

Flor Trejo Rivera

“Trabajar y morir en el mar:
la tripulación del navío *Nuestra Señora del Juncal*, 1631”

p. 185-210

Los oficios en las sociedades indianas

Felipe Castro Gutiérrez e Isabel M. Povea Moreno (coordinación)

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2020

373 p.

Figuras

(Serie Novohispana 128)

ISBN 978-607-30-3381-7

Formato: PDF

Publicado en línea: 14 de octubre de 2020

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/714/oficios_sociedades.html



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2020, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



TRABAJAR Y MORIR EN EL MAR

LA TRIPULACIÓN DEL NAVÍO *NUESTRA SEÑORA DEL JUNCAL* 1631

FLOR TREJO RIVERA

La víspera de Todos Santos por la mañana fue abajo el piloto menor y dijo “pongámonos bien con Dios que ya no tenemos remedio”. Luego desmayaron todos y el agua en menos de dos horas subió una vara sobre los baos. Todos trataron de ponerse bien con Dios confesándose con tres confesores que llevaba la nao dando gritos. Y aunque les decía el almirante que sacasen agua que el piloto decía que estaban cerca de tierra y los consolaba, no bastaba...

Relación verdadera de lo que sucedió en la capitana del general Echazarreta, 1632*

El fragmento del relato de los últimos minutos del navío *Nuestra Señora del Juncal* es apenas un pequeño atisbo del terrible momento en que los tripulantes debían decidir si salvar la vida o salvar el alma. Para mantenerse a flote era indispensable seguir achicando agua, tal como lo ordenaba el almirante, mientras que atenuar el paso por el purgatorio requería dejar toda maniobra y trabajo en el barco para rogar por la salvación del alma. Así, en un momento de tanta tensión, los únicos a quienes se les exigía cumplir su labor hasta el último momento era a los capellanes y religiosos encargados de la salud espiritual a bordo. Asomarnos a un galeón de la Carrera de Indias a través del relato de un sobreviviente del accidente nos presenta ciertas interrogantes sobre las acciones y responsabilidades de su tripulación. Vemos, por un lado, un conflicto de instrucciones entre el piloto y el almi-

* Real Academia de la Historia, *Colección Jesuitas*, t. 114, f. 646-647.

rante y, por el otro, cómo ante la inminente presencia de la muerte el poder en la toma de decisiones recaía en los representantes de Dios. ¿Quiénes eran los trabajadores del mar? ¿Cómo se establecían las jerarquías a bordo? ¿Se respetaban las obligaciones y jerarquías ante la crisis de un naufragio?

En este ensayo se presenta, a partir del caso concreto de una flota novohispana del siglo XVII y su accidente en el Golfo de México durante su tornaviaje, un análisis de los tripulantes del navío almiranta *Nuestra Señora del Juncal*, hundido en la Sonda de Campeche en la madrugada del 31 de octubre de 1631.

Entre mástiles y cubiertas: el galeón como espacio de trabajo

Durante el periodo aquí analizado, el único sistema de comunicación y transporte transoceánico era el barco. Aunque el requisito principal de un buque en esencia era mantenerse a flote y tener capacidad propulsora para dirigirse de un punto a otro, los barcos presentaban diseños particulares de acuerdo con el objetivo de la navegación. Con el tiempo y la formalización del comercio ultramarino fue necesario diseñar un buque exclusivo para las necesidades comerciales de la corona española, que además soportara largas navegaciones en el Atlántico así como las cálidas aguas del Caribe. A estas propiedades fue necesario considerar también el aspecto bélico, ya que las aguas por donde atravesaban las flotas pronto fueron ocupadas por los enemigos y adversarios de la corona, con el afán de compartir las riquezas americanas.

La presencia de enemigos en la ruta trasatlántica propició el establecimiento del sistema de flotas, es decir, la obligación de navegar en convoy con el fin de protegerse y auxiliarse en caso de enfrentamiento o accidente en el trayecto.¹ Estos convoyes, compuestos por navíos mercantes, debían estar protegidos por

¹ José Antonio Caballero Juárez, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997, p. 94-95.

dos embarcaciones de la armada, designados como navío Capitana y navío Almiranta y que en consecuencia recibían el nombre de Armada de Flota de Nueva España.² Por último, el núcleo central de la flota se conformaba por navíos mercantes de dueños particulares. A principios del siglo XVII, la experiencia náutica hacia el Nuevo Mundo marcó la necesidad de diseñar un barco propio para el fructífero comercio con las Indias Occidentales, es decir, un buque con gran capacidad de carga, con mayor fortaleza para soportar los temporales y la voracidad del molusco xilófago —el *Teredo navalis* o broma—³ combinado con la fortaleza suficiente para resistir el peso y empleo de dos andanadas de artillería, esto es, de 20 hasta 40 piezas.⁴ El requisito de gran capacidad de carga y fortaleza para el transporte y uso de artillería dio como resultado el galeón, el barco característico de la Carrera de Indias.⁵

Para comprender al galeón, tanto como un espacio para la vida cotidiana como para las labores náuticas, es necesario aproximarse a su diseño y a la problemática que para su configuración debían resolver los constructores navales. En principio, definir

² José de Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, edición facsimilar, Madrid, Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, 1981, I, II, c. IV, n. 1.

³ Broma era el nombre que designaba a los moluscos que atacan la madera sumergida. Debido a que el xilófago taladra la madera, su acción era muy temida por los navegantes ya que podía llegar a causar estragos severos en el casco y provocar siniestros durante la navegación.

⁴ Fernando Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, [s. l. i.], Banco de España, 1989, p. 21; Patricia Meehan Hermanson, “Criterios y procedimientos para la elección de navíos insignia. El caso de *Nuestra Señora del Juncal*, capitana de la Flota de la Nueva España de 1630”, en *La flota de la Nueva España de 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, Flor Trejo Rivera (coord.), México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2003, p. 84-85.

⁵ Carla Rahn Phillips, *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, traducción de Nellie Manso Zúñiga, Madrid, Alianza, 1986, p. 79.

con precisión la distribución de los espacios a bordo suele ser complicado ya que tripulantes y pasajeros debían adaptarse a las zonas que en origen no estaban pensadas totalmente para las necesidades habitacionales de los usuarios. Así, podemos apreciar, a través de la documentación, cómo suceden los cambios en su diseño a lo largo de los siglos XVI y XVII, implementados a partir de experiencias y las consecuentes mejoras del modelo. Por ejemplo, el buque del siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII contaba con dos superestructuras a popa y proa, llamados castillos, útiles para el refugio en caso de batalla y como resguardo de la lluvia e inclemencias del tiempo. El problema de este diseño eran los inconvenientes de seguridad en la navegación durante las tormentas, ocasionados por el exceso de peso, sumado al empuje de la circulación del viento hacia el velamen. En un expediente sobre construcción naval del siglo XVII se discute la pertinencia de prohibir en los barcos de armada estos castillos, además de los motivos señalados líneas arriba, porque los marineros aprovechaban estos espacios para esconderse y huir de sus obligaciones laborales.⁶

Sin embargo, en un barco de guerra se hacía hincapié en la necesidad de tener despejadas las cubiertas de artillería y la principal para poder efectuar maniobras náuticas y de defensa en caso de la presencia y ataque de un enemigo. En este sentido, el alojamiento de soldados, principalmente, y de la gente de mar, en segunda instancia, era un tema que se discutía y normaba porque las pertenencias personales de la tripulación representaban un problema serio de espacio y seguridad. Era usual el empleo de la segunda cubierta, donde se encontraban los cañones, como la zona de alojamiento. Entre las piezas de artillería acomodaban sus catres,⁷ arcas, botijas y “otros embarazos”, con lo cual compro-

⁶ *Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre construcción de naves, su arboladura y aparejos*, s/f (siglo XVII), Archivo del Museo Naval, Madrid (en adelante AMN), *Colección Fernández de Navarrete*, v. 1, doc. 11, f. 114-145v.

⁷ Los marineros españoles usaban catres o colchones para dormir, mientras que los ingleses y franceses habían adaptado la hamaca para el descanso a bordo. La hamaca resultaba más fresca, higiénica y además ocupaba poco espacio ya que podía ser enrollada mientras no se usara.

metían seriamente la vocación principal del buque en el convoy: la defensa efectiva de la flota. Algunas propuestas de alojamiento sugerían acomodarlos en la primera cubierta, es decir, debajo de la línea de flotación, en un espacio comprendido desde el mástil mayor hasta la popa. En una cámara de 1.70 m de altura aproximadamente —tres codos—, podrían estar con sus pertenencias sin estorbar y además servir como lastre de la embarcación. En caso de demandar más espacio por circunstancias especiales se proponía moverlos a la segunda cubierta, de nuevo entre los cañones, hasta que su cámara estuviera despejada.⁸ Sobre este punto, y para las centurias que se tratan en este texto, es necesario resaltar que no se puede generalizar. En los barcos de la armada, como es el caso del *Juncal*, la normatividad exigía tomar en cuenta la importancia de que las cubiertas, y sobre todo la artillería, estuviera desembarazada para poder responder de manera eficaz ante el peligro. Sin embargo, en los mismos viajes se hacían adaptaciones de los espacios de acuerdo con los criterios y con la permisividad de los responsables principales del buque.⁹ Por lo que puede apreciarse en las múltiples ordenanzas y papeles de la Casa de la Contratación, el alojamiento de la tripulación representaba un problema y continuamente se les asignaban lugares distintos, siempre en función de la defensa y el acomodo de mercancías.¹⁰

⁸ *Diálogo entre un vizcaíno...*, v. 1, doc. 11, f. 13.

⁹ Por ejemplo, en el *Norte de la Contratación*, respecto al condestable y los artilleros se dispone que deben ser alojados en el Rancho de Santa Bárbara, es decir, donde se guardaba la pólvora, pero solamente con las cajas de sus vestidos. Si desobedecían esta disposición perdían su sueldo y pertenencias. Veitia, *Norte...*, l. II, c. XXIV, n. 8.

¹⁰ Las Ordenanzas de 1552 para la Casa de la Contratación de Sevilla hacen constante referencia a este tema. La ordenanza 166 establece la obligación del maestre para que los navíos no vayan sobrecargados y que sobre cubierta sólo estén el agua, los bastimentos y las cajas de pasajeros. La ordenanza 167 indica que donde va la artillería no deben ir mercaderías, salvo las cajas de los marineros, sus fardos y, por supuesto, los cañones. Ordenanzas para la Casa de la Contratación de Sevilla, Montón de Aragón, 11 de agosto de 1552, AMN, *Colección Fernández de Navarrete*, v. 3, doc. 5, f. 53-132. El análisis de los juicios de residencia de los generales de las flotas son un ejemplo interesante de la imposibilidad o relajación para cumplir estas ordenanzas.

Es posible apreciar —con el tema del alojamiento— la flexibilidad y adaptación de las distintas áreas de un barco. Ahora bien, para comprender el galeón como un espacio de trabajo, de forma simplificada y para nuestro análisis basta entender que el casco del buque se dividía en cubiertas y éstas, a su vez, en paños. La primera cubierta era la más amplia y se utilizaba como bodega, área destinada al almacén tanto de la mercancía como de los pertrechos navales y comprendía el espacio debajo de la línea de flotación. A partir de la bodega se encontraban la primera y segunda cubiertas. La cubierta de batería era donde se ubicaba la artillería y, como pudimos apreciar, la zona destinada también para el alojamiento de la infantería.¹¹ Los paños solían estar en la siguiente cubierta y bajo este nombre se designaba a especies de cuartos con un fin específico, por ejemplo, para guardar la pólvora, los bastimentos, los tesoros, etcétera. En promedio, la altura en cada cubierta era de 1.70 m a 2 m y la única ventilación disponible eran las portañolas —las aberturas para los cañones— y las escotillas que servían para comunicar las cubiertas. El otro espacio laboral que debemos tomar en cuenta es la cubierta principal y los mástiles. Los aparejos —es decir, los palos, las vergas, la jarcia y las velas— eran el conjunto que permitía la propulsión a través del viento; por ello, mientras los soldados solían estar en la cubierta de batería, a la marinería la vamos a encontrar en cubierta reparando velas, amarrando cabos y trepados en los mástiles en peligrosas y complicadas tareas.

El *Juncal* fue construido en los astilleros de Fuenterrabía en 1622. Según los expedientes revisados el navío tenía las siguientes especificaciones:¹²

¹¹ Cruz Apeztegui, “Arquitectura y construcción navales en la España atlántica, el siglo XVII y primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización”, en *Proceedings International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition. Hull Remains, Manuscripts and Ethnographic Sources: a Comparative Approach*, Francisco Alves (ed.), IGESPAR, Lisboa, Trabajos de Arqueología 18, 2001, p. 173.

¹² Meehan, “Criterios y procedimientos...”, p. 87-88.

Cuadro 1
CARACTERÍSTICAS DEL NAVÍO *NUESTRA SEÑORA DEL JUNCAL*
Y TRIPULACIÓN

<i>Tonelaje</i>	<i>Arqueo</i>	<i>Artillería</i>	<i>Gente de mar y guerra</i>
669 t	Manga: 10.73 m Plan: 5 m Quilla: 27 m Eslora: 34 m Puntal: 5 m	8 medios cañones de 16 libras de bala 10 tercios de cañones de 10 libras de bala 6 medias culebrinas de 10 libras de bala Total: 24 piezas de artillería de bronce	Gente de mar: 17 oficiales 42 marineros 33 grumetes 13 pajes Total: 145 personas Gente de guerra: 5 oficiales 15 cabos aventajado 4 cabos ordinarios 24 mosqueteros 57 soldados Total: 108 personas

t: toneladas / m: metros.

FUENTE: AGI, *Contratación* 4845, *Contratación* 3868, *Contratación* 3032.

El porte del buque, es decir, su tonelaje hace referencia a su capacidad de carga y almacenamiento; por lo tanto, donde debemos poner atención para hacerse una idea de las dimensiones del espacio que debían compartir más de 250 personas, además de los pasajeros, es en las medidas de manga y eslora. El primer dato, el ancho del buque en su parte más amplia, es de tan sólo poco más de diez metros. Si comparamos con el ancho de un vagón de metro de la Ciudad de México (2.50 m) debemos imaginarnos entonces cuatro vagones juntos y sumarle a este ejercicio de imaginación 34 metros de largo que es la eslora, es decir, el largo de dos vagones (17.18 m cada uno). No debemos olvidar la carga que viajaba en bodega, los pañoles llenos de pertrechos, las cubiertas destinadas a la artillería y, sobre cubierta, la cantidad de cabos y motonería utilizada para el manejo del velamen.

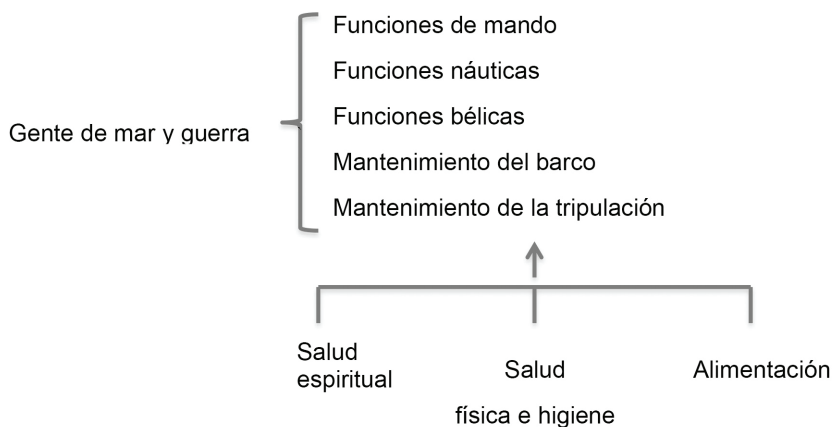
Esta visualización simple y a vista de pájaro permite acercarse un poco a las dimensiones espaciales de un barco de la Carrera de Indias como esfera de trabajo y convivencia. En esta reducida área y a lo largo de un par de meses, convivían y trabajaban marineros, soldados, oficiales, religiosos y pasajeros.

*Hay tres clases de seres humanos: los vivos, los muertos
y los que se hacen a la mar*

Como hemos podido apreciar, un galeón era una máquina compleja. Mástiles, cabos, velas, cubiertas, pañoles y numerosos utensilios formaban parte de un ingenio que requería gente especializada, tanto para hacerlo funcionar como para coordinar y controlar las actividades a bordo. A ello se le sumaban otras necesidades: mantenimiento del barco, el cuidado de la salud física y espiritual de los tripulantes y, por supuesto, su defensa. Esta república flotante debía, además, estar gobernada, a fin de mantener el orden y las jerarquías; y por la relevancia del viaje era menester llevar a bordo representantes del rey que cuidaran los intereses de la corona. En suma, las condiciones requeridas de este medio de transporte para su funcionamiento y el cumplimiento de sus objetivos de viaje se veían reflejadas proporcionalmente en la diversidad de la tripulación que lo componía. Debido a la naturaleza de un galeón de armada, es decir, su función ofensiva y defensiva, la tripulación se dividía en gente de mar y gente de guerra. La relación entre oficiales, gente de mar y guerra y funcionarios se basaba en una división clara de las jerarquías y funciones de cada personaje a bordo. Así como una instrucción en alta mar sólo puede significar una maniobra específica, cada persona cumplía un papel estipulado previamente en ordenanzas e instrucciones. Estaba obligada a ejercer una actividad y a respetar los mandos y sus responsabilidades. En cierta medida no difería mucho de los estamentos sociales de donde provenían; así, un maestro, por más méritos acumulados debido al carácter de su trabajo, la dirección comercial del barco, jamás podría aspirar a ser almirante o general, papel reservado

exclusivamente a la nobleza. Sin embargo, el medio donde laboraban, un espacio cerrado —el barco— en medio de un entorno hostil —el mar—, es verdad que le otorgaba un carácter particular a las labores y, como consecuencia, a los vínculos interpersonales entre tripulantes. El siguiente esquema permite diferenciar las labores que se requerían en un galeón de la Carrera de Indias:

Esquema 1
GENTE DE MAR Y GUERRA



FUENTE: Elaboración de la autora.

Está claro que para una navegación exitosa todos los cargos resultaban indispensables. Las funciones de mando estaban divididas en dos grupos:

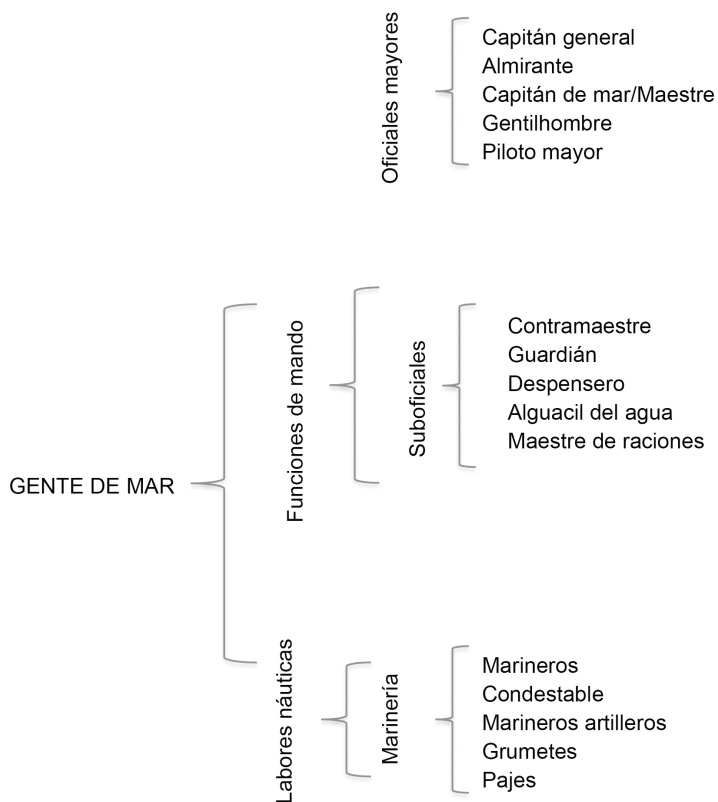
- Los oficiales mayores incluían al capitán general, el almirante, el capitán de mar o maestro, el gentilhombre y el piloto mayor. Los tres primeros veían por el bien general del barco y la navegación mientras que el piloto era el responsable de las decisiones y maniobras náuticas. En este sentido, los capitanes no estaban obligados, por ejemplo, a saber manejar los instrumentos náuticos aunque seguramente alguno habrá mostrado interés en ampliar sus conocimientos.

- El grupo de los suboficiales —compuesto por el contramaestre, el guardián, el despensero, el alguacil del agua y el maestro de raciones— era el puente de comunicación para maniobras y control de bastimentos. En cierta medida compartían la responsabilidad de la navegación, aunque en un ámbito más reducido y siempre supervisados.

Los ejercicios náuticos, el nervio y la máquina del barco eran realizados por la marinería, la cual comprendía a los marineros, condestable, marineros artilleros, grumetes y pajes. Excepto los marineros artilleros, este grupo solía ser el que llevaba a cabo los trabajos más pesados y menos remunerados. El condestable y los marineros artilleros estaban contemplados en el rubro de gente de mar porque no pertenecían a las compañías de infantería de la gente de guerra y solían ser marineros con capacidad para cumplir una doble función, lo cual les proporcionaba un mejor salario y posibilidades de ascenso en la escala laboral. Por otro lado, la defensa del buque replicaba el mismo sistema defensivo utilizado en tierra consistente en compañías de infantería divididas en escuadras; el conjunto de estas compañías era conocido como el tercio de la Armada. Cada navío insignia solía llevar una compañía compuesta de 100 a 120 hombres, pero hacia 1631 el incremento de los ataques a las flotas y a los puertos provocó el aumento de plazas en las compañías. Así, la gente de guerra estaba constituida por el gobernador del tercio, sargento, alférez, cabo de escuadra, soldados, mosqueteros, abanderado y, por último, pífanos y tambores que, aunque no se consideraban propiamente soldados, sí cumplían una función importante de aliento e, incluso, como arma psicológica de amedrentamiento al enemigo (véanse los esquemas 2 y 3).

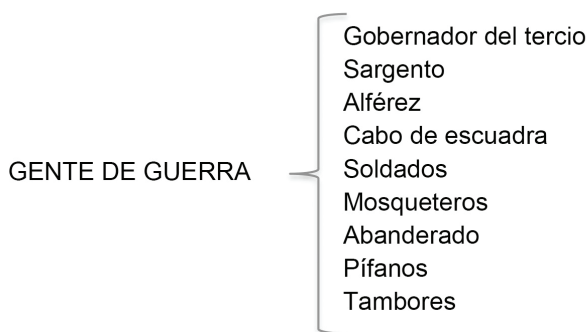
En el mantenimiento del barco y de la tripulación debían participar individuos con especialidades particulares. Para el caso de hacer reparaciones durante el trayecto tanto en el buque como en contenedores se llevaba a bordo un carpintero, calafate, el buzo y tonelero. Los tres primeros eran responsables de reparar cualquier avería producto de algún accidente, desgaste o ataque bélico. En caso de que la avería no pudiera ser

Esquema 2
GENTE DE MAR



reconocida y reparada desde adentro del buque, el buzo entraba al agua. El maestro carpintero debía tener la capacidad de hacer desde reparaciones menores o construir implementos necesarios durante el trayecto, hasta construir una nueva embarcación en caso de accidente. El calafate complementaba las funciones de mantenimiento y compostura del casco, ya que éste siempre requería carena, como por ejemplo reponer algunos maderos o reforzar la impermeabilización utilizando estopa y brea, actividad conocida como calafateo.¹³

¹³ Veitia, *Norte...*, l. II, c. II.

Esquema 3
GENTE DE GUERRA

Por otro lado, la tripulación también precisaba de mantenimiento: desde la alimentación, la salud física y, por supuesto, la salud espiritual. De los bastimentos el responsable era el despensero complementado con el maestro de raciones y el escribano de raciones, quienes debían llevar el control en las dietas y el vino y dar cuenta de ello al general de la flota. A este grupo se sumaba el alguacil del agua, líquido que por obvias razones demandaba una estricta vigilancia en caso de alargarse el viaje por motivos climáticos o de otra naturaleza. El despensero era el responsable del control de los alimentos, como lo indica claramente el *Norte de la contratación*.¹⁴ Sin embargo, la información sobre quién cocinaba es un silencio persistente en las fuentes. Según Carla Rahn, esta función seguramente era realizada por el despensero apoyado por los pajes, mientras que los grumetes eran los responsables del repartimiento de la ración de agua, siempre vigilados por el alguacil.¹⁵ Lo peligroso de las actividades a bordo, las heridas de las batallas y las enfermedades que podían ocurrir en el trayecto demandaban un cirujano o un barbero. En los principales galeones de la Armada de la Carrera de Indias, solía

¹⁴ Veitia, *Norte...*, l. II, c. II, n. 33.

¹⁵ Rahn, *Seis galeones...*, p. 208.

ir apoyado por un enfermero que comúnmente era un hermano de la Orden de San Juan de Dios.¹⁶

Uno de los peligros invisibles en el trayecto era la vida disipada que solían llevar marineros y soldados, según lo detalla una real cédula para que la gente que se hiciese a la mar se confesara y comulgara:

Sobre la orden que se debería de dar para remediar el daño escándalo y mal ejemplo del desconcierto y mala orden que se ha tenido en procurar que la gente de mar y guerra que anda en las flotas que van a esa tierra confiesen y comulguen y vivan cristianamente por haberse entendido que no solamente no lo hacen a los tiempos que son obligados pero que algunos de ellos olvidados de lo que debían se les pasan veinte y treinta años sin recibir el Santísimo Sacramento que es cosa lastimosa y de mucho dolor y el donde procede vivir libre viciosamente y morir sin la prevención devoción y cristiandad que se requiere...¹⁷

Para la salud y asesoría espiritual viajaban uno o dos capellanes a fin de celebrar misas, confesar y auxiliar en el trance a la muerte. Los capellanes, designados por el capitán general, también se ocupaban de atender a los enfermos, así como de vigilar que les dieran su dieta. Si algún convaleciente estaba en peligro de muerte era su responsabilidad permanecer al lado de él y procurar que hiciera su testamento.¹⁸ A pesar del celo de algunos funcionarios de Dios, usualmente eran vistos con desagrado por la tripulación pues interferían con sus escasos momentos de relajación y descanso a bordo.

Fuera de cualquier actividad náutica se encontraban a bordo funcionarios, representantes de la autoridad del rey, quienes veían por los intereses económicos del monarca. Sobre el veedor,

¹⁶ Diego García de Palacio, *Instrucción náutica*, traducción y estudio de Mariano Cuesta Domingo, Madrid, Naval/Museo Naval, 1993, p. 322; Rahn, *Seis galeones...*, p. 211.

¹⁷ Real Cédula para que la gente que se hubiere de navegar confiese y comulgue, Lisboa, 10 de febrero de 1582, Biblioteca Nacional de España, Madrid, ms. 2932, f. 185-189.

¹⁸ Rahn, *Seis galeones...*, p. 211.

el maestre de plata y el escribano recaía la obligación de verificar la aplicación de la normatividad establecida por la Casa de la Contratación, evitando posibles fraudes. El veedor de la flota se encargaba de cuidar que durante el viaje y en el puerto se guardase lo que estaba ordenado. Al respecto, se habían establecido 36 obligaciones para este funcionario, las cuales al revisarlas con cuidado nos permiten apreciar el enorme peso de autoridad del veedor, pues prácticamente inspeccionaba desde la lista de la tripulación, las compras de bastimentos y pertrechos; era responsable de vigilar y evitar el contrabando hasta cuidar que los enfermos estuvieran bien atendidos. Al igual que el general de la flota, para su elección el Consejo de Guerra escogía a tres candidatos pero la última palabra la tenía el rey, a fin de que el monarca seleccionara a quien mayores méritos o recomendaciones tuviera. Podemos ver que, en realidad, su función era vigilar los intereses de la corona y seguramente ello derivaba en conflictos con el general de la flota.¹⁹ En lo concerniente al resguardo de plata, oro, perlas, esmeraldas y demás géneros preciosos tanto del rey como de particulares, en la figura del maestre de plata recaía la responsabilidad de transportarla de manera segura hasta sus dueños. Debido a la responsabilidad de la tarea, al puesto debían aspirar personas honradas, de calidad y crédito probado, por lo que dicho cargo solían ocuparlo capitanes de infantería y, en ocasiones, personas que habían servido de almirantes. Su misión terminaba hasta que dejaban en tierra los géneros preciosos y ellos se hacían cargo del transporte y flete de mulas y de la seguridad en el camino. Para poder cubrir los gastos recibían un porcentaje del valor de lo transportado y como garantía de entregar íntegro el cargamento estaban obligados a cubrir una fianza de 25 000 ducados de plata.²⁰

A pesar de la compleja división de labores, ésta generó conflictos entre marineros y soldados pues la profesión bélica tenía mayor prestigio en tierra y la misma situación se replicaba en la navegación. Los soldados tenían mejores salarios y trato, y si en

¹⁹ Veitia, *Norte...*, l. II, c. III, n. 1 a 21.

²⁰ Veitia, *Norte...*, l. II, c. IX, n. 1 a 10.

el trayecto no se producía ningún encuentro con enemigos no estaban obligados a realizar tarea alguna.²¹ Además de esta división básica fundada en las actividades particulares de cada grupo, y de las cuales se hablará más adelante, existían áreas laborales organizadas de acuerdo a las funciones indispensables para el correcto desempeño del viaje.

Al ser el barco un *castillo flotante*, las funciones de mando eran indispensables. El gobierno de la armada y flota recaía en el capitán general y en el almirante. El primero tenía la mayor jerarquía no sólo sobre su navío sino sobre todas las embarcaciones de la formación. Representaba al rey en alta mar y, en ese sentido, su responsabilidad era alta, tanto para la protección y defensa del tesoro de la corona como por el papel de ser la figura del imperio más allá de las Columnas de Hércules.²² No obstante la importancia de la elección del general de la flota, el rey no participaba en ello y esta responsabilidad recaía en la Junta de Guerra del Consejo de Indias, donde a partir de una lista de candidatos se hacía una votación para elegir al más idóneo. El aspirante, según la legislación, debía ser de buen linaje, esforzado, inteligente de las cosas de la mar, pero sobre todo leal. Para su nombramiento, el seleccionado guardaba vigilia religiosa y debía presentarse ricamente vestido ante el rey. En la ceremonia el futuro general recibía del monarca un anillo, en símbolo del honor, una espada que significaba el poder y un estandarte real que lo designaba como la persona al mando de la flota. En correspondencia, juraba ante el rey defender hasta la muerte en primer lugar la fe católica, el honor, la justicia del rey y el bienestar del

²¹ En 1625 se hizo una propuesta para que los mandos de mar y guerra fueran conjuntos. Sin embargo, la idea tuvo detractores pues consideraban a los marineros unos vagos y patanes sin honor, donde un trato igualitario rebajaría el honor y la valentía de los soldados. No obstante, las ventajas del mando único con el tiempo se hicieron evidentes y, pese a la resistencia, surgió la figura del capitán de mar y guerra. Para mayor detalle sobre este tema, *vid.* Rahn, *Seis galeones...*, p. 191-193; Serrano, *Armadas y flotas...*, p. 239.

²² En una cédula fechada en 18 de octubre de 1574 se establece oficialmente la obligación de nombrar un capitán general y un almirante, pero según Veitia era una práctica que se hacía desde principios del siglo XVI. Veitia, *Norte...*, l. II, c. I, n. 3.

reino. Una vez elegido el capitán se anunciaba públicamente la flota con pífanos y tambores y se invitaba a marineros y soldados a registrarse para la travesía.²³ Para convocar a los futuros marinos y grumetes que quisieran enrolarse, tanto en los navíos mercantes como en los de armada de la flota de la Nueva España de 1630, se ordenó dar el pregón y bando en el puerto de Santa María y en Sanlúcar, con “altas e inteligibles voces” según el testimonio del pregonero.²⁴

El general de la flota de la Nueva España de 1630 a 1631 fue Miguel de Echazarreta. A pesar de su precario estado de salud fue nombrado para el cargo el 8 de noviembre de 1629 con un sueldo de 200 ducados mensuales.²⁵ Su hoja de servicio muestra que era un personaje con amplia carrera en el tema pues había acumulado 34 años de servicio a la corona en las armadas del océano y de la Carrera de Indias, con lo cual es posible advertir que sus achaques podían deberse a los años en el mar.²⁶ Su declinación al cargo le fue negada por Felipe IV, sin embargo, durante el trayecto hacia el puerto de Veracruz se mantuvo en cama enfermo y sólo mostró su autoridad cuando al estar cerca de Jamaica recibió aviso del gobernador de la isla advirtiéndole de la presencia de una flota holandesa de ochenta buques en los mares de Cuba.²⁷ Por la noche y sin consultar ningún parecer, ordenó

²³ Rahn, *Seis galeones...*, p. 186-188.

²⁴ Sobre la visita de las naos de la flota de Nueva España del general Miguel de Echazarreta, Sevilla, 11 de diciembre de 1630, Archivo General de Indias, Sevilla (en adelante, AGI), *Contratación* 95A, ramo 4.

²⁵ Papeles de la Armada del general Miguel de Echazarreta, 23 de mayo de 1630, AGI, *Contratación* 3032; Junta de Guerra, 24 de septiembre de 1629, AGI, *Indiferente* 1870.

²⁶ Junta de Guerra, 24 de septiembre de 1629, AGI, *Indiferente* 1870.

²⁷ Relación del viaje que hizo la armada y flota de la Nueva España a cargo del general Miguel de Echazarreta, s/f, 1630, AGI, *Contratación* 3032. La presencia neerlandesa tuvo un papel relevante en el accidentado retorno del convoy del general Echazarreta. En 1628 una escuadra holandesa, comandada por Piet Heyn, atacó la flota del general Benavides donde, debido a una serie de órdenes confusas, sus navíos encallaron en la bahía de Matanzas. Heyn pudo apoderarse de los barcos y su tesoro sin necesidad de enfrentarse en batalla. Por el enorme agravio a las arcas y el honor de la corona española, Felipe IV mandó ahorcar al general en la plaza de Sevilla, a fin de advertir sobre el deber

al piloto mayor una maniobra para acrecentar la velocidad del buque y separarse rápidamente de las costas de Jamaica a fin de poner distancia sobre cualquier posibilidad de resguardo que pudiera interpretarse como cobardía.²⁸ Por la mañana, convocó a junta a los capitanes y pilotos para informarles sobre sus circunstancias. Para evitar cualquier opinión disidente les recordó su deber como vasallos del rey:

Señores, vuestras mercedes no traten volver a Cartagena, ir a Jamaica o volver a Honduras pues la resolución que aquí se ha de tomar es tratar sólo de ir a San Juan de Ulúa o al cielo, porque si cumpliéramos con nuestras obligaciones encontrando al enemigo, elegiremos por sepulturas las cubiertas de las naos y si muriésemos habremos hecho lo que debemos.²⁹

La responsabilidad que el general de una armada llevaba sobre sus hombros era muy amplia, pues de sus habilidades directivas y coordinadoras, así como de las decisiones adecuadas a cada circunstancia que se presentaba durante la navegación, dependía el éxito del objetivo final de la flota. Sus poderes comprendían desde el ámbito ejecutivo y administrativo —como la participación para la elección de los navíos que conformarían el convoy— hasta la inspección de los buques antes de zarpar a fin de garantizar que estuvieran en buenas condiciones tanto las embarcaciones como los pertrechos, las provisiones, la munición y la tripulación. Por la calidad moral que se esperaba de su persona también debía exhortar a todos los que viajaban a bordo a confesar sus pecados y recibir la comunión antes de embarcar. Bajo la misma lógica, pero desde el ámbito judicial, advertía a los oficiales de cada buque la vigilancia necesaria a fin de evitar la blasfemia, el concubinato, los pecados públicos que ofendieran

de un general español en la defensa de su corona. Cornelio Ch. Goslinga, *Los holandeses en el Caribe*, La Habana, Casa de las Américas, 1983, p. 157-177.

²⁸ Relación del viaje que hizo la armada y flota de la Nueva España a cargo del general Miguel de Echazarreta, s/f, 1630, AGI, *Contratación* 3032.

²⁹ Relación del viaje..., s/f.

a Dios y el juego excesivo.³⁰ Al igual que los virreyes, los generales y almirantes al finalizar el viaje completo quedaban sometidos a un juicio ejecutivo a fin de castigar excesos y transgresiones cometidas bajo su mando durante la navegación. En el caso del general Miguel de Echazarreta y el almirante Manuel Serrano tal juicio no se llevó a cabo. Echazarreta falleció en el puerto de Veracruz el día programado para zarpar y el almirante y posterior general, Manuel Serrano, murió ahogado en el naufragio del navío *Santa Teresa*. Sin embargo, como ejemplo de las transgresiones a bordo, tenemos el juicio de residencia efectuado a Martín de Vallecilla, general de la flota de 1631 y a varios de sus oficiales.³¹

El expediente de 134 folios es un juicio ejecutivo como resultado del proceso de residencia contra el general Vallecilla, sus oficiales y ministros de la flota que llegó a España en 1633.³² Los 18 cargos registrados dan cuenta de cuatro transgresiones generales: comercio ilegal, lucrar con plazas y espacios del barco, dejar gente en las Indias y relajación de la disciplina a bordo. En lo concerniente a los espacios del barco, se le acusó de fletar la cámara de popa a los pasajeros, lugar reservado exclusivamente para los oficiales de mayor rango como el capitán y el piloto, y además proporcionar alimento a algunos pasajeros tomándolo de las raciones de la tripulación que en realidad se consideraban del rey. Aparte de disponer de los bastimentos también ocupó plazas de marineros y grumetes para cuatro de sus criados sin que ejercieran tal función. Un abuso más de su cargo fue impedir el cobro al albacea de los bienes de difunto de un marinero que falleció en Veracruz y, además, haber mandado hacer un hospital en ese puerto hacinando a los enfermos.

Como se mencionó al inicio del texto, la disciplina era un elemento vital en un buque, pues la dura vida a bordo, la incertidumbre ante una batalla y el hacinamiento generaban tensiones que podían derivar en disputas, inobediencia y, llevado al extremo, en

³⁰ Rahn, *Seis galeones...*, p. 187-188.

³¹ Juicio ejecutivo del Real Consejo de Indias contra el general Martín de Vallecilla y sus oficiales, mayo 1634, AGI, *Contratación* 4996, n. 2, ramo 10.

³² Juicio ejecutivo..., a menos que se indique lo contrario la información expuesta proviene de este documento.

motín a bordo. Por ello, para evitar la desertión, soldados y marineros recibían una parte de su sueldo antes de zarpar y el finiquito al regreso, es decir hasta más de un año después, como garantía de permanencia en su puesto. Según el expediente, el general Vallengilla dejó quedarse en las Indias a 146 soldados y marineros de la Capitana y Almiranta, una desertión del 30% si tomamos en cuenta que el número de gente de mar y guerra que solían llevar los navíos insignia era de 200 por buque para las fechas de este estudio.³³ Por otro lado, cuando la flota arribó a Cádiz, dejó saltar en tierra a la gente antes de la visita; no queda claro si se refería a la inspección del Santo Oficio en busca de delitos inquisitoriales o la efectuada por los funcionarios de la Casa de la Contratación.

Otro de los cargos contra el general fue haber consentido que se jugara “pintas” —un juego de naipes—³⁴ en la Capitana. La vida a bordo de una embarcación era difícil y riesgosa. El tiempo invertido en el viaje hasta los puertos americanos era largo, con lo cual tenían que ingeniárselas para matar el aburrimiento, la soledad y el miedo. Existían actividades en grupo que, aunque estaban prohibidas, eran realizadas con frecuencia pese a las disposiciones del Santo Oficio y de la misma Casa de la Contratación. En el *Norte de la Contratación* se señala que tanto los generales como los almirantes debían evitar el consentimiento tanto en las armadas como en las flotas de la práctica de “juegos exorbitantes”, refiriéndose a los naipes y dados.³⁵ Posiblemente las disposiciones legales no eran para privar a la gente del entretenimiento sino para evitar riñas, reniegos y blasfemias que solían suscitarse durante el juego.³⁶ No es de extrañar que al calor de una apuesta

³³ Carla Rahn señala que en 1631 la medida era de 18 hombres de mar y 25 soldados de infantería por cada 100 toneladas. Rahn, *Seis galeones...*, p. 214, nota 109.

³⁴ Las pintas es un juego de naipes y se refiere a una señal que tienen los naipes en sus extremos y a partir del cual se puede adivinar sin haber visto las cartas.

³⁵ Veitia, *Norte...*, l. II, c. 1, n. 24. Según Veitia cada general estaba obligado a llevar una cédula dada en Gumiel el 4 de septiembre de 1604 donde se instruía evitar los juegos a bordo.

³⁶ Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, Sevilla, Expo 92/Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992, p. 158-160.

marineros y soldados utilizaran sus cuchillos, que siempre traían consigo, para finiquitar una discusión. El mismo expediente acusa al general de no haber castigado al responsable de la muerte de un mulato dejando el proceso inconcluso. Un documento como el que se analizó puede dejar la idea de un exceso de relajación a bordo; sin embargo, los juicios de residencia del general Tomás de Larraspuru, efectuados en 1630 y 1632, respectivamente, están conformados por pocos folios que señalan aspectos más administrativos que de vida cotidiana a bordo. No obstante, sería interesante revisar más expedientes de este tipo, al menos de las primeras décadas del siglo XVII, para pintar un panorama general sobre la disciplina en los barcos de la Carrera de Indias.³⁷

Morir en el mar

El 14 de octubre de 1631 zarpó del puerto de San Juan de Ulúa un convoy conformado por trece embarcaciones al mando del almirante Manuel Serrano de Rivera y Andrés de Aristizabal. A los pocos días de navegación un fuerte norte dispersó el convoy. Solamente los dos navíos insignia, el *Santa Teresa*, Capitana de la flota, y el *Nuestra Señora del Juncal*, Almiranta, continuaron su trayectoria hacia La Habana. Mientras navegaban en medio de fuertes vientos, lluvia y un oleaje amenazador, los tripulantes del *Juncal* se dieron cuenta que tenían una vía de agua. A pesar de las reparaciones que hizo el buzo del navío y el continuo achique del agua que inundaba las bodegas del barco, la estabilidad del buque no mejoró y las maniobras se complicaron más. La gravedad de la situación suscitó la ayuda y el apoyo de los pasajeros, entre

³⁷ En el ejemplo de estos dos personajes debe considerarse que la figura de Larraspuru es extraordinaria, pues se caracterizó por la preocupación constante hacia el deber y la honestidad, además de tener un expediente impecable en las batallas navales y haber destacado por sus propuestas innovadoras en el tema de construcción naval. Por otro lado, y según el análisis de Fernando Serrano Mangas, los personajes que ocuparon estos cargos fueron decayendo tanto en integridad como en habilidades de mando a partir de la tercera década del siglo XVII. Serrano, *Armadas y flotas...*, p. 269-273.

quienes se encontraban algunos personajes pertenecientes a la nobleza, como el marqués de Salinas, don Hipólito de Velasco e Ibarra, gobernador de la Nueva Vizcaya; don Juan de Alcarazo, gobernador de Formosa y el portugués Diego Lopes Lobo, almirante del galeón de Manila.³⁸ A pesar de todos los esfuerzos, la estabilidad del buque peligraba constantemente. Ante la situación, los nobles acordaron con el contramaestre, a cambio de un cofre con joyas y cadenas de oro, disponer de la lancha del *Juncal* y asegurar su lugar para salvarse en caso de naufragio. La gente de mar con quien pactaron intentó liberar la lancha; sin embargo, la maniobra fue imposible. El 31 de octubre subió tanto el agua que resultaba difícil mantener el barco a flote. El desánimo y la desesperación comenzaron a apoderarse de la tripulación. Ante la cercanía de la muerte algunos marineros hicieron cruces de palitos, otros decían a gritos sus pecados pidiendo confesión mientras que los nobles se encerraron en su camarote para prepararse para el buen morir. En la noche del 1 de noviembre, la embarcación se abrió por la proa, dio un bandazo y el agua comenzó a entrar por las portañolas. En lo que duran tres credos, *Nuestra Señora del Juncal* se fue a pique en la Sonda de Campeche, después de dieciocho días de lucha constante contra el viento, las enormes olas y su destino fatal.³⁹

¿Qué había sucedido con el cofre con joyas entregado al contramaestre a cambio de un lugar en la lancha? Ante un siniestro, se disponía la salvación de lo más valioso a bordo; bajo este término se entendía la documentación del rey, los personajes principales,

³⁸ Carmen María Gavilán Domínguez, *El naufragio de Nuestra Señora del Juncal de 1631. La actitud ante la muerte en la Carrera de Indias*, Máster Universitario en Estudios Americanos, Sevilla, Universidad de Sevilla, Facultad de Geografía e Historia, curso 2013-2014, p. 13-14; María Teresa Caballo Gil, “Ensayo sobre la cultura material de extremo oriente contenida en los restos de la nao *Nuestra Señora del Juncal*, almiranta de la Flota de la Nueva España de 1631”, en *Filipinas y el Pacífico nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Salvador Bernabeu Albert, Carmen Mena García, Emilio José Luque Azcona (coords.), Sevilla, Universidad de Sevilla, 2016, p. 123-127.

³⁹ Para mayores detalles sobre el accidente de esta flota, *vid.* Flor Trejo Rivera, “Adversidades en la administración de la Carrera de Indias. El caso de la flota del general Miguel de Echazarreta” en *La flota...*, Flor Trejo Rivera (coord.), p. 33-78.

tanto pasajeros como tripulantes y, si era posible, algún bien considerado precioso. En este esquema todos los que viajaban a bordo, excepto los que ya mencioné, debían encontrar la manera de salvarse por sí mismos. Así, el contra maestre Francisco Granillo había colocado el cofre en el batel con la intención de asegurarlo al momento de liberar la lancha y escapar en ella junto con sus camaradas y los nobles que habían pagado por su rescate. Sin embargo, el mar tenía sus propias maneras de jugar con el azar y la fortuna. En el momento en que el *Juncal* comenzó a hundirse, la lancha empezó a flotar en el agua. El condestable vio la oportunidad, se subió y con un hacha comenzó a liberarla de los cabos, para evitar que con su hundimiento el navío se llevara también el batel al fondo del mar. El remolino formado por el *Juncal* al momento de hundirse impulsó la lancha ya destrabada, salvación aprovechada por todos los que se encontraban cerca de ella y que lograron alcanzarla a nado. Treinta y nueve sobrevivientes de más de 300 personas que iban a bordo del *Juncal* se encontraron en medio de la noche, bajo una cerrada lluvia, un violento oleaje, lejos de tierra y un motivante cofre con tesoros.

A manera de conclusión: ¿quién debe salvarse?

En varios de los expedientes que dan cuenta de la milagrosa salvación de un puñado de personas, puede apreciarse un tono de incredulidad o sospecha ante el escandaloso hecho de una chusma defendiendo la propiedad de unas joyas resultado del ahorro de sus sueldos como tripulantes del *Juncal*. Un mes después del accidente, un documento registró el incidente con el siguiente título: *Informe relativo a la fuga que hicieron alguna gente de poca consideración que venía en una nao que se perdió junto a Campeche*.⁴⁰ La expresión “gente de poca consideración” hace alusión a la marinería, oficio considerado vil debido al trabajo manual que

⁴⁰ Informe relativo a la fuga que hicieron alguna gente de poca consideración que venía en una nao que se perdió junto a Campeche, 6 de diciembre de 1631, Archivo General de la Nación, México, *Indiferente virreinal*, caja 5172, exp. 100.

realizaban. La imagen negativa del oficio estaba asociada a lo sucio de las labores en alta mar; sumado al origen humilde de los marineros. Aunque trabajar en un barco representaba una oportunidad de alimentación, de tener un hogar y aprender un oficio para sobrevivir, con probabilidades de ascender, aun así para la sociedad alejada de este ámbito náutico se asemejaban más a trabajadores del inframundo que a personas en quien confiar.⁴¹

Los 39 sobrevivientes se componían de soldados, arcabuceros, marineros, pajes, grumetes, el calafate, el despensero, el maestre de raciones, el alguacil del agua, el guardián, el contra maestre, un pasajero y el capellán. Es decir, suboficiales y marinería, salvo el capellán, quien portaba cierta especie de autoridad moral, aunque su propio testimonio nos hace dudar, ya que señaló la intención de todos los marineros de arrojarlo de la lancha debido al exceso de peso a bordo.⁴² ¿Qué pasó con el resto de la tripulación?, ¿por qué ningún oficial mayor de la gente de mar y de guerra logró un lugar en la lancha? La suerte de los supervivientes, una vez en tierra y ante diversas autoridades, siempre pendía del hilo de la duda, pues fueron encarcelados varias veces por el simple hecho de haberse salvado ellos y no alguna persona de mayor calidad. El proceso iniciado contra el alguacil del agua, cuando se presentó ante la Casa de la Contratación para cobrar el resto de su sueldo, es un termómetro de cómo el origen de la cuna podía ser un elemento con cierto grado de movilidad en el barco pero prácticamente inalterable en tierra. Casi un año después del naufragio, los sobrevivientes buscaron cobrar el resto del sueldo en la Casa de la Contratación. En el caso mencionado del alguacil del agua, Joan Pérez, vecino de Cádiz y de edad de 30 años, fue acusado de “motín y alzamiento con fuerza y violencia” y de negarle un lugar en la lancha a ciertos nobles como el marqués de Salinas y el capitán del *Juncal*, Andrés de

⁴¹ Gavilán, *El naufragio...*, p. 12-14.

⁴² Informe del gobernador Fernando Centeno Maldonado, 20 de enero de 1632, AGI, *México*, 360, ramo 1, f. 9-19. El capellán, cuando el patache los rescató en la mañana siguiente del accidente, refirió al capitán cómo todos habían preferido mantener a bordo de la chalupa el cofre con joyas que a su persona. Tuvo que rogar para no ser arrojado al mar.

Aristizábal.⁴³ El fiscal de la real audiencia de la Casa de la Contratación solicitó las mayores penas para él y sus cómplices de motín. El delito, considerado de gravedad, impedía que lo liberaran, como fue solicitado por el acusado. Sin embargo, pese a todo pronóstico, su abogado, después de escuchar su testimonio, argumentó contundente la presencia del azar, el destino y la voluntad de Dios en esos trágicos momentos en que el *Juncal* se iba a pique. Además de lo certero de la defensa, al incluir el designio divino en la ventura de cada tripulante a bordo, su análisis permite comprender las posibilidades de trastocar el orden social en el oficio marítimo. Es decir, el barco para su funcionamiento correcto y el logro de los objetivos del viaje, requería de un complejo sistema de funciones y responsabilidades perfectamente estratificadas de acuerdo con las habilidades requeridas para el oficio, pero donde el origen social podía representar un tope, en el caso de aquellos tripulantes de origen oscuro y humilde, para alcanzar cargos donde la experiencia en el mar no era la mejor carta de presentación. Incluso, el hecho de contar a bordo con sólo una chalupa para salvar lo más importante, reproduce las relaciones jerárquicas a bordo. Sin embargo, el accidente del *Juncal* y la historia de aquellos que lograron ocupar un lugar en la lancha nos abre una rendija al mundo náutico del siglo XVII. Los expedientes de los marineros dejan ver que el barco, como un espacio laboral, era una oportunidad para los que tenían escasas posibilidades en su lugar de nacimiento, donde el trabajo duro y la fortuna podrían ofrecer recompensas económicas y sociales a lo largo de toda una vida. Por otro lado, aquellos que viajaron a bordo ocupando cargos de alta responsabilidad —como el almirante, el piloto e incluso los nobles— y que por su calidad estaban obligados a tomar decisiones por el bien de la Corona, así como mantener una actitud serena y reflexiva frente a la muerte, no tuvieron la oportunidad de subirse a la lancha porque sus actividades y su propia naturaleza los mantenía distantes de esa

⁴³ Proceso contra los culpados en el motín y alzamiento de la chalupa de la almiranta de la flota de la Nueva España general Miguel de Echazarreta, Sevilla, 13 de octubre de 1632, AGI, *Contratación*, 602A.

remota posibilidad. Finalmente, como señaló el abogado defensor del alguacil del agua, en la furia de la tormenta y temeridad de la noche, cada uno, sin consejo, buscaba el mejor remedio que se le ocurría, donde el azar y la fortuna fueron clave en la complicada ecuación de quién merecía salvarse de esa tragedia para poderla contar.

BIBLIOGRAFÍA

- APEZTEGUI CARDENAL, Cruz, “Arquitectura y construcción navales en la España atlántica, el siglo XVII y primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización”, en Francisco Alves (editor), *Proceedings International symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition. Hull remains, manuscripts and ethnographic sources: a comparative approach*, Lisboa, IGESPAR, Trabajos de Arqueología 18, 2001, p. 163-212.
- CABALLERO JUÁREZ, José Antonio, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias siglos XVI y XVII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997.
- CABALLO GIL, María Teresa, “Ensayo sobre la cultura material de extremo oriente contenida en los restos de la nao *Nuestra Señora del Juncal*, almiranta de la Flota de la Nueva España de 1631”, en Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena García Emilio José Luque Azcona (coords.), *Filipinas y el Pacífico nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2016.
- GARCÍA DE PALACIO, Diego, *Instrucción náutica*, traducción y estudio de Mariano Cuesta Domingo, Madrid, Naval/Museo Naval, 1993.
- GAVILÁN DOMÍNGUEZ, Carmen María, *El naufragio de Nuestra Señora del Juncal de 1631. La actitud ante la muerte en la Carrera de Indias*, Máster Universitario en Estudios Americanos, Sevilla, Universidad de Sevilla, Facultad de Geografía e Historia, curso 2013-2014.
- GOSLINGA, Cornelio Ch., *Los holandeses en el Caribe*, La Habana, Casa de las Américas, 1983.
- MEEHAN HERMANSON, Patricia, “Criterios y procedimientos para la elección de navíos insignia. El caso de *Nuestra Señora del Juncal*,



- capitana de la Flota de la Nueva España de 1630”, en Flor Trejo Rivera (coord.), *La flota de la Nueva España de 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2003, p. 79-112.
- NIETO OLARTE, Mauricio, *Las máquinas del imperio y el reino de Dios. Reflexiones sobre ciencia, tecnología y religión en el mundo atlántico del siglo XVI*, Bogotá, Universidad de los Andes, 2013.
- RAHN PHILLIPS, Carla, *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, traducción de Nellie Manso Zúñiga, Madrid, Alianza, 1986.
- SERRANO MANGAS, Fernando, *Armadas y flotas de la plata, 1620-1648*, s. l. i., Banco de España, 1989.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, Sevilla, Expo 92/Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992.
- TREJO RIVERA, Flor, “Adversidades en la administración de la Carrera de Indias. El caso de la flota del General Miguel de Echazarreta”, en Flor Trejo Rivera (coord.), *La flota de la Nueva España de 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2003, p. 33-78.
- VEITIA LINAJE, José de, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, edición facsimilar, Madrid, Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, 1981.