uskola, J.C.

2014 "Nuevos hallazgos en la ría de Gernika-Mundaka (Bizkaia): los pecios Laida I y Laida II", *Actas del I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática española* (Cartagena, 2013), vol. II, 133-142.

2018 "Pecios Laida I, Laida II y Txatxarramendi (Ibarrangelu, Sukarrieta)", *Arkeoikuska* 2017, 328-331.

Guiard, T.

1968 *La industria naval vizcaína*, Biblioteca Vascongada Villar, Bilbao.

Herrán, F.

1978 *Compendio de la historia de Bizcaya del Dr. Estanislao J. de Labayru*, Caja de Ahorros Municipal de Bilbao, Bilbao.

Hidalgo de Cisneros Amestoy, C.; Largacha Rubio, E.; Lorente Ruigómez, A.; Martínez Lahidalga, A.

1991 *Colección documental del Archivo de la Cofradía de Pescadores de la Villa de Lequeitio (1325-1520)*, Donostia.

Lorenzo Sanz, E.

1977 "La requisición de las remesas de oro y plata de mercaderes y particulares por la Corona en el siglo XVI", *Anuario de Estudios Americanos* 34, 271-293.

Matés Luque, J.M.

2016 "Playa de Laida. Seguimiento de su restauración", *Arkeoikuska* 2015, 207-210.

Moreno Cebrián, A.

1989 "La vida cotidiana en los viajes ultramarinos", *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* 1, 113-134.

Murray, G.S.; Gómez Nieto, L.

1991 "Génesis del Real Ingenio de la Moneda de Segovia: I. La idea (1574-1582)", *Numisma* 228, 59-80.

Murray, G.S.

1994 "Génesis del Real Ingenio de la Moneda de Segovia: IV. Transporte de la maquinaria y las primeras pruebas", *Numisma* 235, 85-119.

1995 "Guía de las cantidades acuñadas en las cecas castellanas: I. Felipe II – plata y oro", *Numisma* 236, 203-239.

1998 "Felipe II: la falta de la sigla del ensayador en sus monedas del Real Ingenio de Segovia", *Gaceta Numismática* 129, 53-62.

2001 "El rechazo de la moneda perfecta del Real Ingenio de Segovia: el fraude de Felipe II y los cercenadores genoveses", *Numisma* 245, 175-181.

2018 *El Real Ingenio de la moneda de Segovia: guía del monumento y de las acuñaciones en Segovia desde 30 a.C. hasta 1869*, Amigos de la Casa de la Moneda de Segovia, Segovia.

Nestares Pleguezuelo, M.J.

1992 "El funcionamiento de las Cajas Reales en Indias desde la perspectiva de una gobernación marginal", *Chronica Nova: Revista de Historia Moderna de la Universidad de Granada* 20, 299-314.

Pease García-Yrigoyen, F.

1992 *Perú: hombre e historia. Volumen II: Entre el siglo XVI y el XVIII*, Edubanco, Lima.

Pellicer i Bru, J.

2010 "Conversaciones sobre metrología (siglos XV y XVI)", *Gaceta numismática* 176, 31-48.

Pérez-Mallaína, P.E.

1997 "Auge y decadencia del puerto de Sevilla como cabecera de las rutas indianas", *Caravelle* 69, 15-39.

2007 "Generales y almirantes de la Carrera de Indias. Una investigación pendiente", *Chronica Nova: Revista de Historia Moderna de la Universidad de Granada* 33, 285-332.

2010 *Andalucía y el dominio de los espacios oceánicos. La organización de la Carrera de Indias en el siglo XVI*, Fundación Corporación Tecnológica de Andalucía, Sevilla.

Pérez Sindreu, F. de P.

1991 *La Casa de la Moneda de Sevilla. Su historia*, Universidad de Sevilla, Sevilla.

2004 "El Real de a ocho y el Thaler", *Gaceta numismática* 152/I-04, 39-48.

Rahn Philips, C.

1991 *Seis galeones para el rey de España*, Alianza Editorial, Madrid.

Ribot, L.

2016 *La Edad Moderna (siglos XV-XVIII)*, Marcial Pons, Madrid.

Rieth, E.

2006 "L'épave d'Urbieta (Gernika): une embarcation à clin du milieu du XVe siècle. Étude préliminaire", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 5, 603-616.

Rivero, C. Mª del

1919 *El Ingenio de la Moneda de Segovia. Monografía numismática*, Tip. de la Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos, Madrid.

Rodríguez González, A.R.

2018 *Señores del Mar*, La esfera de los libros, Madrid.

Ruiz Trapero, M.

2005 "El real de a ocho: su importancia y trascendencia", *IV Jornadas Científicas sobre Documentación de Castilla e Indias en el siglo XVI*, 357-377.

Sáez Abad, R.

2016 *La guerra anglo-española (1585-1604)*, Almena, Madrid.

Sanjurjo Ramos, J.

2012 "Caminos transísmicos y ferias de Panamá, siglos XVII-XVIII", *Anales del Museo de América* XX, 260-271.

Suárez de Figueroa, C.

1613 *Hechos de Don García Hurtado de Mendoza*, Madrid.

Tenace, E.

2003 "A Strategy of Reaction: The Armadas of 1596 and 1597 and the Spanish Struggle for European Hegemony", *The English Historical Review* 118, nº478, 855-882.

Vila Vilar, E.

1997 "Los maestres de plata: un resorte de poder en el comercio con Indias", *De Puebla de los Ángeles a Sevilla. Homenaje a Calderón Quijano*, 119-132.

1998 "Algo más sobre el fraude en la Carrera de Indias: práctica conocida, práctica consentida", *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA* vol. II, Liverpool, 27-43.

Villuga, P.J.

1546 *Repertorio de todos los caminos de España*, Medina del Campo.

Zabala Montoya, M.

2002 "El grupo dominante de Bilbao entre los siglos XVI y XVII: bases de poder y estrategias de reproducción a la luz del Capitulado de Concordia", *Brocar* 26, 53-80.

Zallo Uskola, J.C.; Gómez Bravo, M.

2012 "Evaluación arqueológica de los pecios Laida I y Laida II (Ría de Mundaka, Bizkaia)", *Kobie (Serie Paleoantropología)* 31, 207-226

2016 "Nuevas embarcaciones a tingladillo en la ría de Gernika (Bizkaia)", *Actas del V Congreso Internacional de Arqueología Subacuática (IKUWA V)*, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 757-768.

ARCHIVOS

· Archivo General de Indias (AGI) Sevilla.

· Archivo General de Simancas (AGS), Valladolid.

PAGINAS WEB

· www.bdh.bne.es

· www.memoriasclubdeportivodebilbao.blogspot.com

· www.pares.mcu.es