

RELACIÓN DEL NAUFRAGIO DEL SAN MEDEL Y CELEDÓN, CAPITANEADO POR JUANES DE LUBELZA

Maite Ruiz de Azua

17 de febrero de 2008*

El temporal deja al descubierto los restos de una nao del siglo XVI

El arqueólogo subacuático Claudio Lozano estima que pueden pertenecer al San Medel y Celedón que se hundió en la zona en 1544. El hallazgo lo hizo el propietario de uno de los chiringuitos de la costa.



Los restos del barco que han aparecido en la zona de Matagrana en El Portil.

La Guardia Civil de Huelva ha acordonado unos metros de la playa de El Portil. Esta vez no se trata de nada macabro sino más bien de proteger un hallazgo que, de confirmarse los datos, podría tratarse de uno de los más importantes que se hayan encontrado en los últimos años. Las bandas protegen unos restos de madera que pueden pertenecer a una nao/galeón de principios del siglo XVI.

El arqueólogo subacuático Claudio Lozano estima que el barco podría ser el San Medel

Celedón que se hundió en la zona en el año 1544. Según sus documentos el barco fue construido a principios del siglo XVI. Se trata de una nao de grandes dimensiones pues se inició en la transición entre las naos y los galeones. El barco de 180 toneladas era utilizado para comerciar con la tierra del Descubrimiento.

El maestre del barco era Juanes de Lubelza y salió de Nueva España cargado con rumbo a la Península. Un temporal impidió que pudiera alcanzar la Costa. En el naufragio se ahogaron alrededor de 20 hombres. Este hecho fue aprovechado por

* www.huelvainformacion.es

las gentes de la costa onubense para hacerse con las mercancías que transportaba el barco. El acontecimiento dio lugar a algunos documentos en los que por primera vez se hace una referencia escrita a El Portil.

De confirmarse que se trata de este barco, "sería el único que ha aparecido con este nivel de conservación en España, de ahí su valor artístico y la importancia de su conservación", explicó ayer el arqueólogo.

Los restos de la nao/galeón que han aparecido corresponden al fondo del barco, más o menos la parte de la quilla y las cavernas. Tienen entre 15 y 18 metros y se trata de madera de roble.

Fue el propietario de uno de los chiringuitos de la playa, en la zona de Matagrana, quien se dio cuenta de que el temporal, al derrumbarse una de las dunas había dejado al descubierto esta estructura, que podría ser de un barco antiguo.

Sevilla, 13 de febrero de 1544

Testimonio de Martín de Zabala, marinero

Señor juez, mi nombre es Martín de Zabala, nacido en la villa de Rentería de Guipúzcoa, con cargo de marinero en el galeón *San Medel y Celedón*. Ésta ha sido la única travesía que he realizado a bordo de tal navío, en el cual me enrolé en este mismo puerto de Sevilla, según podréis comprobar en el documento que firmé a tal efecto ha poco más de un año en esta misma Casa de Contratación. Fue el mismo capitán Juanes de Lubelza quien me recomendó, al cual conozco desde hace muchos años atrás, pues es vecino del lugar al que yo pertenezco. Tengo a Lubelza por hombre decidido y valiente, diestro en el gobierno de naves, poseedor de un instinto para oler el peligro como en pocos he visto, calculador, de temple de acero, a quien jamás le ha temblado la mano ante la fiereza del mar ni ante el ataque de los enemigos, maestre que establece la disciplina con mano firme pero nunca cruel. Os aseguro que no habrá hombre que se queje de un trato injusto, aunque también es cierto que nunca ha tenido piedad con el que cometía traición, en su nave un amotinamiento sería cosa impensable. Cierto es que presencié los acontecimientos de los cuales este tribunal requiere mi testimonio, mas no podría precisar aquello que sucediera hasta el último término de los mismos, pues mis facultades se vieron un tanto entorpecidas por un mal golpe recibido en la cabeza. Cumpliré de cualquiera de las maneras lo que vuesa merced ha ordenado al hacerme acudir aquí, y por ello juro relatar fielmente todo aquello que mi mente pueda recordar.

El 4 de noviembre zarpamos del puerto de Veracruz en uno de los días más azules y brillantes que guarda mi memoria. Durante cerca de seis meses habíamos permanecido anclados en este puerto de Nueva España, largo tiempo en el que nos limitamos a reparar y preparar el navío mientras aguardábamos la llegada del cargamento de oro y plata que Gonzalo de Pizarro había conseguido en la campaña de conquista del Perú.

Por fin aquel sol de noviembre nos despidió en Nueva España, toda la tripulación lo interpretamos como augurio de una favorable travesía, poco imaginábamos lo que nos había de acontecer. La nave iba muy



Nave. Nao representada en el dintel del caserío Anabitarte de Rentería (Guip.).
Dibujo de M. Laburu.

rica, el buen humor reinaba por doquier y toda labor a bordo era llevada a cabo de buen grado, tan solo por lo que tenía de acercarnos al puerto de Cádiz, aquél del que habíamos partido hacía casi un año. La paga que nos correspondía era espléndida y aún más la promesa de que al término del viaje cada uno recibiría una importante recompensa en metal. Yo bien sabía que ésta me iba a permitir retirarme por un tiempo a mi casa de Rentería, donde tenía intención de echar anclas e iniciar algún pequeño negocio, pues ya mis huesos empiezan a resentirse con tanto ir y venir de aquese al otro lado del mar y de aquél a España, que yo no era sino un muchacho cuando comenzaron mis primeras singladuras, vamos, que aunque no era más que un inexperto grumete, servidor no puede olvidar cómo el capitán Machino plantó cara al feroz Barbarroja, sepan que los piratas berberiscos de todo el Mediterráneo nos dieron grandes trabajos en numerosas ocasiones, y luego, cuando no era ya tan chico, pues me decidí a lanzarme a la Carrera de Indias y... Sí, sí, disculpe vuesa merced, me remitiré a los hechos como bien ordenáis. Según les decía en realidad la travesía no fue todo lo tranquila que hacía prever la partida. Ya durante la misma tuvimos que salvar algunos grandes temporales, por ese motivo no todas las naves que formaban la flota del general Gonzalo Pizarro pudieron llegar a buen término: tres de ellas las perdimos a la semana de dejar atrás Tierra Firme, otra quedó desviada fuera de su rumbo y acabó maltrecha en medio del Caribe y otras dos más se hundieron sin remedio en medio del océano. Nuestro galeón no salió indemne del todo a esta serie de tempestades que nos acechaban con destructora intención, ya que nos alejaron de nuestra escala en La Habana, donde era habitual abastecerse de agua y provisiones. Esto nos costó muchas penurias durante el trayecto: racionamiento, incertidumbre y enfermedades. Y puede que el desánimo y el desorden se hubieran impuesto a bordo de nuestro galeón de no ser porque Juanes de Lubelza daba las consignas con gran acierto, y la marinería aún mantenía la confianza en su gobernante.

Pasados 65 días de navegación, ya por fin habíamos dejado atrás el cabo de San Vicente, y bordeado las costas de Portugal y era poca la distancia que nos restaba para llegar a la barrada de Sanlúcar y de aquí pondríamos rumbo a Sevilla. Sin embargo, una vez más la mala fortuna se conjuró contra nosotros y estalló una espantosa tempestad sobre nuestras cabezas. Viendo que la nao no podría resistir por mucho tiempo las embestidas de las olas, que nos arribaban forzosamente a las costas, determinó el capitán Lubelza buscar refugio en la barra de El Rompido, pero en ese intento el navío acabó estrellándose contra las afiladas rocas.

Testimonio de Juanes de Lubelza, capitán

Como capitán del *San Medel* y *Celedón* tomé todas las decisiones que consideré oportunas para salir salvos de aquella dificultosa situación. Cuando el *San Medel* y *Celedón* se aproximó a la costa, sondamos y nos hallamos en 30 brazas, asimismo calculé que estaríamos sobre Cádiz, mas resultaba harto difícil mantener el rumbo correcto en medio de semejante tempestad, que sufrimos la derrota de las corrientes y la fuerza del viento, y así nos encontramos sobre las Arenas Gordas y, aunque tornamos a la mar en varios intentos, siempre nos abatían hacia la costa. Desesperado ante los vanos esfuerzos de arribar a la barra de Salúcar de Barrameda, busqué la barra de Huelva. Requerí entonces la presencia del segundo piloto, Juan Álvarez, natural de aquella costa, pues confiaba en que su conocimiento de la misma nos ayudara a meter el navío en la citada barra.



Testimonio de Juan Álvarez, segundo piloto

Les juro que yo no hice sino cumplir órdenes, el capitán mandó a buscarme. A su dictado y haciendo frente a las embestidas del oleaje, trepé como pude a la antena del trinquete y traté de avistar la costa, lo cual no fue tarea fácil pues el día estaba cerrado, apenas había luz y la lluvia caía como un cortinaje. Yo miraba buscando puntos de referencia conocidos, pero no los veía, y no me aventuré a asegurarle al capitán de que aquel lugar era el que buscábamos, porque sabía que entre los arenales de la costa también se esconden afiladas escolleras. Ha de creerme, yo no tuve ninguna intención de provocar el naufragio, se lo juro por la vida de mis hijos, que todo fue culpa de la mala sombra que me persigue. Déjenme ya tranquilo, que pagaré en la cárcel mi castigo, mas no me atribuyan la autoría de la pérdida del navío, que en ello no tengo parte alguna, que subido allá al trinquete hubiera jurado que estábamos aún más cerca de Sanlúcar que de Huelva. Sí, es cierto que el piloto principal Francisco Fernández aseguró al capitán que yo andaba equivocado, y recordó que la barra no se mudaba y que era aquella que se vislumbraba la que buscábamos. Es también Francisco Fernández nacido en una pequeña población de esta costa, no sé por qué el capitán me encomendó a mí y no a él la labor de reconocerla, maldita sea una vez más mi suerte, pues fue mi apreciación la única que se tuvo en cuenta. Les juro que creía que no era la costa de Huelva. No me maltraten más, se lo suplico, si es preciso cumpliré prisión por haber traído a bordo mercaderías ocultas, y pretender burlar los aranceles de la Casa de Contratación, pero jamás podría confesar aquello que no cometí, nunca tuve intención de desembarcar las mercancías aprovechando el temporal, el naufragio fue cuestión de mala suerte.

Testimonio de Juanes de Lubelza, capitán

Considerando los datos aportados por el segundo piloto, di la orden de tornar a dar otra vuelta a la mar hacia el oeste, mas la tormenta que nos seguía dio al navío al través en lo que supimos más tarde que se trataba de El Portil de San Miguel, en término del Marqués de Gibraleón. Estando sobre la costa y ante la situación que nos llevaba a perdernos, ordené seguidamente a Juan Álvarez que saltase en el batel, para que, como natural de aquella tierra, trajese barcas y para que desde tierra hiciese faroles cuando la nao había de dar al través siendo pleamar.

Testimonio de Martín de Zabala, marinero

Mientras el segundo piloto acudía en ayuda, el fuerte oleaje envió la nao contra los escollos y quedó quebrada. El capitán decidió entonces lanzar por la borda todo aquel cargamento pesado que amenazaba con llevarnos al fondo del mar. La tripulación se apresuró en cumplir órdenes y en primer lugar arrojamos toda la artillería, culebrinas y cañones, que ya ninguna función podía ofrecernos y aunque pareció que así la nao se aligeraba un tanto, las vías abiertas en la madera anunciaban que nos hundiríamos sin remedio, pues el agua seguía penetrando en grandes cantidades. Lubelza gritó entonces, por encima del vendaval, del ruido de los truenos y de los rugidos del mar, que echáramos por la borda todas y cada una de las cajas de oro y plata, al fondo del mar, siendo ésta quizá la única manera de mantener a flote el barco y salvar la vida. Les aseguro que en tales trances el capitán obró en consecuencia, pues fue la única manera en la que el barco quedó aligerado de su carga, entonces algunos violentos golpes de mar hicieron zozobrar peligrosamente la embarcación. Muchos de los hombres salieron despedidos al agua, yo tuve suerte, pues aunque un golpe en la cabeza me llevó a perder el sentido, y tal vez hubiera acabado ahogado entre las olas, como supe que habían terminado veinte de nuestros hombres, de no haber sido por el socorro del propio Lubelza que salvé la vida. Yo le estaré por siempre agradecido, y así he de dar a conocer su decisión y valor por toda la costa de mi tierra, y no solo en Rentería han de referirse sus actos, que bien merecen que en todos

los puertos guipuzcoanos sea motivo de orgullo. Pues ha de saber vuesa merced, que Juanes de Lubelza, a pesar de tantos años de ausencia es persona recordada, que le diré que en cierta ocasión... Sí, ya, que me remita a los hechos, ¿no?

Testimonio de Antonio del Río, alguacil de El Portil

Yo fui, señor, uno de los primeros hombres en acudir en auxilio de las víctimas del naufragio, para algunos de los hombres resultó demasiado tarde, pero la mayoría de ellos pudieron salir salvos. Al capitán lo recogimos extenuado, por el esfuerzo que hizo de luchar contra las olas y mantener a flote a un marinero que estaba sin sentido. Ayudamos en todo lo que pudimos, muchas fueron las gentes del pueblo que se arriesgaron a la mar aquella tarde bravía. Ya al amanecer del día siguiente había amainado el temporal. Pronto se extendió la noticia del naufragio y muchas gentes de los alrededores se acercaron en los días que siguieron con intención de saquear los restos de la carga, los pertrechos del barco e incluso las joyas y las ropas de los cadáveres. Pese a los apercibimientos fueron tantos los que se dedicaron al robo que nos resultó imposible controlar la situación, solo la llegada de vuesa merced, don Francisco Tello, en representación de la Casa de Contratación, y los soldados del rey que con vuesa merced vinieron, pudieron poner fin a las rapiñas.

Testimonio de Juan de Herrera, pescador de El Portil

A los dos días del naufragio se presentó en mi casa don Bartolomé Soltero, quien dijo ser armador del *San Medel y Celedón*, y ofreció pagarme 140 ducados a cambio de mi trabajo para recuperar las cajas de oro y plata que habían quedado debajo del agua, así como lo que pudiera permanecer en la bodega del barco. Mis hijos y yo, junto con otros hombres del pueblo, buceamos y sacamos lo que pudimos para trasladarlo posteriormente a la playa donde los guardias vigilaban y un escribano registraba el inventario antes de llevar lo recuperado a Sevilla. Según parece, gran parte de la carga de oro y plata se dio por perdida, y en mi sincera opinión dudo que pudiera ser objeto de fraude o rapiña.



Casa de Contratación. Siglo XVI.

Martín de Zabala recuerda el final de este episodio

El juez Tello resolvió declarar absuelto de toda responsabilidad del naufragio al capitán Lubelza, y tras esto salió presto en cuanto pudo de aquel tribunal. No lo volví a ver hasta una medianoche, un par de semanas después. Me sorprendió detrás de una esquina, en penumbras, cuando yo estaba a punto de alcanzar la posada en la que me alojaba.

—Zabala, amigo, no sabría yo cómo agradecerte la merced que me has hecho con la declaración de los sucesos del naufragio, que ya veía yo por momentos mis huesos en prisión. Apurada situación la vivida.

—No hay nada que agradecer sino es que me salvaste la vida —contesté yo.

—Atiéndeme, vengo en tu busca. ¿Tienes ya algún trabajo entre manos? ¿O aún sigues empeñado en regresar a Rentería y encallar en un huerto o en un almacén? ¿No pensarás acaso en gobernar carretas en vez de barcos, no? Venga, Martín, que ya sabemos que no estás tú hecho sino para bregar con olas. Escucha esto, Pizarro me requiere para gobernar otro galeón que partirá a las Indias en breve tiempo. Necesito marineros expertos, Martín, enrólate conmigo, no te pesará, te lo aseguro. Acompáñame, Rentería no se moverá de su sitio, tendrás tiempo más adelante para emprender el regreso.

—No, Lubelza, esta vez me vuelvo.

Ésta fue nuestra despedida. Embarcó una vez más y otra y otra... hasta que las tempestades le tomaron la medida, y dicen que descansa en algún lugar del fondo del mar Caribe.

