

Reseña de / Book Review of: Trejo Rivera, Flor; Roberto Junco Sánchez y Carlos León Amores (coords.), *Memorias de un naufragio: la historia del galeón Nuestra Señora del Juncal*, Veracruz, México, Editorial Mar Adentro – Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2024, ISBN 978-60-7592-170-9, 443 pp., ils.

Oscar Iván Mendoza Verplancken

Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México

omendozaver@gmail.com

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-9160-6061>

Memorias de un naufragio: la historia del galeón Nuestra Señora del Juncal, coordinado por Flor Trejo, Roberto Junco y Carlos León, publicado en octubre de 2024 por la editorial Mar Adentro, es una muestra amplia del engranaje de la maquinaria imperial para organizar la Flota de las Indias: la carga de bienes, el transporte de personas, mercancías y de correspondencia oficial y personal; los riesgos de navegación por la fuerza incontrolable de la naturaleza y por los enemigos de la Corona en altamar; en fin, los esfuerzos para que la flota llegara a buen puerto.

La obra es resultado de la exposición *La flota de la Nueva España y la búsqueda del galeón de Nuestra Señora del Juncal*, celebrada en Sevilla, en el Archivo General de Indias. El libro recoge los textos de especialistas que sirvieron como catálogo que acompañó la exposición. Busca dar continuidad y permanencia a esta en un formato editorial al incluir los artículos y la información de los paneles que se expusieron en una sección al final del libro llamada «Infografías náuticas».

Memorias de un naufragio tiene como objetivo analizar exhaustivamente el accidente del galeón Nuestra Señora del Juncal y remarcar su importancia en la actualidad. Abarca desde la política global/occidental del siglo XVII, hasta el siglo XXI, señalando el valor de la cooperación y los acuerdos internacionales en materia de conservación y defensa de los vestigios arqueológicos subacuáticos. Se estructura en dos apartados: el cuerpo del texto, compuesto por veintiséis capítulos breves, más una introducción y una nota del editor; y la sección de Infografías náuticas.

«Crónica de un naufragio anunciado», de Flor Trejo, es el texto con el que arranca el libro. El galeón Nuestra Señora del Juncal se rindió ante la tempestad la madrugada del primero de noviembre de 1631 en algún lugar de la sonda de Campeche, en el actual México. Nuestra Señora del Juncal era la almiranta de la flota que se dirigía en el tornaviaje a la península ibérica con dos años del tesoro Real, haciendas y correspondencia. A diferencia de la mayoría de los naufragios, de este se conservan fuentes directas de algunos afortunados (o no tanto) sobrevivientes. Algunos de ellos, como Jerónimo de Mesa, soldado de la embarcación, fueron encarcelados y tuvieron que soportar duros interrogatorios para explicar y entender la pérdida de tan importante navío y tesoro.

Gracias a los testimonios se sabe que el casco del Juncal se abrió debido al cabeceo de la embarcación, había una vía de agua en la proa y otra en popa. Las bodegas del barco estaban inundadas y entraba más agua de la que se podía achicar. Se sabe también que buscaron aligerar el peso de la nave cortando el mástil mayor. Lo anterior era un recurso desesperado y una tarea complicada; el palo mayor del juncal, según Trejo, debió de medir unos treinta metros y pesar algunas toneladas, por lo que cortarlo bajo una tormenta no debió de ser labor sencilla.

En la víspera del día de Todos los Santos, el Juncal no resistió más. Treinta y nueve tripulantes lograron sobrevivir gracias a una chalupa que estaba sobre el castillo de popa; fueron rescatados al amanecer por el patache de la almiranta. Fue gracias a los testimonios de estos sobrevivientes que hoy sabemos qué pasó con la embarcación que nos ocupa.

Después del texto de Trejo, los capítulos de *Memorias de un naufragio* se desarrollan de manera temática; van de lo general a lo particular y abarcan desde finales del siglo XVI hasta el siglo XXI. Manuel Lucena y Antonio Rubial ofrecen al lector un marco amplio en donde insertar el naufragio de Nuestra Señora del Juncal. Abordan el contexto político y económico europeo de la segunda mitad del siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII; mencionan la rivalidad entre España y otras potencias europeas, principalmente con los neerlandeses, ingleses y franceses. Lucena afirma que en el libro se estudia un evento, el hundimiento de la almiranta de la flota de la Nueva España, más la historia global del siglo XVII. Por su parte, Rubial demuestra como la Nueva España era el punto de conexión y contacto entre la metrópoli y Asia y una de las joyas de la Corona en América.

Antonio García de León y Loïc Ménanteu se ocupan de la navegación en los puertos de Veracruz y el estuario del Guadalquivir. García de León plantea a Veracruz como el principal puerto de entrada y salida de la Nueva España al Atlántico, además invita al lector a no olvidar que el puerto también se proyectó tierra adentro, hacia Puebla y la ciudad de México, la cual, a su vez, conectaba con Acapulco y este con Filipinas y los mercados asiáticos.

Ana Crespo Solana plantea las flotas de la Carrera de Indias como vías y hacedoras del nuevo mundo hispanoamericano. Su capítulo describe la organización y funcionamiento de las flotas a través de otras instituciones, como la Casa de Contratación, la cual tenía como objetivo principal la «organización y aprestos de las flotas y galeones en los puertos de salida» (91). Para el buen funcionamiento de los barcos era necesario además que los pilotos y capitanes tuvieran la instrucción y el conocimiento técnico correcto. María Isabel Vicente Maroto se ocupa de los libros, compendios y manuales que se utilizaron para instruir a la gente de mar. La adecuada preparación de los pilotos y capitanes era un asunto de seguridad imperial, pues con ello se buscaba disminuir el riesgo de accidentes y naufragios y, con esto, la pérdida de embarcaciones y dineros reales y privados. Algunos de los autores más conocidos fueron Pedro de Medina, Juan Escalante de Mendoza o Pedro Porter y Casanate.

La preparación técnica de pilotos y capitanes no era suficiente para llegar a buen puerto. La arquitectura e ingeniería de las embarcaciones fue un tema en el cual la Corona puso atención y legisló en repetidas ocasiones. Cruz Apestegui plantea en «Hacia un buque idea» que las embarcaciones fueron «multiuso» en el siglo XVII. El diseño de los barcos debía responder a las necesidades de transporte y bélicas de la Corona según fuera necesario. Uno de los principales centros de construcción de navíos en la península fue Guipuzkoa. Lourdes Odriozola afirma que entre 1590 y 1639 se construyeron al menos 493 embarcaciones en los astilleros de la provincia (135). En su capítulo, Odriozola expone la importancia de los astilleros guipuzcoanos para la Carrera de Indias. Nuestra Señora del Juncal, por ejemplo, fue construida en alguno de los astilleros de Hondarribia y terminado en el Real Astillero de Bordalaborda.

José Luis Casabán se ocupa del diseño del Juncal. Señala que fue construido bajo las ordenanzas de 1618, por lo que se puede proponer un modelo teórico de cómo pudo haber sido, sin embargo, no se sabrá de cierto cómo era hasta encontrarlo, pues fue modificado para adaptarse a las necesidades de la Corona. De ahí otra de las múltiples razones para encontrarlo.

En «Generales y Almirantes» Carla Rahn Phillips expone las rígidas jerarquías en las embarcaciones de la Carrera de Indias. El capitán general era la autoridad máxima de la flota, seguido por el almirante. A la muerte del capitán el almirante debía tomar su puesto, como pasó con la flota en la que participaba el Juncal. El capitán general, Miguel de Echazarreta, falleció en Veracruz, por lo que su almirante, Manuel Serrano, tomó su lugar.

El hundimiento del Juncal ocurrió en un marco de presión y necesidad de las arcas reales. Ovidio J. Ortega expone el desastre de la bahía de Matanzas de 1628, cuando una flota compuesta por treinta y un buques y más de seiscientas piezas de artillería, al mando de Piet Heyn, interceptaron las embarcaciones que se dirigían a la península. Según la estimación, el botín ascendía a 2,060,673 pesos en plata y reales. El asalto de las naves neerlandesas a la flota española fue un golpe a la Corona, afectó al sistema financiero europeo, reactivó la guerra en Europa y el capitán general de

la flota, Juan de Benavides, fue apresado y ejecutado en Sevilla como escarmiento por no haber defendido el tesoro y honor del rey.

La flota de 1630 tenía el peso y la responsabilidad de reactivar las conexiones entre la metrópoli y sus territorios americanos después del desastre de Matanzas. En «A San Juan de Ulúa o al cielo» Trejo expone el contexto anterior, menciona el problema de la sobrecarga de las embarcaciones y presenta la relación de la navegación de Echazarreta, donde se aprecia la determinación y liderazgo del capitán ante la noticia de una flota neerlandesa en la región.

Bruno de la Serna Nasser ahonda en el contexto local de la Nueva España entre 1627 y 1636, cuando el virreinato estuvo envuelto en una serie de problemas políticos por la rivalidad entre el virrey y el arzobispo, agitación social, e incluso desastres naturales. En 1629 lluvias descomunales provocaron que la ciudad estuviera anegada cinco años.

Desde el inicio hasta este texto, los capítulos de *Memorias de un naufragio* contextualizan y explican el accidente de Nuestra Señora del Juncal. Los siguientes apartados de la obra, de «La artillería de la flota» a «Los pasajeros de la nao San Antonio», se agrupan en dos: 1) los diversos bienes de carga de las flotas; y 2) la vida a bordo de las embarcaciones. López Martín demuestra que no existió escasez de artillería para armar la flota de 1630 y propone que los cambios estructurales del Juncal para adaptar los cañones pudieron debilitarlo. Esto, aunado a la sobrecarga, pudo entorpecer su correcta navegación.

Dos productos estratégicos para la Corona fueron el azogue y la plata. Carlos León se ocupa de la producción y transporte de azogue de la mina de Almadén, en la península ibérica, a las minas novohispanas. Describe la manera de almacenar y transportar el metal líquido, insumo esencial para la producción de plata. Por su parte, Inés Herrera expone el debate historiográfico sobre el volumen de los metales producidos y transportados en la flota de la Carrera de Indias.

En «Chocolatl: espuma del barroco», Mario Humberto Ruz presenta una historia cultural del chocolate. Señala que la semilla del cacao tuvo gran valor entre nativos americanos y europeos incluso después de la conquista. Las plantaciones de cacao fueron blanco de ataques pirata en Tabasco; y la bebida se popularizó tanto en Europa que para el siglo XVIII al rey se enviaban 450 kg de cacao y 300 de pasta de chocolate (277).

Pablo Pérez-Mallaína y Delphine Tempère se ocupan de la vida cotidiana al interior de un galeón del siglo XVII. Pérez-Mallaína señala la sensación de un espacio cerrado y agobiante que producían los barcos. Calcula que el espacio por persona en el buque era de entre 1.5 y 2 metros cuadrados (235). Algunos de los pasatiempos al interior eran el juego, la lectura en grupo y las actividades religiosas. Tempère afirma que en las embarcaciones se replicaba la sociedad en tierra, por lo cual el buque era un micro cosmos andante. Por su parte, Rosalva Loreto presenta la vida de Catalina de Erauso, monja convertida en alférez, quien adoptó apariencia masculina para poder saciar su espíritu aventurero. Viajó a América a bordo de la nao San Antonio, se estableció en Veracruz bajo el nombre de Antonio de Erauso, quien vivió como mercader de ropa.

«El asiento para el buceo de galeones hundidos» de M.^a Dolores Higuera es el puente que transporta al lector del siglo XVII a la actualidad y da inicio a la parte final del cuerpo del texto de *Memorias de un naufragio*. El capítulo de Higuera refiere las solicitudes de buceo para recuperar bienes de naufragios, como la de Diego de Florencia, quien pidió permiso para buscar al Juncal en la década de 1670. Si bien Florencia no tuvo éxito, los expedientes de las solicitudes se encuentran resguardados en diversos archivos. Esther Cruces habla del archivo como repositorio de información y como centro epistemológico. Invita a pensar sobre los documentos que hoy los historiadores vemos como fuentes de información, pero que en su momento fueron mecanismos de gobierno.

La última parte del texto está dedicada a la importancia del Juncal en la actualidad. Es un fragmento que muestra la utilidad y aplicación de la historia en otras tareas que se piensan más prácticas, como la cooperación internacional, la diplomacia y las relaciones internacionales. Junco y Trejo hablan de los retos y oportunidades de la búsqueda del Juncal. Ulrike Guerin hace referencia a los acuerdos internacionales para la protección del patrimonio cultural subacuático y la

importancia de Pilar Luna Erreguerena para la defensa del patrimonio de la humanidad. Finalmente, María Agúndez insiste en el valor del patrimonio cultural subacuático.

Memorias de un naufragio es un libro multidimensional. Funciona como un libro de difusión, pero también como uno de consulta para especialistas por la gran calidad de los textos y la cohesión de la obra. Es un libro de historia global, pero también lo puede ser de historia regional (del Caribe o de la región de Guipuzkoa) o historia local (Veracruz o la ciudad de México en el XVII); puede ser un libro con un enfoque de contactos e interconexiones; un libro de historia del siglo XVII, pero también de historia contemporánea. En fin, *Memorias de un naufragio* es una obra para toda aquella persona interesada en la mar y la ola de historias que ofrece para estudiarlo.