

Pese a todo se optó por viajar, sin embargo, un día antes de la fecha programada, el general Miguel de Echazarreta falleció. Este suceso hizo peligrar de nuevo la salida, pero en una reunión entre varios capitanes, se tomó la decisión de zarpar.

El almirante Manuel Serrano quedó al mando y los navíos insignia cambiaron de posición. **Nuestra Señora del Juncal**, que en 1630 había dirigido la flota como capitana pasó a ser almiranta, mientras que el **Santa Teresa** cambió a capitana.

El convoy que partía rumbo a los reinos de Castilla iba cargado con la hacienda que se había recaudado durante los dos años que no había salido flota. Llevaba un total de 3 millones 644 mil 198 pesos 5 tomines en plata y reales, de los cuales 1 millón 447 mil 858 pesos 5 tomines pertenecían a la Corona y los 2 millones 196 mil 340 pesos a los comerciantes. A esto se le sumaba una cantidad considerable de tintes para textiles como la grana y el añil, así como seda, cueros, maderas preciosas y el tan codiciado chocolate.

Se despidieron del puerto de Veracruz con un mar ante sí poco propicio para una navegación segura. A los tres o cuatro días el mal tiempo cambió a tormenta. El convoy comenzó a dispersarse ante la imposibilidad de mantenerse juntos, hasta que se quedaron solos el **Juncal** y el **Santa Teresa**. Conocemos los detalles de lo que sucedió en el **Juncal** porque, de los dos navíos insignia, fue el único que tuvo sobrevivientes.



Naufragio

Las maderas del **Juncal** se quejaban lastimosamente ante los embates de las olas. La tripulación, agotada por el esfuerzo, lograba mantener a la vista el otro navío, el **Santa Teresa** que también luchaba por sobrevivir. Por la noche vieron una débil luz de farol y escucharon unas señales con fusil. Mientras sostenían una lucha interminable entre las elevadas olas, las bodegas comenzaron a inundarse de manera alarmante, tanto que se hicieron turnos de 24 horas, entre tripulantes y pasajeros, para achicar el agua sin lograr reducir el nivel de manera significativa.

A la mañana siguiente el **Santa Teresa** había desaparecido del horizonte. Según los testimonios, su naufragio debió haber ocurrido durante la noche y las señales que les enviaron habían sido su última despedida. La tripulación del **Juncal**, ante la imposibilidad de seguir la ruta hacia Cuba, decidió regresar a Campeche, pero las maniobras sólo provocaron mayor desestabilidad en el casco. Decidieron entonces alijar la nave, es decir, arrojar objetos al agua para aligerar el peso de ésta, pero tampoco funcionó. Por último, tomaron una decisión desesperada: cortar el mástil mayor.

Como era evidente que el **Juncal** estaba por rendirse, tripulación y pasajeros se prepararon para despedirse de este mundo. Comenzada la noche el navío ofreció sus últimos esfuerzos y empezó a inclinarse hacia estribor, el impulso de las olas lo levantó y lo colocó de manera que se fue hundiendo por la proa en menos de lo que se reza un credo.



Buzo en Naufragio

La única lancha que traía el barco, fue liberada por un marinero momentos antes de que el **Juncal** se hundiera por completo. Y 39 personas lograron subirse a ella y ser rescatados milagrosamente, al otro día, por el patache del **Nuestra Señora del Juncal** que también había sobrevivido a la tormenta, llevándolos a salvo al puerto de Campeche.

Después de un naufragio las autoridades se encargaban de hacer una investigación para determinar si la causa había sido humana o natural, ya que una pérdida de tal magnitud, llevaba fuertes implicaciones económicas que provocaba procesos penales que podían durar hasta una década. Y precisamente toda la documentación generada por el suceso, es la que nos permitió reconstruir la historia de la accidentada flota de 1631.

La fecha del naufragio es relevante. Algunas investigaciones actuales marcan el año de 1630 como el inicio real del siglo XVII y lo más significativo: el comienzo del declive del imperio español. Ya había pasado más de un siglo desde que la Corona había fomentado el descubrimiento de nuevas tierras y su conquista. Ahora se encontraba en la fase más difícil. Mantener y controlar la hegemonía del imperio, impedir la invasión de otras potencias y explotar materias primas y productos en beneficio de la economía peninsular. Tarea titánica e imposible de llevar a cabo, debido a la excesiva burocracia y a la corrupción que el mismo sistema provocaba por la falta de incentivos sociales y económicos.

Y si se mira con detalle la historia de la flota de Echazarreta, encontramos en ella, más allá de la trágica anécdota de un accidente en alta mar, una radiografía del naufragio del imperio español. Desde antes de que zarpara una flota su destino siempre parecía el naufragio. Iniciemos con una pregunta sencilla. De un convoy compuesto por diversas embarcaciones como galeones, fragatas, navíos y pataches; al enfrentar la tormenta la mayoría logró llegar, con ciertos daños, a algún puerto. Entonces ¿porqué los dos navíos principales, los que llevaban los metales preciosos, la documentación para la Corona y a pasajeros de la nobleza, fueron los que naufragaron?

Después de leer bastantes expedientes relacionados con esta flota, se puede contestar y resumir en algunos renglones. Por ejemplo, el sistema de flotas requería más embarcaciones de las que eran capaces de construir. Lo cual los orillaba a embargar barcos a particulares y éstos, para defender sus intereses, comenzaron a construir naves de menor porte para que no les fueran incautadas. Aún así, cuando no tenía otra opción, la Corona se las solicitaba a sus dueños y les hacía adaptaciones, sobre el diseño original, para transformarlos en navíos insignia, los cuales debían tener, entre otras características, mayor resistencia en los costados para soportar el empuje de la artillería.

Al uso de barcos inadecuados para viajes trasatlánticos hay que sumarle el contrabando en la mercancía que, auspiciado por los inspectores de los puertos y los maestros de los navíos, provocaba un exceso de carga que impedía una navegación segura. Además, casi siempre la tripulación no era suficiente ni la adecuada, y sus salarios no los motivaban a dejar su vida entre los tablones de un barco, por defender un tesoro que nunca gozarían. Y el capitán, aún con todas las intenciones de cumplir fielmente su papel, se enfrentaba a una pesada y laberíntica burocracia que le impedía zarpar en los mejores momentos para navegar. Las presiones que el rey ejercía, para tener en sus arcas metales preciosos y sostener con ello la guerra contra todas las potencias que le cuestionaran su poderío, los orillaban a tomar decisiones precipitadas, a riesgo de naufragar en el intento.

La historia de un naufragio no es sólo la historia de la lucha del hombre ante la manifestación de una naturaleza furiosa y hostil. Nos permite ver, entre restos de tablones, trazos de tinta en el papel y voces silenciadas por el mar, la capacidad del hombre por idear un maravilloso transporte como el barco y al mismo tiempo cómo se hunde en su propia codicia.



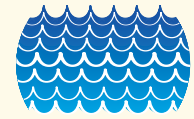
Restos del Naufragio



Libro de la autora



Trejo Rivera, Flor (Coord.), La Flota de la Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y Naufragios, México, INAH, colección obra varia, 2003.
Caballero Juárez, José Antonio, El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de las Indias. Siglos XVI y XVII, México, UNAM, 1997.
Cortés, Martín, Breve compendio de la Sphera y de la Arte de Navegar (1551), Madrid, Editorial Naval-Museo Naval, 1990.
Lang Mervyn, Francis, Las flotas de la Nueva España (1630-1710). Despacho, azogue, comercio, Sevilla-Bogotá, Muñoz Moya Editor, 1988.
Rahn Phillips, Carla, Seis Galeones para el Rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII, traducción de Nellie Manso de Zúñiga, Madrid, Alianza Editorial, 1986.



Participa como Colaborador y envíanos un Artículo.

Envíanos un artículo asociado
a un tema portuario,
marítimo o costero.
Solicita las reglas editoriales
en el correo electrónico
boletinamip@prodigy.net.mx
y ayúdanos a formar
este medio de difusión,
que es tuyo.

¡Necesitamos de tu contribución!

