

Flor Trejo Rivera, Roberto Junco Sánchez y Carlos León Amores, coords., *Memorias de un naufragio. La historia del galeón Nuestra Señora del Juncal* (Veracruz: Mar Adentro/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2024). 420 págs.

Matilde SOUTO MANTECÓN

<https://orcid.org/0000-0002-8751-9141>

Instituto de Investigaciones Dr. José María Mora (México)

msouto@institutomora.edu.mx

El libro del que nos ocuparemos está centrado en la historia de un suceso trágico que ocurrió en el otoño del año de 1631. Exactamente en la madrugada del 1 de noviembre, el galeón *Nuestra Señora del Juncal* naufragó en las aguas del golfo de México, frente a las costas de Campeche, después de luchar durante 17 días contra enormes olas y vientos furiosos que soplaban del oeste. Se trataba de un galeón de la armada española que en su último viaje navegaba en la retaguardia de la flota de Nueva España como su almiranta, un convoy que emprendía su regreso a España después de haber estado un año anclado en el muro de las argollas en San Juan de Ulúa, Veracruz, mientras esperaba ser cargado con los tesoros que debía llevar a España: la plata del rey y de los particulares, los tintes, las sedas, los cueros y el chocolate. Pero además y sobre todo, en esta su última y fatal travesía, *Nuestra Señora del Juncal* llevaba a bordo 350 hombres, de los que sólo sobrevivieron 39. Las restantes 311 personas murieron ahogadas y sus cuerpos se hundieron en las profundas aguas de la sonda campechana junto con los riquísimos tesoros con los que iba sobrecargada la nave. Tal vez ésta fue una de las causas del naufragio, la excesiva sobrecarga, como también el que zarpara de Veracruz ya muy avanzado el año, el 14 de octubre, una época de huracanes y tormentas en el golfo y el Caribe. Otro factor que debió influir en el trágico fin de *Nuestra Señora del Juncal* fue que la nave, originalmente un mercante construido en alguno de los astilleros de Guipúzcoa, fue modificada para prestar sus servicios como barco de guerra en la flota de la Nueva España. Los cambios en la estructura de la nave y la artillería que le añadieron la hicieron mucho más pesada e inestable. Quizá también las obras de corrección que le tuvieron que hacer en Veracruz lastimaron su casco y por ello se le abrió una vía de agua. Y desde luego



también influyó en el desastre la imprudencia, pues el agua en las bodegas se detectó antes de zarpar, pero los calafates subestimaron el daño porque creyeron que provenía de algunas botijas rotas. A la sobrecarga excesiva, a la estructura del barco debilitada y desde luego al embate violento de los vientos y las olas de la tormenta, se sumó un estado emocional adverso. La muerte en Veracruz del comandante original de la flota, el general Miguel de Echazarreta, debió impresionar a más de uno. Desde luego no era un buen augurio. La formación del convoy para el tornaviaje a España tuvo que modificarse. El general Manuel Serrano de Rivera reemplazó a Echazarreta y quedó al mando de la flota a bordo del galeón *Santa Teresa*, que se convirtió en la capitana, mientras que *Nuestra Señora del Juncal* pasó a ser la almiranta al mando del capitán de infantería Andrés de Aristazábal. Para colmo, uno de los pasajeros más ilustres que había reservado lugar en el barco, Francisco Manso y Zúñiga, arzobispo de México, a última hora se desistió de emprender el viaje porque le dio miedo que el convoy zarpara tan avanzado el año, y con un enorme y muy valioso cargamento. Es posible que todos estos contratiempos indispusieran los ánimos y que los tripulantes y los otros pasajeros los consideraran un mal presagio, a lo que se sumó un temor bien fundado: ser atacados por enemigos en las aguas del golfo de México antes de que lograran salir al Atlántico y navegar por mar abierto. En particular se temía un ataque de los holandeses que, se sabía, merodeaban por las aguas del golfo-Caribe. El miedo no era en vano, pues poco antes, en 1628, el almirante neerlandés Pieter Heyn asestó un golpe fatal a la flota del general Juan de Benavides. Fue el mayor golpe sufrido por la Carrera de Indias en sus más de 300 años de vida. El desastre ocurrió, aunque no provocado por un ataque enemigo. En 1631 el galeón *Nuestra Señora del Juncal* fue abatido por la tormenta igual que el *Santa Teresa*, la nave capitana del convoy. Podría decirse que en esta ocasión “sólo” se hundieron dos barcos, pero cualquier hundimiento es una debacle funesta.

Estudiar la vida y la muerte en un barco tal y como se hace en este libro con *Nuestra Señora del Juncal* nos permite dar un vistazo a la historia de la humanidad porque, como dice Flor Trejo, “un barco es un mundo abreviado”, es un pequeño universo flotante en el que está contenida una muestra de toda la sociedad y la cultura de ese momento. Y esto se demuestra en este libro compuesto por 26 breves y magníficos textos escritos por 25 grandes especialistas en historia y arqueología marítimas. Cada uno de los capítulos está dedicado a algún aspecto de ese mundo abreviado y del contexto global en el que se desarrolló. A través de los 26 capítulos conocemos cómo

y dónde se construían los barcos españoles; cuáles eran la forma y las medidas de los galeones de la armada de acuerdo con las ordenanzas de construcción naval y cómo las naves eran elegidas para formar parte de las flotas, según nos cuentan Cruz Apéstegui, Lourdes Odriozola y José Luis Casabán. Javier López Martín nos explica la naturaleza de la artillería que los convertía en las armas de guerra más sofisticadas de la época y desde luego también aprendemos algo del arte de navegar en el siglo xvii gracias a María Isabel Vicente Maroto, una habilidad que pasaba por la teoría, la práctica y la intuición. Ana Crespo y Carla Rhan Phillips describen el funcionamiento de las flotas de la Carrera de Indias y cómo se elegían y comportaban sus generales y almirantes en los siglos xvi y xvii. Y en este libro no sólo están presentes los altos mandos de esta república flotante, el almirante, el maestre y el piloto mayor, también aparecen los de abajo, los subalternos, la tripulación que se encargaba de faenar en el barco, los marinos, grumetes y pajes, los carpinteros, calafates y buzos, así como la gente de guerra, los artilleros, los mosqueteros y los soldados. Pablo Emilio Pérez-Mallaína y Delphine Tèmpere narran la dureza de la vida cotidiana en un galeón, el transcurrir diario de esos hombres hacinados en ese pequeñísimo espacio del que disponían en un barco en el que apenas podían estirarse para dormir, comían menestras y pescado o carne salados, acaso queso y bizcocho, con raciones muy restringidas de agua que nunca eran realmente suficientes para saciar la sed. A bordo se pasaban las horas muertas jugando, escuchando pasajes de novelas de caballería o libros religiosos leídos en voz alta o bien bailando y hasta representando alguna obrilla de teatro. Un ritmo cotidiano lento y aburrido cuando el viento estaba en calma y las olas apenas mecían con suavidad el barco, pero que podía cambiar repentinamente y convertirse en un pandemio, como le ocurrió a *Nuestra Señora del Juncal* durante los 17 días que luchó contra la tormenta. En esa batalla, el casco del barco se abrió y comenzó a hacer agua por proa y popa. El buzo y el calafate intentaron repararlo mientras todos a bordo, tripulantes y pasajeros, subalternos y nobles, trataron de salvar la situación achicando el agua con bombas y botijas. Se recurrió a una medida desesperada: cortar el mástil principal que debía medir cerca de 30 metros, pero ni siquiera esto sirvió, como nos lo relata con pasión y una espléndida pluma Flor Trejo. Al final, el *Juncal* se fue a pique y sólo 39 hombres se salvaron a duras penas en una chalupa que para más desgracia también hacía agua, pero que logró resistir hasta que llegó el patache de

la almiranta y rescató a los sobrevivientes. Inmediatamente después la chalupa también se fue al fondo del mar.

La vida y muerte del *Juncal* transcurrió en una época convulsa, en medio de una crisis mundial, en tiempos recios como nos los relatan Manuel Lucena, Antonio Rubial y Ovidio Ortega, cuando las conexiones y disputas a nivel internacional se extendían y las redes globales se hacían más tupidas y competidas. Vínculos que conectaron el estuario del Guadalquivir en Sevilla con el islote de San Juan de Ulúa en Veracruz. Dos puertos entre los que se tejieron los nexos atlánticos entre la Vieja y la Nueva España, como explican Antonio García de León y Loïc Ménanteau. Lazos políticos, sociales, culturales y económicos que tendieron las flotas que fueron el vehículo de un comercio que, para bien y para mal, nutrió el sistema imperial español. De las principales mercancías de esos intercambios mercantiles nos dan cuenta Carlos León, Inés Herrera y Mario Humberto Ruz al tratar del azogue, la plata y el chocolate, sin olvidar a uno que otro pasajero extraordinario como la monja alférez, cuya vida relata Rosalva Loreto, o el obispo Manso, del que se ocupa Bruno de la Serna.

El *Juncal* se hundió y probablemente se perdió en el abismo de la sonda de Campeche, pero sabemos por este libro que otros pecios sumergidos a menores profundidades trataban de ser rescatados de inmediato por los buzos, pues cualquier pieza que se recuperara del barco o su cargamento era valiosa, fuera de plata, hierro, bronce o latón, al grado de que se establecieron asientos para el buceo de galeones hundidos, como describe María Dolores Higuera. Ese esfuerzo por rescatar pecios ha continuado y hoy en día es una labor técnica mucho más compleja y meticulosa que requiere de una estrecha colaboración internacional de científicos y de los gobiernos de los países involucrados. En el caso del *Juncal*, México y España han establecido convenios de búsqueda para rescatar los vestigios del pasado que hoy en día han recibido el estatus de patrimonio cultural subacuático, lo que obliga a su salvaguarda y custodia oficial frente a la depredación de los llamados cazadores de tesoros que no vacilan en violar los sitios arqueológicos sumergidos para sacar piezas y venderlas en el mercado al mejor postor. De las dificultades y los logros de este esfuerzo científico y diplomático en el que han colaborado estrechamente historiadores, arqueólogos, archivistas, abogados y funcionarios gubernamentales, que iniciara en México hace 30 años Pilar Luna Erreguerena al fundar la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH, nos dan

cuenta Esther Cruces, Flor Trejo, Roberto Junco, Ulrike Guérin y María Agúndez en los últimos capítulos de este libro. Pero eso no es todo.

Este libro fue resultado indirecto de una exposición que se realizó en el Archivo General de Indias de Sevilla y que fue inaugurada el 29 de noviembre de 2021. Fue un resultado indirecto y yo agrego muy afortunado porque la exhibición en el archivo sólo estuvo abierta hasta el 17 de abril de 2022, pero gracias a esta publicación todavía hoy podemos recrearnos en ella porque al final incluye una sección titulada “Infografías náuticas”, que son nada menos que una muestra escogida de los paneles de la exposición en los que se muestran los conceptos clave para comprender la navegación transatlántica en la primera mitad del siglo xvii, el funcionamiento de las flotas de la Carrera de Indias y los aspectos fundamentales de la historia del galeón *Nuestra Señora del Juncal* y su trágico final en 1631. Estas infografías, que combinan líneas del tiempo, con textos, cuadros sinópticos, mapas, ilustraciones, dibujos, planos y diseños, tienen un valor didáctico fenomenal para los estudiosos del mar y la cultura naval.

Junto con su valor en la medida en que divulga la importancia de salvaguardar el patrimonio sumergido por medio de la arqueología subacuática, esta obra está inserta en la corriente historiográfica de la historia marítima, una perspectiva innovadora que extiende a los océanos y mares el concepto de los espacios o territorios historiables. Desarrollada a partir de los estudios pioneros de Jerry H. Bentley y Kären Wigen, en México cuenta ya con varios estudiosos que en cierta forma están creando escuela con sus obras, cursos, seminarios y coloquios, como Guadalupe Pinzón, Dení Trejo, Iván Valdez, Karina Bustos, Mariana Favila, Fernanda Valencia, Israel Baxin y Vera Moya, por mencionar algunos, además de Flor Trejo, autora de varios otros estudios de temática marina.¹

Una última observación. El libro que reseñamos, *Memorias de un naufragio. La historia del galeón Nuestra Señora del Juncal*, tiene el aval

¹ Para algunos ejemplos de las obras que se han escrito dentro de esta corriente historiográfica véase Guadalupe Pinzón Ríos y Flor Trejo Rivera, coords., *El mar. Percepciones, lecturas y contextos. Una mirada cultural a los entonos marítimos* (México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2015); Flor Trejo Rivera y Guadalupe Pinzón Ríos, coords., *Espacios marítimos y proyecciones culturales* (México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2019), y Guadalupe Pinzón Ríos, *Cabotajes novohispanos. Espacios y contactos marítimos en torno a la Nueva España* (México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2021).

académico del Instituto Nacional de Antropología e Historia, a través de la Subdirección de Arqueología Subacuática, y fue publicado en el año 2024 por la editorial veracruzana Mar Adentro. Con este título, la editorial inauguró una colección que ha llamado Ariles de la Mar. Bienvenida sea esta nueva empresa que se ocupará de dar a la prensa historias tejidas sobre el mar, lo cual nos anima a proseguir navegando por las aguas del pasado.

REFERENCIAS

- Pinzón Ríos, Guadalupe. *Cabotajes novohispanos. Espacios y contactos marítimos en torno a la Nueva España*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2021.
- Pinzón Ríos, Guadalupe y Flor Trejo Rivera, coords. *El mar. Percepciones, lecturas y contextos. Una mirada cultural a los entonos marítimos*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2015.
- Trejo Rivera, Flor y Guadalupe Pinzón Ríos, coords. *Espacios marítimos y proyecciones culturales*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2019.