

CARLOS LEÓN AMORES

HUNDIDOS

**Cuatro siglos de historia
de España y América
desde las profundidades
(1492-1898)**

Prólogo de Vicente G. Olaya

Alianza editorial

Primera edición: marzo de 2026

*Reservados todos los derechos.
El contenido de esta obra está protegido por la Ley,
que establece penas de prisión y/o multas, además de las correspondientes
indemnizaciones por daños y perjuicios, para quienes reprodujeran, plagiaran,
distribuyeren o comunicaren públicamente, en todo o en parte, una obra literaria,
artística o científica, o su transformación, interpretación o ejecución artística fijada
en cualquier tipo de soporte o comunicada a través de cualquier
medio, sin la preceptiva autorización.*



© Carlos León Amores, 2026
© del prólogo: Vicente García Olaya, 2026
Valentín Beato, 21. 28037 Madrid
ISBN: 979-13-7009-190-3
Depósito legal: M-136-2026
Impreso en España - Printed in Spain

Índice

Prólogo, por Vicente G. Olaya.....	11
Introducción. Navegantes y naufragios.....	19
Parte 1. Al otro lado del mundo conocido (siglos xv y xvi) ..	25
1. El primer naufragio español en América (1492)	41
2. Castigo divino en el canal de la Mona (1503)	73
3. Enterrado vivo en tierra hostil (1554)	97
4. Huracán en Pensacola (1559).....	119
Parte 2. Rutas, flotas y armadas (siglo xvii)	141
5. En los cayos de Matacumbé (1622).....	151
6. El archipiélago de las Perlas (1631).....	175
7. El galeón sin rastro (1631)	203
8. El Banco de la Plata (1641)	235
9. Colisión en las Bahamas (1656)	265
Parte 3. Nuevos monarcas, nuevos barcos y muchos naufragos (siglo xviii)	281
10. El combate de Barú (1708).....	293
11. El naufragio de la flota combinada de 1715 (1715) .	325
12. Los guardianes del mercurio (1724)	347
13. Huracán en los cayos de Florida (1733)	377
14. Entre la arena y el mar (1770).....	403

Parte 4. De las independencias americanas al final del Imperio (siglo XIX)	435
15. Muerte blanca (1819)	443
16. La escuadra de Cervera y el fin del Imperio español en América (1898)	467
Epílogo.....	501
Glosario de términos náuticos	505
Bibliografía	515

Dedicado a mis padres,
Eleuterio y María del Carmen,
y a mis hijos, Sergio y Marta.

Prólogo

por Vicente G. Olaya

Fue en una tarde de septiembre de 2018 cuando lo conocí. Estaba sentado en el centro de la enorme mesa del salón de actos del Museo Arqueológico Nacional, en Madrid. A su derecha, un militar de alta graduación, un hombre de avanzada edad elegantemente trajeado, el capitán de navío Marcelino González. Él, en cambio, mostraba un aspecto juvenil, con el cabello largo y una camiseta de manga corta. El joven comenzó a hablar. La sala abarrotada quedó en completo silencio mientras él adentraba en seguida a la audiencia en un mundo totalmente desconocido para mí: hablaba de galeones luchando contra su destino en mitad de descomunales tormentas, de barcos que yacían en la profundidad de los mares, de valientes navegantes que arriesgaban sus vidas para salvar a otros, de increíbles aventuras de naufragos olvidados en playas ignotas, de cientos de indios persiguiendo a pequeños grupos de españoles hambrientos, descalzos y sin armas de fuego...

Quedé atrapado por aquellas palabras. Recuperaban un mundo mágico, heroico, desaparecido, de andanzas inimaginables, de batallas en alta mar, de expediciones a densas selvas y de ascensos a pie a volcanes aún humeantes. Pero, sobre todo, describían cómo unas mínimas naves, ensambladas en cualquier astillero vasco o

andaluz, cruzaban de un lado al otro el peligroso Atlántico sabiendo que muchas de ellas jamás alcanzarían el puerto ansiado. Aun así, aquellos hombres y mujeres embarcaban en aquellos febles cascarones de roble dispuestos a enfrentarse a olas jamás vistas en las costas peninsulares.

Me volví al periódico y comencé a escribir sobre lo que había relatado aquel hombre joven. Al día siguiente, comprobé que a Soledad Gallego-Díaz, la directora en ese momento, le había gustado mi crónica. La reflejó en la primera página de *El País*. Así, a lo grande, a dos columnas, como si fuera una destacada noticia política. Carlos León me había abierto —y a mi periódico— las puertas de un mundo apasionante que habíamos explorado pocas veces en el diario: la arqueología subacuática, los restos históricos de lo que no se ve pero que está allí, esperando que alguien lo descifre y sea capaz de interpretarlo. Los lectores reaccionaron con cientos de miles de visitas a la web en solo veinticuatro horas.

Un año después recibí una llamada del Ministerio de Cultura. Alguien importante quería verme para contarme una historia.. Desconocía completamente de qué se trataba. Nunca me he fiado de los políticos. Lo que ellos pueden calificar de *scoop* mundial para un periodista puede no suponer más que media columna en página par. Aun así, tomé un taxi sin muchas esperanzas, pero con curiosidad. Me presenté en la casa de las Siete Chimeneas. Siempre me ha gustado ese casoplón barroco lleno de leyendas en el centro de Madrid y que ahora es sede del ministerio. En seguida aparecieron dos responsables de Comunicación y un alto cargo ministerial. Unos minutos después, y con su eterna sonrisa, Carlos León...

Para mi sorpresa, empezaron a relatarme una de esas historias que jamás se olvidan si te dedicas al mundo del periodismo arqueológico. No daba crédito. Me desvelaron que el Gobierno llevaba años dibujando el mapa del tesoro más grande del mundo: la ubicación exacta de todos los barcos españoles cuyos pecios se encuentran en los fondos de los mares, de América a Asia. Lo hacían por cuestiones científicas —comunican a los respectivos Gobiernos dónde se hallan las naves cuando las localizan—, no por motivos crematísticos. España no busca el oro, la plata, las joyas, las delicadas cerámicas chinas, los metales preciosos o las mercancías de valor incalculable que transportaban. El Gobierno solo quiere recuperar la historia de aquellos héroes que murieron ahogados buscando los límites del Imperio hispánico o, simplemente, la oportunidad de una vida mejor al

otro lado del mar. De hecho, cuando se localiza una nave en la que fallecieron soldados españoles, la Armada coloca en las profundidades del lugar exacto donde se halla el pecio placas conmemorativas del desastre. Emociona. Además, aprendí que España cuenta con la tecnología necesaria para sumergir sus robots a profundidades que otros países ni sueñan. Los buques científicos que se despliegan, como el *Ángeles Alvariño*, del Instituto Oceanográfico Español, van equipados con sistemas de posicionamiento GPS, sondas multihaz, sónares de barrido lateral, magnetómetros de protones, delimitadores de velocidad sónica, perfiladores del fondo, grúas y un pequeño laboratorio de restauración. Son capaces de extraer objetos perdidos hace siglos a más de 1000 metros de profundidad, algo que no está al alcance de la mayoría de los países hispanoamericanos. La historia que me relataron volvió a ser un bombazo informativo. Los lectores, por su parte, pedían más y más. Y pasó el tiempo...

Una tarde lo descubrí con camiseta y vaqueros montando una exposición en el Museo Arqueológico y Paleontológico de Alcalá de Henares, y otro día, en el futuro museo de la Guardia Civil. Me enteré, a través de un amigo productor de documentales, que también había diseñado el discurso museístico de las Atarazanas Reales en República Dominicana, «el museo de las tormentas», lo llaman, porque los huracanes, que no los bolaños de los cañones enemigos, hundieron la mayor parte de los buques del rey. Solo el 0,8 % de las naves se perdieron en batalla. Los piratas, bucaneros o filibusteros extranjeros tenían muy claro que debían evitar a toda costa toparse con los galeones de la cruz de San Andrés. Los españoles siempre navegaban en grupo, fortísimamente armados y velando por las mercancías que almacenaban. Eran auténticas ciudades artilladas flotantes que escupían fuego mortal. Provocaban el terror de los enemigos. Por eso, las embestidas piratas se realizaban casi siempre sobre poblamientos desprotegidos, fáciles de arrasar. Cuando lo intentaban con una ciudad artillada, la derrota corsaria estaba asegurada. Santa Cruz de Tenerife, Cartagena de Indias, La Coruña o Lisboa dieron cuenta de ello.

«¿Qué haces aquí?», le pregunté en el museo alcalaíno entre expositores llenos de cuencos del Calcolítico y espadas visigodas. Ningún ancla, trinquete o velamen a la vista. «Estamos preparando una exposición sobre el neolítico», y volvió a marcar una sonrisa elegante. Nos estrechamos las manos y seguimos en direcciones contrarias.

Hace un año, sentado en una terraza a las afueras de Madrid, me topé de nuevo con él, con su aire despistado y las manos en los bolsillos. «¡No me lo puedo creer! Te encuentro en todas partes». «¡Qué bueno verte! Vivo aquí cerca. Tenemos que hablar, tengo una buena historia para tu periódico. Seguro que te gustará», me dijo, y volvió a marcharse.

Conocer a Carlos me ha permitido ponerme en contacto con personajes contra los que él actúa a los que nunca habría soñado entrevistar: los piratas, porque los piratas siguen existiendo. Ya no llevan un parche en el ojo y una pata de palo. Ahora van equipados con carísimos equipos de tecnología subacuática, que incluyen magnetómetro de protones o sónares de barrido lateral, para expoliar lo que no es suyo, sino de España y de los países donde aquellas naves naufragaron. Y son malos. Muy malos. Se alojan en carísimos hoteles de todo el mundo mientras cierran negocios oscuros, amedrentan a los que no se pliegan a sus deseos o compran directamente voluntades al precio que sea. Los paraísos fiscales son las nuevas ensenadas donde ahora atracan sus barcos ansiosos de tesoros. Carlos es uno de los héroes de esta película: lucha contra ellos vestido de neopreno y armado con una botella de aire comprimido. Su vida, alguna vez, ha peligrado.

En marzo de este año 2025, presenté mi último libro en Madrid. No se lo dije a casi nadie, excepto a un par de amigos íntimos y a mi familia. Siempre me ha dado mucha vergüenza obligar a alguien a asistir a un acto al que posiblemente no le apetezca acudir. Así que me senté en mitad de la librería, acompañado por esa eminencia de la arqueología que es Enrique Baquedano y que iba a hacer la presentación, y observé a los pocos cercanos que acudieron. Y allí, en primera fila, estaba Carlos. No entendía cómo se había enterado. Me alegré mucho. Era un auténtico honor. Luego, al terminar, invité a todos a unos canapés y cervezas. Se quería ir. Lo agarré del brazo y loforcé a quedarse. No pronunció ni una sola palabra hasta que le di las gracias, delante de todos, por haber venido. Le presenté a mi familia y amigos. Alguien le hizo una pregunta sobre arqueología y, solo entonces, comenzó a hablar, como siempre, con modestia. Cuando terminamos, el comentario fue el siguiente: «Pero ¿quién es ese hombre? Nos pasaríamos horas escuchándolo».

Hace poco, recibí una llamada de Alianza Editorial. «¿Te gustaría prologar el libro sobre naufragios de Carlos León Amores?».

La respuesta era obvia. Así que nada más recibir las galeradas, me puse a devorar aquellas líneas que te trasladaban al pasado. No he podido levantar la vista de estas palabras escritas, que me recordaron pronto aquella tarde de septiembre de 2018, la primera vez que vi y escuché con enorme atención a Carlos.

No sé qué capítulo me ha gustado más, si el del primer naufragio en América —imaginarme a un inexperto grumete pilotando la *Santa María* durante la noche y haciéndola encallar por su impericia, mientras un iracundo Colón pregunta a voces quién le dio la gobernanza al muchacho— o el de Tristán de Luna —nacido en el mesetario y soriano Borobia— dirigiendo una flota llena de tesoros a punto de encallar.

La historia imperial de España —eso dice Carlos en *Hundidos. Cuatro siglos de historia de España y América desde las profundidades*— no responde a una continuidad de grandes batallas terrestres en Europa, ni al asedio a los castillos peninsulares para recuperar el terreno perdido ante al-Ándalus. La historia de España, aunque cueste creerlo, se forja en el mar. En los mares. Jamás la Corona de Aragón habría conquistado el Ducado de Atenas, los pescadores vascos nunca se habrían establecido en Terranova ni Castilla habría puesto su bota en el Caribe si no hubiera sido porque los españoles sabían navegar. Cruzaban los mares mejor que nadie, rompían las olas como cuchillos afilados, guardaban en los lugares más seguros las cartas náuticas —la llave del océano Pacífico, el «lago español», lo llamaban— y construían los barcos más veloces y potentes del planeta. Y lo hacían para mantener un imperio —y un Dios— que creían invencibles.

Miles de hombres, mujeres y niños dejaron su vida en una aventura inabarcable que Carlos León recupera en esta excelente obra. Es una lástima que el cine nacional no haya reconstruido nunca estos relatos increíbles, emocionantes, palpitantes, heroicos. Asimilamos con naturalidad falsedades como las que Hollywood relata en *Murieron con las botas puestas* o *Bailando con lobos* desconociendo que fray Marcos de Mena —el hombre que fue enterrado vivo en una playa por sus compañeros— o el adelantado Menéndez de Avilés convierten a James Bond —sí, a James Bond— o a Kevin Costner, si se comparan sus figuras, en dos personajes de chiste infantil. El insigne marino Jorge Juan y Santacilla, en el siglo XVIII, engañó al almirante de la Royal Navy George Anson y al primer ministro John Russell, IV duque de Bedford, para robar la

tecnología que los británicos estaban desarrollando. Como en los filmes de espías, fue apresado, pero sus habilidades le permitieron huir a París. Dice Carlos León que las mejoras que los astilleros del Imperio hispánico lograron para transportar a los españoles a América o Asia «acabaron por convertir los galeones españoles en buques tan poderosos o más que los de otras armadas, muy bien adaptados a la navegación en las cálidas aguas tropicales».

La mayoría de la gente desconoce que las naves que pueblan los fondos marinos —más de mil hundidas entre 1492 y 1898— están consideradas buques de guerra —aunque hayan transcurrido cuatro siglos— y que, por lo tanto, siguen siendo propiedad del Estado español como heredero político del Imperio. Es como si un submarino estadounidense hundido en Cádiz o un destructor ruso naufragado en Asturias pudiese ser apresado, desguazado o saqueado por las autoridades españolas por el hecho de estar en sus aguas territoriales. Sería inconcebible. Sin embargo, la laxitud de los gobiernos —da igual el color— ha permitido que otros países accedan a estas naves y expolien y arrasen su carga. Un millonario negocio y un patriotismo mal entendido lo posibilitan. Son pocas las ocasiones en que los ejecutivos españoles han actuado con prontitud y diligencia. Uno de esos casos fue el de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, hundida a traición por los ingleses en 1804. Su cargamento, toneladas de riquezas, fue localizado por la empresa cazatesoros Odyssey Marine Exploration. Lo sabían todo del barco, hasta el nombre de sus pasajeros.

En una ocasión, otro prestigioso arqueólogo marino, precisamente el exdirector del museo cartagenero y otro de los genios que lograron el regreso de *Las Mercedes*, Iván Negueruela, me comentó: «Los arqueólogos no buscamos el oro de los pecios, sino saber qué encierran sus maderas. Porque esas naves son la historia de España». Lo mismo, aunque con otras palabras, escribe Carlos León Amores en esta obra.

No voy a extenderme más. Es mejor, estimado lector, que lo descubra por sí mismo. Es más estimulante dejar hablar a Carlos. Cuando abra la primera de sus páginas, notará que se sumerge en las cálidas aguas caribeñas y que los hombres y mujeres que llegaron hace cinco siglos a ellas están dispuestos a relatarle una historia increíble, la de España, una mixtura de agua salada, sudor, pólvora, lágrimas y sangre. Pero, sobre todo, de honor y de valor sin límites.

**TABLA DE EQUIVALENCIAS
DE LAS MEDIDAS DE LA ÉPOCA**

Medidas de longitud, distancia y profundidad

Codo	57,46 cm
Pie	27,85 cm
Pulgada	2,32 cm
Dedo	1,74 cm
Braza	167 cm
Legua	5.573 m
Milla	1.852 m
Medidas de peso y volúmen	
Tonelada	920 kg
Quintal	46 kg
Arroba	11,5 kg

Introducción

Navegantes y naufragios

No hay nada poético en un naufragio. Es pura violencia. Naufragar supone el desmoronamiento del orden más básico y primitivo. El colapso de la lógica. La muerte entra por las grietas entre tabla y tabla buscando cualquier cosa que destruir o echar a perder o cualquier persona a la que ahogar llenándole el cuerpo de agua, arena y sal, sin consideración alguna ante los débiles, los ancianos, los niños, los enfermos, los heridos, los indefensos, los animales o las alimañas. Tan solo unos centímetros de madera separan el interior del exterior, la vida de la muerte, el orden del caos.

El mar, cuando penetra embravecido en la fortaleza de maderas, clavos y velas que es un barco, destroza todo lo que encuentra a su paso. Su fuerza desmedida puede lanzar veinte cañones de una tonelada de peso contra un mamparo de madera de diez centímetros hasta que lo atraviesa, barrer una u una a todas las personas que trabajan sobre las cubiertas, partir palos de medio metro de diámetro y veinte metros de altura como si fueran mondadientes y arrancar de cuajo poleas, motones, cuadernales y vigotas. Y el viento, su aliado más temible, puede cortar las velas como si fuera un cuchillo, deshacer la jarcia y enredarla sobre sí misma, tirar todo por la borda mezclando cosas y personas, ejercer su fuerza



Óleo sobre tabla titulado *Naufragio en una orilla rocosa*, de Adam Willaerts, fechado en 1614 y conservado en el Rijksmuseum de Ámsterdam. Esta pintura refleja con exactitud la dureza de un naufragio en el mar, con un galeón clavando la proa en el agua y otro a punto de zozobrar, mientras algunos tripulantes tratan de salvar su vida huyendo en una chalupa entre olas y furiosos animales marinos.

contra palos, fogonaduras y carlingas hasta poner en jaque la resistencia estructural y los principios dinámicos de cualquier buque.

Ningún barco de madera está preparado para sufrir un huracán en medio del canal de las Bahamas, en la bahía de Samaná o en los peligrosos cayos de Florida. Y aunque el barco sobreviva a los embates del mar y el viento y sea capaz de poner la proa contra las olas y navegar sobre ellas, aún le queda otro peligro que sortear: los bajos rocosos y los arrecifes coralinos que están ahí, asomándose a la superficie del mar como centinelas de piedra ocultos, esperando que pase un barco para partirlo en dos y desparramar su carga por el fondo. Esta entonces suelta las monedas y lingotes, como si de un premio se tratase, y la grana cochinilla, el añil y el palo de campeche tiñen las aguas de colores mientras la brea, la pólvora y el mercurio embadurnan los fondos de arena y fango.

Casi todos los naufragios suelen producirse cerca de la costa o en aguas poco profundas hacia las que vientos y oleaje empujan a los navíos, los acorralan y los deshacen definitivamente. Aunque traten de evitarlo echando las anclas al fondo, los implacables temporales tropicales sueltan rayos y truenos y generan tornados y barreras de agua que acaban engulléndolos o transformando los barcos en tablas, trapos sueltos y cabos desordenados. En ese momento, los enormes galeones, los navíos mejor armados o las fragatas más veloces dejan de ser barcos y se convierten en desecho, materia prima triturada y desguazada que flota como el sargazo a merced de las olas.

Pasados unos días, el clima tropical devuelve la calma. El sol sale como si nada hubiera sucedido. El mar da un respiro y permite el rescate y la supervivencia de los más afortunados. En las playas y los acantilados se acumulan juntas la muerte y la carga. Las gentes yacen junto a los restos de sí mismos, de sus equipajes y sus objetos personales. No hay exvoto ni cruz de Caravaca que te salve de un naufragio. El que sobrevive lo hace por puro azar, porque se escondió en un rincón al que casualmente no llegó el mar o porque aprovechó las circunstancias para escapar en el único bote que había, empujando y matando si era necesario.

No hay nada poético en un naufragio. Y menos aún si este se produce en medio de un combate naval. Rodeados de fuego, sangre, humo y dolor. Respirando pólvora y llamaradas, eligiendo un enemigo al que matar, con la munición en la mano, el cañón apuntando y la mecha encendida, sin saber si el estruendo del disparo es propio o del contrario. El combate en el mar lo mezcla todo. Hay que esperar a ver entre la humareda qué bandera sigue ondeando para saber quién ha vencido la batalla. El que conserva su estandarte es el triunfador, aunque sea en una balsa de palos y cuerdas. El barco hundido ya no cuenta. Es historia, y pronto, también, arqueología.

Así empezó la exploración de los océanos, a base de marinos dispuestos a naufragar sin saber ni siquiera dónde estaban. Sin que nadie fuera a buscarlos. Y es que los barcos hundidos nunca cuentan su historia. Su triste desgracia queda escrita en informes y expedientes de pérdida mientras sus restos descansan para siempre bajo el agua, mimetizados con la flora y la fauna del fondo marino. Son el arma y la escena del crimen, testimonio directo y fuente primaria de lo que sucedió, y de cómo el tiempo pasó por ellos.

En las costas americanas yacen más de un millar de barcos españoles naufragados desde 1492 hasta 1898. Testigos esenciales del nacimiento y la decadencia de un imperio de ultramar en el que las naves, las rutas y los puertos fueron la clave para llevar y traer productos, ideas y tecnologías de acá para allá.

El de la *Santa María* fue el primer naufragio español, castellano más bien, que se produjo en las costas americanas, el que inició el contacto entre dos horizontes que nunca se habían encontrado. La nao *Santa María* sirvió de nave de exploración y, después de encallar, fue convertida en fortaleza y asentamiento temporal. La primera aldea hispana en América fue en realidad un pequeño fuerte construido con las maderas de la nao encallada. A partir de entonces, se sucedieron navegaciones y naufragios en busca de rutas comerciales y riquezas minerales mientras la hispanidad se extendía por todo el continente, por las buenas o por las malas, hasta terminar cuatrocientos seis años después con otro naufragio, el de la flota del almirante Cervera en Santiago de Cuba, expulsada a cañonazos por un imperio naciente que intentaba encontrar su espacio propio en el mismo lugar.

En este libro recorreremos una parte de la historia marítima de España basada en los fracasos, en los barcos hundidos cuyos restos revelan datos que la historia oficial no llegó a esclarecer. Lo hacemos a través del relato de dieciséis tragedias navales en las que se perdieron barcos y gentes en las costas del Caribe, el golfo de México, el Atlántico o el Pacífico. Cada uno de los naufragios elegidos ilustra una parte de la historia marítima de España y América en contextos geopolíticos diferentes y en medio de geografías culturales y paisajes emocionales totalmente distintos.

Nos importan la historia y las historias. Y nos importa también cómo la arqueología marina nos trae a la actualidad lo que sucedió hace quinientos años. Por eso denunciamos la falta de planificación, el expolio continuado y la destrucción del patrimonio cultural subacuático, que es un patrimonio de la humanidad. De todos y para todos. Un acervo cultural que se ha de compartir y no repartir.

Los dieciséis desastres navales seleccionados en este libro, ya sea de barcos sueltos o flotas enteras, son una muestra de las más de mil embarcaciones que España dejó bajo el mar en aguas americanas. Un ejemplo de los avances en la navegación, la construcción naval, el comercio marítimo globalizador, el afán explorador y la necesidad de

oro y plata que se produjeron entre los siglos xv y xix. Son también la evidencia de la expansión de algunos conflictos europeos que se trasladaron hasta el Atlántico, el Pacífico o las aguas caribeñas.

Hemos dividido este recorrido por los fondos marinos en cuatro partes que se corresponden, básicamente, con cuatro siglos de historia marítima. Cuatro etapas de la exploración y la navegación españolas en aguas americanas que llevan implícitas las transformaciones y los avances en los barcos, los instrumentos náuticos, la cartografía o el armamento. Por ello, pasamos de la nao al acorazado, del astrolabio al sextante o de la lombarda de hierro fundido al cañón de acero de 320 milímetros. Cuatrocientos seis años en los que la historia marítima de España y América cambia, evoluciona y se mueve al ritmo de los navegantes, los exploradores, los marinos y los monarcas, en respuesta a diferentes y variados intereses geoestratégicos o mercantiles o a simples ambiciones personales.

Y aunque únicamente hablamos de naufragios y desgracias náuticas, no solo encontramos escenas de pánico, muerte y destrucción: también descubrimos grandes dosis de humanidad, valor, coraje, supervivencia, colaboración, rescate y salvamento. En cuatro siglos de historia hubo de todo, pero, por encima de cualquier otra cosa, hubo organización e infraestructura. Es imposible mantener un imperio ultramarino sin funcionarios, ingenieros, arquitectos, marinos, cartógrafos, contables, soldados, cronistas, gobernantes y monarcas eficaces y entregados. Y cuando estos flaquean, la historia lo nota y el mar nos engulle.

PARTE 1

AL OTRO LADO DEL MUNDO CONOCIDO

SIGLOS XV Y XVI



MARE ATLANTICO

TROPICO DE CANCER

MARE DEL NORTE

MARE OCCIDENTALE

EQUINOCCIAL

TROPICO DE CAPRICORNIO

MARE OCCIDENTALE

MARE DEL SUD

MARE OCCIDENTALE

Tierra descubierta por David Hogue Año 1687.

Puerto descubierta por Drake año 1578.



Una vez que la guerra contra los musulmanes dejaba de ser un problema al quedar reducida al reino de Granada, los otros cuatro reinos peninsulares, Castilla, Portugal, Aragón y Navarra, comenzaban su desarrollo y sus inevitables luchas internas. Cada reino tenía sus peculiaridades y su trayectoria histórica singular, pero todos compartían un factor en común: el mar. Ya fuera hacia el Mediterráneo, el Cantábrico o el Atlántico, los reinos peninsulares, cuando miraban al horizonte, encontraban un mar o un océano de fondo. En el caso de Castilla, por su gran extensión geográfica, tenía dos mares y un océano a los que asomarse: el Mediterráneo, el Atlántico y el Cantábrico. Tres horizontes totalmente diferentes que apuntaban hacia geografías y paisajes culturales muy distintos. Por el lado atlántico, la visión de este vasto océano se reducía entonces a las Azores y las Canarias. Mas allá, todo eran aguas desconocidas.

En este contexto coinciden varios fenómenos que permitirán la expansión atlántica y el encuentro con un continente totalmente desconocido para Europa. Por un lado, una serie de avances técnicos relacionados con la náutica y la navegación, como son, entre otros, el timón de codaste, la aguja de marear, el astrolabio y el

desarrollo de la cartografía. Por otro, la necesidad de encontrar nuevas vías para tener acceso a las mercancías de Oriente en un momento en que los turcos del sultán otomano Mehmed II impiden el comercio de los productos a través de la Ruta de la Seda, interrumpida en el Mediterráneo desde la toma de Constantinopla en 1453. Y, en tercer lugar, unas condiciones políticas y estratégicas protagonizadas por los reinos de Castilla y Portugal, que rivalizan entre sí por el desarrollo marítimo global.

En este contexto, el matrimonio entre Isabel de Castilla y Fernando de Aragón, en 1469, unió de forma estratégica dos de los reinos más potentes y con mayor población de la península y sentó las bases de la expansión de la monarquía hispánica. Las otras opciones de matrimonio de Isabel —básicamente, el heredero al trono de Portugal Alfonso V o el hijo del rey de Francia— quedaron atrás. Evidentemente, la unión de las Coronas de Castilla y Aragón puso en guardia a Portugal, y el papa tuvo que mediar en varias ocasiones para templar los ánimos entre ellos, sobre todo en lo referente a políticas de expansión territorial, para las que era condición indispensable extender el catolicismo. Desde el principio el papa apoyó más a Portugal que a Castilla, pero el empuje de los Reyes Católicos acabó por equilibrar la balanza entre ambas coronas.

En pocos años, Isabel y Fernando conquistan Granada a los musulmanes, reorganizan sus dominios peninsulares, impulsan la expansión hacia las Indias, vencen a Francia, controlan los territorios italianos y convierten a los dos reinos en una potencia europea de primer orden con una sólida unidad política, religiosa y económica, un ejército y una marina modernos y un deseo de expansión difícil de frenar.

La conquista castellana de las islas Canarias, que empezó en 1402 y culminó en 1496, fue también un elemento esencial en la expansión atlántica, ya que este archipiélago facilitaba la navegación hacia la costa atlántica de África que ambas coronas, Castilla y Portugal, necesitaban. El Tratado de Alcaçobas, firmado en 1479, dividía el espacio de expansión de Portugal y Castilla a través de una línea horizontal situada por encima de las islas Canarias. Castilla podía conquistar territorios desde esa línea hacia el norte, y Portugal, hacia el sur.

Lo que nadie sabía entonces es que el archipiélago canario, además de ser la puerta geográfica de la costa atlántica de África,

abría el camino hacia los vientos alisios, los vientos que posibilitarían la expansión marítima hacia el oeste. Hacia un mar desconocido. Y es ahí donde entra en juego, en el momento y en el lugar precisos, el proyecto de Cristóbal Colón, que pretendía navegar hacia el oeste para llegar al Oriente, tal y como defendía el matemático y astrónomo Toscanelli. Un proyecto erróneo en cuanto a la estimación de las dimensiones del globo terráqueo pero acertado en su suposición de que cruzar el océano Atlántico significaba acercarse a Oriente.

Cuando Colón atraviesa el Atlántico, pasa de la navegación de cabotaje, con la costa siempre a la vista, a la navegación de altura, en la que es necesario mirar al cielo para poder ubicarse en el mar. Los *navegantes* orientales llevaban siglos haciéndolo así en medio de las extensiones de arena y dunas que eran los desiertos, sin una sola referencia en tierra. La estrella polar durante la noche, y el sol por el día, eran los dos puntos celestes a partir de los cuales se podía determinar la latitud. La clave estaba en medir el ángulo entre estos astros y la línea del horizonte mediante instrumentos como el cuadrante, el astrolabio —o «buscador de estrellas»— o la ballestilla.

Por otro lado, la aguja de marear marcaba el rumbo de la navegación teniendo en cuenta la declinación magnética, mientras que la distancia recorrida se estimaba calculando la velocidad de navegación con la corredera de barquilla y la ampolleta.

En la primera navegación atlántica, incierta y accidentada, bajo las órdenes de Cristóbal Colón se pierde una nave, la nao *Santa María*, con la que comenzamos nuestra ruta de naufragios en las costas americanas.

A la vuelta de las carabelas *Pinta* y *Niña* de las Antillas, después de cruzar el Atlántico en un viaje «relámpago», se establece un nuevo orden en el control de los mares y océanos conocidos entre Castilla y Portugal.

El Tratado de Tordesillas, firmado en 1494, divide ahora el mundo de otra manera: un meridiano imaginario, situado a 370 leguas de Cabo Verde, delimita la zona de expansión de cada una de las dos potencias. Castilla hacia el oeste de esa línea, y Portugal, hacia el este. El nuevo pontífice, el valenciano Alejandro VI, más favorable a Castilla que a Portugal, facilita el acuerdo.

En los siguientes treinta años, desde 1492, la exploración del Nuevo Mundo se desarrolla a pasos agigantados: Colón realiza

tres viajes más hasta llegar a tierra firme; Alonso de Ojeda, Américo Vesputio y Juan de la Cosa exploran la costa de Brasil; Pedro Alonso Niño y Cristóbal Guerra navegan por la costa de Venezuela; Vicente Yáñez Pinzón llega hasta las desembocaduras del Orinoco y el Amazonas; Diego de Lepe recorre las costas de Colombia y Venezuela; Nicolás de Ovando arriba a Santo Domingo con una gran flota colonizadora que se hunde en su viaje de vuelta a España; se crea la Casa de la Contratación en Sevilla; Sebastián de Ocampo circunnavega Cuba; Ponce de León explora Puerto Rico; Juan de Esquivel se establece en Jamaica; Alonso de Ojeda, Diego Nicuesa y Juan de la Cosa exploran el Darién y crean el primer asentamiento en tierra firme; Ponce de León arriba a la Florida; Vasco Núñez de Balboa alcanza el mar del Sur; Juan Díaz de Solís llega al estuario del Río de la Plata; Francisco Hernández de Córdoba y Juan de Grijalba desembarcan en las costas mexicanas; Pedrarias Dávila funda la ciudad de Panamá, y Hernán Cortés conquista el Imperio azteca.

Entre 1520 y 1522, Fernando de Magallanes navega hacia el cono sur de América y encuentra el paso hacia el mar del Sur, llamado posteriormente «océano Pacífico». A la muerte del portugués, Juan Sebastián Elcano completa la vuelta al mundo embarcado en la nao *Victoria*, la única nave superviviente. La expedición de Magallanes y Elcano consigue los objetivos que Colón había perseguido en 1492. Tras una de las navegaciones más complejas del siglo XVI, llega a las islas de la Especiería y demuestra empíricamente que todos los océanos están comunicados. Así lo dejó reflejado Juan Sebastián Elcano:

Sabr  su Alta Majestad que lo que en más hemos de estimar y tener es que hemos descubierto toda la redondez del mundo, yendo por el occidente y viniendo por el oriente.

En este primer tercio del siglo XVI también se producen cambios esenciales en la monarquía española. Isabel de Castilla muere en 1504, y Fernando, en 1516, dejando como sucesor a Carlos I, quien sumará a los reinos peninsulares los territorios heredados de sus abuelos, como Flandes, Luxemburgo, el Franco Condado o Austria. Además, será elegido emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, lo que lo convertía en el hombre más poderoso de aquel momento.

Con Carlos I, que reinará desde 1516 hasta 1556, y con su hijo Felipe II, en el trono desde ese último año hasta 1598, continuarán las navegaciones de exploración, asentamiento y conquista, aunque habrán de enfrentarse a un fenómeno creciente que afectará especialmente a la navegación atlántica y a la defensa de las ciudades portuarias: el corso y la piratería.

Entre 1525 y 1565 se llevan a cabo una serie de exploraciones fundamentales para conquistar nuevos territorios y abrir los mares y océanos a la globalización: García Jofre de Loaysa y Juan Sebastián Elcano llegan a las islas de la Especiería; Cabeza de Vaca explora el sur de los actuales Estados Unidos; Pedro de Alvarado conquista Centroamérica; Diego de Ordás explora el Orinoco; Francisco Pizarro sale de Panamá hacia el Perú; Diego de Almagro conquista Chile; Hernando de Soto explora el sur de Estados Unidos y recorre el Misisipi; Francisco Vázquez Coronado reconoce Arizona y Nuevo México; Orellana surca el río Amazonas; Tristán de Luna llega hasta Pensacola; Pedro Menéndez de Avilés se establece en la Florida, y Miguel López de Legazpi conquista las islas Filipinas.

Pero si hay un acontecimiento náutico relevante durante la segunda mitad del siglo XVI que merece especial atención es, sin duda, el descubrimiento por parte del guipuzcoano Andrés de Urdaneta de la travesía para volver desde Manila hasta Acapulco siguiendo la corriente del Kuro-Shivo hasta Japón y los vientos que llevan hasta las costas de California. Este itinerario, conocido como «la ruta del Galeón de Manila», permitirá la primera globalización del mundo.

Con esta última conexión, la Carrera de Indias se convierte en un entramado de rutas de navegación, ciudades portuarias, fortificaciones, astilleros, flotas y armadas cuyo funcionamiento estará vigente hasta finales del siglo XVIII.

Desde mediados del siglo XVI, «la ruta del Galeón de Manila» constaba de dos flotas anuales que cruzaban el Atlántico: la Flota de los Galeones de Tierra Firme, que recalaba en Cartagena de Indias y conectaba con los productos que traía del Callao la Armada del Mar del Sur hasta Panamá y luego por tierra hasta Nombre de Dios o Portobelo, y la Flota de Nueva España, que llegaba al puerto de Veracruz, donde recogía los productos transportados en el Galeón de Manila por el camino de Asia desde Acapulco. Ambas flotas, la de Nueva España y la de los Galeones de Tierra Firme, se reunían en La Habana para volver a España, cruzaban

juntas el canal de Bahamas, llegaban a las Azores y desde allí navegaban hasta el sur de la península. Aparte de las flotas y armadas, estaban los navíos de aviso, ligeros y rápidos, a modo de barcos correo; los azogues, que trasladaban el mercurio de Almadén a las minas novohispanas, y los barcos que transportaban esclavos. Y para vigilar y garantizar la seguridad marítima se crearon la Armada del Caribe, la Armada del Mar Océano, cuyo origen estaba en la Armada de Guardacostas de Andalucía, y la Armada de la Guarda de la Carrera o Armada de los Galeones, como también se denominaba.

Este funcionamiento, organizado en gran medida desde 1561 por Pedro Menéndez de Avilés, navegante, capitán general y estudioso de las ciencias náuticas, quedará también reflejado en el *Itinerario de navegación* de Escalante de Mendoza de 1575.

La Carrera de Indias fue la mayor organización marítima de rutas comerciales e infraestructuras transatlánticas permanentes de la historia moderna que consiguió unir tres continentes, Asia, Europa y América, y conectar dos océanos, el Atlántico y el Pacífico, generando un trasiego continuo de productos, gentes, barcos e ideas que convirtió a España en el país más rico de Europa gracias sobre todo al flujo de metales como el oro y la plata. Los metales extraídos en las minas del virreinato novohispano o en las minas del Perú eran convertidos en lingotes, tortas o monedas acuñadas. La mayor parte se quedaba en América o en Asia, y menos de la mitad llegaba a España. La enorme riqueza que fue creándose en América desde los Reyes Católicos hasta Felipe III fue engendrando a la vez un problema entre los intereses de la monarquía, la nobleza, los conquistadores, los hacendados, la Iglesia y las comunidades indígenas. Aun así, las flotas no paraban de traer oro y plata a cambio de productos manufacturados en medio de los temporales, los huracanes y la amenaza de la piratería.

Desde mediados del siglo XVI hasta el siglo XVIII, las embarcaciones protagonistas de estas navegaciones fueron, esencialmente, los galeones, barcos de mayor porte que las antiguas naos, artillados con cañones bajo cubierta, con sus bocas de fuego asomando por las portas abatibles, con castillo a proa y alcázar a popa y con una capacidad de entre 400 y 1.200 toneladas. Los galeones de guerra protegían a los mercantes en caso de encontrarse con enemigos en las travesías oceánicas, además de contar con la seguridad de las armadas del Mar Océano, Mar del Sur, Guarda de la

Carrera y del Caribe. Este sistema disuasorio funcionó perfectamente contra piratas, corsarios o flotas enemigas; de hecho, fueron muy pocas las flotas de Indias capturadas por las potencias que se habían quedado fuera del monopolio americano. Las verdaderas causas de la mayor parte de los naufragios y hundimientos de las naves de exploración y conquista castellanas, entre 1492 y 1560, o de la Carrera de Indias, desde 1566 hasta 1790, fueron siempre las tormentas tropicales, los huracanes y la colisión con bajos y arrecifes desconocidos.

Para ilustrar todo este período de la navegación ultramarina, que va desde Colón hasta Urdaneta, hemos seleccionado cuatro desastres navales ocurridos en aguas americanas: el de la nao *Santa María* en Haití, en 1492, el primer naufragio español en América; el de la flota colonizadora de Nicolás de Ovando en su viaje de vuelta a España, en 1503, alcanzada por un huracán en el canal de la Mona; el naufragio de tres naves comandadas por Antonio Corzo en las costas de Texas, en 1554, y el hundimiento de la flota de Tristán de Luna en la bahía de Pensacola en 1559, arrasada por un huracán cuando trataba de fundar la ciudad de Santa María de Ochuse.

Estos cuatro desastres dan una idea de la vulnerabilidad de las naves en mares desconocidos y de la dureza extrema del clima en las aguas del Caribe y el golfo de México. Solo en estos cuatro casos se perdieron unos cuarenta barcos y más de mil vidas, bien en el mar, bien en las playas y acantilados durante los intentos de supervivencia y rescate.

Los restos de estos naufragios conservados bajo el mar son hoy una cápsula del tiempo que testimonia los primeros cien años de exploración, conquista e hispanización del continente americano. Un reflejo de las ambiciones expansionistas de las monarquías que apoyaron a los navegantes y marinos para superar el reto técnico, logístico y climatológico que suponía surcar el Atlántico.

AMERICAE SIVE QUARTAE ORBIS PARTIS NOVA ET EXACTISSIMA DESCRIPTIO



