

RESEÑA DE LIBROS

Roberto Junco / Flor Trejo Rivera / Carlos León Amores,
*Memorias de un naufragio:
la historia del galeón Nuestra Señora del Juncal**

Roberto Junco / Flor Trejo Rivera / Carlos León Amores,
Memories of a Shipwreck:
The History of the Galleon Nuestra Señora del Juncal

Joan M. Ferrer Rodríguez

Licenciado en derecho por la PUCMM, máster en Genealogía y Archivos por la universidad de Córdoba, investigador asociado del Dominican Studies Institute (CUNY), ha realizado estudios de historia y paleografía en distintas universidades extranjeras. Numerario de la Academia Dominicana de Genealogía, es correspondiente de la Academia Dominicana de Historia y la Real Academia Matritense de Heráldica. Ha publicado numerosos artículos en periódicos y revistas especializadas, es autor de *El primer viaje del Quijote a Santo Domingo. Comercio, cultura, política y sociedad en la Española del siglo XVII* y coautor de *Inquisición e Imaginario*. Email: gendominicana@gmail.com • ORCID:<http://orcid.org/0000-0002-6529-9942>

Recepción: 11 de octubre 2025 • Aprobación: 30 de octubre 2025

DOI: <https://doi.org/10.51274/ecosuasd.v2i30.pp155-158>

Cómo citar: Yunén, Rafael E. 2025. «RESEÑA DE LIBROS. Roberto Junco / Flor Trejo Rivera / Carlos León Amores, *Memorias de un naufragio: la historia del galeón Nuestra Señora del Juncal*». *Revista ECOSUASD* 2 (30):155-158. <https://doi.org/10.51274/ecosuasd.v2i30.pp155-158>

NUESTRA SEÑORA DEL JUNCAL: CUATRO SIGLOS EN EL OJO DE LA TORMENTA

Según el burgalés José de Veitía y Linage, en su seminal obra *Norte y Contratación de las Indias Occidentales*, publicada en Sevilla en 1672: “de la variedad de embarcaciones que se fabrican es la principal la nave, nao, o navío, cuya definición es: bajel de alto bordo, de mucha capacidad y fuerte para contrastar las tempestades y las olas de la mar, ofender a los enemigos y defenderse de ellos”. Ahí aparecen, resumidas, las principales prestaciones con que debían contar las embarcaciones de la Carrera de Indias.

Pues bien, gracias a los recursos humanos, forestales y mineros (fundamentalmente hierro) que proporcionaba entonces la cornisa cantábrica, encontramos en Fuenterrabía, Guipúzcoa, en el siglo XVII, varios puntos dedicados a la construcción y reparación de naves. El mayor y más importante de estos astilleros era el de *La Lonja* o *El Puntal*, cuyas gradas estaban instaladas entre el Baluarte de San Felipe y la Lonja del pescado; los demás se ubicaban, uno cerca de la ermita de Santa Engracia, otro frente al cuerpo de guardia de Santa María, y el último, en los predios de un sitio nombrado *La Roca*. El caso es que de

* Presentación del libro *Memorias de un naufragio: la historia del galeón Nuestra Señora del Juncal*, obra coordinada por Roberto Junco, Flor Trejo Rivera y Carlos León Amores. Coedición del Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ministerio de Cultura de España y Mar Adentro, Veracruz, 2024. 420 p.



alguno de aquellos salió,¹ en la segunda década del diecisiete, Nuestra Señora del Juncal, un formidable galeón, armado por el anterior contador de artillería de la plaza Antonio de Ubilla y Estrada, y construido por el donostiarra Antonio Lajust, hombre de negocios, asentista y fabricante de largo recorrido.²

Sin embargo, ni armador ni fabricante se atuvieron a lo dispuesto por las Ordenanzas Navales de 1618, al menos en lo que toca a los navíos de las flotas. De manera que sus dimensiones (19 codos de manga y 669 toneladas de porte) terminaron sobrepasando lo admitido, aspecto que marcaría el destino del galeón en las siguientes etapas de su breve vida útil. Con todo, en 1624, a poco de su botadura, Nuestra Señora del Juncal fue incorporada a la Carrera de Indias, en plan estrictamente mercante. Una participación fugaz, sin duda, porque luego del tornaviaje de 1625, el buque quedó fondeado en el estero gaditano de la Carraca, a merced de los visitantes de navíos y, por tanto, a la espera de encontrar mejor fortuna.

Ahora bien, dice el refrán que la desgracia de unos es la dicha de otros. Y he aquí que la suerte del Juncal llegó, cual caramelo envenenado, por mano del almirante holandés Piet Heyn, quien se hizo con toda la flota de 1628, tras una gresca escenificada en la bahía de Matanzas, Cuba. De

manera, que aquel magnífico “puente de madera y velas [tendido a partir del siglo XVI] entre España y el Nuevo Mundo” a partir del siglo XVI, como lo describió Flor Trejo Rivera, quedó temporalmente roto. Una noticia catastrófica, que dejaba a la monarquía global sin tesoros y sin barcos... al menos por el momento. Porque en el otoño de 1630, Nuestra Señora del Juncal, reformada, armada ahora con 24 piezas de artillería en bronce y reconvertida en capitana, emprendió la singladura nuevamente, rumbo a Veracruz. Y allí permaneció amarrada y descuidada, esperando a ratos que la ruta quedase despejada de piratas, hasta el momento de emprender el viaje de regreso a la península. Mala señal, que se fue sumando a la cadena de errores, negligencias e infortunios que precedió a la salida: incluyendo la muerte del capitán de la flota Miguel Echazarreta, la excesiva carga a que fue sometida la nave, la anegación del casco aun antes de levar anclas; la decisión de zarpas en temporada desfavorable y, finalmente, la relegación de la nave a la condición de almiranta, con los subsiguientes cambios que ello produjo en la formación de la flota. Pese a todo, el 14 de octubre de 1631 salieron en conserva, rumbo a La Habana, un total de 13 barcos. Detrás quedaban, cual clavo ardiente al que debieron haberse aferrado, las gruesas y funestas argollas de amarre adosadas al muro de San Juan de Ulúa.

Si corta fue la vida del Juncal, más corto aun fue el almirantazgo de Andrés de Aristizábal, pues tras 17 días de navegación y deriva, en la madrugada del día de Todos los Santos, al galeón se lo tragó el Golfo de México “en lo que se rezan tres credos”. Es decir, dos minutos y medio. Lo que ignoraban, o no alcanzaron a calcular los 39 supervivientes que lograron escapar del remolino asidos a la única lancha salvadidas, era el crucis judicial que, bajo acusaciones de traición y desacato al rey, les esperaba tanto en Campeche como en Cádiz y Sevilla. Para muestra, basta reseñar lo sucedido a Juan de Benavides Bazán, general responsable de haber perdido la flota de 1628, quien padeció cárcel en Carmona, desde su sentencia a muerte en 1629 hasta su ejecución

¹ De acuerdo con informaciones de Odriozola, el galeón fue aparejado y arbolado en Bordalaborda, Pasajes. Ver Roberto Junco, Flor Trejo Rivera y Carlos León Amores (eds.), *Memorias de un naufragio: la historia del galeón Nuestra Señora del Juncal*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ministerio de Cultura de España y Mar Adentro, Veracruz, 2024. p. 137.

² Imizcoz Beunza, José María. “Hacia nuevos horizontes: las transformaciones de San Sebastián en la Edad Moderna (1516-1700)” en Miguel Artola (ed.), *Historia de Donostia-San Sebastián*, Editorial Nerea, 2000. p. 42. Hijo de un homónimo, construyó una buena cantidad de barcos en los astilleros de San Sebastián, Pasajes y Usúrbil. Se dedicó a la fabricación de naves de gran porte, que operaron en la Carrera de Indias y en el comercio Atlántico. Cfr. José Garmendia Arruebarrena. “El testamento de un insigne donostiarra, Antonio de Layust” en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián* núm. 29, Fundación Social y Cultural Kutza, 1995. pp.547-557.

publica en 1634. Así castigaba la traición y la pusilanimidad la justicia de los Austrias...

Ese rico proceso legal de los naufragos, cruzado por un caudal de acusaciones, testimonios, interrogatorios y cartas, revive lo acontecido en el Juncal con una exactitud pasmosa. Dicho esto, sobre el galeón de marras, hay dos historias paralelas, que se van entrecruzando. De un lado, tenemos las fuentes primarias escritas, contenidas en las series Contratación, Escribanía, México y Consulados del Archivo General de Indias de Sevilla, junto a la Colección Jesuitas de la Real Academia de la Historia; y del otro, las fuentes primarias materiales, compuestas en este caso por la huella arqueológica que permanece sumergida en la Sonda de Campeche, a pesar de los múltiples intentos de ubicación y rescate emprendidos por asentistas (como Diego de Florencia), compañías, y cazatesoros a partir del propio siglo XVII.

Volviendo sobre nuestros pasos, la relación elaborada al efecto nos permite adentrarnos en ese "mundo abreviado", como lo ha descrito Trejo Rivera, al detallar que el galeón llevaba a bordo 350 hombres, amén de un cuantioso cargamento de plata y oro (más de tres millones y medio de pesos, el más rico de los caudales salidos del Nuevo Mundo desde la conquista, si nos atenemos a las declaraciones del marqués de Cerralbo, virrey de la Nueva España), millar y medio de arrobas de grana fina, mil arrobas y pico de grana silvestre, cuatro mil arrobas de añil, dos mil 500 libras de seda, 405 quintales y 26 cajones de chocolate, cueros, brasilete y zarzaparrilla entre otros tantos bienes que, junto con el casco roto, terminaron en el lecho marino del Seno Mexicano. Ya fuera por factores climáticos, ya por error humano o de ingeniería, el asunto es que Nuestra Señora del Juncal pasó a engrosar, en un abrir y cerrar de ojos, las estadísticas de una centuria que, por distintas razones, Geoffrey Parker no ha dudado en bautizar como el *Siglo Maldito*.

A tenor de los hechos comentados, se comprueba que Veracruz había quedado convertida en el núcleo de una región histórica bastante bien definida, de la que formaban parte Trinidad, Cumaná,

las islas de Barlovento, Puerto Rico, Florida, Cuba, Jamaica, Honduras, Portobelo, Cartagena de Indias, Coro y Santo Domingo, y desde donde salían materias primas, situados y productos terminados asiáticos y entraban hombres y mujeres (libres y esclavos) y manufacturas europeas. Se nacía, se vivía, se moría, se comerciaba y se contrabandeaba, bajo la atenta mirada de piratas y filibusteros ingleses, franceses y holandeses que merodeaban continuamente la zona en busca de un buen botín. Hablamos, en resumidas cuentas, de una interesante "economía de archipiélago" sobre la que ha escrito García de León, citando a su vez a Veltz.

De todo ello, y de algo más, nos da cuenta esta singular obra, coordinada por Roberto Junco Sánchez, Flor Trejo Rivera y Carlos León Amores, en la que participan veinticinco especialistas, cuyos textos repasan las técnicas de construcción naval y las rutas de navegación; algunas biografías de los generales de la flota; la vida cotidiana a bordo de los barcos y las funciones y espacios que en ellos desempeñaban y ocupaban tripulantes y pasajeros; el contexto de disputa política y militar que enfrentaba entonces a España con el resto de potencias rivales; los desencuentros entre autoridades seculares y religiosas de Nueva España; los bienes de comercio; el desarrollo de la arqueología subacuática; el papel de los archivos en la reconstrucción de la historia marítima y los convenios internacionales con los que se ha pretendido preservar dicho patrimonio subacuático, acompañado todo por un nutrido conjunto de tablas e ilustraciones que contribuyen a penetrar al lector con el pecio. El resultado: un compendio interdisciplinario, fruto del análisis de fuentes históricas, que tiene por objetivo la divulgación y puesta en valor de la riqueza histórica del Juncal.

Para entender la importancia del galeón, antes y ahora, resulta necesario recordar que la flota de 1629 no viajó, ni en un sentido ni en otro, lo que provocó, como queda dicho, una acumulación de caudales rara vez vista. No es exagerado afirmar que la península dependía del oro y la plata que

fluían desde América. De ahí la importancia atribuida por Trejo a la flota de 1631, pues más allá de lo puramente económico, se trataba de recuperar “la confianza en la seguridad del flujo ultramarino”, lo que no es poca cosa cuando se tiene por objeto mantener en pie todo un edificio imperial, desde Filipinas a Vigo, pasando por Concepción y California.

Hay que recalcar que cualquier aproximación al pecio debe llegar acompañada de un plan de conservación del patrimonio, racional y transparente, junto con métodos y tecnologías para mejorar el registro y la recuperación de datos, toda vez que las naves de la Carrera de Indias son el reflejo de un pasado compartido,

de solidaridad, diálogo y mestizaje, cuya protección se impone. Detrás de cada hundimiento yace el testimonio de una soberbia red de tráfico de personas (libres y esclavas) y bienes, que contribuyeron con la construcción de nuestras comunidades trasatlánticas.

En cualquier caso, quisiéramos acotar –a manera de anécdota– que lo que sucedió al Juncal fue un preludeo y un aviso de lo que sucedería en las costas de La Española, casi un siglo después, en 1724, a la Flota de los Azogues, evento en el que se perdieron centenares de vidas y quintales de mercurio, además del vino, el aceite, la clavazón y las herramientas que transportaban en sus bodegas el Tolosa y Nuestra Señora de Guadalupe.